

MAR

N.º 384 - JUNIO 2000

Gobierno,
sindicatos
y empresarios
**NUEVA ETAPA
DE DIÁLOGO**

**BRUSELAS
PROPONE UN
NUEVO AJUSTE
PARA LA FLOTA
PESQUERA**

**ESPAÑA PIDE MÁS
CONTROL A LA UE EN EL
USO DE VOLANTAS**

Juan Carlos
Aparicio presentó
su programa en
Trabajo

**MÁS EMPLEO
Y MAYOR
PROTECCIÓN SOCIAL**

Entrevista con Gerardo Camps

IMPULSAMOS LA SEGURIDAD MARÍTIMA

CUANDO
LA MAR
PIDE AYUDA



España cuenta con 8.000 kilómetros de costas y 1.500.000 kilómetros cuadrados de zona de Búsqueda y Rescate en la mar, asignada internacionalmente a nuestro país.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima responde a las emergencias en la mar y vela permanentemente por el tráfico marítimo y por la protección del medio ambiente marino.

El Plan Nacional de Salvamento Marítimo 1998/2001 cuenta con un presupuesto de 30.000 millones de pesetas, destinado a ampliar y mejorar una estructura operativa, que sólo en 1999 coordinó el rescate de 5.562 personas.

Salvamento Marítimo también es prevención y formación. El Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos dispone de los equipos y simuladores más modernos, utilizados en 1999 por más de 7.740 alumnos.

*Formación, prevención, control, seguridad, respuesta;
un servicio público en beneficio de la comunidad marítimo-portuaria.*

RESPONDEMOS A LA LLAMADA DEL MAR

Emergencias marítimas: Canal 16 de VHF banda marina y 2.182 Khz en onda media. Teléfono 24 horas: 900 202 202



MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA
MERCANTE

EL IMPULSO DE TODOS



Sociedad de Salvamento
y Seguridad Marítima

La actualidad de las últimas semanas en materia de Trabajo y Seguridad Social y en el sector marítimo-pesquero ha estado marcada, en el primer caso, por el inicio del diálogo social y los compromisos de la Administración en materia de empleo y protección social, y, por la otra parte, en las amenazas y las negociaciones procedentes de Bruselas.

La Comisión de la Unión Europea remitió recientemente un informe al Consejo donde se recomienda la necesidad de llevar a cabo un ajuste complementario de la capacidad de la flota pesquera comunitaria del 6%, reducción que en caso de España debería ser del 6%. En abril del año 1997, Bruselas dio luz verde al IV Programa de Orientación plurianual (POP) para las flotas comunitarias y que está en vigor hasta el 31 de diciembre del año 2001. En los debates iniciales para la aprobación de este POP, la Comisión de la Unión Europea, a la vista de la situación de los caladeros, propugna un recorte de las flotas de hasta el 20%. Sin embargo, la presión de los Estados miembros hizo que ese recorte quedara finalmente sólo en un 5%. A poco más de un año para la terminación de ese IV POP, existe preocupación en Bruselas sobre la evolución negativa de los recursos pesqueros y se plantea un ajuste complementario a la capacidad de las flotas.

España es uno de los países que mejor han cumplido "sus deberes" en materia de ajuste de su flota, mientras hay otros Estados miembros que han aumentado incluso su capacidad. Hay en toda la UE unanimidad sobre la conveniencia de proteger los

30 DIAS

DIÁLOGO Y EMPLEO

recursos de la pesca, aunque todo parece indicar que esta propuesta de recorte no se aplicará con carácter inmediato y que se trata simplemente de una llamada de atención para llevar a cabo un ajuste mucho más duro en el próximo POP.

El sector de la pesca está igualmente pendiente de la continuación de los contactos entre Bruselas y Rabat para comenzar a desarrollar un calendario de negociaciones para la firma de un nuevo acuerdo pesquero. También se da por hecho que no habrá renovación del acuerdo actual siguiendo la filosofía de acceso a caladeros a cambio de compensaciones económicas. Marruecos solamente pretende un acuerdo global de cooperación con la UE donde la pesca sería uno de sus apartados. Iniciada la costera del bonito hacia donde partió el buque-hospital del ISM "Remolcagure Bat" para asistencia de la flota, en Bruselas sigue el debate sobre la eliminación de las redes de arrastre a la deriva o volantas. España reclama que se vayan cumpliendo los compromisos adquiridos para su eliminación total el 31 de diciembre del año 2001.

Finalmente, pendiente de Bruselas se halla también el sector de los astilleros ante las futuras decisiones sobre ayudas a las empresas ante la competencia desleal que practican algunos países de Asia.

En materia de Trabajo y Asuntos Sociales, cabe destacar el inicio de una nueva etapa en el diálogo social con la mejora del empleo como objetivo central, pero donde también se abordarán otras cuestiones como formación, prevención de riesgos, formación o la revisión del Pacto de Toledo. Con el empleo y la protección social como cuestiones básicas, el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales presentó también el programa del departamento para la actual legislatura.

Y en el Instituto Social de la Marina hubo relevo. María Antonia Lucena fue nombrada directora general en sustitución de Rafael Mateos. ■

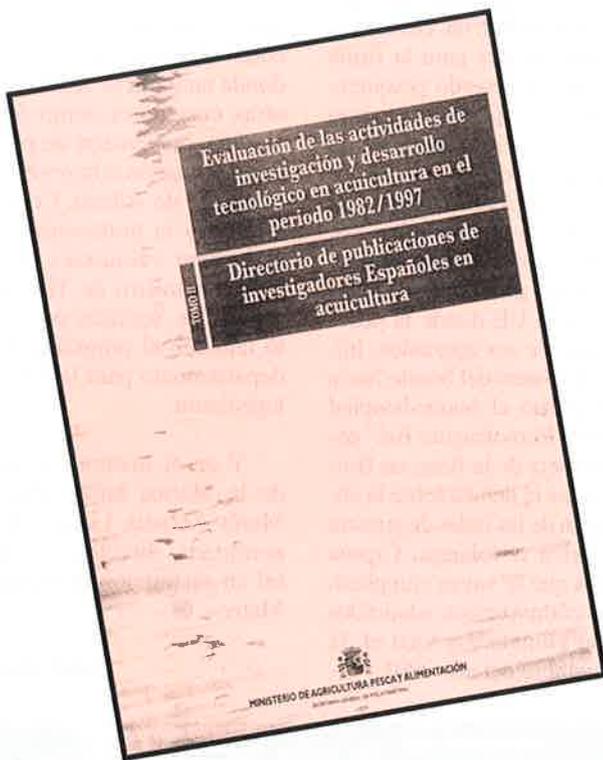
Vidal Maté



Evaluación de las actividades de investigación y desarrollo tecnológico en acuicultura 1982/1997

Directorio de publicaciones de investigadores españoles en acuicultura

Edita: MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN



Se trata de una publicación en dos volúmenes dedicados al sector de la acuicultura que constituye un documento de trabajo indispensable para quienes quieran tener un conocimiento sobre lo que está sucediendo en esta parcela de la pesca.

En el primer volumen se hace un análisis del sector de la acuicultura en el mundo para descender a la situación de España, donde se hace un recorrido producto por producto. Se sitúa el año 1982 como la fecha a partir de la cual se pone en marcha un nuevo desarrollo para la acuicultura en España más allá de las producciones del mejillón, fundamentalmente en Galicia, que sigue siendo a gran distancia el cultivo líder. Junto a un análisis de las producciones, igualmente se estudia el comportamiento de cada uno de los mercados, la

demanda y los hábitos de compra, así como el futuro de este tipo de ofertas con sus puntos débiles y sus puntos fuertes.

En una segunda parte del estudio se analizan todos los programas desarrollados en este periodo para apoyar las investigaciones en torno a la acuicultura. Estos diferentes programas han sido financiados por organismos como la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología, el Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial, la Secretaría General de Pesca Marítima, las Consejerías de las Comunidades Autónomas, la Unión Europea y las propias empresas.

Entre los años 1982 y 1997 se estima que los recursos totales destinados a la realización de actividades de Investigación y Desarrollo ascendieron a 11.700

millones de pesetas, de los que las empresas aportaron casi el 30% de los mismos. En sus conclusiones, el estudio señala la necesidad de seguir invirtiendo con más fuerza en el sector de la acuicultura para los programas de investigación, siendo necesaria además una colaboración entre los diferentes organismos que participan en los procesos.

Una segunda parte de esta obra está destinada a la presentación de un directorio completo sobre las publicaciones de investigadores españoles en el sector de la acuicultura sobre peces, moluscos, algas, microalgas, etc.

Se trata de una obra escrita por Juan Espinosa de los Monteros, Víctor Díaz, Uxio Labarta, Emilio Muñoz, María Ángeles Toribio y Antonio Ruiz Molina. ■



8

AJUSTE PARA LA FLOTA

La Comisión de la Unión Europea ha elaborado un informe donde se propugna un recorte adicional de la flota pesquera en el marco del vigente IV Programa de Orientación Plurianual (POP).

18

TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

La creación de más empleo y más estable, así como las mejoras en la protección social, constituyen los objetivos prioritarios del ministro de Trabajo y Asuntos Sociales Juan Carlos Aparicio para esta legislatura.



66

EL ISM EN LA COSTERA DEL BONITO

El buque hospital "Remolcagure Bai" partió el pasado cinco de junio del puerto de Bermeo a la costera del bonito para atender las necesidades de 450 barcos españoles que participan en esta campaña.

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

Directora General: María Antonia Lucena.

Director: Vidal Maté.

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

Secretaría de Redacción: María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: Alicante: Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. 965 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. 951 23 82 22. Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n - Tel. 971 72 56 06. Barcelona: Pulgurriguer, 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 Montluriol, s/n - Tel. 964 22 14 08. Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n - Tel. 985 32 51 03. Gulpúzcoa: Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40. Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n - Tel. 955 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. 981 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castilla, 322 - Tel. 928 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n - Tels. 982 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Churruca, 2 - Tel. 91 591 99 00. Málaga: Puente del Carmen, s/n - Tel. 952 22 72 75. Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 88 00. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. 922 27 11 50. Santander: Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n - Tel. 942 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. 954 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar. Fco. Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87. Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. 986 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n - Tel. 986 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

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

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

Es la primera mujer que rige los destinos de esta Institución en sus 80 años de existencia

María Antonia Lucena, nueva Directora General del Instituto Social de la Marina



María Antonia Lucena Varea es desde el pasado día 2 de junio la Directora General del Instituto Social de la Marina, nombrada en el Consejo de Ministros a propuesta del titular de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio. Es la primera vez, en los 80 años de existencia de este organismo, que una mujer toma las riendas de su gestión, pero como ha destacado el Ministro de Trabajo "esto representa una situación de normalidad y no un hecho extraordinario, ya que cada vez va a ser más frecuente la presencia de las mujeres en los puestos directivos".

La Directora General del ISM, María Antonia Lucena, tomó posesión en un solemne acto, celebrado en el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, al que asistieron el titular del Departamento, Juan Carlos Aparicio, el Secretario de Estado de Seguridad Social, Gerardo Camps, el Secretario General de Empleo, Juan Chozas, el Director General del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), Rafael Mateos, el Director General de la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS), Francisco Gómez Freire, la Directora General del INEM, Dolores Cano, entre otros altos cargos del Departamento.

Tras jurar su cargo, fue Juan Carlos Aparicio el encargado de dar la bienvenida al equipo ministerial a la Directora General del ISM, de la que aseguró que realizará "una correcta singladura en los próximos años al frente del Instituto Social de la Marina, el hermano más pequeño de las entidades gestoras de la Seguridad Social, pero no por eso menos querido". En este sentido el Ministro de Trabajo no escatimó elogios a la labor que viene desarrollando el Instituto Social de la Marina, "en el que -dijo- se desarrolla la Seguridad Social a escala, porque su labor se extiende desde la gestión de las prestaciones sociales a las de desempleo, pasando por la asistencia sanitaria, especialmente la que se presta a las flotas embarcadas, ya que los trabajadores del mar deben percibir las mismas atenciones que las personas que desarrollan

su trabajo en tierra. De ahí que el ISM sea uno de los organismos más queridos de este Ministerio y de la Seguridad Social".

En buenas manos

Finalizó sus palabras el Ministro recordando la trayectoria profesional de la nueva Directora General, que se ha

desarrollado íntegramente en el área de la Seguridad Social: "es, por tanto, una persona de la casa. El Instituto Social de la Marina queda en buenas manos".

Nacida en Málaga el 24 de diciembre de 1948, María Antonia Lucena es licenciada en Ciencias Políticas por la Uni-

versidad de Madrid y funcionaria del Cuerpo Técnico Superior de la Administración de la Seguridad Social, en el que ingresó por oposición en julio de 1977.

Hasta agosto de 1987 trabajó en la dirección provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social de Madrid. En septiembre de ese mismo año pasó a la Dirección General del Instituto Nacional de la Seguridad Social, donde ha ocupado diversos cargos: directora de programas de Incapacidad Temporal, jefa de servicio de Programación y Seguimiento de la Gestión, jefa de servicio de Ordenación Administrativa, adjunta al Director General y subdirectora general adjunta de Gestión de Prestaciones.

Hasta su nombramiento como máxima responsable del ISM, ocupaba el puesto de vocal asesora en la TGSS desde mayo de 1998. ■



Otros nombramientos en el ISM

Además del nombramiento de la Directora General se han producido otros relevos en el Instituto Social de la Marina. Para el puesto de Secretario General ha sido designado Armando Gracia Santamaría, quien ocupaba hasta ahora el puesto de Subdirector General de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. Como nuevo Subdirector General de Administración y Análisis Presupuestario ha sido nombrado Jose Carlos Martín Antón, quien proviene de esta misma área económica del Instituto Nacional de la Seguridad Social.

El anterior Secretario General del Instituto Social de la Marina, Félix González Bruno, ha sido nombrado Subdirector General de Régimen Interior del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS). González Bruno llevaba en su puesto de Secretario General de esta casa desde junio de 1984 y había sido con anterioridad Subdirector General de Presupuesto. También ha dejado su puesto en el ISM como máximo responsable del área económica Javier Aragón, quien va a desempeñar en el INSS el puesto de Subdirector General de Gestión Económica y Presupuestaria.

RELEVOS EN EL SECTOR MARÍTIMO PESQUERO

También se han producido otros nombramientos en el ámbito marítimo-pesquero. En el área de pesca Arturo Avelló Díez del Corral ha sido designado nuevo Director General de Recursos Pesqueros, y Jesús Varela Bellido, Director General de Estructuras y Mercados Pesqueros. En Marina Mercante,

organismo dependiente del Ministerio de Fomento, ha sido nombrado Director General José Luis López Sors, quien asume también la responsabilidad de la Sociedad de Salvamento Marítimo y Seguridad Marítima (SASEMAR). Finalmente, José Llorca Ortega es el nuevo Presidente de Puertos del Estado.

Director General de Recursos Pesqueros

Arturo Avelló Díez del Corral

Avelló Díez del Corral, natural de Madrid, es licenciado en Derecho y funcionario diplomático con categoría de Ministro Plenipotenciario. Ha sido, entre 1979 y 1981, director de documentación y publicaciones en el Ministerio de Asuntos Exteriores, en 1981 ejerció labores de asesor jurídico en la Asesoría Jurídica Internacional y un año más tarde fue nombrado director de Tratados Internacionales.



De 1983 a 1986 desempeñó las labores de Secretario de primera clase en la Embajada de España en la República de Sudáfrica. En 1986 fue designado Vocal Asesor del Departamento Internacional del Gabinete de Presidencia del Gobierno.

Durante cuatro años, de 1991 a 1994, fue Embajador de España en la República de Guinea Ecuatorial, y de 1994 a 1998, Embajador en el Salvador. Actualmente, desde 1998 desempeñaba las funciones de asesor de Asuntos Parlamentarios en el Gabinete del Secretario de Estado de Política Exterior y para la Unión Europea.

Director General de la Marina Mercante

José Luis López-Sors González

José Luis López-Sors inició su trayectoria profesional en la Empresa Nacional Bazán, después de titularse en la Universidad Politécnica de Madrid y ampliar estudios en el IESE de Barcelona. Desde 1992 es funcionario por oposición del Cuerpo de Ingenieros Navales de la DGMM y fue Jefe de Inspección Marítima en las Capitanías de Tarragona y Palamós, habiendo desempeñado hasta el presente el cargo de Capitán Marítimo de Sevilla.



Profesional de densa experiencia en el sector, realizó tareas docentes en el Instituto Internacional San Telmo y la Escuela de Organización Industrial (EOI) y ha ocupado cargos de primera responsabilidad en industrias del segmento privado de la ingeniería de transporte y naviero.

Director General de Estructuras y Mercados Pesqueros

Jesús Varela Bellido

Jesús Varela, licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales, inició su carrera profesional, en 1984, como profesor asociado de la Cátedra de Economía Aplicada de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Complutense de Madrid. En 1986 fue nombrado jefe de servicio de Comercio Exterior de Productos Textiles de la Dirección General de Comercio Exterior.



De 1988 a 1994 fue destinado a la Embajada de España en Luanda (Angola), donde desempeñó las funciones de Consejero y Comercial y Jefe de la Oficina Comercial. En 1994 fue nombrado Subdirector General Adjunto de Política Comercial con Iberoamérica y Países ACP, del Ministerio de Economía y Hacienda, y en 1995 ocupó el cargo de Subdirector General en la misma Subdirección. Entre 1996 y 1997 ostentó la presidencia de FOCOEX, S.A.

Desde 1997 desempeñaba las funciones de Consejero Económico y Comercial de la Embajada de España en Siria y El Líbano.

Presidente de Puertos del Estado

José Ortega Llorca

Nacido el 23 de agosto de 1958 en Ripoll (Girona), casado, con un hijo, es Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Cataluña y pertenece al Cuerpo de Técnicos Facultativos Superiores del Ministerio de Defensa.



Ha sido jefe de Sección de la Subdirección General de Inversiones Portuarias de la Dirección General de Puertos y Costas y Jefe del Servicio de Normativas de la Dirección General de Puertos. En la actualidad era Jefe del Departamento Técnico de Investigación y Tecnología del Ente Público "Puertos del Estado", y miembro de los Consejos de Administración de la Autoridad Portuaria de Marín y de Las Palmas.

La Comisión considera insuficiente el ajuste aplicado a toda la UE en el IV Programa de Orientación Plurianual (POP) aprobado en 1997.

BRUSELAS PROPONE UN RECORTE ADICIONAL DEL 3,6% PARA LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA

La Comisión de la Unión Europea, en un informe remitido al Consejo, ha propuesto un nuevo recorte de la capacidad de las flotas pesqueras antes de que finalice el IV Programa de Orientación Plurianual en vigor hasta el 31 de diciembre del año 2001. El comisario Franz Fischler considera que, en los últimos años desde su aprobación en abril de 1997, no se han cumplido los objetivos previstos y que, además, los compromisos de reducción fueron muy inferiores a los que habrían sido necesarios. Ante estas circunstancias, se propugna un nuevo recorte adicional que para España sería del 3,6%.

Este informe, ya que todavía no se puede hablar de ninguna propuesta, ha recibido el más rotundo rechazo por parte de todos los países miembros. En España, el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, además de oponerse al mismo, considera que este informe no se va concretar en un nuevo ajuste de la flo-

ta, sino que se puede enmarcar en una estrategia de la Comisión para ir calentando motores de cara a las próximas negociaciones en el año 2001 para elaborar el V Programa de Orientación Plurianual para la flota, donde sí se teme que Bruselas vaya a mantener unas posiciones muy duras, fundamentalmente contra una serie de países (no es el caso de España), que





Si saliera adelante la propuesta, el IV POP se prorrogaría hasta diciembre del año 2002

no han cumplido con sus compromisos.

Según los datos manejados por la propia Comisión referidos a los últimos años, hay países como España, Portugal o Dinamarca que sí están cumpliendo los compromisos suscritos con la Administración comunitaria para la reducción de las flotas. Por el contrario, hay otros como Holanda o el Reino Unido donde sistemáticamente no han cumplido con los planes propuestos y aprobados en Bruselas, sin que desde la Comisión se hayan adoptado las medidas necesarias para ello.

En opinión del secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, la reducción del potencial de una flota por la vía de recortar el esfuerzo

pesquero es algo que no tiene un buen control y se ha demostrado su ineficacia. La mayor vía para lograr esa reducción es por el ajuste de estructuras en aquellos países donde lejos de rebajar su potencial han seguido una línea expansiva. Para quienes no cumplen con los compromisos adquiridos, además de sanciones, se debería ir a una rebaja en sus cuotas. Samuel Juárez entiende que los planes son para cumplirlos por parte de todos, pero no se debería ir nunca a restringir ayudas estructurales para no perjudicar a las zonas desfavorecidas que actualmente se benefician de estas ayudas.

IV POP con polémica

La aprobación del IV

Programa de Orientación Plurianual para la flota (POP) ya se vio envuelta en la polémica. En principio, debía haberse aprobado en diciembre del año 1996. Sin embargo, las diferencias existentes entre la Comisión de la Unión Europea con cada uno de los países miembros, hizo que el mismo se aplazara unos meses hasta abril de 1997 estableciéndose unas condiciones que se hallaban en un punto intermedio entre las pretensiones de recorte de Bruselas y las

demandas de los Estados. La impresión, a tres años vista de aquellas negociaciones, es que Bruselas aflojó al final en sus pretensiones con la aprobación de un POP que no respondía a las necesidades reales de los caladeros comunitarios para la reducción del esfuerzo pesquero.

Para la fijación de los objetivos de reducción del esfuerzo pesquero en aguas comunitarias, la Comisión ha funcionado en los últimos años con diferentes informes, unos elaborados por los técnicos propios y otros encargados a expertos en el sector. En esa línea funcionaron informes como el "Gulland", elaborado en 1990, y más tarde, en el año 1995, el informe "Larsen".

Con motivo de la discusión del IV Programa de Orientación Plurianual de la Flota, la Comisión volvió a la carga con propuestas de recorte de la capacidad de las flotas entre el 20% y el 30%. Posteriormente, esas posiciones se rebajaron hasta solamente el 15%. Pero el acuerdo final supuso solamente una reducción de la capacidad de las flotas del 5%.

A tres años vista de aquellos compromisos, la Comisión se ha vuelto a replantear la situación de los caladeros para concluir que el recorte del 5% fue claramente insuficiente en relación con la situación de las pesquerías, razón por la cual se impone en este momento un recorte adicional.

Según los datos manejados por el Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca (CCTEP), el conjunto de los caladeros comunitarios se hallan claramente sobreexplotados. Para el total de la UE se estima que el 45% de las poblaciones se hallan sobreexplotadas, que el 27% están agotadas y que, finalmente, un 25% se hallan

Para el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, hay escasas posibilidades de que la Comisión imponga su posición a los Estados miembros.



Samuel Juárez

sobreexplotadas y agotadas. Para los científicos, no se puede decir que la actual situación de los caladeros se deba a la mala aplicación del IV POP, pero lo que parece indudable es que el recorte mínimo adoptado en 1997 no ha contribuido precisamente a mejorar la situación de los recursos. Incluso con una reducción de la capacidad de la flota en un 15%, se considera que la situación de los caladeros habría sido actualmente negativa. La Comisión comparte los planteamientos señalados por el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, cuando señala en su informe al Consejo que "los resultados del IV POP deben medirse en función de sus objetivos estructurales de reducción de exceso de capacidad y no por su repercusión directa en el estado de los recursos".

El IV POP contemplaba una reducción media de la capacidad de la flota del 5% que en el caso de España se concretaba en un 2% en TB y del 3% en KW. A la hora de aplicar los compromisos de los POP, los Estados miembros pueden optar los objetivos, bien reduciendo la capacidad de las flotas o

Se estima que el verdadero objetivo de la Comisión con este documento no es hacer ahora un nuevo ajuste, sino "calentar motores" de cara a aplicar una reducción más fuerte para el año 2001 en el V POP.



limitando la actividad, los días que faenen en la mar. Esta segunda opción ha sido la elegida por Alemania, Francia, Irlanda, Países Bajos, Suecia y el Reino Unido.

Recortes a la vista

El IV Programa de Orientación Plurianual entró en vigor el 1 de enero de 1997 y termina su vigencia el 31 de diciembre del año 2001. La Comisión había previsto la presentación de un estudio sobre su grado de cumplimiento antes del 30 de mayo de 1999. Sin embargo, ese informe no se llevó a efecto. El objetivo del mismo era ver el comportamiento de los recursos y contemplar la posibilidad de modificar los porcentajes de ajuste de la flota hasta el 31 de diciembre del próximo año.

En el informe presentado en las últimas semanas por la Comisión al Consejo de la Unión Europea, las autoridades pesqueras comunitarias vienen a reconocer la ineficiencia del IV POP para llevar a cabo el ajuste de las flotas y pretenderían aplazar el IV POP un año más con la introducción de

	Reducciones ponderadas		Reducciones sin ponderar		Diferencia	
	TB	kW	TB	kW	TB	kW
Bélgica	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Alemania	11%	11%	28%	25%	17%	14%
Dinamarca	4%	4%	24%	21%	20%	17%
España	2%	3%	9%	12%	7%	9%
Finlandia	6%	5%	6%	5%	0%	0%
Francia continental	5%	4%	17%	14%	12%	10%
Grecia	0%	1%	2%	3%	2%	2%
Irlanda	5%	5%	28%	29%	23%	24%
Italia	1%	1%	8%	9%	7%	8%
Países Bajos	15%	19%	30%	30%	15%	11%
Portugal continental	3%	5%	11%	15%	8%	10%
Suecia	10%	8%	25%	19%	15%	11%
Reino Unido	11%	9%	26%	21%	15%	12%
TOTAL	5%	5%	15%	14%	10%	9%

	Reducciones del esfuerzo (capacidad y actividad)		Reducciones de la capacidad	
	TB	kW	TB	kW
Bélgica	0%	0%	0%	0%
Alemania	11%	11%	7%	9%
Dinamarca	4%	4%	4%	4%
España	2%	3%	2%	3%
Finlandia	6%	5%	6%	5%
Francia continental	5%	4%	3%	3%
Grecia	0%	1%	0%	1%
Irlanda	5%	5%	4%	4%
Italia	1%	1%	1%	1%
Países Bajos	15%	19%	1%	8%
Portugal continental	3%	5%	3%	5%
Suecia	10%	8%	10%	1%
Reino Unido	11%	9%	1%	1%
TOTAL	5%	5%	2%	3%

unos ajustes adicionales a los fijados hace tres años, que, en el caso de España, serían del 3,6%.

Las reflexiones comunitarias sobre el cumplimiento del IV POP son a todas luces negativas. Se reconoce que se ha fracasado en el ajuste de las capacidades de las flotas y del esfuerzo pesquero. Incluso se llega a apuntar la posibilidad de que el esfuerzo pesquero real en este periodo haya aumentado, ya que pescar más o menos no solamente depende del número de barcos o de los días que se haga la flota a la mar, sino de la incorporación también de nuevas tecnologías que aumentan la eficacia de las embarcaciones.



A la vista de los resultados logrados en el IV POP, la Comisión propone en su informe una reducción adicional de la flota comunitaria aproximadamente en un 2% anual. Para lograr los objetivos previstos en el IV POP y, sobre todo, para ajustar la flota a la situación real de los caladeros comunitarios, el informe señala la necesidad de ampliar la aplicación de estos programas hasta el 31 de diciembre del año 2002. En el caso de España, la propuesta contempla un recorte de la capacidad de la flota en TB del 3,6% entre el 1 de enero del año 2001 y el 31 de diciembre del año 2002.

Para llevar a cabo este nuevo ajuste propuesto para la flota, la Comisión se muestra dispuesta a poner sobre la mesa mayores recursos mediante la aportación de fondos disponibles en el IFOP para el periodo del 2000 al 2006. El informe de la Comisión concluye señalando que, para la viabilidad de la industria pesquera es indispensable un equilibrio entre la capacidad de las flotas y los recursos. Bruselas reconoce que, en este sentido, los POP han tenido un éxito muy re-

ducido. A la vista de esta situación, Bruselas propugna una revisión en profundidad de la actual política de estructuras pesqueras con un amplio debate con todas las partes afectadas. Ello puede suponer que, en los próximos meses, no se va a llevar a cabo ningún ajuste como el que se plantea desde la Comisión y que la gran batalla se dará de cara a la aprobación del V POP, que se debe negociar en los próximos 18 meses para su entrada en vigor en la fecha prevista, el 1 de enero del año 2002.

Para el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, con este informe Bruselas solamente habría tratado

	Número de poblaciones				Porcentaje de las poblaciones		
	Total	Sobre-explotadas	Agotadas	Sobre-explotadas y agotadas	Sobre-explotadas	Agotadas	Sobre-explotadas y agotadas
Mar Báltico	6	4	2	2	67%	33%	33%
Mar del Norte, Skagerrak y Kattegat	13	6	4	4	46%	31%	31%
Mar de Noruega y aguas adyacentes	13	8	7	6	62%	54%	46%
Poblaciones ampliamente distribuidas	4	4	1	1	100%	25%	25%
Aguas comunitarias occidentales	31	23	13	12	74%	42%	39%
Mar Mediterráneo	(Información insuficiente para tener una visión de conjunto)						
Total	67	45	27	25	67%	40%	37%

	Porcentaje de reducción total del 1.1.2001 a 31.12.2002 (capacidad y actividad)		Porcentaje que debe lograrse únicamente en términos de capacidad	
	TB	kW	TB	kW
Bélgica	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Alemania	11,2%	10,0%	10,4%	9,6%
Dinamarca	9,6%	8,4%	9,6%	8,4%
España	3,6%	4,8%	3,6%	4,8%
Finlandia	2,4%	2,0%	2,4%	2,0%
Francia meridional	6,8%	5,6%	6,4%	5,4%
Grecia	0,8%	1,2%	0,8%	1,2%
Irlanda	11,2%	11,6%	11,0%	11,4%
Italia	3,2%	3,6%	3,2%	3,6%
Países Bajos	12,0%	12,0%	9,2%	9,8%
Portugal meridional	4,4%	6,0%	4,4%	6,0%
Suecia	10,0%	7,6%	8,4%	6,2%
Reino Unido	10,4%	8,4%	8,4%	6,8%
TOTAL	6,0%	5,6%	5,4%	5,2%

de calentar motores, ir creando un clima favorable a la aplicación de un ajuste más duro en el V POP. Para la europarlamentaria popular Carmen Fraga, es evidente que la flota comunitaria se halla sobredimensionada y que el recorte del esfuerzo pesquero en el IV POP no debió ser el 5% aprobado sino un 15% para el conjunto de la UE, donde España tiene hechos en este sentido todos sus deberes. Pero lo que no se puede aceptar en este momento, señala la eurodiputada española, es que la Comisión cambie las reglas del juego en medio de la partida." ■

Vidal Maté



El comisario de Pesca, Franz Fischler, con el primer ministro de Marruecos Abderraman Yussufi.

Tras la visita a Rabat del comisario de la Unión Europea Franz Fischler

MARRUECOS ESTÁ DISPUESTO A NEGOCIAR UN NUEVO ACUERDO PESQUERO

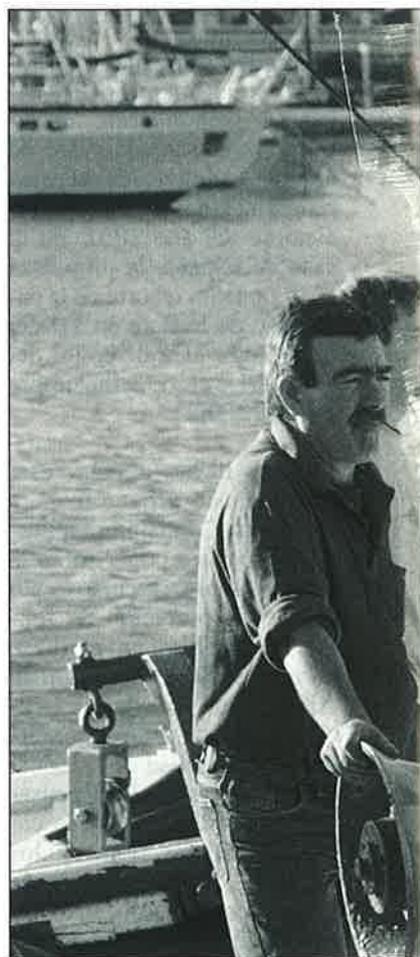
Siete meses después de la finalización del anterior acuerdo pesquero con Marruecos, que ha supuesto la paralización de cerca de 400 barcos, las autoridades de Rabat han señalado su voluntad de iniciar un nuevo proceso de negociaciones con la Unión Europea con el fin de lograr un acuerdo en materia de pesca.

La reciente visita del comisario comunitario de Pesca a Rabat, donde mantuvo entrevistas con el monarca Mohamed VI y con el primer ministro Abderraman Yussufi, no supuso un desbloqueo de las negociaciones ni siquiera el establecimiento de un calendario. El principal compromiso ha sido la celebración de una reunión técnica entre la Unión Europea y Marruecos antes del verano para analizar la situación. Sin embargo, tanto en estos contactos como en los mantenidos entre el ministro español de Agricultura y Pesca, Miguel

Arias Cañete, con su colega marroquí, se habría puesto de manifiesto la existencia de una voluntad encaminada a negociar un nuevo acuerdo pesquero que, según todos los indicios, va a tener poco que ver con la filosofía y las medidas y compromisos que tiene el acuerdo actual. Marruecos pretende enmarcar ese nuevo acuerdo en el marco de las relaciones de cooperación que se negocien entre Rabat y Bruselas. El país norteafricano habría señalado también su decisión de poner fin a la política anterior por la que se cambiaban fondos económicos por peces.

Mientras se avanza en las discusiones para lograr ese nuevo acuerdo, como ya señalábamos también en el número anterior, el Gobierno español ha prorrogado por un periodo de otros seis meses las ayudas previstas para la flota que afectan a una media de 369 barcos y a 3.351 trabajadores que están percibiendo una ayuda mensual de 151.500 pesetas, que se abonan a través del Instituto Social de la Marina, del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

Desde la finalización del anterior acuerdo pesquero que supuso la parada de la flota desde el pasado 1 de diciembre, no se puede decir que se haya avanzado en las negociaciones, porque en el fondo aún no se ha producido el inicio de las mismas. Sin embargo, se ha desarrollado un proceso de acercamiento y la creación de un clima de relaciones cordiales que debe desembocar en el comienzo de las negociaciones.



Marruecos sigue en sus posiciones iniciales. Las autoridades de ese país están dispuestas a hablar de pesca, de acceso a los recursos de sus caladeros, pero en un marco muy diferente al anterior, donde la UE pagaba unos 20.000 millones de pesetas anuales para que pudieran faenar unos 400 barcos. En este momento, Rabat mantiene su rechazo a ese tipo de compromisos y quiere que la pesca se enmarque en una política más amplia entre la UE y Marruecos en materia de colaboración.



Miguel Arias Cañete.

Y como primera medida, Rabat no quiere diseñar el contenido de esa negociación hasta que no se hay aprobado por el Parlamento su Plan Quinquenal de Pesca, entre cuyos objetivos más importantes figura la mejora de sus estructuras pesqueras, el aumento de las plusvalías y la consecución de un mayor valor añadido a

los productos pesqueros, la conservación de los recursos y una mayor optimización de sus estructuras comerciales.

En unas declaraciones poco afortunadas, el comisario de la Unión Europea Franz Fischler señaló que se debían terminar en la pesca las relaciones coloniales, entendiéndose

por tales aquellas donde un país se hace con los derechos para pescar los recursos de otros a cambio solamente de una compensación económica. En realidad, pescar a cambio del pago de un canon ha sido una política generalizada en el pasado que sin embargo se ha ido desplazando a medida que esos países han logrado un

mayor desarrollo.

En el caso de Marruecos, Rabat insiste en la necesidad de iniciar unas negociaciones para firmar un acuerdo que no tenga nada que ver con el anterior. Para Rabat es fundamental que la pesca suponga una política de colaboración por parte de quienes accedan a sus aguas y que todo ello se traduzca en la ubicación de empresas mixtas en su territorio, en la realización de descargas en sus puertos, así como en la realización de todos los procesos de transformación y comercialización en Marruecos. De acuerdo con esta filosofía, hay una parte importante de la flota que tiene posibilidades para entrar en esta nueva dinámica de colaboración para poner en marcha otra política pesquera en relación con este caladero. Hay otra parte de la flota a la que se la suponen mayores dificultades para entrar en esa nueva política al tratarse de pequeños armadores o sus condiciones personales, edad, etc. Marruecos ha dejado claro que el futuro de la pesca en sus caladeros pasa por una política de colaboración global entre Rabat y la UE sobre todo en lo que se refiere a las infraestructuras. A falta del inicio de esas negociaciones, no está claro sin embargo si esa filosofía general se debe aplicar de golpe, desde este próximo acuerdo, o si habría un periodo transitorio negociado para una parte de la flota. ■

■ **Antes de las vacaciones de verano habrá una reunión conjunta para analizar cuestiones técnicas, pero todavía no se ha fijado un calendario.**

■ **Rabat quiere hablar de pesca solamente en el marco de una cooperación más global con la Unión Europea.**

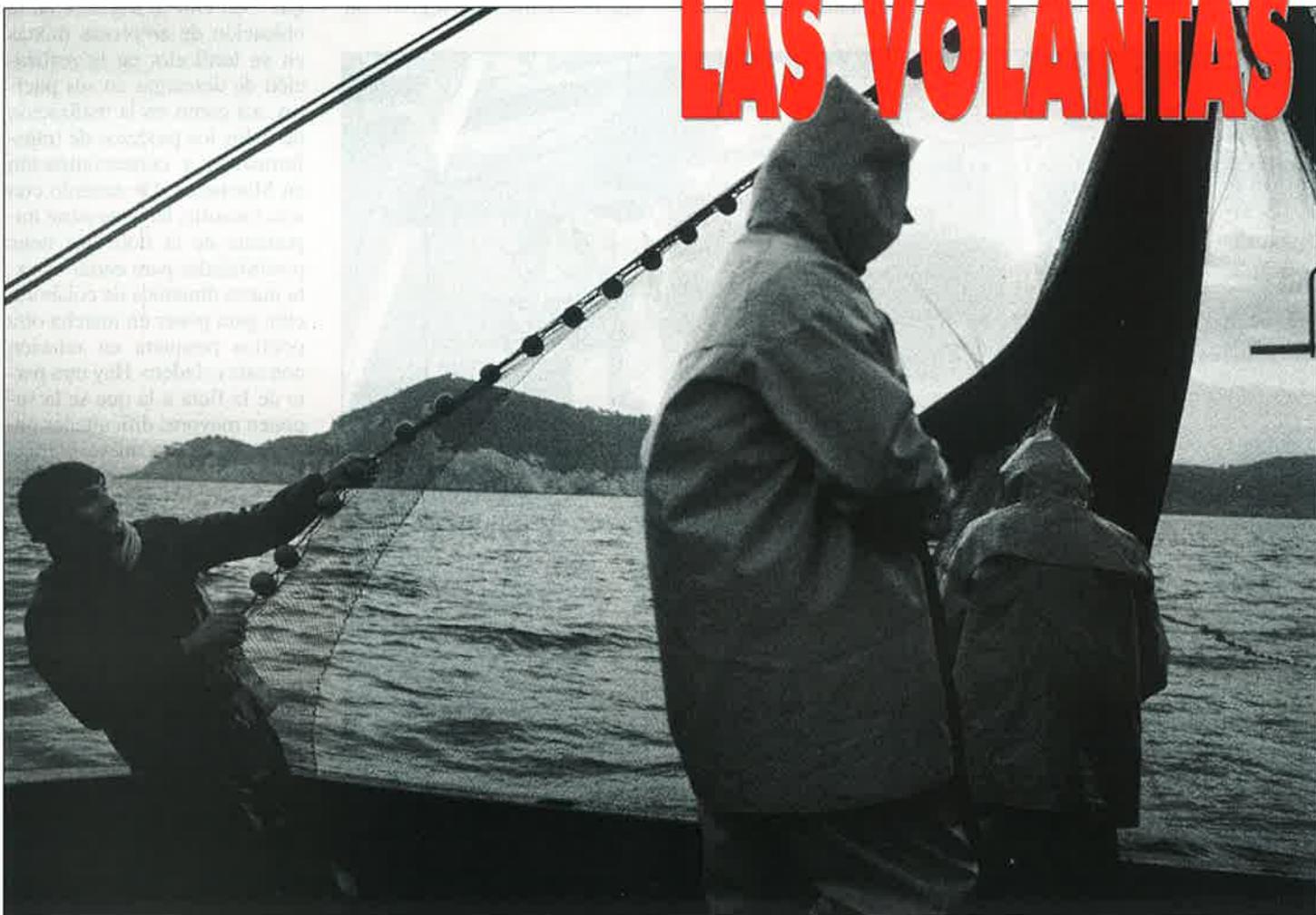


Vidal Maté

Ya no se trata de un baile de cifras, de una discrepancia sobre el número de barcos autorizados para faenar con volantas durante un determinado periodo tras la publicación del Reglamento de prohibición. La Comisión Europea se ha liado definitivamente la manta a la cabeza y se dedica a reinterpretar dicho Reglamento creando una situación que no cabe calificar, a la vista de los acontecimientos, más que de "voluntariamente confusa". Así, la Comisión interpreta ahora que no se trataba de hallar la media de los buques que faenaron durante el periodo de referencia 1995-1997 y sobre ella aplicar el 60 por ciento autorizado a utilizar volantas en 1998, sino que dicho porcentaje habría de calcularse sobre la suma de todos los barcos que faenaron entre esos años, con lo que en la actualidad podría haber más barcos que durante ese periodo, por lo que de reducción, nada. Es más, la Comisión viene a negar también el carácter de eliminación progresiva hasta su erradicación definitiva. Lo único seguro, pues, a estas alturas, es la prohibición de las volantas a partir del 1 de enero de 2002.

Lo único claro es la fecha para su eliminación

LA UE SIEMBRA LA CONFUSIÓN EN TORNO A LAS VOLANTAS



El problema de la guerra de cifras en torno a los barcos autorizados a faenar con volantas hasta su eliminación total ha dejado de serlo, al menos para la Comisión Europea. Y es que, si hace unos meses –ver MAR 377, noviembre de 1999– la Comisión aseguraba que el Plan de erradicación se estaba cumpliendo, a pesar de reconocer que no había confirmado las cifras ofrecidas por los distintos Estados miembros, ahora ha optado por reinterpretar el Reglamento 1239/98, aprobado el 8 de junio de 1998, en el que se establece la supresión de las redes de deriva por parte de la Unión Europea.



Lo único claro en estos momentos, o al menos en lo que todos parecen estar de acuerdo, es que se estableció la desaparición de este tipo de pesca en dos fases, tomando como referencia el período 1995-1997: reducción de un 40 por ciento de la flota a partir de 1998 y supresión total en el 2002. A partir de ahí, el caos.

En contestación a una de las innumerables preguntas realizadas sobre el asunto de las volantas por la eurodiputada del Partido Popular Carmen Fraga, el comisario Fischler señala que “el cálculo de la limitación de 1998 se basa en la lista nominativa de los buques afectados en cada Estado miembro durante cada uno de los tres años de referencia. Comparando las tres listas anuales de cada Estado miembro, se determina el número de buques de referencia al que debe aplicarse la reducción del 40 por ciento”. Por lo tanto, hay que sumar el número de los que faenaron cada año y sobre este total aplicar la reducción.

¿Reducción progresiva?

La eurodiputada española argumenta que si esto es así se podrían estar contabilizando buques dos o tres veces,

En contestación a una pregunta de la eurodiputada Carmen Fraga, el comisario Fischler señaló que “a partir del 1 de enero de 2002 quedará descartada la utilización de cualquier red de enmalle a la deriva para la pesca de túnidos”.



más de que se pudiera dar la circunstancia de que si el Reglamento dice que en el 98 tiene que faenar el 60 por ciento de los que estaban interviniendo, en realidad en ese año pudieron faenar muchos más barcos que los que lo hicieron en el 97, si se suman los tres años. Tanto Fischler, en sus contestaciones por escrito, como Alain Laurec, responsable de Conservación y Medio Ambiente de la Dirección General de la Pesca de la UE, en una comparecencia ante la Eurocámara, le contestaron que era imposible que pudieran estar faenando más barcos, porque las listas de que disponía la Comisión demostraban que no había buques contabilizados

dos veces. Ante la petición de Carmen Fraga de que se le dieran esas listas, se le contestó, por parte de ambos, que no podía ser porque el Reglamento de control lo prohibía.

Otro aspecto a tener en cuenta, respecto a la reinterpretación que realiza la Comisión del Reglamento, es el que hace referencia a la reducción del número de embarcaciones hasta la fecha de prohibición. Como señala Amelia Pastor, asesora técnica para Política Pesquera de Carmen Fraga, *el Reglamento, que se llama de “eliminación progresiva”, dice que en 1998 tendría que faenar el 60 por ciento, aunque nadie sabe cuánto es, pero*

no en 1999, 2000 y 2001. Ahora parece que también lo podrán hacer en el resto de los años que quedan hasta el 1 de enero de 2002.

Samuel Juárez, secretario general de Pesca Marítima, afirma que no vamos a estar de acuerdo con esa interpretación que hace ahora la Comisión. Sin embargo, y sin perder de vista estas cuestiones, lo que es muy importante es asegurar, y no hay ningún motivo para pensar que no sea así, que la fecha límite del 31 de diciembre del año que viene se va a cumplir. El que los Estados miembros se den más o menos prisa en retirar las redes es algo que irá en su perjuicio, porque tendrán que retirarlas de una vez y eso es más complicado que hacerlo paulatinamente. Donde vamos a poner todo nuestro esfuerzo es en que la fecha límite se cumpla sin ningún tipo de prórroga ni nada que se le parezca.

Carmen Fraga, en declaraciones realizadas a esta revista, aparte de destacar el baile de cifras que tiene la Comisión, cree que cuando está a punto de iniciarse una nueva costera no tiene sentido hacer declaraciones que contribuyan a encrespar los ánimos. En primer lugar, porque tampoco creo que los armadores y las autoridades nacionales sean tontos, y a la vista de que la prohibición total entrará en vigor en 2002 es lógico que, les guste o no, vayan reconvirtiendo su flota poco a poco, para no encontrarse con todo el problema de golpe el año que viene.

Eliminación garantizada

Al igual que el secretario general de Pesca, y a pesar de algún rumor aparecido en un medio de comunicación sobre la posibilidad de que se retrasara la entrada en vigor de la prohibición, Carmen Fraga se muestra contundente: *No lo creo en absoluto. No hará ni*

Cuando se trata de dar cifras relacionadas con la pesca, con Italia hemos topado. Pasa en este tema y pasa en los POPs. Francamente, es irritante la sensación que se transmite de que desprecia cualquier colaboración con las normas de la PCP

”
CARMEN FRAGA



dos meses, el comisario Fischer, al responder por escrito a una pregunta mía en la que le solicitaba de nuevo una interpretación sobre el carácter progresivo del Reglamento de prohibición, me decía, más o menos, dejando traslucir cierta irritación ante mi insistencia, que si bien las cifras no me las daba, que no me preocupara, que el artículo 11 bis del Reglamento 1239/98 (el de prohibición) dice claramente que a partir del 1 de enero de 2002 “quedará descartada la utilización de cualquier red de enmalle a la deriva para la pesca de túnidos”. “La eliminación señalada está, pues —añadía el comisario—, garantizada”. Es palabra de comisario y no tengo por qué ponerla en duda. De ninguna manera pienso que la Comisión quiera arriesgarse a semejante escándalo. Además, y lo digo sinceramente, creo que la Comisión está bastante harta ya de este asunto, y quiere acabar de una vez, entre otras

cosas, para centrarse en arreglar la situación en el Mediterráneo.

Precisamente, y con respecto al cumplimiento de la reducción de volantas por parte de Italia, Amelia Pastor señaló a esta revista que Italia es un caso aparte, nunca da un solo dato. Por ejemplo, en el caso de los POPs, lleva tres años sin dar un solo dato de su cuota. No sabemos cuántos barcos tiene. Carmen Fraga introdujo una enmienda en el informe que hizo el Parlamento europeo pidiendo sanciones, en forma de disminución de cuotas, para los países que no cumplen y para los que no den los datos, y se acabe con la situación de que a Italia no se la pueda sancionar por falta de datos, mientras que Holanda, que reconoce su incumplimiento, es multada.

Carmen Fraga, consultada sobre esta cuestión, se mostró así de tajante: *La situación de*



la flota italiana en el Mediterráneo es otro cantar. Sinceramente, no me atrevo a dar un análisis de la situación. Cuando se trata de dar cifras relacionadas con la pesca, con Italia hemos topado. Pasa en este tema (reducción de las volantas) y pasa en los POPs. Francamente, es irritante la sensación que se transmite de que Italia desprecia cualquier colaboración con la normas de la PCP.

Atún blanco

Hay otro problema, relacionado colateralmente con la reducción de las volantas, que se refiere a la recomendación de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (ICCAT) de limitar el esfuerzo de pesca del atún blanco. Como recordarán nuestros lectores (ver el anteriormente mencionado número de MAR), este organismo recomendaba no aumentar el

esfuerzo pesquero desarrollado por las flotas en el periodo 1993-1995. Irlanda, con el baile de cifras que viene ofreciendo, podría estar persiguiendo el figurar con una flota mayor de la que en realidad tiene y así alcanzar una mayor cuota de capturas, agravado porque hasta el momento la Comisión no ha traspuesto a la normativa comunitaria las recomendaciones de la ICCAT, a pesar del compromiso contraído.

A pesar de ello, Samuel Juárez relativiza este asunto. Para empezar, destaca la importancia de la medida adoptada por la ICCAT, en la que España jugó un destacado papel: *Es un paso muy importante ya que, después de la reducción de las volantas, el siguiente peligro para esta pesquería es la proliferación de otros tipos de artes pescando atún blanco, al igual que de flotas que antes no se dedicaban a esta pesquería y ahora sí lo hacen.*

“Es muy importante la recomendación de la ICCAT de limitar el esfuerzo de pesca sobre el atún blanco, ya que, después de las volantas, el siguiente peligro para esta pesquería es la proliferación de grandes flotas con sistemas de pesca muy intensivos, a las que había que impedir que vinieran a explotar estos recursos”

SAMUEL JUÁREZ



Lo importante es cerrar la pesquería de una vez y asegurarnos de que grandes flotas, con sistemas de pesca muy intensivos, no vengán a explotar estos recursos, que es realmente lo que nos interesa. Hay que controlar a Irlanda, pero es una cuestión menor en todo este problema, porque lo que se nos venía encima eran los superarrastreros. Y de la gravedad de este peligro, así como de las devastadoras consecuencias que la actuación de estos barcos ocasionan sobre la pesca, tienen referencias también los lectores que siguieran el problema de la incursión de esta flota en el caladero africano y sus intentos de crear una base de operaciones en Canarias.

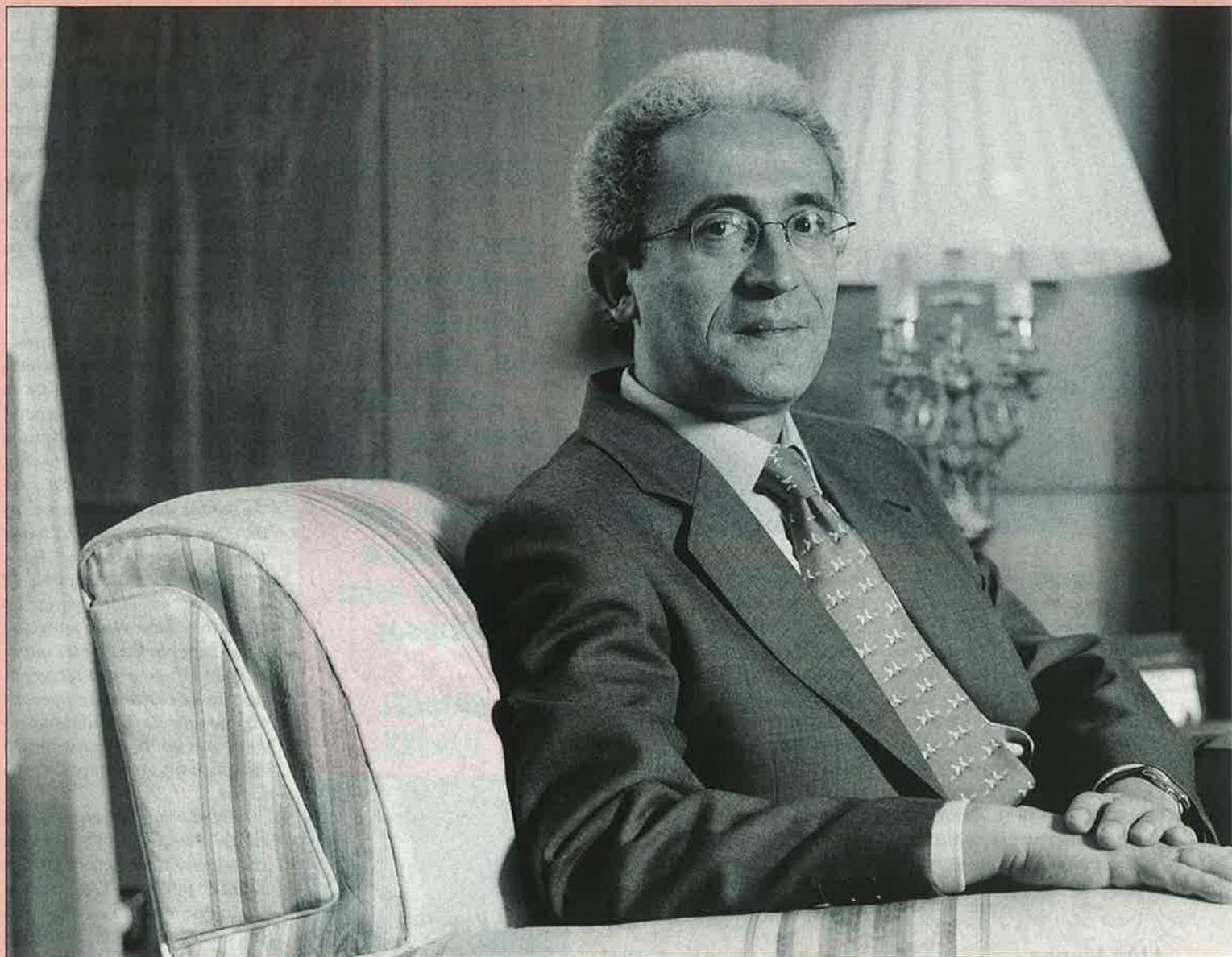
Respecto a la no trasposición a la normativa comunitaria de la recomendación de la ICCAT, el secretario general de Pesca Marítima confirma a MAR que la UE está en ello. *Ya nos han solicitado la lista de barcos que faenaron en los años de referencia. De todas formas, aunque no se haya efectuado la trasposición, la Directiva es vinculante. La Comisión debe velar para que no se superen los niveles máximos de esfuerzo y la recomendación es claramente operativa, aunque la Comunidad no haya puesto los medios jurídicos para que se cumpla.*

Desde la Secretaría General de Pesca Marítima se está trabajando ahora en la posibilidad de poner un TAC al bonito, lo que vendría a restar más importancia aún al problema actual, dado que a Irlanda y otros países miembros, por mucho que inflen las listas de barcos, les serviría de poco, ya que lo primordial serían las capturas declaradas en años anteriores. *De este modo, en palabras de Samuel Juárez, si se logra el TAC será un cerrojo más que se ponga a la pesquería, y de esta manera lograr que pueda tener un futuro relativamente claro.* ■

Raúl Gutiérrez

JUAN CARLOS APARICIO

**presenta los proyectos de su Departamento
para los próximos cuatro años**



Seguir mejorando el sistema de protección social a la vez que se ahonda en su consolidación y racionalización en un marco de estabilidad económico-financiera y conseguir que el empleo que se cree sea de calidad, es decir, estable y seguro, son los dos objetivos prioritarios de la política que va a desarrollar el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales durante los próximos cuatro años. Así lo ha adelantado el titular de ese departamento, Juan Carlos Aparicio, ante la comisión de Política Social y Empleo del Parlamento. La prevención de los riesgos laborales y promover un Acuerdo Nacional para desarrollar un moderno sistema de

formación son otros dos de los objetivos a conseguir durante esta Legislatura. El principal instrumento con el que quiere contar el Ministro de Trabajo para realizar sus proyectos es el diálogo tanto en el ámbito político como en social. Para Juan Carlos Aparicio esta línea de trabajo, iniciada ya en la anterior Legislatura, "ha dado muy buenos frutos, ya que se ha llevado a cabo un programa sistemático y progresivo de consolidación y racionalización del sistema de Seguridad Social, que ha permitido tener una situación de superávit en el sistema y la constitución de un Fondo de Reserva y ha facilitado que el empleo haya crecido de manera notable".

OBJETIVOS

MEJORAR LA PROTECCIÓN SOCIAL



Del área de Seguridad Social una de las primeras cuestiones a abordar es la renovación del Pacto de Toledo, en el marco de la Comisión Parlamentaria que se va a constituir al efecto, que persigue afianzar el futuro de la protección social mediante un acuerdo político amplio. Para el Ministro de Trabajo el Pacto de Toledo no está sometido a un plazo de caducidad: sus recomendaciones mantienen hoy plena vigencia. Por ello la renovación que ahora se plantea "no puede ser abordada o entendida como la necesidad de establecer nuevas recomendaciones sino tener como prioridad la de revalidar las 15 recomendaciones ya existentes y poner en práctica la totalidad de su contenido". No descarta el ministro que puedan incluirse nuevas líneas de actuación para adaptar el sistema de Seguridad Social a las nuevas demandas y necesidades de la sociedad.

Envejecimiento y prejubilaciones

Según ha puesto de manifiesto Juan Carlos Aparicio, uno de los principales retos que no pueden dejarse de afrontar es el progresivo envejecimiento de la población, que se va a ir acentuando en el futuro, sino que se iguale la edad de jubilación real y legal, posibilitando al mismo tiempo que se puedan aprovechar las potencialidades de las personas de edad y se logre una gradualidad en el tránsito entre la vida activa y la jubilación. Para que ello sea posible el Ministro de Trabajo se propone poner en marcha fórmulas flexibles, graduales y voluntarias de la prolongación de la vida laboral como son establecer exenciones en las cotizaciones sociales a favor de los trabajadores que prolonguen su vida activa más allá de los 65 años, acreditando unas cotizaciones de 35 o más años.

Juan Carlos Aparicio aboga también por la racionalización del uso de las denominadas "prejubilaciones" o jubilaciones anticipadas colectivas, para evitar precisamente que sean mal utilizadas o utilizadas abusivamente, pues la realidad demuestra que, en muchas ocasiones, "tienen como finalidad resolver los problemas de las empresas en situaciones de crisis".

Separación de fuentes

Otra de las tareas que quedan pendientes y que deberá abordarse prioritariamente es la de la culminación total del proceso de separación de las fuentes de financiación de la Seguridad Social, estableciendo la naturaleza jurídica de los complementos a mínimos de las pensiones de la Seguridad Social, lo que deberá acometerse y canalizarse tanto a través del diálogo político (Pacto de Toledo) como a través del diálogo social.

Mejora de la protección social

Según el ministro de Trabajo, "desde la base de solidaridad que preside nuestro Sistema de Seguridad Social debe tenderse al incremento y la mejora de la protección social, en referencia a colectivos y situaciones que se encuentra en una situación más desfavorada".

CREAR MÁS EMPLEO Y DE MAYOR CALIDAD

El diálogo social va a ser durante los próximos cuatro años el instrumento clave para el desarrollo de toda la política de protección social y empleo.

Para llevar a buen fin estos objetivos, Juan Carlos Aparicio ha adelantado algunas medidas:

■ Incremento de las pensiones más bajas:

- Incremento progresivo de las **pensiones mínimas de jubilación con cónyuges a cargo menores de 65 años.**

- Se tenderá a **mejorar las pensiones más bajas de viudedad**, especialmente en las situaciones de **carencia de otras rentas**, además de establecer el correspondiente marco de **compatibilidades** de la pensión cuando se **contraigan nuevas nupcias, en los supuestos de personas mayores con menores niveles de renta.**

- **Incremento progresivo** de las pensiones del extingui-

do SOVI, no concurrentes son otras pensiones.

- **Mejora de las pensiones de orfandad** a través del **incremento de los límites de edad** para percibir la pensión.

- **Mejora de las prestaciones familiares por hijo a cargo.**

Un aspecto que destacó especialmente el ministro fue el de la potenciación del principio de contributividad, ya contemplado en el Pacto de Toledo, y que debe garantizar a los trabajadores una pensión proporcional al esfuerzo de cotización que han realizado a lo largo de su vida laboral, y habló de "discriminar positivamente a los trabajadores que más hayan cotizado", pero sin olvidar el principio de solidaridad en el que se basa nuestro sistema de Seguridad Social.

Agencia Nacional de la Seguridad Social

Otro de los aspectos en el que se ha de incidir durante los próximos cuatro años es, según anunció el titular de Trabajo, el de la mejora en la gestión de la Seguridad Social, en orden a alcanzar los mayores grados de eficacia y eficiencia y de prestar mejor servicio a los ciudadanos. A tal efecto el ministro adelantó la creación de una Agencia Nacional de la Seguridad Social, que ya está en estudio y cuya puesta en práctica deberá "realizarse con la serenidad y reflexión que un proyecto de tal envergadura requiere".

También habló el Ministro de la necesidad de favorecer la previsión social complementaria, como instrumento válido para propiciar una mejora de las condiciones de vida de las

personas cuando llegan a la jubilación.

En síntesis, la actuación del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, en el ámbito de las prestaciones económicas de Seguridad Social, se dirige a lograr que el mismo sea capaz de enfrentar los retos y desafíos que se presentan; que, en las modalidades contributivas de protección, se alcancen mayores grados de proporcionalidad y equidad; que permita una mejora de la solidaridad con los colectivos más desfavorecidos y se asiente en un entorno de estabilidad económico-financiera y en una gestión eficaz, eficiente y de lucha contra el uso indebido en la protección y en la exigencia en el cumplimiento de las obligaciones para con la Seguridad Social.

Y todo ello, en un marco



de diálogo político y social como cauce más adecuado para conseguir alcanzar todos estos objetivos.

Empleo

El ministro titular de Trabajo y Asuntos Sociales expuso también en el Parlamento los objetivos que se pretenden conseguir en materia de empleo, cuya creación va a seguir siendo la prioridad del Gobierno. El instrumento clave para el desarrollo de la política de empleo va a ser el diálogo social: "Diálogo para alcanzar acuerdos en la mejora del mercado de trabajo, en la prevención de riesgos laborales, en la formación profesional y en la configuración definitiva del Servicio Público de Empleo". También señaló el ministro que en el desarrollo de las políticas de empleo



no hay que olvidar nuestro marco de referencia, que es el ámbito europeo, y tener en cuenta muy especialmente la estrategia europea de empleo y las conclusiones de la reciente Cumbre de Lisboa, centradas en el desarrollo tecnológico, la formación a lo largo de toda la vida y la inversión en recursos humanos de manera eficaz. También hizo referencia a los Planes Nacionales de Empleo y al importante papel que desempeñan en el desarrollo de las políticas de empleo, y expuso las principales líneas del III Plan de Empleo español presentado ya en Bruselas y del

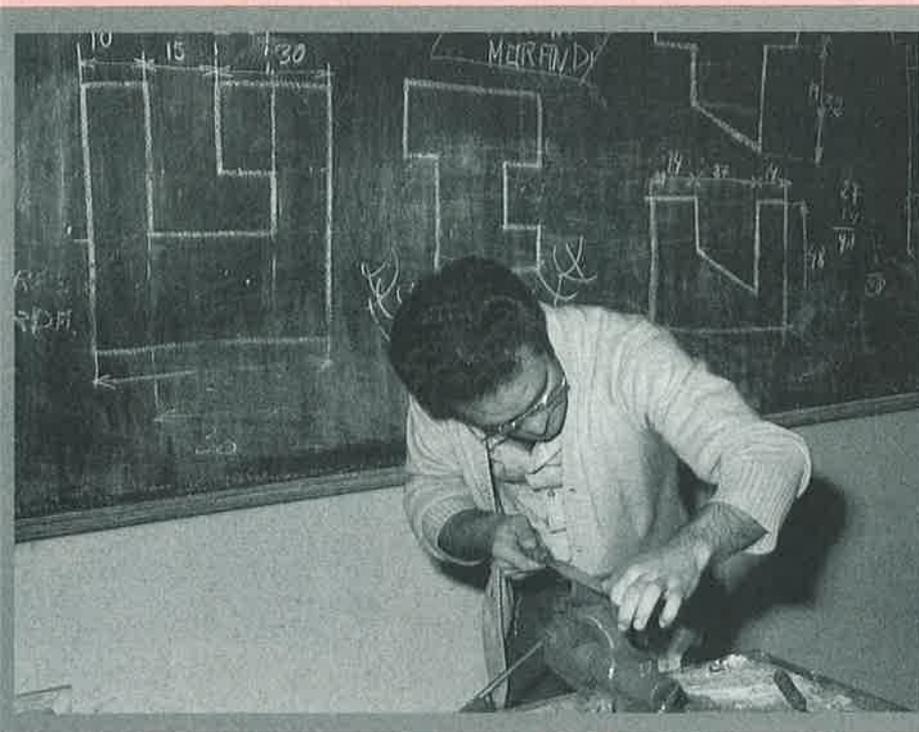
que dábamos amplia información en nuestro anterior número.

Contratación estable

Entrando ya en materias concretas del mercado de trabajo, Juan Carlos Aparicio adelantó que su departamento está decidido a configurar definitivamente la contratación estable y de calidad como algo habitual y, por tanto, reducir el exceso de temporalidad y utilizar algunas figuras contractuales que no están siendo suficientemente aprovechadas como son el trabajo a tiempo parcial, el contrato de relevo, de forma que se agilice la contratación, sobre todo, entre aquellas personas que tienen mayores dificultades para insertarse en el mercado de trabajo, como pueden ser

los discapacitados o los excluidos sociales.

El objetivo para el Gobierno es que se siga creando empleo y dentro de éste que el máximo posible sea estable. Por ello es necesario, según el responsable ministerial, conseguir que la contratación de trabajadores fijos sea más atractiva para los empleadores, reduciéndose la utilización de la contratación temporal, exclusivamente, para aquellos supuestos en que constituya una alternativa adecuada por razones de estacionalidad o estructura del mercado de trabajo español. Para conseguirlo se va a convocar una mesa de negociación sobre el mercado de trabajo de carácter bipartito, para que analice los resultados de la reforma laboral de 1997 y llegue a un nuevo acuerdo que contemple nuevas medidas que sustituyan a las actualmente vigentes o se man-



El incremento y la mejora de la protección social pasa por la subida de todas las pensiones más bajas.

tengan las que se consideran necesarias.

Servicio público de empleo

Otra de las reformas a abordar en esta Legislatura es la del Servicio Público de Empleo, que en el futuro deberá servir a la organización de la totalidad del mercado de trabajo, garantizar la igualdad de trato y no discriminación en el acceso al empleo en todo el territorio, la libre circulación de los demandantes de empleo, la compensación de ofertas y la adecuada distribución de los recursos.

Los objetivos de este nuevo Servicio Público de Empleo deberán ir dirigidos, según los planes del Ministerio de Trabajo, a mejorar sustancialmente la intervención de este servicio en el mercado de trabajo, incrementando la cap-

tación de ofertas y prestando asistencia personalizada a los desempleados.

También deberá configurar un sistema informático que facilite la intermediación y el intercambio de información entre los distintos Servicios Públicos; mantener la caja única de la Seguridad Social y dispensar de forma homogénea la protección económica al desempleo en todo el Estado, de forma acorde con la vinculación al régimen económico de la Seguridad Social de las prestaciones por desempleo y facilitar la movilidad geográfica de los solicitantes de empleo.

En este apartado, Juan Carlos Aparicio ya adelantó que una posible consecuencia de la reforma del Servicio Público de Empleo pueda ser la reforma a su vez o la elaboración de una nueva Ley Básica de Empleo en la que se recojan, además, la re-

gulación de elementos fundamentales como los Fondos Europeos y los Planes Nacionales de Empleo.

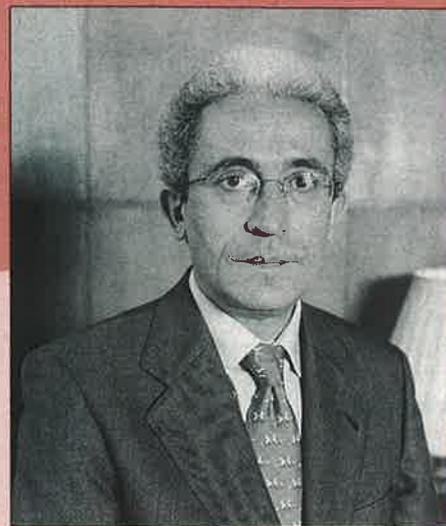
Prevención de riesgos laborales

Especial atención dedicó el ministro de Trabajo en la exposición de lo que va a ser la política de su departamento para los próximos cuatro años al apartado de la prevención de riesgos laborales, por considerar que es el gran reto que se quiere abordar en esta legislatura para conseguir "que el empleo que se cree sea de calidad, es decir, estable y seguro".

Para reducir la lacra de la siniestralidad laboral en nuestro país, Aparicio adelantó algunas de las actuaciones que se propone poner en marcha. La primera de ellas es mejorar

el conocimiento de las causas que provocan los accidentes laborales con el fin de poder aislar y determinar cada grupo de factores de riesgo y sobre su conocimiento planificar y desarrollar acciones específicas para cada uno de ellos.

No descarta el Ministerio de Trabajo la incorporación de las nuevas tecnologías de la información a la prevención de riesgos laborales como instrumento eficaz de la mejora del conocimiento de la información sobre la siniestralidad. En este sentido el ministerio viene ya trabajando desde hace tiempo en la transmisión de



El Ministerio de Trabajo apuesta por la contratación estable y de calidad y reducir al máximo la temporalidad.

datos de accidentes de trabajo a través de Internet en lo que se conoce como el proyecto REINAT.

Además, el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo está trabajando en la puesta en marcha de un "aula virtual" que, utilizando las posibilidades de Internet, permita hacer llegar la información en materia de prevención de riesgos laborales a todos los rincones y colectivos del país.

El reforzamiento de los órganos de participación y coordinación en materia de prevención de riesgos laborales como es el de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo y el Comité Mixto Ministerio de Trabajo y Comunidades Autónomas y la introducción de criterios de diferenciación relativos a los costes sociales en función del

riesgo y esfuerzo preventivo de las empresas son otras dos de las medidas que se proponen para paliar los accidentes.

A pesar de los esfuerzos realizados en los últimos años en la cobertura de nuevas plazas para Inspectores de Trabajo y Seguridad Social, el Gobierno quiere reformar esta inspección ampliando la dotación de las plantillas al tiempo que quiere también incrementar los recursos humanos destinados a la prevención de riesgos laborales que desarrolla una intensa labor de formación.

Finalmente el Ministro de Trabajo señaló que la actuación en materia de prevención debe utilizar todos los canales posibles, y para ello se propone incrementar la colaboración de la Fiscalía General del Estado, ya que muchos casos pueden considerarse como de-

litos en materia de seguridad y salud en el trabajo.

Formación profesional

Junto a la creación de empleo estable y la reducción de la siniestralidad laboral el tercer gran reto del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales para esta Legislatura es la configuración de un moderno sistema de Formación Profesional. Para ello el ministro ha propuesto promover un acuerdo nacional, con la finalidad de desarrollar un moderno sistema de formación profesional de alta calidad tecnológica, flexible y adaptado a las exigencias del mundo productivo.

Como principio básico para el desarrollo de este sistema estaría: el diseño de la formación profesional como de instrumento al servicio del empleo, siendo una necesidad

irrenunciable que quede garantizada la formación a lo largo de toda la vida para poder responder a los retos de una sociedad cambiante, manteniendo los tres sistemas existentes: formación profesional reglada, ocupacional y continua.

Paralelamente a ello es necesaria la configuración de un "Sistema Nacional de Cualificaciones" y el establecimiento de un Programa Nacional de Cooperación entre empresas y centros de formación que contenga incentivos financiero-fiscales para que todos los alumnos de enseñanzas técnico profesionales tengan asegurado un periodo de prácticas de alto nivel formativo y la elaboración de un nuevo Programa Nacional de Formación Profesional que entre en vigor en el 2001. ■

Concha Hernández Carazo



El Presidente del Gobierno se reunió con empresarios y sindicatos

SE INICIA UNA NUEVA

La revisión del Pacto de Toledo, reducir la alta tasa de temporalidad que aún existe en el mercado laboral y frenar los accidentes laborales son algunas de las cuestiones que estarán encima de la mesa de negociaciones de la nueva etapa de diálogo social que ha quedado abierta oficialmente con la entrevista que el pasado día 1 de junio mantuvo el Presidente del Gobierno, José María Aznar, con los representantes de los empresarios, José María Cuevas (CEOE) y Antonio Masa (CEPYME), y de los sindicatos, Cándido Méndez y José María Fidalgo de UGT y CCOO, respectivamente. El objetivo de estas negociaciones es aprovechar el buen momento que vive la economía española para crear más empleo y más seguro y profundizar en el desarrollo de las recomendaciones del Pacto de Toledo para afianzar la viabilidad futura del sistema público de pensiones. A esta primera reunión asistieron también el Ministro de Trabajo, Juan Carlos Aparicio, y el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps.

Estos primeros contactos, que transcurrieron en un clima de cordialidad y diálogo, pusieron de manifiesto que son muchas las coincidencias, pero que existen también algunas diferencias que afectan más a los tiempos que a los contenidos. Para el Gobierno es importante, y así lo han puesto de relieve tanto el presidente del Gobierno, José María Aznar, como el titular de Trabajo, Juan Carlos Aparicio, que se llegue a acuerdos lo antes posible para que el Gobierno los transforme en normas legislativas y puedan incorporarse a los Presupuestos Generales del Estado del próximo año. Por su parte, los sindicatos prefieren llevar las negociaciones con más calma. Pero lo importante es que todos asumen que los acuerdos alcanzados en la anterior etapa de diálogo social han sido positivos y ello les obliga a repetirlos.

Objetivos comunes

En los objetivos no hay problemas, ya que tanto Gobierno como empresarios y sindicatos quieren aprovechar la buena marcha de la economía para impulsar la creación de más y mejor empleo y protección social. Tampoco hay desacuerdos en el método, ya que la fórmula de negociación será muy similar a la que se utilizó en la anterior legislatura, que culminó en los acuerdos de abril de 1997. El mecanismo consiste en la celebración de continuas reuniones entre empresarios y sindicatos con información permanente al Gobierno para tratar las cuestiones de la reforma laboral. Por lo que se refiere a las cuestiones de protección social, que se enmarcarán en la revisión del Pacto de Toledo, las reuniones se efectuarán de forma tripartita, es decir, con la participación de los agentes sociales y el Gobierno, al igual que se hará con una Mesa específica destinada al estudio de medidas para reducir la siniestralidad laboral.

Los empresarios, representados por el

presidente de la CEOE, José María Cuevas, y el de la CEPYME, Antonio Masa, y que fueron los primeros en reunirse con el Presidente del Gobierno, confían en que las negociaciones tendrán éxito. Según ha afirma-



do José María Cuevas, "yo me atrevería a decir que hay más clima de diálogo que el que existía en 1997".

Para las organizaciones empresariales el objetivo es mantener el crecimiento económico y contribuir a la creación de empleo. Según Cuevas, hay tres recetas para que el crecimiento económico se transforme en la creación de puestos de trabajo: "Mejorar todos los procesos de formación y cualificación de todos los trabajadores; otorgar toda la flexibilidad posible y compatible a los procesos de diálogo social, negociación, acuerdo y solidaridad, y fijar límites más adecuados y reducidos posibles de los costes laborales".

Para el presidente de la patronal tam-

bién es importante llegar a acuerdos pronto, incluso en este mismo año, pero si no fuera así se mostró partidario de que sea el Ejecutivo el que legisle: "si no se llega a acuerdos el Gobierno tiene el poder de legislar".

Los sindicatos por su parte, representados por los líderes de UGT, Cándido Méndez, y José María Fidalgo, de CCOO, dicen que hay coincidencias en los objetivos, pero diferencias en los instrumentos, ya que prefieren unas negociaciones no precipitadas, dado que "nuestras ambiciones son muy importantes y sería desalentador agotar las posibilidades de entendimiento en dos meses". No obstante, los sindicatos comparten con el Gobierno el objetivo de crear más empleo y más estable para aprovechar el crecimiento económico.

Según Cándido Méndez, Secretario General de la Unión General de Trabajadores, "hay un objetivo de carácter general que las organizaciones sindicales y el Gobierno compartimos que es la necesidad de aumentar la intensidad de la creación de empleo en esta etapa de crecimiento económico". El líder de Comisiones Obreras, José María Fidalgo, comparte este mismo planteamiento y aboga por hacer un profundo balance de la anterior reforma laboral para discutir cómo se reduce y se cierra la puerta a la alta tasa de temporalidad que aún existe en nuestro mercado de trabajo.

Durante su reunión con el Presidente del Gobierno los representantes sindicales avanzaron algunas de las propuestas que van a llevar las mesas de negociación. Entre

LA ETAPA DE DIÁLOGO SOCIAL

ellas están: potenciar los convenios de ámbito regional y sectorial; reformar la ley para culminar la separación de las fuentes de financiación de la Seguridad Social e incentivar la reducción de la jornada laboral.

Las impresiones de esta reunión por parte del Ejecutivo han sido explicadas por el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, quien se ha mostrado optimista porque "hay una experiencia anterior de diálogo que ha sido muy positiva". Aparicio ha destacado que el impulso e iniciativa del Presidente del Gobierno ha hecho posible "la apertura de una nueva etapa dentro del diálogo social que tiene como objetivo tratar de mejorar nuestro mercado laboral y conseguir que se pueda crear más y mejor empleo y también crear más y mejor protección social, aprovechando el buen momento económico".



Aparicio ha insistido a los sindicatos que "sería conveniente que en algunas materias se llegara a un acuerdo cuanto antes, ya que existen asuntos de largo y medio plazo, hay otros de corto plazo que tienen reflejo presupuestario y otros que urgen, como estudiar la reducción de los costes del empleo fijo, que pueden estar disuadiendo de su utilización y que no pueden esperar eternamente".

Temas a tratar

El tema esencial que se va a tratar en el ámbito de la protección social en el marco del diálogo social es la renovación del Pacto de Toledo para seguir desarrollando las 15 recomendaciones que en él se contemplan, en paralelo con el debate parlamentario que

■ Gobierno, empresarios y sindicatos coinciden en que es necesario reducir la alta tasa de temporalidad existente en el mercado laboral.

tienen comprometido los partidos políticos sobre este mismo tema. En este marco son cuestiones importantes a tratar y sobre ellas existe consenso entre las partes: la separación de las fuentes de financiación, la ubicación de la partida presupuestaria de los complementos a mínimos, la dotación del fondo de reserva, la racionalización de las prejubilaciones y cómo afrontar el reto del progresivo envejecimiento de la población.

En materia de empleo todas las partes quieren revisar el contrato a tiempo parcial que se pactó en la anterior legislatura, sin el acuerdo de los empresarios, y que no está dando los resultados esperados. Tema fundamental es también la reducción de la temporalidad. El Ministro de Trabajo considera que "la contratación de trabajadores fijos sea más atractiva para los empleadores, reduciéndose la utilización de la contratación temporal".

El abaratamiento del despido no se plantea como esencial en esta etapa de diálogo social. Para el Ministro de Trabajo esta cuestión "no ha sido ni para este ni para el Gobierno anterior ni punto de partida ni de llegada", pero se se ha mostrado partidario de analizar los costes que soportan los contratos temporales e indefinidos y sacar

conclusiones sobre qué es lo que hace a un tipo de contrato más atractivo que otro.

Los empresarios no van a hacer de esta cuestión tema esencial de las negociaciones, tal y como ha afirmado el presidente de la CEOE, José María Cuevas, y por, su parte, los sindicatos aceptarían negociar más flexibilidad laboral si se garantiza la estabilidad en el empleo y la protección social en el paro.

Otro punto a tratar será la propuesta sindical de impulsar la creación de empleo reduciendo la jornada laboral a 35 horas semanales. En esta materia el Gobierno se muestra partidario de que ésta sea una cuestión que se negocie en cada empresa y en el marco de los convenios colectivos.

Finalmente, en materia de siniestralidad laboral desde el ministerio de Trabajo se quiere que se constituya una mesa específica de diálogo, aunque es compromiso del titular del Departamento para esta legislatura ampliar el número de inspectores, contar con mayor colaboración de la Fiscalía General del Estado para que persiga los casos de siniestralidad y fraude en la misma.

Buenos resultados

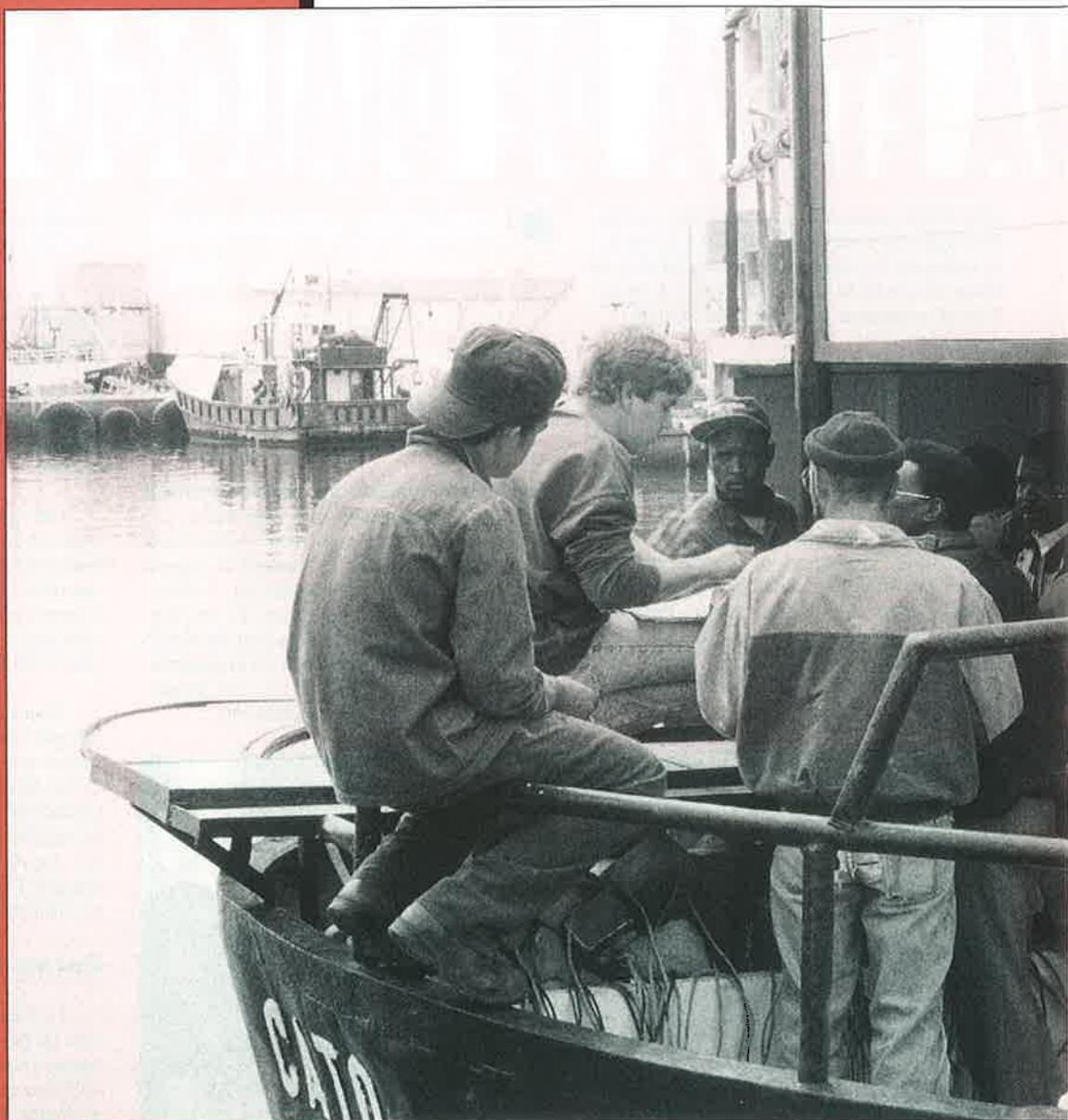
La buena disposición de las partes con que se ha abordado esta etapa del diálogo social viene determinada por los buenos resultados que se obtuvieron en la pasada Legislatura. En ella se llegó a acuerdos tan importantes como fueron el "Acuerdo Social para la consolidación y racionalización del sistema de la Seguridad Social", que proporcionó una serie de medidas que han permitido la progresiva consolidación del sistema de Seguridad Social al mismo tiempo que se mejoraba la protección dispensada, todo ello en un marco de estabilidad económico-financiera.

Otro importante acuerdo, dentro de la decena alcanzada en la anterior etapa, fue el de la reforma del mercado laboral, acordada entre empresarios y sindicatos, que el Gobierno transformó en varias medidas legislativas. Si bien ese acuerdo no ha permitido reducir la temporalidad más que en dos puntos, sí ha permitido que España cuente a mes de mayo del presente año con la tasa de desempleo más baja de los últimos 20 años: el 9,15 %. Durante los últimos cuatro años la ocupación medida por la EPA se ha incrementado en 2.039.100 ocupados, de los cuales la mitad son mujeres. ■

C.H.C.

Armadores, sindicatos y los distintas Administraciones coinciden en apuntar la grave situación que atraviesa el sector pesquero por la "pérdida de vocación marinera" en nuestro litoral, que está obligando a que algunos barcos no puedan zarpar al no poder cubrir la dotación mínima exigida por la legislación. Pero las coincidencias terminan al apuntar el problema, ya que las soluciones propuestas desde distintas partes no encuentran el consenso suficiente para llegar a buen puerto.

La dureza de la mar y los bajos salarios dejan a los marineros en tierra



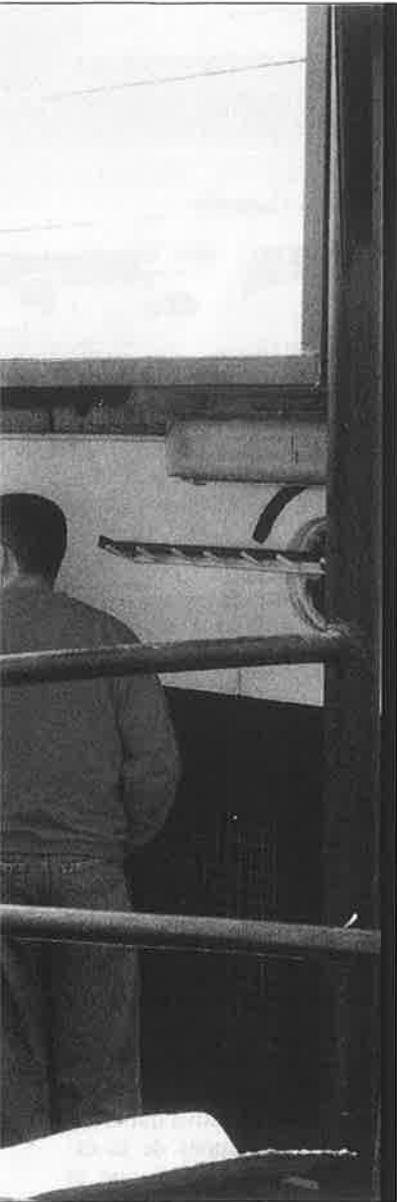
LA FALTA DE TRIPULANTES CREA GRAVES PROBLEMAS A LA FLOTA

El problema del empleo está en boca de todos los componentes que conforman este sector, y ya durante el encuentro-presentación del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, en Santiago con los representantes del sector pesquero gallego se apuntó la constitución de una mesa de trabajo que busque soluciones al problema de la falta de tripulación.

En los puertos gallegos de Burela y Celeiro la situación ha forzado a que algunos barcos de las flotas de palangre de profundidad y de superficie no hayan podido hacerse a la mar

por no poder dotar a los buques de las tripulaciones mínimas exigidas por la legislación.

La situación, según el gerente de la Sociedad de Armadores de Burela, José Manuel López Rodríguez, no es nueva, ya que desde hace tiempo los armadores tienen problemas para poder completar las tripulaciones de los barcos. Para el gerente de los armadores la escasez de tripulantes es *debida a que la mejora socio-económica experimentada en nuestro país en los últimos años ha dado como resultado que los oficios más duros del sector primario sean difíciles de ocupar con mano de obra nacional.*



den trabajar en sucesivas mareas.

En lo relativo a las condiciones de vida a bordo, desde las organizaciones empresariales se apunta el esfuerzo que se está haciendo por parte de los empresarios para modernizar la flota. Esta modernización, que se está realizando financiada en parte por los fondos del Instrumento Financiero para Ordenación Pesquera (IFOP), se establece fundamentalmente para mejorar el tratamiento de las capturas y la habitabilidad de los barcos. Los armadores que se acogen a estos fondos están cubriendo todos los aspectos marcados por la Administración. Y, por tanto, están mejorando las condiciones normales de los barcos que utilizan los fondos.

Ante lo que parece el último período (2000-2006) de ayudas comunitarias a través de los fondos IFOP y la reducción de la cuantía a la que pueden optar, los armadores piden a la Administración que sea generosa con los proyectos que considere necesarios renovar. De esta forma, se construirán barcos con buena habitabilidad y con zonas tecnificadas para la manipulación de las capturas, lo que redundará en una mejora de la vida a bordo.

Los armadores, después de buscar marineros para sus tripulaciones en las oficinas de empleo de distintas localidades gallegas, decidieron contratar marineros de países no comunitarios a través de un gabinete asesor en contratación de extranjeros.

La decisión de la asociación de armadores fue comunicada a la Administración y se ha dado permiso de residencia y trabajo a estos trabajadores. Inicialmente y durante el período de prueba las condiciones retributivas son distintas; pero éstas se igualarán a las de los trabajadores españoles en el supuesto de que al transcurrir este tiempo marineros y armadores acuer-

Tripulaciones mínimas

Aparte de la "pérdida de vocación marinera" y la dificultad para encontrar tripulación, otro problema, según López Rodríguez, con el que cuentan los armadores es el relativo a las exigencias, por parte de Marina Mercante, del número de tripulantes por embarcación y los cursos requeridos a los marineros que quieran embarcarse. Los cursos y los trámites que se tienen que realizar en nuestro litoral no están en consonancia con los requisitos exigidos en los países de nuestro entorno. Para atajar este problema piden a la Administración que se va-



yan igualando paulatinamente los requisitos pedidos a los armadores, en cuanto al número de tripulantes por barco, y a los marineros, en lo relativo a cursos requeridos para poder enrolarse.

En la Organización de Productores Pesqueros de Lugo, como en el caso de sus vecinos, también han tenido problemas para enrolar tripulantes, tanto titulados como marineros, principalmente en los pincheros que faenan en el Gran Sol y en los espalderos que faenan en el Atlántico Norte. Mercedes Rodríguez coincide en apuntar la buena evolución económica, que ofrece puestos de trabajo en tierra, como la primera causa

de esta escasez de marineros dispuestos a embarcarse. Para atajar el problema, apunta entre otras opciones, el acercamiento de los centros formativos a las localidades donde se da la demanda, además de mayor control sobre las bajas médicas, que en algunos casos se alargan demasiado tiempo.

Desde su punto de vista, el escollo más importante que deben resolver los implicados se encuentra en la duración de las mareas y los descansos de los marineros. El descanso en tierra relega los salarios a un segundo puesto en la lista de factores determinantes en la escasez de tripulación.



La Administración, los armadores y las organizaciones sindicales coinciden en la necesidad de hacer atractivo el trabajo en la mar si se quiere atajar el problema que ocasiona la falta de tripulaciones.

Condiciones laborales

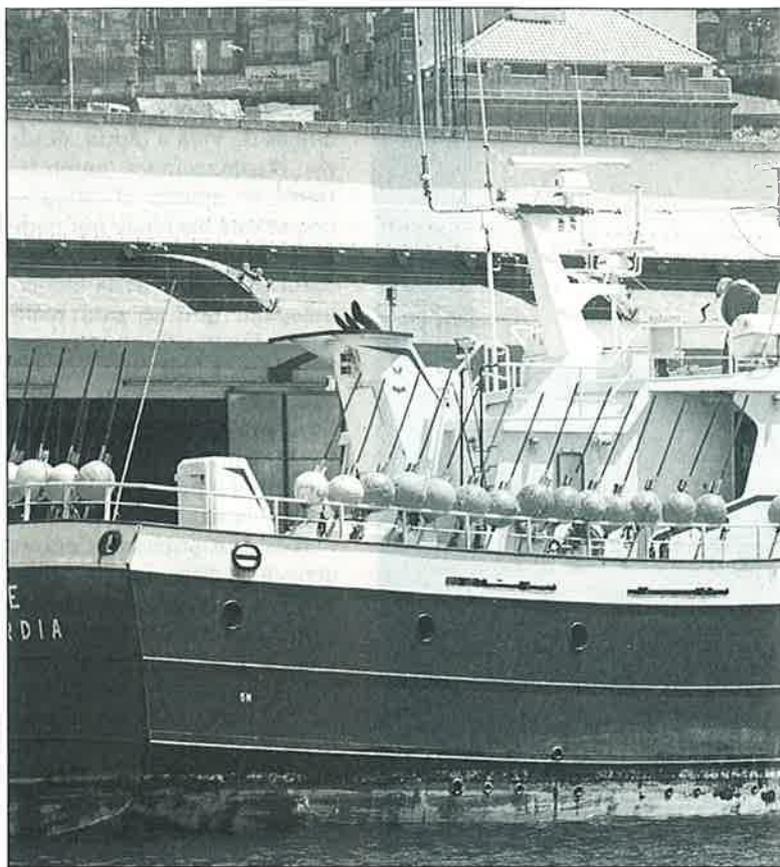
Desde los sindicatos se pide la introducción de mecanismos para corregir la tendencia hacia la destrucción de puestos de trabajo y se señala como dato objetivo el incremento del 4,5% del índice de paro registrado al finalizar el tercer trimestre de 1999, que contrasta con la tendencia a la disminución del número de trabajadores desempleados que están experimentando otros sectores económicos.

Según Ramiro Otero, de CCOO, la falta de atractivo del sector pesquero para el trabajador es un tema social que viene dado por las malas condiciones laborales a bordo. Entre éstas, cabe destacar la duración de la jornada y las condiciones en que se lleva a cabo, la duración de la marea y la habitabilidad de los barcos, que no son compensadas por unos salarios adecuados.

Otro de los factores apuntados por los sindicatos es el incremento de los tipos de contratación que impide a los marineros la perspectiva de un futuro estable a corto y medio plazo, y les fuerza a una alternancia constante entre períodos de actividad y desempleo.

A esta situación de eventualidad laboral hay que añadir, según las organizaciones sindicales, la disminución de la tasa de cobertura de las prestaciones por desempleo, que ha dado como resultado que en la actualidad únicamente la mitad de los marineros en paro en el sector pesquero perciban alguna prestación.

La flota que más problemas está encontrando en las localidades gallegas para cubrir su tripulación y poder zarpar es la de palangre de superficie que pesca pez espada y la de palangre de profundidad que extrae merluza. La especialización necesaria para encarnar el aparejo y las condiciones en las que se realiza la elaboración del pescado fuerza



a los marineros a largas jornadas de trabajo durante las seis u ocho semanas que suelen durar las mareas de esta flotas.

La solución, desde la perspectiva de las organizaciones sindicales, pasa por la creación, por parte de los armadores, de empleo estable y de calidad regulado por convenios colectivos que se adecuen a la situación real del sector.

Papel de la Administración

Desde los sindicatos se pide a la Administración que ejerza su papel social y realice inspecciones de trabajo que fuercen a los armadores a respetar las condiciones laborales vigentes y reclaman su presencia, tanto la del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación como la del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, en estas mesas de trabajo debido a la responsabilidad que tiene con el sector pesquero y posteriormente trasladarla a Bruselas para que se realice una homologación de todos los

países de la UE en cuanto a las condiciones laborales.

Otro aspecto a tener en cuenta, según los representantes sindicales, es la habitabilidad de los barcos. Aunque existe una normativa que limita las ampliaciones de la estructura propia del buque al 10%, según Ramiro Otero, los barcos de nueva construcción subvencionados por la Unión Europea a través de los fondos del Instrumento Financiero para la Ordenación de la Pesca (IFOP) deberían mejorar su habitabilidad, acercándose a las condiciones de los barcos de marina mercante.

Para el secretario del CIG, Xavier Aboi, el problema no es tanto económico como social. *Los descansos entre mareas se han ido recortando de los dos o tres días de descanso entre las mareas de entre quince y diez y ocho días de los barcos que faenan en el caladero del Gran Sol a poco más de un día que se para en la actualidad.*

En cuanto al tema de las



tripulaciones mínimas, Aboi subraya que no hay que comparar la pesca con la marina mercante, ya que en esta última se navega de un puerto a otro y en la mar hay guardias; pero en la pesca se va a trabajar en alta mar. En la pesca se tiene que hablar de tripulaciones de trabajo y no de tripulaciones mínimas. La reducción de las tripulaciones en las duras condiciones de trabajo en alta mar pondría a los trabajadores en situaciones demasiado propicias para tener accidentes de trabajo en un sector que se caracteriza por tener muchos más de los necesarios.

Posiciones enfrentadas

Las partes consultadas por esta revista coinciden en señalar los problemas, aunque desde distintas perspectivas, y apuntan a la Administración

como una parte necesaria para llevar a buen puerto la situación de escasez de tripulación.

Es reseñable la disposición de las partes implicadas a negociar, aunque éstas parten de posiciones alejadas. Otra coincidencia es que tanto las asociaciones de productores como los sindicatos piden que la Administración arbitre las futuras reuniones y no dudan en exigirle que defienda sus respectivos planteamientos.

Los armadores, ante la escasez de marineros dispuestos a enrolarse, apuestan por la contratación de tripulaciones de terceros países para sacar sus proyectos empresariales adelante. Y, aunque afirman que la contratación de tripulantes en países como Perú es una situación coyuntural y no algo que se convierta en habitual, han hecho ver que no es-

Situación del empleo en el sector marítimo

Según los datos del Instituto Social de la marina (ISM), el número de afiliados en el Régimen Especial del Mar (REM) a finales del primer trimestre del presente año sumaba un total de 79.935 encuadrados en tres grupos de cotización.

El Grupo Primero se divide en cuatro subgrupos de afiliación encabezados por el de Pesca, con un total de 15.984, seguido por Marina Mercante con 9.304. El subgrupo de Estiba tiene un total de 7.104 afiliados y cierran este Grupo Primero los 3.524 afiliados al REM englobados en el apartado Otros.

El Grupo Segundo del Régimen, con 21.683 afiliados, se compone del Grupo Segundo A, que engloba a embarcaciones entre 50 y 150 toneladas de registro bruto (TRB), con 9.701 inscritos, y el Grupo Segundo B con 11.982, que encuadra a las embarcaciones entre 10 y 50 TRB.

El Grupo Tercero del REM se compone de los trabajadores dados de alta por cuenta propia, con un total de 16.678 afiliados, y de los trabajadores inscritos por cuenta ajena que durante el primer trimestre de 2000 alcanzaron los 5.658. Este grupo, por tanto, alcanzó un total de 22.336 afiliados.

Completan estos datos los 9.198 desempleados registrados el 30 de junio del pasado año; entre éstos el mayor número se encuentra en la Dirección Provincial de Vigo, que contaba con 1.471, seguido por los 1.440 desempleados de Cádiz y por los 1.061 de A Coruña. Estas cifras de desempleados

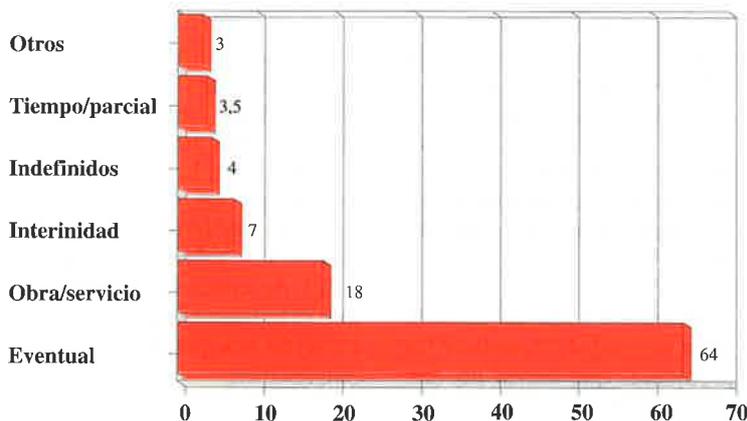
contrastan con la dificultad que encuentran los armadores de algunas localidades gallegas para juntar tripulaciones para que sus barcos salgan a faena.

Estos datos de afiliación mantienen la tendencia general marcada por la recuperación de la situación económica en nuestro país, que se refleja, principalmente, en la tendencia a la reducción del número de parados. El número de afiliados, por su parte, mantiene unas cifras similares a las de años procedentes y es reflejo del desarrollo que la economía española está teniendo en el sector pesquero.

El número de contratos registrados durante el primer trimestre de 1999 alcanzó la cifra de 29.664, que supone un incremento del 17% respecto al mismo periodo del año anterior, en el que se registraron 25.339 contratos. De esta forma, se muestra el incremento del nivel de contratación en el sector.

Este desarrollo también tiene su cara negativa, ya que, si es cierto que las colocaciones han aumentado y el empleo ha crecido ligeramente, este empleo es precario y los contratos realizados presentan un carácter claramente estacional. Así, el tipo de contrato más utilizado ha sido el eventual, por circunstancias de producción (64%), obra o servicios determinados (18%) e interinidad (7%). Queda, por tanto, un porcentaje mínimo para los contratos indefinidos, que en el sector pesquero no han superado el 3 por ciento (ver gráfico).

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN AFILIADA AL REM



Datos en tanto por ciento.

"La falta de atractivo del sector pesquero para el trabajador es un tema social que viene dado por las malas condiciones laborales a bordo, que no son compensadas con unos salarios adecuados."

(Ramiro Otero)



tán dispuestos a ver sus barcos amarrados en puerto. Además piden a la Administración que reduzca el número de tripulantes exigidos para que el barco pueda faenar y un mayor control sobre las situaciones de incapacidad laboral transitoria de sus trabajadores. El acercamiento de los centros formativos a las áreas donde existe la demanda de trabajadores por parte de los armadores cierra su lista de peticiones.

Los representantes sindicales coinciden con los empresarios en calificar como grave la situación actual de carencia de marineros dispuestos a embarcarse y entienden la solución de los armadores al contratar marineros de terceros países para alcanzar el número de trabajadores necesarios para poder faenar.

También están de acuerdo en la necesidad de analizar los problemas que tienen las distintas flotas en una mesa sectorial en la que los intereses de los marineros y los de los ar-

madores sean arbitrados por la Administración.

Sus reivindicaciones, que contrastan con las de los armadores, se centran en las condiciones laborales y sociales de los marineros. Desestiman la propuesta, hecha por los armadores, de tripulaciones mínimas argumentando que si a la dureza intrínseca de las tareas del marinero en altamar se suma la reducción de tripulantes a bordo se incrementaría el número de accidentes laborales en un sector ya muy castigado.

Los sindicatos apuntan la ampliación de los descansos entre mareas como un factor que hará más atractiva la pesca, ya que en la actualidad el tiempo que los marineros pasan con sus familias es muy escaso. Los salarios y la necesidad de concretar convenios que se ajusten a la realidad son otras de sus peticiones a los empresarios.

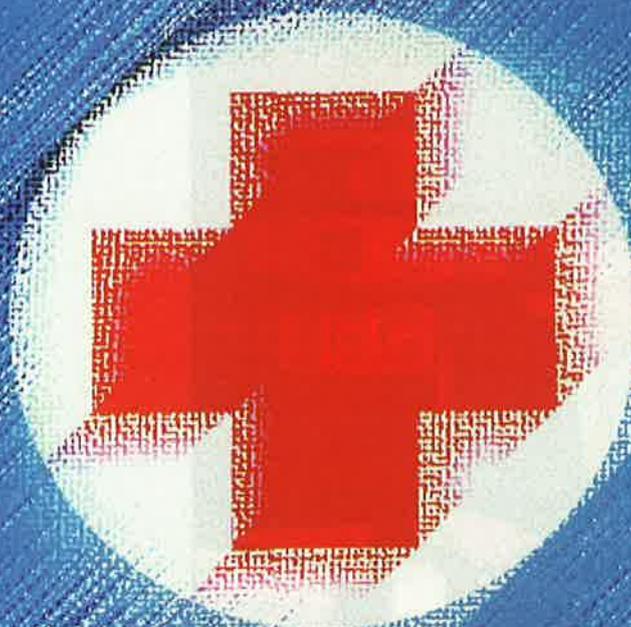
Si los armadores ponen el acento ante la Administración

en lo concerniente a inspección de la duración de las bajas por incapacidad laboral de los marineros, los sindicatos centran sus peticiones ante estas instituciones en lo relativo a las inspecciones de trabajo que fuercen a los armadores a cumplir con la legislación laboral en sus barcos.

Las partes, aunque no llegaron a un acuerdo, han dejado abierta una vía de solución al problema. La dirección de Expomar propuso realizar un seguimiento de la situación y convocar a la Administración, armadores y a representantes sindicales. No es fácil que en la futura reunión de las partes, en la que expondrán sus planteamientos, se llegue a un consenso en todos los temas que los separan, pero sin duda se dará un paso importante para alcanzar un mayor acercamiento que se vaya mejorando en sucesivos encuentros y que proporciones mayor estabilidad al sector. ■

Jesús Salamanca

Botiquín a bordo



Salud
a bordo



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

ISS

1992 2000 Diez Años
Seguridad
Social



UNIÓN EUROPEA
Fondo Social Europeo

“Nuestro objetivo es conseguir un superávit de la Seguridad Social”



Con quince millones de afiliados en el mes de mayo, que supone haber alcanzado las previsiones del Gobierno para todo el año; un ritmo de crecimiento de 3.000 afiliaciones diarias; un superávit de casi 200.000 millones de pesetas y un Fondo de Reserva de la Seguridad Social dotado ya con 100.000 millones, Gerardo Camps, Secretario de Estado de la Seguridad Social, se encuentra en una situación muy distinta a la que existía hace cuatro años. Sin embargo, son todavía muchas las cosas que hay que resolver y para esta Legislatura le espera una apretada agenda. Lo más inmediato: retomar el diálogo político y social para llegar a acuerdos que, en el marco del Pacto de Toledo, permitan seguir desarrollando su contenido para afianzar la viabilidad futura del Sistema de Seguridad Social. Además, los cambios que se producen en la sociedad traen nuevos retos y nuevos problemas sobre los que reflexionar y tomar medidas: el envejecimiento de la población y las denominadas “prejubilaciones” son dos de ellos. Sobre todo esto nos ha hablado en esta entrevista en la que ha reconocido “la excelente labor que viene desarrollando el Instituto Social de la Marina en la protección del colectivo marítimo-pesquero”.

Pregunta.— ¿Cuáles son los principales proyectos y líneas de trabajo a desarrollar por esta Secretaría de Estado durante los próximos cuatro años?

Respuesta.— Principalmente se pueden resumir en la reedición del pacto de Toledo. La principal preocupación y reto de esta Secretaría de Estado es proceder a renovar la confianza política y la confianza social en el Acuerdo del Pacto de Toledo. Dentro de ese marco, de manera general, se van a abordar todos los temas que afectan a todos los campos de la Seguridad Social. Ello sin dejar en ningún momento de lado la gestión diaria tan importante para millones de españoles y la previsión que tenemos que hacer del cumplimiento de un programa electoral que ha tenido el refrendo de una gran mayoría de ciudadanos.

P.— Usted habla de reedición del Pacto de Toledo. ¿Cuál es el concepto correcto renovación o reedición?

R.— Hay que ser extremadamente cauto en los términos. El Pacto de Toledo está plenamente vigente. Sus 15 Recomendaciones lo están. Son Recomendaciones adoptadas en su día por un acuerdo político que lo que pretendía era conseguir que la protección social fuera estable de cara al futuro. No se trata tanto de renovar como de seguir desarrollando ese acuerdo en las partes que no se han desarrollado. Lo que sí tienen que hacer tanto los partidos políti-

olidar el Social”

cos como los agentes económicos y sociales es ver si existen nuevas realidades que tengan que ser incluidas en el propio Pacto o, incluso, incorporar nuevas Recomendaciones al mismo, pero siempre partiendo de las ya existentes.

P.- ¿Cuáles serían, a su juicio, las Recomendaciones clave y prioritarias a desarrollar en esta reedición del Pacto?

R.- Yo creo que hay cuestiones que ya no se le escapan prácticamente a nadie, como es el envejecimiento de la población. Estamos aún por detrás, en términos temporales, de lo que son los países de nuestro entorno europeo. En ellos ya se está dando claramente este envejecimiento. En España tardará aún algunos años en producirse de forma clara y, por lo tanto, tendremos tiempo para prepararnos mejor.

Los mayores cuando llegan a los 65 años, que es nuestra edad legal de jubilación, no están como hace 30 o 40 años. Nos tenemos que preocupar de que ese fenómeno del envejecimiento sea compatible con el sistema de protección social y sobre todo con el desarrollo personal de cada uno de ellos. No es permisible que, de repente, unas personas dejen de ser válidas

“El principal reto de esta Secretaría de Estado es proceder a renovar la confianza política y social en el Acuerdo del Pacto de Toledo”.





para una sociedad al día siguiente de jubilarse.

Por otro lado, teniendo en cuenta esa mayor esperanza de vida que se produce, tendremos que afrontar situaciones como la de la atención sanitaria, que tendrá que ser mayor y mejor de lo que lo es ahora. Y tendremos que afrontar, también, problemas ya más específicos que no habían sido contemplados hasta ahora como el de las prejubilaciones o el del aspecto de la prevención de riesgos laborales en todo el entramado de la Seguridad Social, que son temas que, sin duda, se van a tratar en esta reedición del Pacto de Toledo.

P.- El ministro de Trabajo acaba de anunciar en su comparecencia en el Parlamento que se va a crear una Agencia de la Seguridad Social. ¿Se está trabajando ya en este proyecto?

R.- Yo creo que lo importante es hablar de mejorar la gestión de

la Seguridad Social y de que se den los pasos adecuados para ello. Es cierto que un organismo único como esa Agencia, donde se integrarían todas las entidades gestoras que ahora existen, podría llevar consigo una mayor eficacia de esa gestión hacia dentro y hacia afuera, que es el principal objetivo que queremos alcanzar. Pero eso hay que hacerlo de una manera pausada para que lo que hagamos no sea crear un problema donde ahora hay una buena gestión.

La Agencia de la Seguridad Social tiene que ser una realidad cuando estemos seguros de conseguir con ella la mejora de la eficacia del sistema de prestaciones que per-

“Los trabajadores deben saber que el esfuerzo de cotización que realicen a lo largo de su vida laboral se verá reflejado en la percepción de una pensión proporcional a dicho esfuerzo”.

ciben los ciudadanos y que, internamente, para las personas que se integren en ella sea un camino de mejora tanto en su formación profesional como en su propia carrera.

P. – Una cuestión esencial para desarrollar sus proyectos de estos próximos cuatro años es que estén consensuados al máximo. ¿Qué se espera desde esta Secretaría de Estado de la nueva etapa de diálogo social que se ha iniciado?

R.- De manera general esperamos de los agentes económicos y sociales responsabilidad para poder llegar a los mismos acuerdos a que se llegó en la anterior Legislatura en materia de empleo y de protección social. En concreto, en esta última materia estamos seguros de que los agentes sociales estarán a la misma altura a que estuvieron cuando fueron capaces de acordar con el Gobierno medidas tan importantes como las que se lograron.

Las organizaciones empresariales y sindicales de este país han alcanzado un grado de madurez y de autonomía que hace que la interlocución con ellos sirva verdaderamente para resolver los problemas que tienen los ciudadanos, dejando atrás antiguos clichés basados en actuaciones propias de organismos o asociaciones representativas de trabajadores o empresarios que servían de correas de transmisión de partidos políticos o de cualquier otro poder fáctico.

Estoy completamente seguro de que tanto el ánimo con el que nos vamos a sentar en las mesas de negociación tripartitas o bipartitas como la responsabilidad que los agentes sociales saben que tienen con el resto de los ciudadanos para acometer cualquier tipo de medida son la base para llegar a acuerdos.

P.- ¿Qué cuestiones son para usted prioritarias a abordar en el diálogo social?

R.- En materia de Seguridad Social seguir desarrollando el Pacto de Toledo, puesto que hasta ahora no se ha producido ese desarrollo en su totalidad. Hay que completar el proceso de separación de fuentes de financiación que justamente va a permitir, cuando se culmine, conocer la situación real del sistema de Seguridad Social, y entonces podremos tomar decisiones de cómo proceder, si se puede, a rebajar las cotizaciones o bien aumentar la dotación del Fondo de Reserva o llevar a cabo ambas cosas a la vez. No obstante, quiero aclarar que, en cualquier caso, ese Fondo de Reserva se va a seguir dotando económicamente porque es un compromiso electoral del Partido Popular y, por tanto, del Gobierno.

Esto, acompañado del resto de las Recomendaciones en las que se tiene que seguir profundizando en su desarrollo, es la principal base del diálogo social. Si a ellas unimos posibles temas nuevos, és-



tos serán los principales contenidos del diálogo social en materia de protección.

Pero en este Departamento las materias son interdependientes y dentro del diálogo social se va a trabajar también sobre la reforma del mercado laboral. Evidentemente,

“Vamos a tomar medidas para que los trabajadores mayores de 65 años que lo deseen puedan prorrogar su vida laboral”.

cuando los agentes sociales se sienten y empiecen a hablar de dicha reforma, habrá cuestiones que tengan relación muy directa con nuestro sistema de protección social no sólo en materia de prevención de riesgos laborales, como ya he comentado con anterioridad, sino cuando se hable de modalidades de contratación o de la posibilidad de cómo se pueda utilizar más y mejor el contrato a tiempo parcial; son cuestiones unidas a la protección social, como lo es la política de bonificación a las cotizaciones a la Seguridad Social para los contratos dirigidos a los colectivos con mayores dificultades para insertarse en el mercado

de trabajo y que tan buenos resultados ha dado.

P.- Un tema clave para las cuentas de la Seguridad Social es la ubicación presupuestaria de la partida destinada a los complementos a mínimos. ¿Esta cuestión pertenece al ámbito de la negociación política en el marco del Pacto de Toledo o a la social entre empresarios y sindicatos?

R.- El Pacto de Toledo tiene un origen político. Es un acuerdo entre grupos parlamentarios, pero en su desarrollo se entendió que era necesario que tuviera también un consenso social no para que lo legitimase sino para que lo reforzara. Si partimos de la premisa de que el Pacto de Toledo está plenamente vigente, no hay que esperar a un nuevo acuerdo político para que siga existiendo un diálogo social que pueda traer también acuerdos sociales que sigan ayudando al desarrollo del Pacto de Toledo.

Los complementos a mínimos es una cuestión que no sólo está contemplada en el acuerdo político sino también en la Ley de Consolidación y Racionalización de la Seguridad Social, que proviene de un pacto social entre el Gobierno y los sindicatos. Tenemos un mandato a partir de este año de estudiar su definitiva ubicación. Evidentemente, ahí correrá caminos paralelos tanto el diálogo que se produzca en el Parlamento como el social que se tiene que producir de forma tripartita entre el Gobierno y los agentes sociales. Es en este marco donde se estudiará cuál es esa definitiva ubicación de los complementos y cuando se llegue a un acuerdo nos podremos plantear cuestiones como la reducción de las cuotas sociales.

P.- Hablando de la reducción de cuotas a la Seguridad Social y ante la buena marcha de la afiliación, ¿son compatibles dichas reducciones con el incremento de la dotación presupuestaria del Fondo de Reserva?



R.— Debemos ser tremendamente prudentes cuando analizamos los datos de la Seguridad Social porque, si bien son un reflejo de la realidad, tenemos que ser conscientes de que la viabilidad y consolidación de un sistema de Seguridad Social no se puede dejar al albur de unos datos que se producen periódicamente, sino a los resultados que se consiguen con las políticas que se aplican.

Es cierto que estamos en cifras récord de afiliación y es cierto que al haber más afiliación hay más tranquilidad en el percibo de las prestaciones. Pero no sólo nos tienen que preocupar las pensiones de hoy sino las de mañana y, por tanto, esa cifra lo que nos tiene es que hacer reflexionar en cómo conseguir mantener consolidado y creciendo ordenadamente un sistema de Seguridad Social para que los futuros pensionistas no tengan ninguna duda de que van a percibir su pensión en proporción al esfuerzo realizado durante su vida laboral.

Pero como ya he señalado anteriormente, el Fondo de Reserva se va a seguir dotando económicamente durante esta legislatura, porque es un compromiso electoral, como lo es el de mejorar las pensiones más bajas del sistema. Sólo hay una premisa para que ello se produzca: que exista superávit en la Seguridad Social, porque nadie puede pensar que se pueden mejorar las pensiones y dotar el Fondo de Reserva en situaciones de déficit.

Por ello nuestra principal preocupación es continuar manteniendo la situación de superávit y a partir de ahí no sólo acometer la gestión diaria sino también

“Es un compromiso del Gobierno continuar dotando económicamente el Fondo de Reserva de la Seguridad Social”.

empezar a reflexionar sobre cuál tiene que ser la Seguridad Social del futuro y sobre los problemas a los que nos tendremos que enfrentar para acometer las reformas necesarias para que dichos problemas no lleguen a serlo.

P.— ¿Se va a reforzar el principio de contributividad?

R.— No hay que olvidar que ya en el Pacto de Toledo está el principio de contributividad y equidad, que defiende que el esfuerzo profesional y de cotización que se realiza durante toda una vida tenga una proporcionalidad con la pensión que se va a percibir al final de la misma, y esto no tiene que ser interpretado como recorte de prestación alguna, sino que es un mensaje de tranquilidad para los trabajadores de este país para que sepan que el esfuerzo que han realizado se va a ver representado en una pensión proporcional a dicho esfuerzo.

P.- Sobre la posibilidad de alargar la vida laboral, que también es un compromiso de Gobierno, ¿qué nos puede decir?

R.- En una sociedad como la nuestra, donde la pirámide demográfica se está invirtiendo y donde cada vez va a haber más personas mayores y con más esperanza de vida tiene poco sentido que se vaya expulsando del mercado de trabajo a menores edades a los trabajadores. Todo lo que sea alargar la vida laboral no sólo es un beneficio para el sistema de protección social sino que es una posibilidad de que los trabajadores puedan seguir desarrollándose personalmente. Lo que me parece tremendamente injusto es que a una persona se le diga a los 52 ó 55 años que es inútil para desarrollar cualquier actividad laboral y que tiene que ser expulsado del mercado de trabajo para no volver a insertarse nunca en el mismo. Esto me parece ya no sólo malo para el mantenimiento del sistema de protección, sino injusto y hasta inmoral en el terreno personal.

Los trabajadores tienen que tener capacidad de seguir desarrollando una vida laboral que siempre se compagine con una vida social y personal digna hasta que sean ellos mismos los que entiendan que tienen que dejar su actividad. De eso nos tenemos que ocupar los responsables de los cargos públicos.

Por eso somos partidarios de flexibilizar la vida laboral más allá de los 65 años y en consonancia con ello pondremos las medidas oportunas para que no se expulse del mercado laboral a trabajadores con 50 ó 55 años. ■

Concha Hernández Carazo

“La creación de una Agencia de la Seguridad Social tiene que servir para que la gestión sea mejor y más eficaz tanto interna como externamente”.



“Nuestro deber es conseguir que los trabajadores del mar se sientan cada vez más y mejor protegidos”

P.- La afiliación al Régimen Especial del Mar está creciendo en consonancia con el resto del sistema. ¿Cómo valora la gestión que se está haciendo? ¿Está garantizada su supervivencia como Régimen Especial en la reedición que se haga del Pacto de Toledo? ¿Qué transformaciones experimentaría en el marco de esa futura Agencia de la Seguridad Social?

R.- Sólo partiendo de la realidad se pueden adoptar soluciones responsables, y la realidad es que el Régimen Especial del Mar está funcionando muy bien. Es cierto que existe en el Pacto de Toledo una recomendación de integración y unificación, pero “siempre respetando las peculiaridades de los distintos regímenes que puedan existir”. Y qué mayor peculiaridad que la que existe en el Régimen Especial del Mar por el propio trabajo que realiza el colectivo protegido y de la asistencia y prestaciones que debe percibir.

Las cosas hay que hacerlas de forma tranquila y responsable.

Lo que no podemos hacer es que un Régimen que esta funcionando extraordinariamente bien como es el REM sufra un empeoramiento en su gestión por empeñarnos en variar formas y comportamientos que no tendrían razón de ser.

Por lo tanto, tenemos que preocuparnos de que el Régimen Especial del Mar funcione cada vez mejor, y para ello tenemos un instrumento que ha demostrado que es muy útil, que es el Instituto Social de la Marina, que está haciendo un magnífico trabajo. Desde aquí quiero mostrar mi reconocimiento a todos sus trabajadores y trasladarles mis ánimos para que sigan desarrollando su trabajo en tiempos venideros sin ningún tipo de preocupación, porque lo importante es que las cosas sigan haciéndose tan bien como hasta ahora.

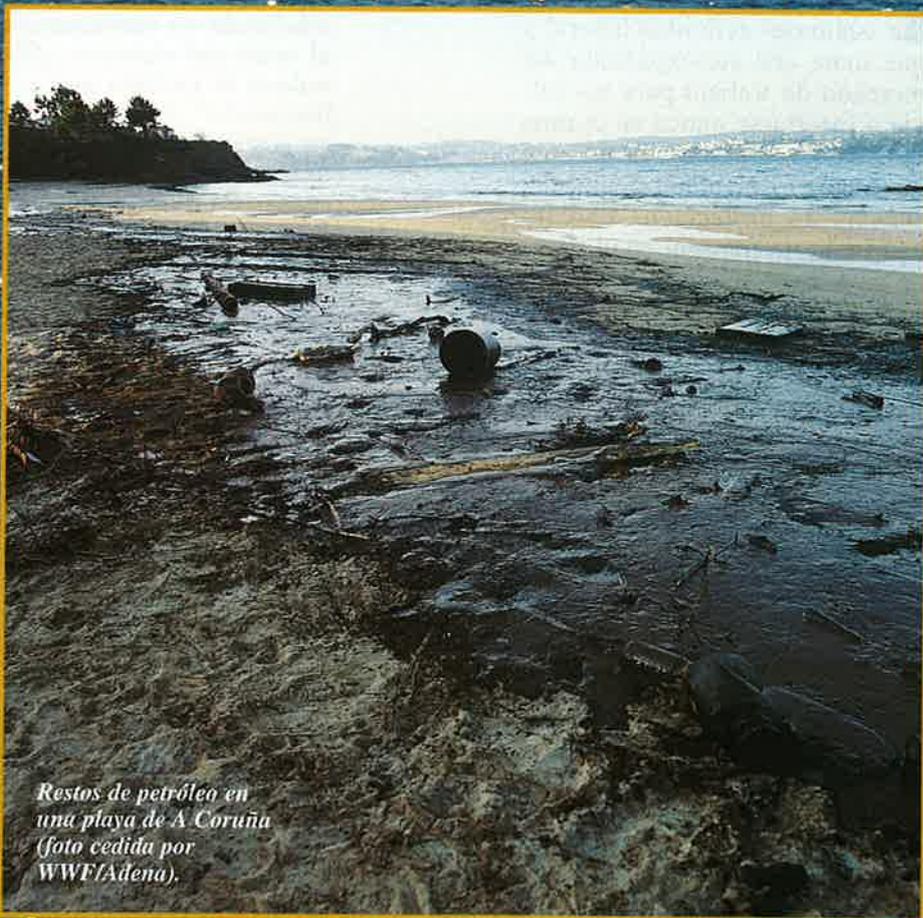
También aprovecho para manifestar mi intención de en fechas próximas tomar contacto directo con el colectivo de los trabajadores del mar y trasladarles el esfuerzo que estamos realizando para que cada día se sientan más y mejor protegidos, ya que ése es nuestro deber como responsables públicos. ■

YA ESTÁ EN MARCHA EL OPERATIVO E



CANARIAS ACTÚA CONTRA

Canarias cuenta, desde el pasado mes de febrero, con un programa único en el mundo para enfrentarse a la contaminación marina provocada por los vertidos de hidrocarburos desde buques, ya sean por accidente o voluntarios. Se trata del operativo Ergos (Grupo de Respuesta Ambiental para Mareas Negras), diseñado por WWF/Adena y que cuenta con el apoyo de los Gobiernos central y canario, además de numerosas instituciones y organismos. Junto con un completo programa de actividades de prevención e intervención directa en mares y costas canarios, se dispone de un innovador sistema de identificación de buques que realicen vertidos deliberados de petróleo a través de las imágenes obtenidas por el satélite ERS de la Agencia Espacial Europea. El sistema funciona, y buena prueba de ello es que ya se ha identificado al primer petrolero limpiando sus tanques en estas aguas. Se trata del buque noruego "Jane Stove".



Restos de petróleo en una playa de A Coruña (foto cedida por WWF/Adena).

RGOS, DISEÑADO POR WWF/ADENA



LOS VERTIDOS DE CRUDO

Accidente del "Mar Egeo" en 1992 frente a las costas de A Coruña.



Cientos de millones de toneladas de residuos tóxicos van a parar al mar cada año, de los que buena parte tienen su origen en la producción y el transporte de petróleo. Tan sólo en el Mediterráneo, los derrames voluntarios de crudo (limpieza de tanques) se aproximan

a las 700.000 toneladas de crudo al año. Y es que, no debe olvidarse, el 90 por ciento de los vertidos que llegan hasta el mar son voluntarios, en gran medida amparados en la total impunidad con la que se realizan.

A estos vertidos se unen los provocados por los acci-

dentos que, cada cierto tiempo, provocan la destrucción ecológica y, en muchos casos, económica de una determinada zona del planeta, como se ha resaltado desde estas mismas páginas en numerosas ocasiones. Desde principios del siglo xx se han constatado más de doscientos accidentes de buques

petroleros. Una cifra de la que no cabe sorprenderse, ya que se calcula que son más de seis mil los petroleros que surcan los mares y océanos del planeta, muchos de los cuales se encuentran en situación de extrema inseguridad. Una situación de la que el "Erika", último de los grandes accidentes ocurrido a fi-

El operativo dispone de un innovador sistema de identificación de buques que realicen vertidos deliberados al mar. Con la ayuda del satélite ERS de la Agencia Espacial Europea se podrá localizar la posición exacta de la mancha de crudo e identificar al buque infractor.

nales del pasado 1999 frente a las costas de la Bretaña francesa, es un ejemplo suficientemente ilustrativo.

Así pues, el excesivo tráfico, inseguridad, la negligencia, junto a la falta de efectividad de las reglamentaciones existentes, propician la grave situación actual, especialmente delicada en las zonas donde el tráfico marítimo es más intenso.

Canarias, pionera

Una de estas zonas es el pasillo comprendido entre las islas canarias y el litoral costero africano, una de las tres vías más transitadas del mundo por petroleros. Ante el alto riesgo de accidentes, la mejor fórmula para intervenir con eficacia es una buena coordinación entre las Administraciones y entre éstas y la ciudadanía, así como una rápida actuación con dotaciones adecuadas. Y es que los esfuerzos de muchos países para abordar los derrames de crudo se producen sólo cuando éstos se ven afectados por un vertido de gran magnitud. Y suelen ser, salvo excepciones, reacciones improvisadas, tardías y dotadas de importantes deficiencias de coordinación y de soportes logísticos apropiados.

Para intentar solventar estos problemas, la organización WWF/Adena diseñó un programa de actuación para intervenir tanto contra los derrames voluntarios como contra los producidos a causa de accidentes. Es la primera vez que se plantea un operativo de este tipo en el mundo.

Canarias fue la zona elegida para poner en marcha este programa, ya que, además de



ser una de las principales vías marítimas para el transporte de crudo, como se dijo anteriormente, junto al Golfo de México o el Golfo Pérsico, la organización tiene una oficina regional en el archipiélago y dispone de capacidad para abordar este gravísimo problema de contaminación, al tiempo que ha contado con el apoyo y la colaboración de las Administraciones Central y Autonómica y numerosas instituciones. En concreto, se cuenta con el apoyo de la Dirección General de Costas del Ministerio de Fomento, el Gobierno de Canarias y la Agencia Espacial Europea (ESA). También colaboran el Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial (INTA), Inge-

nería y Servicios Aeroespaciales, S.A. (INSA), Eurimage, la Universidad de Las Palmas y la Caja Central de Ahorros de Canarias.

Un amplio despliegue para dar cobertura a un ambicioso proyecto que comenzó a gestarse hace diez años, como señala a MAR Ezequiel Navío, director de la oficina de WWF/Adena en Canarias: *Realmente, el operativo ERGOS nace en 1991, cuando un equipo español se desplaza al Golfo Pérsico para ayudar a las autoridades saudíes a paliar los efectos de la marea negra en el Golfo. A partir de ese momento hemos intervenido en diversos accidentes con un equipo ya conformado de*

Adena bajo el operativo ERGOS en A Coruña, con ocasión del accidente del "Mar Egeo" en 1992, y después asesorando en otros muchos accidentes. En febrero de 1999 empezamos a consolidar el operativo y a contactar con la Agencia Espacial Europea y con todas las entidades que constituyen, ahora mismo, el soporte logístico e informativo del operativo.

Operativo ERGOS

El operativo diseñado por Adena se puso en marcha el pasado mes de febrero y tiene un presupuesto de 25 millones de pesetas. La financiación proviene, como explica Eze-

El dispositivo cuenta con el apoyo de los ministerios de Medio Ambiente y Fomento, el Gobierno de Canarias y la Agencia Espacial Europea, así como la colaboración de la Universidad de Las Palmas o el INTA, entre otros.



(Foto cedida por WWF/Adena).

quiel Navío, de la Caja de Ahorros de Canarias y del Gobierno canario, que aportan cinco millones cada uno. El resto lo sufraga Adena. El INTA y la Agencia Espacial Europea colaboran aportando sus mecanismos logísticos.

El dispositivo, a grandes rasgos, aborda medidas de prevención y de actuación directa, que tienen ligeras diferencias en el caso de tratarse de accidentes o de derrames voluntarios de crudo. Así, en cuanto a las medidas consideradas de prevención, comprenden: la elaboración de una base de datos que permita evaluar los accidentes y derrames ocurridos desde comienzos del siglo XX; efectos sobre el medio natural y sobre sectores sociales y económicos; definición de las áreas marítimas de Canarias sometidas a mayor densidad de navegación de buques petroleros, así como del estado de dichos buques, con la elaboración de



Playa manchada de petróleo en el Golfo Pérsico (foto cedida por WWF/Adena).

mapas de riesgo; definición de mapas de áreas costeras de alto valor ecológico, así como zonas de interés turístico que puedan resultar afectadas; establecimiento de centros de rescate de fauna petrolada, a fin de habilitar puntos predefinidos para actuar en la recuperación de la fauna afectada,

especialmente importante en el caso de que pudieran verse afectadas especies en peligro de extinción.

También se dedicará especial atención a diferentes estudios oceánicos, corrientes marinas y climatología que, en un momento determinado,

podrán aportar datos de gran valor acerca de hacia dónde puede trasladarse la mancha de petróleo.

Otro aspecto novedoso es el de preparar a grupos de voluntarios, ya sea de ciudadanos o de técnicos. Salvo escasas ocasiones, este tipo de aportaciones individuales no son coordinadas por organismos que centralicen y equilibren la distribución de los esfuerzos, ni de los métodos y funciones que deben aplicarse. Instruir a este voluntariado constituye uno de los más importantes esfuerzos que desarrolla Adena desde el mes de abril, a fin de conformar un sistema organizado e instruido de colaboración ciudadana.

Otro aspecto importante es el de la necesaria coordinación entre las diferentes Administraciones a la hora de actuar. Adena resalta que en ocasiones anteriores, como en el caso del "Mar Egeo" en A Coruña, pusieron de relieve "hasta qué punto puede fracasar una operación para hacer frente a una marea negra si una administración concreta impide acciones coordinadas con colectivos sociales organizados".

Alta tecnología

En cuanto a la intervención directa, y aparte del normal despliegue de medios para combatir estos accidentes, uno de los puntos más novedosos del operativo es el previsto para hacer frente a los derrames voluntarios. Se inicia con la obtención de imágenes de todo el archipiélago a través del satélite ERS de la Agencia Espacial Europea. Este satélite barre una franja aproximada de 300.000 kilómetros cuadrados, aumentan-

"En los últimos 40 años se han producido cientos de vertidos deliberados en el pasillo comprendido entre el archipiélago y el litoral africano, uno de los más transitados del mundo por petroleros" (Ezequiel Navío)

do su cobertura hacia el Norte a fin de observar el ramal de la corriente del Golfo procedente de Europa.

Las imágenes se reciben en la Estación de Seguimiento de Maspalomas (Gran Canaria) y serán procesadas por operadores del INSA. En caso de identificarse un vertido, desde Maspalomas se comunica a Adena en Canarias la posición exacta de la mancha. Dicha posición se analiza teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas para inferir el movimiento del crudo (tanto hacia dónde puede desplazarse como la trayectoria seguida hasta ese momento y la situación donde se produjo), información que elaborará el Departamento de Biología de la Universidad de Las Palmas. La Dirección General de la Marina Mercante facilitará, si las condiciones lo permiten, los desplazamientos en helicóptero para obtener muestras del crudo. Además, esta Dirección General contribuirá al rastreo de los barcos que hayan atravesado esa zona, utilizando los datos de control de Tráfico Marítimo de Tarifa y Finisterre.

Esta actuación permitirá reducir a muy pocas embarcaciones las sospechas del vertido. La operación se completa con la toma de muestras en la refinería donde se depositó el carburante. La comparación de los análisis obtenidos de refinería y de vertido facilitará, con un alto grado de fiabilidad (alrededor del 95 por ciento, según Adena) la identificación del barco responsable.

WWF/Adena asume que no siempre será posible identificar a los responsables, pero hay que hacer algo contra esta situación, ya que, como señala la propia organización, "no



Pescadores en A Coruña limpiando petróleo desde su barco (foto cedida por WWF/Adena).

existe ningún sistema de detección en funcionamiento, ofreciendo a los infractores una total impunidad". Esa impunidad parece que puede empezar a tocar a su fin con este operativo, como lo demuestra la identificación del petrolero noruego "Jane Stove" tras lavar sus tanques (ver recuadro).

Esta labor de detección de los vertidos voluntarios resulta de suma importancia, pues, como se señalaba anteriormente,

constituyen la mayoría de los derrames que se producen en el mar. Ezequiel Navío comenta que *en los últimos cuarenta años se han producido cientos de vertidos deliberados al mar en ese pasillo entre el litoral africano y las islas Canarias.*

Una vez vaciados los tanques en la refinería, y camino de nuevas áreas de extracción, aprovechando la densidad del tráfico marítimo en esa zona, muchos buques aprovechan pa-

ra limpiar sus tanques, a pesar de estar expresamente prohibido. Cientos de toneladas de crudo se vierten sistemáticamente en el entorno canario del océano Atlántico, impregnando los fondos someros de las Islas, como se ha constatado en campañas de investigación.

Sin embargo, en otras ocasiones, este vertido se ha aproximado peligrosamente hasta las costas, poniendo aún más de relieve las consecuencias de los mismos. Sirva de referencia el acontecido en junio de 1983, descrito en una proposición No de Ley por el Parlamento de Canarias en 1984 suscrita por diversos parlamentarios: "En junio de 1983, una gran mancha de petróleo alcanzó las playas de Jandía, en Fuerteventura, dejándolas durante varios días impracticables para el baño (...). Tan sólo un golpe de suerte, en forma de mareas y oleajes favorables que retiraron el crudo de las playas, evitó una verdadera catástrofe ecológica y económica. Este hecho, en modo alguno aislado, puso de relieve la indefensión del ar-

Los pescadores, tanto de altura como de bajura, podrán colaborar informando cuando detecten una mancha de petróleo e indicando la posición en la que se esté produciendo el vertido.

chipiélago ante mareas negras deliberadas o accidentales”.

Participación de los pescadores

Los pescadores, al igual que otros colectivos, desempeñarán una importante tarea a la hora de completar las actuaciones de rastreo. Hasta la entrada en funcionamiento de este operativo no podían actuar, pero a partir de ahora, *tanto a los pescadores de altura como a los artesanales*, apunta Ezequiel Navío, *lo que les sugerimos es que en cuanto detecten una mancha de petróleo en el mar contacten con nosotros. Tenemos unos teléfonos especiales para ello, para que nos informen de la posición donde se está produciendo ese vertido*. El director de la oficina de WWF/Adena en Canarias aprovecha para solicitar a los pescadores su colaboración evitando, además, la limpieza de sentinas y la descarga de aceites y otros productos tóxicos en el mar.

Tras la identificación del buque infractor se procede a informar a todas las autoridades, tanto autonómicas como nacionales y de la Unión Europea, así como a comunicar los resultados a la Organización Marítima Internacional, al Programa de la Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y a Acuerdos Internacionales relacionados con estos problemas. Es la mejor forma de combatir la actual situación de resignación e inoperancia, que desemboca en la total impunidad con la que actúan estos barcos, ya que aprovechan cualquier ocasión para la realización de estos vertidos. Recuérdese, por ejemplo, el ya mencionado caso del “Erika”, en el que una serie de petroleros que pa-



saban por la zona contaminada aprovecharon la ocasión para lavar sus tanques, amparándose en un vertido anterior.

El operativo tendente a evitar estos problemas ya está en marcha. La tecnología para detectar los vertidos ya es aplicada en otros países, como Noruega, aunque lo innovador, como se dijo, es el sistema de rastreo e identificación de buques. Como señala Ezequiel Navío, la idea es exportable a otros lugares. De hecho ya hemos mantenido diversas reuniones en Copenhague y en Roma para extrapolar este operativo a otros países comunitarios, pero organizado de una forma oficial. En el Mediterráneo el problema es aún más grave. ■

Raúl Gutiérrez

“Jane Stove”, el primero

El operativo ERGOS pretende evitar el tremendo impacto ambiental de los vertidos de crudo, para lo cual actuaremos contra las compañías responsables, promoviendo las iniciativas jurídicas y legislativas necesarias para conseguir que los países de la UE se defiendan de las prácticas irresponsables de manipulación y transporte de petróleo. Estas declaraciones, realizadas por el director de la oficina de WWF/Adena en Canarias, Ezequiel Navío, en la presentación del programa de lucha con que iba a contar a partir de ese momento el archipiélago canario, empiezan a convertirse en realidad.

El petrolero noruego “Jane Stove”, sorprendido cuando limpiaba sus tanques a 45 millas al noroeste de la isla de Alegranza, se ha convertido en el primer resultado práctico del funcionamiento de este operativo. Tras su identificación, Adena ha iniciado una serie de actuaciones, según explica Ezequiel Navío, como la petición a la Organización Marítima Internacional (OMI) de la retirada de la licencia al capitán, así como el envío de una carta de protesta al Gobierno noruego y a la Unión Europea. Dentro de lo previsto por el Convenio MARPOL, que es el que regula la contaminación en las aguas comunitarias, se ha procedido a comunicar la identidad del barco, el nombre de la compañía y

estamos exigiendo que se le sancione de forma ejemplar.

Habrà que esperar a ver si funcionan los mecanismos legales, aunque en no pocas ocasiones se ha constatado que las legislaciones internacionales y los mecanismos de control siguen resultando altamente insuficientes para detener la escalada de vertidos de petroleros al mar. El caso del “Erika” (ver MAR n.º 380, febrero de 2000) nos sirve también de ejemplo. WWF/Adena cuestiona la efectividad de las reglamentaciones de ámbito europeo existentes en materia de transporte de hidrocarburos, al no haber sido aplicadas de manera efectiva. Hay mecanismos legales, y habrá que presionar para que funcionen. Pero además hay otra baza, como señala Ezequiel Navío, *y es que podemos denunciar públicamente, con nombres y apellidos, a estos barcos y a las compañías que participan en la distribución del crudo que ha suministrado esta embarcación. Y eso es algo que les hace más daño que cualquier otra iniciativa legal o cualquier sanción que se le pueda aplicar a la compañía. El que el operativo de detección funciona puede constituir el principal elemento disuasorio, ante el temor a ser descubiertos.* ■

R. G.

Sus Majestades los Reyes de España, don Juan Carlos y doña Sofía, han presidido en Cádiz un multitudinario y emotivo acto por el que la milenaria ciudad rindió homenaje al buque-escuela "Juan Sebastián Elcano", y fueron cumplimentados por la alcaldesa de Cádiz, Teófila Martínez, y el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves.

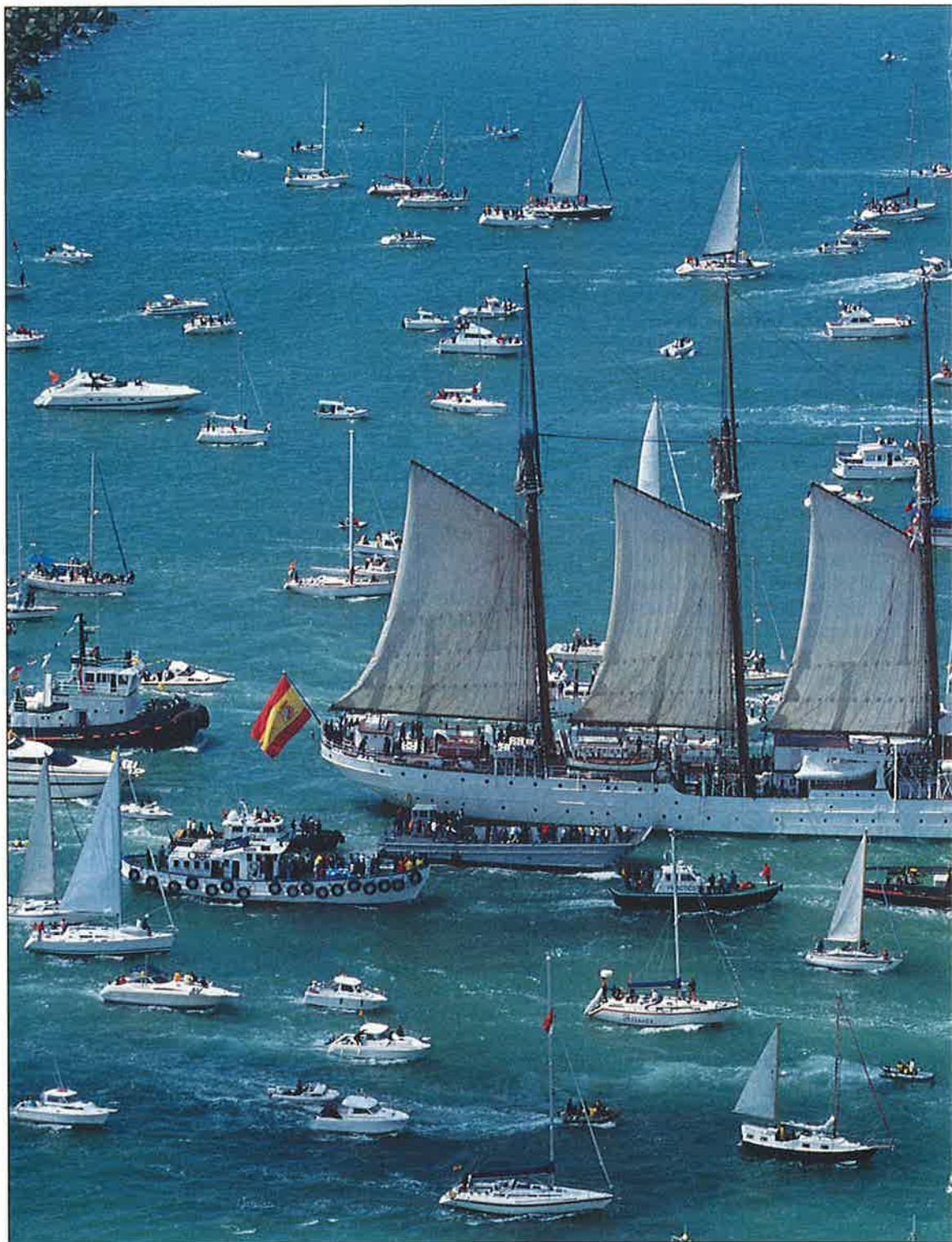
El emblemático buque-escuela de la Marina española iniciaba, ese mismo día —seis de mayo— su LXXI crucero de instrucción, que habría de coincidir con la Regata del Milenio, hacia Bermudas, Boston, Hamilton y con final en Amsterdam, para cincuenta y cinco veleros, entre los que se encuentra el "Elcano".

En un sencillo acto preliminar, el comandante del "Elcano", Juan Carlos Muñoz Delgado, recordó emotivamente que el buque-escuela tuvo el honor de recibir en su día y como alumnos al Rey Don Juan Carlos y a su hijo Felipe, Príncipe de Asturias. Las autoridades, mandos y alumnos del histórico bergantín-goleta homenajeado presenciaron el descubrimiento de una placa de mármol que conmemora la relación del buque con la ciudad.

Cádiz, centro internacional de vela

La Gran Regata del 2000 ha movilizado a cientos de miles de gaditanos y respalda el proyecto de convertir la ciudad en centro internacional de vela, pues —como explicó la alcaldesa, Teófila Martínez— "a la tradición histórica y marinera viene a sumarse el esfuerzo deportivo por la náutica a vela, que se enseña en los colegios de Cádiz dentro de un programa pionero en la enseñanza española".

Los Reyes de España presidieron el acto HOMENAJE AL BUQUE-ESCUELA "JUAN SEBASTIÁN ELCANO"





El “Juan Sebastián Elcano” fue calificado por la alcaldesa como “el hijo predilecto marino de la ciudad”, evocando que fue construido por manos gaditanas en los astilleros Echevarrieta y Larringa, y, desde su botadura en 1928, tiene base en La Carraca (San Fernando) para su mantenimiento y mejora tras las largas singladuras anuales. Entre los guardamarinas que completaron su formación naval en este buque –recordó– lo hizo en 1958 el Rey Don Juan Carlos, y en 1987 el Príncipe Felipe, pronunciando las más expresivas gracias a Sus Majestades los Reyes, “por honrar así a nuestra patria por todos los mares del mundo...”.

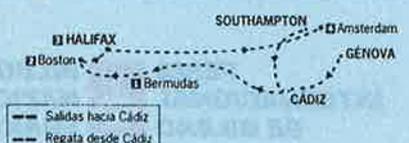
Al día siguiente de esta emotiva conmemoración del salón de plenos del Ayuntamiento de Cádiz, Sus Majestades –acompañados por el Príncipe Felipe y la Infanta Cristina– visitaron el “Juan Sebastián Elcano” para despedirlo, antes de la toma de salida por la Regata del Milenio, acto al que se sumaron los ministros de Sanidad y Defensa, Celia Villalobos y Federico Trillo, respectivamente, y la comisaria europea Loyola de Palacio.

Don Juan Carlos saludó al comandante Muñoz Delgado y pasó revista a la tripulación del “Elcano”, poco antes de trasladarse al “Vigía”, desde el que presenció la salida de la Regata y compartió los más fervientes votos por el éxito de la misma, a la que el buque-escuela español concurre siendo el más veterano –sesenta y dos años de servicio– de los veleros participantes.

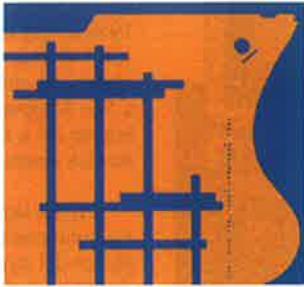
3.500 tripulantes

La organización gaditana de la Regata del 2000 estima en una cifra próxima al millón la multitud de público que se sumó en las calles y ramblas del puerto al acto de salida oficial de los tres mil quinientos tripulantes de cuarenta y nueve veleros que partieron hacia las Bermudas. La Regata se disputa en cuatro mangas, aunque la primera –entre los puertos de Southampton y de Génova a Cádiz– fue un prólogo no puntuable. La segunda concluirá en Bermu-

Itinerario



DOS FERIAS DE GRAN CALADO



SINAVAL '2001

Feria Internacional de la Industria Naval, Marítima y Portuaria

BILBAO, 17/20 ENERO 2001



Feria Internacional de la Industria Pesquera

FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA** 

Apdo. 468 - 48060 BILBAO (España) - Tel. (34) 94 428 54 00 - Fax. (34) 94 442 42 22 - www.feriant-bilbao.es

IBERIA



das, la tercera en Boston y Halifax, para cerrar la cuarta y última en Amsterdam, el 24 de agosto.

Un enorme interés popular se ha desplegado en los desfiles de tripulaciones por las calles de Cádiz y las visitas a los muelles y al casco histórico de una ciudad engalanada, en torno a los Reyes y su presencia en el balcón principal del ayuntamiento de la trimilenaria ciudad.

Entre los veleros que más expectación causaron y objeto de multitudinaria visita se encontraban la fragata rusa "Mir", de 109 metros de eslora, que había sido la ganadora de la Gran Regata colón de 1992, la corbeta "Kruzenshtern", de 104 metros, el

"Amerigo Vespucci", de 110 metros y récord de tripulantes (401), así como el "Juan Sebastián Elcano", de 94 metros.

La visita de los Reyes de España a Cádiz se insertó dentro de su viaje oficial a Andalucía, de cuatro días de duración, y en los actos específicos del homenaje al buque-escuela "Juan Sebastián Elcano" fueron cumplimentados por el presidente de la Regata, Robin Knox Johnston, el Jefe de Estado Mayor de la Defensa, Santiago Valderas, el de la Armada, Antonio Moreno, el Almirante-jefe de la flota, Francisco Rapallo, y el de la zona Marítima del Estrecho, Alfonso Mosquera. ■

S. de F.



"Gadir, el puerto predestinado"

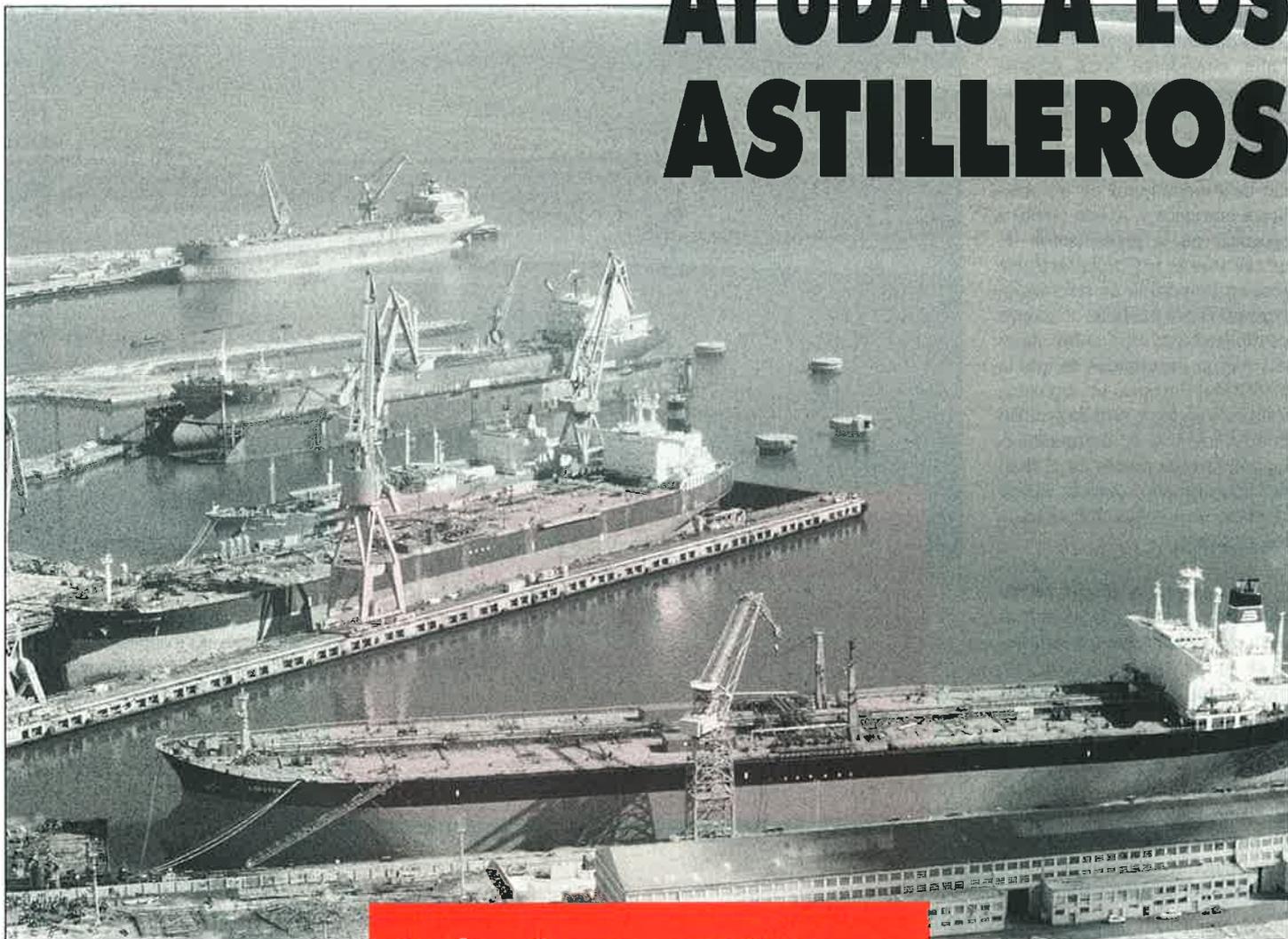
El programa de actividades culturales de la Gran Regata del 2000 se ha convertido en un alegato reivindicador de la tradición marina española, desde la exposición "Gadir, el puerto predestinado" o la muestra "Cádiz, 500 años de enseñanza de la náutica", a sumar a los desfiles coloristas de las tripulaciones y las visitas multitudinarias a los barcos.

Al aire musical de la parada naval y la diana floreada, el concierto del Teatro Falla en honor de Sus Majestades los Reyes y una ciudad engalanada, se revivió el festejo de los alumnos y tripulantes y la cena de los capitanes, con un extraordinario enmarque de vistosidad y alumbrado como no se conocía en la ciudad desde las celebraciones del 92.

Cantaron, a pesar de la lluvia, un carrusel de coros con partitura marinera, Ketama y Rocío Jurado, se exhibió el arte ecuestre andaluz y la expresión flamenca, hasta una traca final de fuegos artificiales y ambiente festivo, lleno hasta los bordes de calles y muelles de la ciudad trimilenaria. ■

**CONSTRUCCIÓN
NAVAL**

BRUSELAS APLAZA SUS DECISIONES SOBRE AYUDAS A LOS ASTILLEROS



La viabilidad de los astilleros de la Comunidad Europea quedan en estudio hasta septiembre, que será el momento en que Bruselas deberá lanzar "medidas concretas", una vez que constaten sus expertos que Corea del Sur es culpable de competencia desleal. La ministra española de Tecnología, Anna Birulés -que se estrenaba en Bruselas- se mostró

Se harán propuestas concretas cuando una comisión de expertos haya estudiado todas las ayudas que aplican países terceros como Corea y que suponen una competencia desleal.

partidaria de la continuidad de las ayudas públicas al sector europeo de la construcción naval, como fórmula de combate contra el dumping surcoreano, de manera que el Gobierno español quedó alineado con los de Italia y Grecia, pero el Comisario de la Competencia, Mario Monti, adelantó que "continuar con los subsidios no es el remedio efectivo".

El viejo debate de pérdida de capacidad y competencia de los astilleros europeos frente a los de Corea del Sur y el arco asiático de influencia ha tenido una nueva reformulación en el Consejo de Ministros de Industria de la Unión, pero no habrá decisiones o medidas hasta septiembre.

Posición española

Los constructores navales del Mediterráneo, España, Grecia e Italia, consideran hartos demostrados que la competencia desleal de Corea del Sur —que vende a precios por debajo del 20 por ciento del coste real— es causa del desfundamiento de los astilleros europeos y, lo han vuelto a escuchar en la presentación de un informe de la Comisión Europea, en la reunión de referencia. Pero no habrá medidas concretas de réplica hasta septiembre. Apenas fueron informados de que la Comisión Europea se replantea todo este sector y estudia incluso la conveniencia de desmantelarlo, con la vista puesta en el final del presente año, cuando expire el plazo de ayudas operativas a los astilleros.

El Comisario Mario Monti considera que en nada se ha modificado el esquema que condujo en su día a la fijación de este plazo final a las ayudas públicas, y en torno a aquella mesa del Consejo de Ministros de Industria de la UE, apenas España, Italia y Grecia las defendieron, en clara minoría, después de que les fuese explicada una actualización de la coyuntura mundial del sector astilleros.

La ministra española de Tecnología, Anna Birulés, declaró —a raíz de la reunión— que “España va a tener las ayudas que necesita y otros estímulos a la mejora de productividad y eficiencia”, después de ofrecer el punto de vista de su Gobierno, que considera al sector como “competitivo, pero no bajo esas condiciones de falseo de la competencia que utiliza Corea del Sur”. Añadió que “*ni se cumplen las normas de competencia a escala internacional, ni*



La ministra española de Tecnología, Anna Birulés, señala que habrá apoyos para lograr una mayor productividad y eficacia en el sector.

las exigencias que supone pertenecer a la Organización Mundial del Comercio (OMC)”. Demandó junto con sus colegas de Grecia y Turquía, que se concedan “ayudas excepcionales y vinculadas a la competencia desleal para que nuestro sector europeo no se vea afectado”.

Anunciando “medidas concretas” para septiembre, el Comisario Monti se remitió a que “nos hallamos ante un problema de índole comercial, que debe ser tratado a través de otros instrumentos”, en sensible alusión

a la Organización Mundial de Comercio. Expertos independientes del sector creen que “*tras las conversaciones positivas de ingreso de China en la referida organización, podría existir otro escenario comercial en aquella zona asiática*”, no sin dejar de reconocer la dificultad del conflicto.

Cuestión de disciplina de mercados

La ministra española de Ciencia y Tecnología, Anna Birulés

—una economista que procede de sectores más avanzados—, calificó el de la construcción naval como “*falta de disciplina de mercado*”, poniendo en duda la “*capacidad de las autoridades surcoreanas para imponer una disciplina a sus astilleros*”, pues bien sabida es su persistencia en las prácticas de dumping.

Para Anna Birulés, “*el reflejo de estas conductas en Europa significa una crisis aguda, al competir deslealmente Corea del Sur con precios de hasta un 40 por ciento por debajo de costes*”. Fijada así la posición española, el Consejo de Ministros de Industria de la Unión Europea ha instado a la Comisión a presentar un informe definitivo sobre la situación del sector en Europa, antes de finales de septiembre, y, en su caso, “*adoptar un paquete de medidas de apoyo a la industria naval europea*”.



La misma posición española, ampliada posteriormente en rueda de prensa de la ministra de Ciencia y Tecnología, es “firme sobre la continuidad del esfuerzo en nuestro sector para su continuidad y modernización”, a pesar de que en el mismo Consejo de referencia se hayan escuchado voces que hablaron de “cuestiones de futuro e ir a un desmantelamiento, si de otra forma no se conseguía inflexionar este escenario de mercado impuesto por los países asiáticos, y Corea del Sur, especialmente”.

Reforma global bajo base tecnológica

La postura del Gobierno español fue calificada por su ministra Anna Birulés como “inequívoca” hacia la reforma global del sector de astilleros, bajo base tecnológica modernizadora. Se trata de un sector



maduro —añadió— sobre el que deben impactar las tecnologías de otros sectores más avanzados, y anunció cuatro puntos programáticos en que se desenvolverá este esfuerzo del Gobierno, ya diseñado en el Plan Nacional de Investigación y Desarrollo (1999-2003):

- Se potenciará la actualización tecnológica de los astilleros españoles con el fin de que esta industria continúe mejorando su competitividad, para lo que se tomarán medidas que potencien la transferencia de tec-

nología más avanzada a todas las empresas del sector, y así acometer proyectos tecnológicos conjuntos y desarrollar áreas de I+D de acuerdo con las necesidades de la industria.

- Se crearán las bases tecnológicas necesarias para que los astilleros puedan adecuar sus costes fijos colaborando con la industria auxiliar externa en funciones no imprescindibles que esta industria pueda realizar de forma eficiente, a fin de aligerar la estructura y poder hacer frente a los ciclos en los que la deman-

da decrezca sin tener que proceder a nuevas reestructuraciones.

- Se potenciará, también, la modularización a gran escala de sistemas y equipos, con objeto de que se puedan construir en serie para buques de distintos tipos y tamaños, y se incentivará la inversión del producto con objeto de adelantarse a las necesidades de los armadores.

- Se impulsará, además, la creación de redes de información que fomenten la cooperación de los astilleros entre sí y con la industria auxiliar suministradora, reduciendo costes en los suministros y negociando la calidad y los plazos de entrega, etc.

Sistemas industriales inteligentes

Los colegas comunitarios de Anna Birulés han conocido, a propósito de este proyecto de Investigación y Desarrollo que se aplicará al sector nacional de astilleros, que la idea-fuerza que lo guía pasa por “desarrollar sistemas industriales inteligentes, que ya operan en otros sectores más avanzados, como el diagnóstico informático, la difusión del uso de Internet, la modularización del trabajo y el abaratamiento de la financiación para que las empresas puedan acceder a las nuevas formas del conocimiento científico”.

No tendría sentido —en otro caso— el proyecto español de Investigación y Desarrollo si le faltase visión armonizadora o persistiesen sectores, como este de la construcción naval, alejados de las tecnologías punta, o, de esta manera, imposibilitados a desenvolverse por la existencia de unos mercados viciados por estas prácticas comerciales. Y en cuanto a la ardua cuestión financiera para soportar este esfuerzo, Anna Birulés invitó a la Comisión Europea “a materializar el Plan de Acción Capital-Riesgo antes del año 2003, concentrando la disponibilidad en los dos primeros años, más próximos”. ■

S. de F.

En marcha las tres propuestas de De Palacio para los buques-tanque

EL SECTOR NAVIERO SE RESISTE AL DOBLE CASCO

La Comisión Europea ha puesto en marcha un proceso de enérgica revisión normativa sobre seguridad marítima que apunta directamente a los buques-tanque y al transporte de petróleo, tal como la Comisaria Loyola de Palacio había comprometido en el Parlamento Europeo raíz de la catástrofe del "Erika".

Francia, país que asumirá en este segundo semestre de 2000 la presidencia comunitaria, se ha sensibilizado especialmente por el siniestro habido frente a sus costas. Sus representantes gubernamentales lo tienen, así mismo, claro: hay que precisar por completo las claves de la seguridad del transporte de crudo en el área UE.

Pero una fuerte polémica se ha instalado en torno al "modus operandi": el carácter internacional, por esencia, del transporte marítimo exige que las regulaciones de la seguridad marítima se hagan a nivel global —por la Organización Marítima Internacional (OMI)—, y no por instrumentos específicos de la Unión Europea, o a impulsos de la conmoción que produjo concretamente el accidente de un barco subestándar.

Las tres propuestas de De Palacio

Antes de cumplirse tres meses de la catástrofe del petroleo "Erika", ya la Comisaria de Transportes y Energía, Loyola de Palacio, colectó entre sus expertos un documento de trabajo-base, del que se han seguido tres propuestas concretas a la Comisión Europea, para la revisión legal de todo el sistema de seguridad

marítima y el específicamente exigible a los petroleros:

1. Reforzamiento del mecanismo conocido como "Port State Control".

2. Mejora del papel inspector de las Sociedades de Clasificación.

3. Aceleración del calendario establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI) en el Convenio MALPOR, para imponer la obligatoriedad del doble casco a los buques-tanque de pabellón europeo y a los de terceros pabellones que hagan escala en los puertos de la Unión Europea.

Este documento de trabajo, completado en febrero último, se dio a conocer a los represen-

tantes gubernamentales de los estados miembros y a las asociaciones sectoriales del transporte marítimo, en sucesivas reuniones de los primeros días de marzo, resultando de favorable acogida las dos primeras propuestas, pero se produjo un fuerte rechazo a la tercera, por parte del sector naviero especialmente, que relacionó más la catástrofe del "Erika" con los fallos de control y de inspección previos, argumentando que ni el doble casco hubiese evitado el siniestro.

El Consejo de Ministros de Transporte de la Unión Europea, del 28 de marzo, ya permitió conocer que se atemperaba el fondo de la polémica por el rechazo a la tercera propuesta —el adelantamiento de la exigencia del doble casco en petroleros—, ya que la mayoría de Gobiernos entendieron la preocupación del sector naviero ante las repercusiones económicas y los sobrecostos que comportaría.

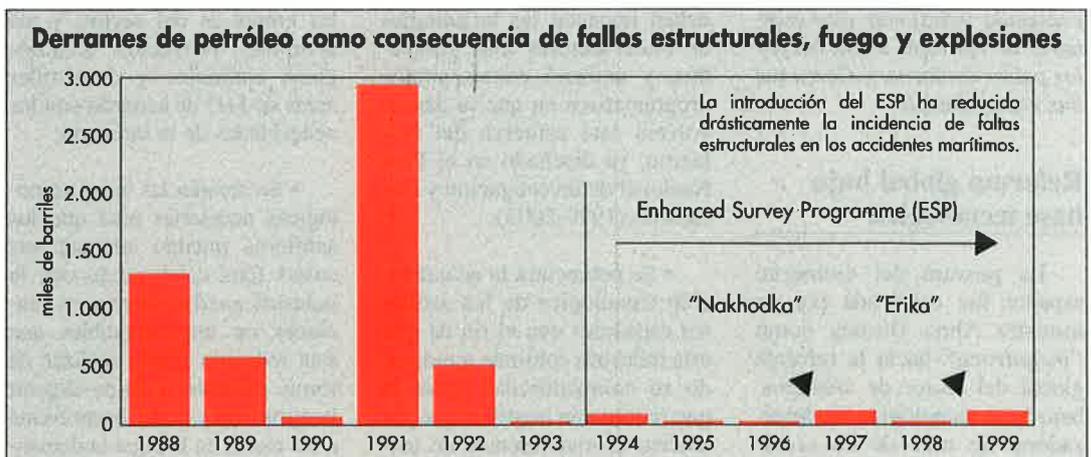
Se han recabado informes paralelos al Parlamento Europeo y



al Comité Económico Social, suplementariamente, y queda abierto un denso proceso de revisión de todo el sistema de seguridad marítima, que los expertos calculan ocupará los próximos dos años.

Modificación de las Directivas europeas

La general aceptación de las dos primeras propuestas de revisión normativa sobre seguridad marítima nos hace creer que prospere, con algún matiz de añadidura, la modificación de la Directiva 95/21 sobre el "Port State Control" (PSC), para que sean inspeccionados preferentemente "los buques con índice de selección (Target Index, TI) más elevado y hacer obligatoria la revisión a todos los buques con TI > 50, así como "realizar





un seguimiento del desarrollo de las inspecciones, no sólo de sus resultados". Se propenderá a exigir una mayor información y transparencia sobre los defectos y "aplicar de manera uniforme, en todo el ámbito de la Unión Europea, el procedimiento denominado como inspección ampliada", que se particularizará a los petroleros en la atención a sus estructuras.

También se previene la modificación de la Directiva 94/57 sobre Sociedades de Clasificación reconocidas por la Unión Europea, proponiendo "endurecer las condiciones para el reconocimiento y facilitar la suspensión o retirada del mismo".

La revisión pretende obligar a los Estados miembros de la Unión Europea a "realizar evaluaciones sobre el grado de cumplimiento de sus obligaciones por parte de estas Sociedades de Clasificación que hayan sido autorizadas en su día".

El reforzamiento de estos mecanismos tradicionales hace creer a los expertos de la Comisión Europea que contribuirá a cortar la proliferación en aguas comunitarias de buques subestándar, lo que es apoyado por las asociaciones de navieros, que estiman -en línea con la doctrina del ex-Comisario de Transportes Kinnock (Copenhague 1999)- que "debe evitarse

nueva normativa y concentrarse en el cumplimiento de la existente".

La propia Comisión Europea admite, con el Informe Intertanko (Asociación de transportistas de petróleo), que "ha disminuido drásticamente, desde 1994, la contaminación marina por hidrocarburos".

Contra el doble casco

Todas las asociaciones empresariales del sector, y entre

ellas la española ANAVE -en la misma posición que la maniñesta por los representantes gubernamentales de nuestro país-, han expresado su rechazo a la tercera propuesta, de adelantamiento de la exigencia del doble casco a los petroleros en aguas europeas, por entender que éste no es la panacea universal, ni hubiese evitado, concretamente, la catástrofe de referencia.

El sector naviero atribuye al doble casco en los buques-tanque una innegable ventaja para los supuestos de colisión o em-

barrancadas de baja intensidad, a cambio de generar mayores problemas de estabilidad y de mantenimiento, y les causa serias dudas el hecho de que, a largo plazo, resulte más seguro que el casco sencillo.

En cualquier caso y sin sentar criterio definitivo al efecto, si se adoptase el referido adelantamiento de la exigencia del doble casco habría de realizarse un estudio previo de impacto económico, que el lector estima especialmente gravoso para los buques de entre 600 y 30.000 tpm.

Responsabilidad

Precisamente en fechas recientes y de gran sensibilidad inmediata por la catástrofe del "Erika" ha circulado por las esferas de la Comisión Europea el primer borrador del Libro Blanco sobre Responsabilidad Ambiental por las catástrofes marítimas. Las autoridades comunitarias reflexionan, en este texto, que "se pretende terminar con que sea el Estado, al final -es decir, la sociedad en su conjunto-, quien tenga que hacerse cargo de la compensación de los daños por catástrofes marítimas".

El referido borrador del Libro Blanco sobre Responsabilidad Ambiental recuerda que "en los litigios por daños medioambientales suele ser muy difícil para el demandante probar la relación causa-efecto entre un acto del demandado y el daño producido, mientras que resulta muy fácil, para el demandado, probar lo contrario".

Por este motivo, se propone trasladar la carga de la prueba en favor del demandante, como ya se recoge en otras legislaciones más avanzadas en esta materia (Estados Unidos, Alemania y Dinamarca), en base a que "la asunción de riesgos por los daños de una actividad intrínsecamente peligrosa no corresponde ni a la víctima -el interés general- ni al conjunto de la sociedad o al Estado". ■

S. de F.

Repsol endurece el "vetting" a sus transportistas

En Repsol ya ha venido funcionando internamente un procedimiento de inspección previa para todos aquellos transportistas y fletadores que cargan sus productos o visitan sus terminales. Este procedimiento, llamado "vetting" porque puede vetar los buques-tanque que no respondan a los requisitos de inspección previa, ha sido modificado al alza, es decir, tendrá aún mayor exigencia en los siguientes tres rubros:

- El buque habrá de estar registrado por una Sociedad de Clasificación miembro de pleno derecho de la IACS, asociación que engloba a las diez principales Sociedades de Clasificación.
- Los barcos de más de 15 años tendrán que haber pasado una inspección en dique durante los 30 meses anteriores y una inspección a flote en los 6 meses anteriores.
- Los buques de más de 20 años necesitarán, a partir de su próxima inspección en dique, el certificado CAP (Condition Assessment Programme), que supone el establecimiento de un nivel de exigencia muy elevado de sus programas de mantenimiento. ■

Tercer año de estímulos a la renovación de flota

AVALES DE ESTADO POR 6.500 MILLONES PARA COMPRA DE BUQUES NUEVOS Y USADOS

Las empresas navieras domiciliadas en España podrán solicitar avales del Estado para operaciones de adquisición de buques, usados o nuevos, hasta el 27 por ciento del valor total del barco, según acuerdo de la Comisión Delegada para Asuntos Económicos y los Ministerios de Economía y Fomento, que publica el BOE de 18 de abril último, en forma de orden ministerial.

La nueva norma continúa y perfecciona un sistema —que se inició en 1998— para estimular la modernización de la flota española, necesidad reivindicada por el sector naviero y de directo impacto sobre los astilleros y la industria auxiliar de la construcción naval, y establece un procedimiento para que la concesión de los avales tenga carácter indefinido, es decir, que sea válida para ejercicios posteriores a aquel en que se dote.

Así mismo, se amplían los plazos de solicitud del otorgamiento de avales, cada año entre el 15 de enero y el 1 de septiembre, y se explicitan con claridad las exigencias del aseguramiento de esta garantía, con la que —sobre la puramente hipotecaria— podrán concertarse las operaciones entre armadores y la banca privada. Para el presente año 2000, el Gobierno destinará 6.500 millones de pesetas, lo que, cubriendo el 27 por ciento del valor total, representa una inversión de unos 25.000 millones de pesetas.

Registrar y abanderar en España

La Comisión Delegada para Asuntos Económicos ha hecho firme el acuerdo de los Ministerios de Economía y Fomento, en su reunión del 24 de febrero de 2000, por el que las navieras domiciliadas en España podrán so-

licitar a la Dirección General de la Marina Mercante la concesión de avales para la construcción de buques nuevos o usados. Esta fórmula de garantía del Estado —sobre la puramente hipotecaria— *“se basará en una evaluación realista del riesgo, de forma que las primas pagadas por la empresas navieras hagan a este régimen autofinanciable”*, y que el límite máximo de concesiones se determine, en cada ejercicio, por la Ley de Presupuestos Generales del Estado del mismo período.

El importe avalado en cada operación *“no podrá superar el 27 por ciento del precio total del buque y las condiciones asegurables bajo este sistema no podrán ser más favorables que las establecidas en el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre Primas y Financiación a la Construcción Naval o disposiciones posteriores que lo modifiquen”*.

Como principal exigencia o caución del sistema, *“los buques avalados deberán registrarse y abanderarse en España durante un período mínimo de 5 años, contados a partir de la fecha de solicitud del abanderamiento en el referido*

registro español”. Si circunstancias posteriores hiciesen desfavorable la continuidad de inscripción del buque en este registro, habrían de justificarse debidamente ante una Comisión de Seguimiento, que podría aceptar o denegar la modificación, y, en este último caso, supondría la cancelación del aval. Es la misma Comisión Seguimiento la encargada de verificar todo el proceso de concesión y cumplimiento del aval, motivando y sometiendo al Ministro de Fomento —en plazo de treinta días— las propuestas recibidas y los estudios financieros.

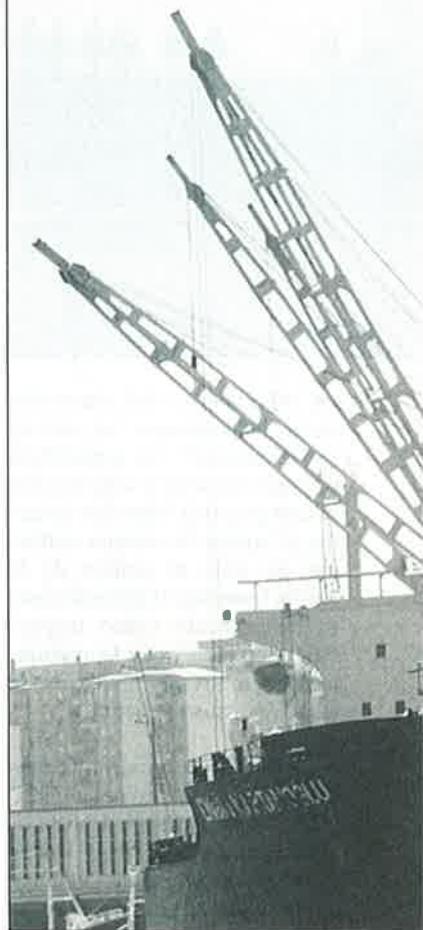
Acreditación y requisitos

Con un general propósito clarificador de las empresas solicitantes, el mecanismo de concesión de avales considera como elemento previo la fórmula de acreditación de la empresa naviera y su domiciliación en España, así como el hallarse ésta al corriente de sus pagos a la Seguridad Social y a la Hacienda

Pública, junto con otros extremos referidos a *“las dimensiones principales del buque, peso muerto, arque, capacidad de tanques y bodegas, máquina, consumos, tripulación, velocidad, comunicaciones y equipo de salvamento”*.

Si el aval de Estado se solicita para buques *“de nueva construcción”*, todas estas características han de constar en las especificaciones técnicas del contrato firmado por el astillero constructor y los ar-

Cubrirán hasta el 27 por ciento del valor total del barco, que deberá abanderar y registrar en España por un mínimo de cinco años.



Hacia el equilibrio carretera/barco

La Comisaria de Transportes y Vice-presidenta de la Comisión Europea, Loyola de Palacio, presentará antes de finales de año una batería de medidas para potenciar el transporte marítimo intracomunitario de corta distancia, buscando un equilibrio carretera/barco, por las cifras de 1999, respectivamente al 43/40,6 por ciento del total más un 8,6 por ciento que se transporta por vía férrea.

Considera que la primera propuesta de su



departamento será la de "armonizar a escala de la Unión Europea el uso de los formularios OMI para los buques que entren y salgan de los puertos de la UE", y señala -como aspecto positivo previo- "el que todos los estados miembros y Noruega se hallen de acuerdo en crear una red de centros nacionales de transporte marítimo y aligerar los procedimientos".

De Palacio reconoció -ante un foro de navieros vascos- que este transporte marítimo intracomunitario de corta distancia "será de proceso lento, pero con grandes compensaciones de eficacia y economía, en tanto se consigan

identificar y eliminar los puntos de congestión y estrangulamiento que afectan hoy a esta actividad".

La batalla competitiva entre la carretera y el barco -dijeron expertos del mismo foro- se está empezando a dar por los Gobiernos UE con las ayudas a la renovación de flota, pero aún necesita una ambientación más favorable y cuesta mucho trabajo desviar fondos de la carretera hacia el transporte marítimo. No es "lo políticamente correcto" -añadieron- aun cuando "suscribimos esta filosofía de la Vice-presidenta". ■

S. De F.

madores, pero los requisitos se extreman más en el caso de los barcos usados, que deben presentar certificaciones del vendedor sobre sus características, más un conjunto de verificaciones:

- Certificado de la Sociedad de Clasificación, año de construcción, bandera, registro de procedencia y vida útil del buque, que deberá ser superior al período para el que se solicita el aval.

- Contrato de adquisición del buque y verificación de que el precio del mismo está en línea con el del mercado internacional, mediante tasación externa, etc.

- Descripción detallada de la operación financiera, con identificación de la entidad bancaria con que se va a negociar, plazos de amortización, tipos de interés y moneda, etc.

- Estudio sobre la viabilidad de la inversión, de acuerdo con la modalidad de explotación prevista para el barco, etc.

- Estados financieros auditados de la empresa naviera solicitante del aval por los tres ejercicios anteriores cerrados, y declaración de sus relaciones económicas o accionariales con otras empresas, etc.

En el ya referido análisis de las solicitudes de avales de Estado, la Comisión de Seguimiento -integrada por el Director General de Marina Mercante, el Director General de Industria y Tecnología (para buques nuevos) y una representación de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes- procederá "por orden de presentación de las solicitudes" y entenderá "prioritariamente aquellas que hayan cumplimentado antes los trámites requeridos".

Respuesta en treinta días

La Comisión de Seguimiento someterá motivadamente al Ministro de Fomento, a través del Secretario de Estado de In-

fraestructuras y Transportes, la propuesta que proceda en un plazo de treinta días naturales, a contar desde la presentación de solicitudes, y "llevará un estricto control sobre las cantidades avaladas que haya aprobado definitivamente el Consejo de Ministros, así como de aquellas otras en proceso de tramitación con informe favorable, de modo que en ningún caso pueda ser sobrepasado el límite máximo autorizado, para el ejercicio de que se trate, por los Presupuestos Generales del Estado".

En caso de que fuera presentada una solicitud de concesión de aval por un importe superior al máximo del ejercicio, deducidas las cantidades concedidas y las tramitadas con informe favorable, la Comisión someterá al Ministro la concesión de una cantidad que no sobrepase dicho límite.

El nuevo sistema amplía plazos, hace que la concesión del aval sobrepase el ejercicio en que se dote, y extrema las cautelas sobre los buques usados.

A los efectos del otorgamiento expreso del aval deberá remitirse a la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, antes del 1 de noviembre, la solicitud del aval por el interesado, copia del correspondiente acuerdo del Consejo de Ministros que lo autorice y un borrador del convenio de préstamo o crédito objeto del aval, que deberá incluir todas y cada una de las estipulaciones del mismo.

La Comisión de Seguimiento continuará constituida, por el tiempo que fuera preciso, para recibir y coordinar cuanta información sea necesaria para asegurarse del cumplimiento de las obligaciones de garantía por parte de las empresas navieras, pudiendo así mismo recabar la ayuda de expertos independientes para la mejor clarificación del proceso, que está regido -además de por esta orden ministerial- por las de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Ley de Procedimiento Administrativo Común. ■

S. De Francisco

Desde las escuelas náuticas se manda un aviso a futuros navegantes

BUENAS PERSPECTIVAS LABORALES PARA LOS PROFESIONALES NÁUTICOS

Las escuelas náuticas enarbolan la demanda de profesionales en el sector marítimo para atraer estudiantes a sus centros después de décadas de continuo descenso del número de matriculas. Esta disminución ha propiciado que las empresas se disputen a los alumnos recién licenciados o diplomados, aunque continúan ofreciéndoles unas condiciones laborales precarias debido a la competencia de los marinos de otras nacionalidades.

En nuestro país, como en los del entorno europeo, se ha dado una depreciación de la carrera de Marina Mercante que produjo una reducción del número de alumnos que salen licenciados o diplomados en cada promoción, pasando de promociones de 40 o 50 pilotos de hace unas décadas a las promociones de una docena de graduados que hay en la actualidad.

La desincentivación de la carrera de marino se ha producido por la pérdida de bienestar a bordo y la caída de los salarios al entrar en el mercado

laboral marinos procedentes de países en desarrollo. Éstas, entre otras, han sido las causas de que marinos del entorno europeo hayan perdido el incentivo de navegar.

La situación laboral en la Marina Mercante, tras una década de sufrir pérdidas de empleos, parece que iniciará un proceso de estabilización en el que los estudiantes españoles que finalizan sus estudios –tanto de licenciatura como de diplomatura– en las escuelas náuticas, encuentran un horizonte más despejado.

Pero aunque esta situación

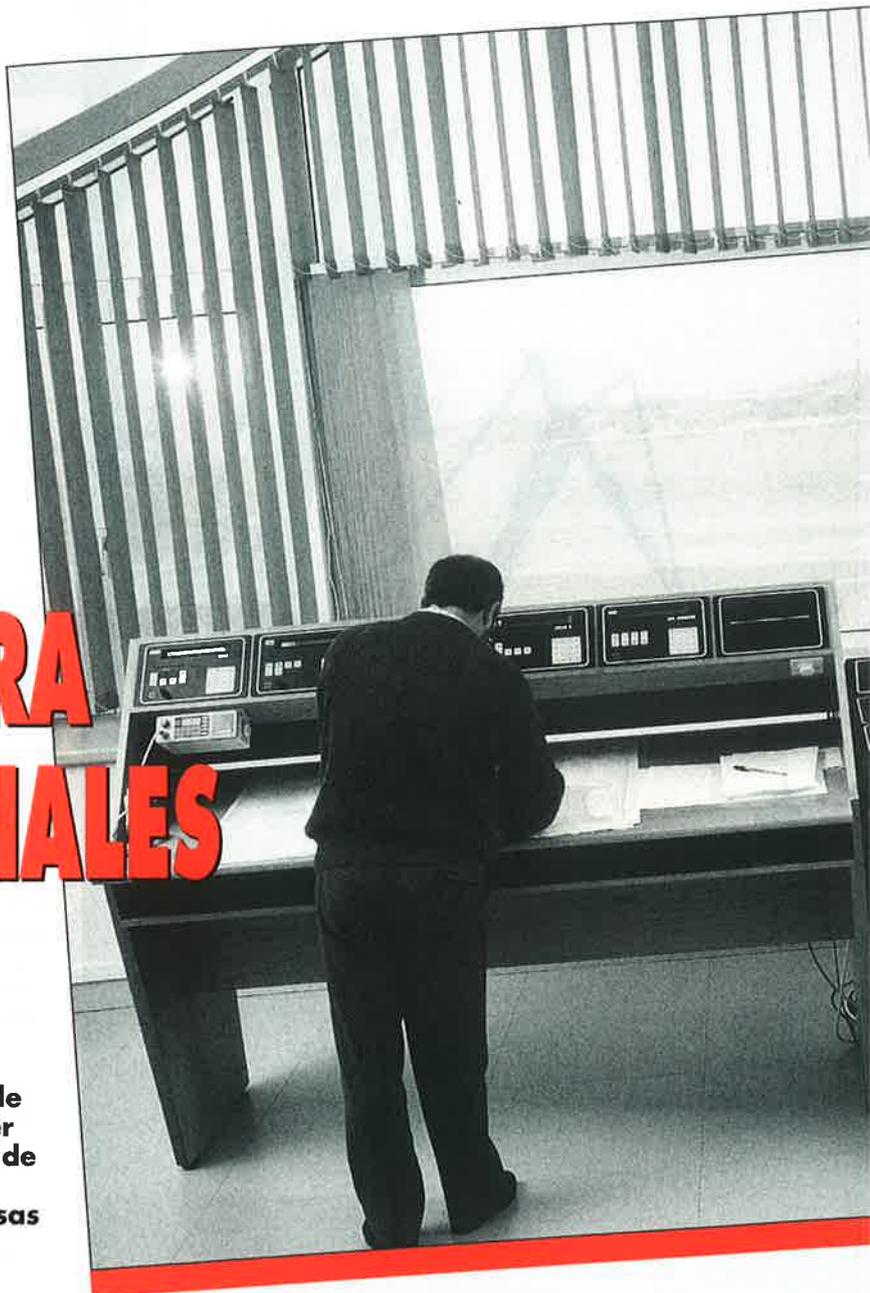
apunte a que la tendencia laboral negativa ha tocado fondo y se inicia una leve recuperación, el sector marítimo-pesquero en nuestro país se sigue caracterizando por la precariedad en los puestos de trabajo que ha situado el número de contratos realizados bajo fórmulas de temporalidad en más de un 90 por ciento. En este porcentaje se enmarcan tanto contratos temporales (eventualidad y obra o servicio) como precario (a tiempo parcial). Los contratos indefinidos han sido relegados a poco más de un 6 por ciento de los firmados.

Según la evolución del número de afiliados en empresas al Régimen Especial del Mar

(REM), el número de marinos españoles que prestaban sus servicios en la Marina Mercante española se ha reducido a un tercio del total en el período comprendido entre 1987 y 2000, pasando de 27.246 afiliados a los 9.304 registrados durante el mes de abril del presente años.

De acuerdo con los datos de la Organización Patronal Naviera (Anave), durante los últimos diez años la flota mercante con pabellón español sufrió un descenso del 50 por ciento, quedando reducida a poco más de 200 barcos.

Como se mencionaba anteriormente, esta evolución a la baja está cambiando debido,





por un lado, al aumento cercano al 500 por cien experimentado durante el último lustro por el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias, conocido popularmente como Registro Canario, y, por otro, al crecimiento del casi 4% anual previsto para el transporte de mercancías por vía marítima en el mundo, lo que supondrá la incorporación de 40.000 oficiales durante el próximo lustro, según estudios realizados por la International Shipping Federation (ISF).

Pocos alumnos

La drástica reducción en el número de buques que navega-

"A pesar de la mejora de las expectativas laborales respecto a décadas anteriores, las escuelas náuticas mantienen un número bajo de solicitudes para acceder a estas instituciones".

ban bajo pabellón español durante la década pasada tuvo una repercusión directa en las escuelas náuticas, que vieron disminuir el número de alumnos en sus aulas por las escasas perspectivas de futuro que ofrecía la a menudo dura profesión de marino mercante.

Y aunque las expectativas laborales han mejorado, el número de nuevos ingresos en las Escuelas Superiores de Marina Mercante es muy inferior al que existía hace dos décadas.

El director de la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales de Bilbao, Jesús María Urbizu, entiende que *en nuestro país se está repitiendo un fenómeno que ya ocurrió en países del norte de Europa. Y a medida que el nivel de vida sube, la juventud desecha los oficios más duros.* A la dificultad que conlleva la duración de las campañas hay que añadir la situación de la tripulación.

En la actualidad es normal que las compañías navieras contraten a los profesionales por campaña. De esta manera, los marinos se encuentran en una situación de constantes altas y bajas en el Régimen Especial del Mar, pudiéndose alargar esta inestabilidad durante toda la vida laboral de los trabajadores. Según Urbizu, esta situación de eventualidad en el puesto de trabajo detrae a los posibles alumnos de la escuela. Éstos, al conocer las condiciones de los contratos de las compañías, se centran en la búsqueda de otro tipo de trabajo.

Pero la demanda, por parte de empresas navieras y otras compañías terrestres, de personal cualificado tanto en Náutica como en Máquinas hace que el cien por cien de los estudiantes que se titulan obtengan trabajos en los que la remuneración económica es elevada si se compara con las retribuciones que perciben los titulados en otras áreas. Sin embargo, la mentalidad con que

afrontan el futuro los diplomados y licenciados de las escuelas náuticas difiere con la de sus antecesores. Hace años los marinos españoles accedían a la profesión para estar en ella toda su carrera laboral, mientras que para los jóvenes que se incorporan en la actualidad, la navegación no pasa de ser un trámite necesario para adquirir experiencia que les asegurará un puesto de trabajo bien retribuido en tierra.

Esta actitud, por parte de los que se inician en la profesión marítima, se debe según Manuel Domínguez Segade, Secretario Federal del Sector del mar de la FETCM de UGT, al incremento de las fórmulas de contratación temporal, que permite la rotación del trabajador de una modalidad a otra, produciendo la constante entrada y salida de la actividad laboral en el sector. Esta alternancia entre períodos de actividad e inactividad, sumada al aumento del nivel de desprotección, ha creado una situación en el sector poco atractiva para potenciar los contratos estables y, por tanto, para obtener personal cualificado en los distintos niveles del sector.

Fórmulas de contratación

La contratación de marinos mercantes se realizaba tradicionalmente en el INEM a través de las oficinas de empleo que el ISM tiene en el litoral. A esta forma de contratación se han venido sumando otras más precarias para la tripulación que se llevan a cabo por parte de empresas que ofrecen sus servicios a las compañías navieras.

En las oficinas de empleo, por un lado, están las demandas de los trabajadores y, por otro, las ofertas de los empresarios, y ambas partes están dentro del marco legal establecido, y tanto los primeros como los últimos tienen que registrar todos sus datos. Las empresas que no utilizan esta vía para presen-

tar sus demandas, y lo hacen a través de las empresas de trabajo o de las bolsas de empleo de las escuelas en las que no registran todos los datos, están buscando trabajadores a los que ofrecen una relación laboral precaria.

Las empresas más prestigiosas realizan contratos indefinidos a los marinos o requieren sus servicios repetidamente bajo nuevos contratos laborales y utilizan los servicios de las oficinas de empleo cuando se encuentren en una urgencia, como la necesidad de cubrir una plaza de algún miembro de la tripulación en baja médica.

Según el Asesor Técnico Laboral Marítimo (ATLM) José María Mayán, desde las oficinas de empleo, que se encuentran en los puertos importantes del litoral español, se realiza una función marginal en lo relativo a colocación, puesto que las compañías navieras o consignatarias importantes tienen su propio sistema de base de datos y habitualmente cuentan con un prestigio entre los marinos, lo que permite a estas empresas contratar tripulación para sus barcos sin problemas. Solamente las empresas que han tenido problemas de liquidez, pagan unos salarios inferiores o pagan sus retribuciones con retraso, utilizan los servicios de las oficinas de empleo del ISM en situación de necesidad, debido a las dificultades que encuentran para volver a contratar a las tripulaciones de anteriores ocasiones.

Junto al sistema tradicional de contratación han aparecido hace unos años empresas de contratación y gestión de los servicios de las compañías navieras. De esta forma, las compañías navieras pueden contratar los servicios de estas empresas para realizar un contrato puntualmente o para que estas empresas de servicios gestionen todo lo referente a la tripulación del buque. Es decir, estas empresas de contratación se convierten en las gestoras de la tripulación de compañías navie-



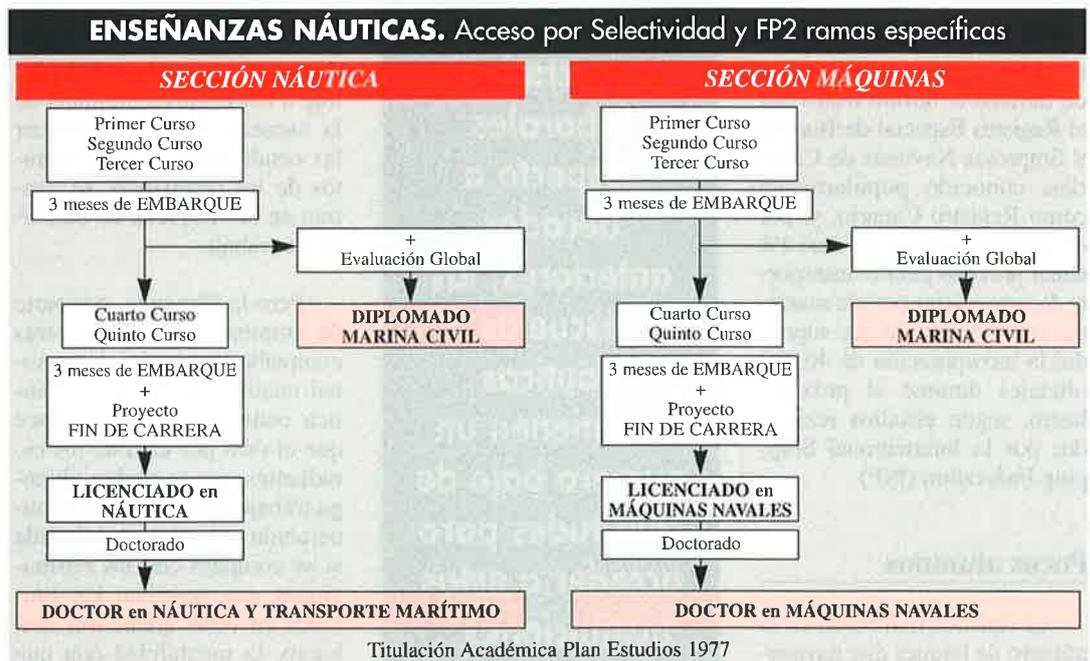
ras que contratan sus servicios, y aunque la tripulación, en última instancia, es contratada por la naviera, tiene que atenerse a las condiciones de la empresa de contratación. Esta situación ha repercutido directamente en los salarios y en los contratos, que son mayoritariamente eventuales, al contrario de lo que ocurría cuando la compañía naviera era la contratante directa.

El papel de estas empresas como Comercial Marítima de

Finisterre y Barraña ubicadas en A Coruña y Golar Marítimo en Vizcaya es importante debido a que estas empresas se convierten en las contratantes y gestoras de una tripulación durante el período de tiempo en que se lleva de puerto a puerto el transporte y venden estos servicios a las empresas navieras.

Las empresas navieras, en lugar de gestionar el personal, acuerdan con estas empresas todo lo relativo a la tripulación:

salarios, sueldos, vacaciones, descansos, seguros sociales, etc. De esta forma, una empresa naviera italiana o de cualquier otro país puede contratar para uno de sus buques con estas empresas derivando toda su responsabilidad y sus vínculos en su relación laboral con los trabajadores y, por lo tanto, no se da una situación de estabilidad laboral en los contratos. Y cada vez que estas empresas contratan a los componentes de la tripulación, aunque lo hagan repetidas veces en el mismo



buque, será con un nuevo contrato en cada ocasión.

Picaresca laboral

Esta situación, en la que las empresas ofrecen a la tripulación una oferta económica que engloba el tiempo trabajado, las vacaciones no disfrutadas, los seguros sociales, etc., ha llevado a que el período de descanso de la tripulación, establecido y remunerado en el contrato, sea utilizado por los trabajadores para darse de alta en las oficinas de desempleo, y de esta forma poder percibir una cuantía como trabajadores desempleados, cuando en realidad están pasando un período de descanso establecido y retribuido en sus contratos.

Según el director del Colegio de Marineros Mercantes Joaquín Buelga, esta tendencia puede ser que esté cambiando, pero en todo caso volver a hacer atractiva la profesión de marino mercante en nuestro país y en los de nuestro entorno tardará en producirse entre cinco y diez años, ya que los armadores aguantan la escasez de personal cualificado apoyándose en contratos con personal procedente de países asiáticos o latinoamericanos.

Desde la asociación de navieros se han propuesto algunas medidas para atajar el problema de la escasez de profesionales de la mar interesados en navegar, como becas y ayudas condicionadas a que los estudiantes se comprometan a trabajar en los buques durante un período determinado. También se ha apuntado la posibilidad de crear cursos de acceso para profesionales marinos de otras especialidades o de niveles inferiores de formación. A estas soluciones se suma una iniciativa más ambiciosa para poner de manifiesto ante la sociedad la gran importancia que, tanto en lo tecnológico como en lo económico ha tenido, tiene y tendrá el sector marítimo para el país. ■

Jesús Salamanca

Escuela técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales



La Escuela Náutica de Bilbao fue fundada en 1739 y a partir de esa fecha comienza su singladura, que tiene como momentos principales el permiso otorgado por Real Orden en 1783, durante el reinado de Carlos III, para que los Directores de Pilotos y los Maestros de las Escuelas de Navegación examinaran de Pilotín y de los Pilotos de primero y segundo a quienes quisieran dedicarse a la profesión marinera y de Conductores de barco. Ya en este siglo, el Real Decreto de 28 de mayo de 1915 declaró a doce Instituciones Escuelas Oficiales de Náutica, entre ellas la de Bilbao. En 1975 se culmina el proceso de incorporación de estas enseñanzas al sistema educativo general y se otorga a las materias cursadas en estas Escuelas el nivel de 2.º ciclo de enseñanzas universitarias y se establece el plan de estudios de las titulaciones: Diplomatura y Licenciatura en Náutica y Diplomatura y Licenciatura en Máquinas Navales, y el Real Decreto de 4 de diciembre de 1980 les otorga la denominación de Escuelas Superiores de Marina Civil.

El carácter profesionalizado de las Diplomaturas y Licenciaturas de las dos especialidades que se imparten en el centro se complementa con cursos de especialidad marítima necesarios para el ejercicio de la profesión a bordo de los modernos buques, que incorporan la tecnología más sofisticada.

- La infraestructura de la Escuela cuenta con aulas de simulador de radar, planetarium, meteorología, laboratorio de idiomas, informática, dibujo, electrotécnica, frío, automatismos. Y talleres para máquina, herramienta, forja, calderería, soldadura autógena y eléctrica, frío industrial, máquinas de vapor y motores de combustión interna.
- Los departamentos de la Escuela son: Ciencia y Técnica de la Navegación, Máquinas y Construcciones Navales, Derecho Constitucional y Administrativo, Derecho de la Empresa, Filología Inglesa y Alemana, Física Aplicada, Ingeniería Química y del Medio Ambiente, Matemática Aplicada y Medicina Preventiva y Salud Pública.
- Las instalaciones cuentan, entre otro equipamiento, con simulador de navegación y maniobras, radar y ARPA, simulador de gas inerte, planta de motor diésel y talleres de refrigeración, estación de comunicaciones marítimas, etc. La Escuela cuenta con un velero de 21 metros de eslora utilizado en las prácticas de navegación real.
- La titulación para el ejercicio de la profesión a bordo es expedida por el Ministerio de Fomento. En la sección de Náutica los títulos son: Capitán de Marina Mercante, Piloto de Primera y Piloto de Segunda. Y las titulaciones de Jefe de Máquinas, Oficial de Primera y Oficial de Segunda completan la sección de Máquinas. Para ser Capitán de Marina Mercante es necesario tener el título de Licenciado de la Marina Civil y el título profesional de Piloto de Primera Clase, además de los 24 meses de embarco, de los cuales, como mínimo, 500 días de mar deben haberse realizado después de la obtención del título de Piloto de Primera. ■

El 2.º Congreso Internacional de **ESTIBA**

analizó los modelos de gestión

LA COMISIÓN EUROPEA PROPONDRÁ ESTE AÑO UNA NORMATIVA SOBRE LIBERALIZACIÓN DE LOS PUERTOS

La Comisión Europea presentará antes de finalizar este año una propuesta legislativa sobre apertura del mercado de los servicios portuarios "clara, no discriminatoria, transparente y proporcionada", según anunció la vicepresidenta de la comisión y responsable de Energía y Transportes, Loyola de Palacio, en la tercera asamblea general de la Organización de Puertos marítimo Europeos (ESPO), celebrada el pasado mes de mayo en Tarragona. De Palacio citó entre los objetivos comunitarios en materia portuaria la eficacia, transparencia y liberalización de la competencia como fórmula para conseguir puertos fuertes y eficientes que compitan entre sí en igualdad de condiciones, y expresó su confianza en que el transporte marítimo de corta distancia se convierta en una "nueva industria". La competitividad y liberalización de los servicios portuarios fueron igualmente conceptos sometidos a debate en el 2.º Congreso Internacional de Estiba, celebrado en Barcelona en los primeros años.



La liberalización de los servicios y la entrada generalizada de la inversión privada, la autofinanciación, el aumento de la competencia entre puertos y las consecuencias de la globalización del mercado son algunas de las variables que están empujando una modificación radical del ámbito portuario. La tercera asamblea general de ESPO, organizada en Tarragona como reconocimiento al progreso sustancial experimentado por los puertos mediterráneos en general y los españoles en particular, ofreció la oportunidad a la Comisaria de Energía y Transportes de exponer los objetivos y prioridades de la política marítima de la Unión Europea. El sector de estiba, por su parte, aprovechaba su segundo Congreso Internacional para identificar un modelo capaz de responder a los intereses y estrategias que demandan las nuevas reglas del juego.

La vicepresidenta de la Comisión afirmó en primer lugar que "la mejora de la eficacia de los puertos es un objetivo clave de la política marítima, pero no el único". La seguridad marítima y la protección del medio ambiente; la plena realización del mercado interior del transporte marítimo; aumentar la competitividad de las flotas europeas y desarrollar y mantener abiertos los mercados en todo el mundo; fomentar la formación de alto nivel y promover el empleo de los marinos de la UE; y fomentar asimismo el transporte marítimo a corta distancia son objetivos básicos de la política marítima comunitaria. Un programa que resulta además imprescindible para afrontar el aumento de tráfico que aportará la incorporación a la UE de países del Este en los próximos años, estimado en torno al 30% del tráfico de mercancías y pasajeros.

A propósito de la seguridad marítima y la protección medioambiental, De Palacio recordó que desde 1993 se han adoptado diecisiete Directivas

Loyola de Palacio: "La mejora de la eficacia de los puertos es un objetivo clave de la política marítima, pero no el único. Un transporte marítimo seguro es esencial e indispensable para un futuro brillante para los puertos".

■ **El transporte marítimo a corta distancia es parte vital de todos los puertos y el único que en la última década ha crecido al mismo ritmo que el transporte en carretera y que podría representar una alternativa seria a éste.**

■ **Las 257 empresas de estiba que operan en los 45 recintos portuarios españoles facturaron el pasado año cerca de 63.000 millones de pesetas.**



europas, muchas de ellas referidas directamente a los puertos. No obstante, el accidente del "Erika", hundido en diciembre de 1999 frente a las costas de la Bretaña francesa, ha puesto de manifiesto la insuficiencia de la normativa actual, lo que ha llevado a la Comisión a presentar nuevas propuestas, a iniciativa de la propia Comisaria de Transportes. "Un transporte marítimo seguro es esencial e indispensable para un futuro brillante para los puertos", afirmó.

En el mismo apartado de la protección medioambiental, De Palacio solicitó la colaboración de las organizaciones presentes en ESPO para que pueda prosperar la Directiva comunitaria sobre instalaciones de recepción de residuos (*port reception facilities*), que pretende "acabar con las prácticas criminales de vertido de residuos sólidos en alta mar".

Servicios portuarios más competitivos

Los cambios experimentados por los servicios portuarios en los últimos años no están en absoluto concluidos. Frente a la situación anterior, generalmente con un único proveedor de servicios en régimen de monopolio, en muchos casos de carácter público o controlado por un organismo público, actualmente las fuerzas competitivas del mercado han ganado terreno y el sector público ha retrocedido. "Los resultados han sido generalmente positivos: ha mejorado la calidad del servicio y han bajado los precios", afirmó Loyola de Palacio en su intervención ante los representantes portuarios vinculados a ESPO. La competitividad de un puerto, añadió, "se beneficia de un prejuicio favorable si incorpora las nuevas prácticas: un sector de servicios portuarios abierto; tasas competitivas para los servicios de manipulación de la carga, remolcado, amarre y pilotaje; procedimientos transparentes; una

gestión presidida por criterios comerciales y la receptividad de las autoridades portuarias a la demanda de los clientes”.

La tendencia mundial, insistió, refleja un mayor peso de la iniciativa privada en los puertos y más transparencia en la adjudicación de concesiones. Quienes no se acomoden a esta tendencia perderán competitividad no sólo frente a los puertos vecinos del mismo país o de países comunitarios sino también frente a los puertos de países candidatos a la ampliación comunitaria que, subrayó, “generalmente, han aceptado con entusiasmo las ideas del libre mercado en los puertos”.

Para fijar el marco comunitario que regule la apertura del mercado de servicios portuarios la Comisaria de Transportes anunció la presentación de una propuesta legislativa antes de que finalice el año “clara, no discriminatoria, transparente y proporcionada”. Un paquete portuario que contemplaría también al-

ESPO: LOBBY PORTUARIO

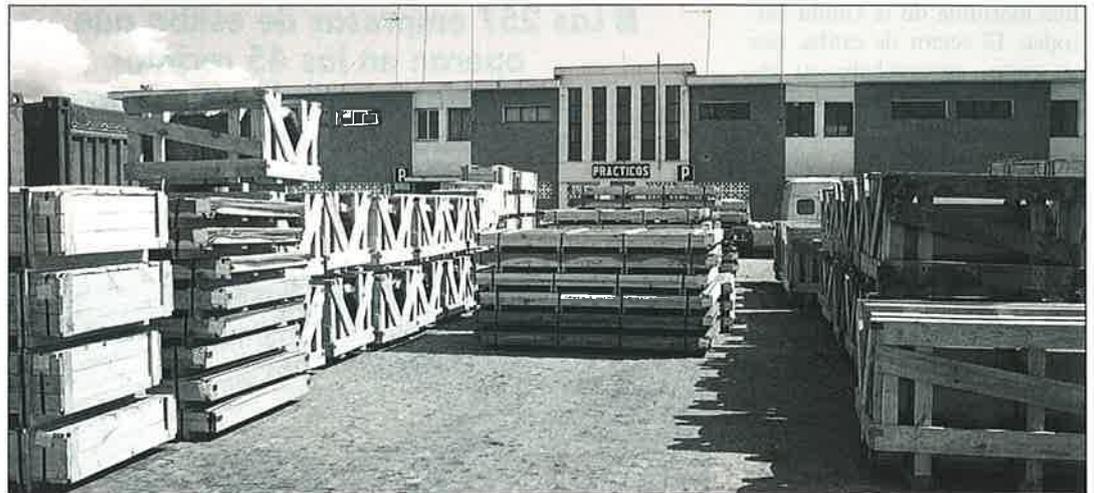
La Organización de Puertos Marítimos Europeos (EPSO) se constituyó en 1993 para servir de interlocutor y representar los intereses de los puertos europeos ante la Comisión Europea. Actúa como organización consultiva en la promoción de los puertos marítimos europeos, a la manera de un lobby, principalmente ante la Comisión de las Comunidades Europeas, para lograr un sistema de transporte equilibrado y cohesionado. Trabaja asimismo con otros organismos vinculados a la administración portuaria, como la organización Marítima Internacional (OMI) o la Organización Internacional de Puertos (IAPH)

ESPO representa al 98% de los puertos europeos e integra a las administraciones, autoridades y asociaciones portuarias de los trece Estados litorales miembros de la Unión Europea (Bélgica, España, Alemania, Dinamarca, Francia, Países Bajos, Portugal, Italia, Grecia, Reino Unido, Irlanda, Finlandia y Suecia). Participan como observadores Islandia, Noruega, Malta y Chipre.

La organización portuaria española fue designada miembro de su Comité Ejecutivo en 1997.

gunos aspectos referidos a la financiación pública y prácticas en materia de tasas aplicadas en el sector de puertos marítimos comunitarios y que servirá de “base para seguir trabajando en este ámbito”.

Loyola de Palacio aludió también a las Redes Trans-Europeas (RTE) y a la necesidad de llegar a un acuerdo sobre el umbral de requerimientos para la inclusión en los mapas correspondientes. Actualmente todos los puertos están incluidos en las RTE, aunque no figuran en los mapas, a falta de determinar los requerimientos para su inclusión. La Comisión propuso



LOS MODELOS DE ESTIBA A DEBATE

El 2.º Congreso Internacional de Estiba (Barcelona, 2-5 de mayo) sometió a análisis el proceso de cambio que está viviendo el sector. Las ponencias presentadas a este segundo congreso internacional abordaron cuestiones de gran relevancia para la estiba: los efectos de la globalización económica, la formación y la calidad, la seguridad y la prevención, las nuevas tecnologías de la información, los modelos de estiba y la gestión pública y privada en la operativa portuaria.

Los modelos de gestión centraron en gran medida el interés de los asistentes al congreso. En la ponencia sobre gestión pública o privada se profundizaba en el tipo de relaciones que se establecen entre los agentes implicados en la operativa portuaria y se analizaban las distintas soluciones adoptadas para concluir que la balanza entre la gestión pública y la gestión privada no se decanta hacia uno u otro lado por los intereses particulares de un sector, sino por los vínculos que haya entre ellos y la

relación con el resto de empresas y sectores dependientes de la exportación y de la importación.

En la ponencia relativa al modelo específico español se recordó que la actividad en el sector portuario tiene unas variables que obligan a organizar el trabajo de un modo específico: hay discontinuidad en la demanda de trabajo portuario, es difícil regular cíclicamente la demanda, se necesita mano de obra cada vez más profesionalizada, pero a un coste competitivo. Se analizó asimismo el III Acuerdo Marco, recientemente firmado, que plasma el acuerdo entre administración, empresas estibadoras y trabajadores portuarios, cuya eficacia ha quedado demostrada en el último decenio.

El modelo de gestión de la estiba es una cuestión siempre viva en el sector portuario y también en esta oportunidad suscitó un vivo debate. El modelo español, amparado en la Ley

de Puertos, con sociedades de estiba y desestiba participadas al 51 % por capital público, se enfrentaba al inglés, enfrascado en una privatización que está recibiendo críticas sindicales. En términos generales, desde el punto de vista sindical se aceptaba que el sistema español estaba consolidado satisfactoriamente. Desde el punto empresarial, no obstante, se reclama una mayor liberalización. La queja principal de este sector es que en las sociedades estatales de estiba las decisiones las adopta la mayoría de capital público y los déficits, cuando se producen, los sufraga el capital privado.

Al término del congreso el Comité Técnico Permanente presentó las conclusiones de las jornadas, en las que se recogía la voluntad del sector de “mantener abiertos y en proceso de mejora continua los aspectos que afectan a la gestión de las organizaciones portuarias”. Entre estos aspectos se señala el “desarrollo de la globalización mundial, por su incidencia

crear un umbral objetivo de un millón de toneladas o de doscientos mil pasajeros para que un puerto pudiera figurar en los mapas, pero el Consejo y el Parlamento no han llegado aún a un acuerdo.

Corta distancia

Con todo, la asamblea de ESPO puso de manifiesto la importancia actual y de futuro del transporte marítimo a corta distancia, considerado uno de los medios de transporte más ecológicos, parte vital de todos los puertos y el único que en la última década ha crecido al mismo ritmo que el transporte en carretera y que podría representar una alternativa seria a éste.

A pesar de que el transporte a corta distancia no ha logrado integrarse plenamente en la oferta intermodal, se trata de una fórmula que ofrece velocidad, fiabilidad, regularidad y seguridad de la carga. La rémora que arrastra derivada de la complejidad de procedimientos administrativos podría subsanarse con la introducción en toda la UE de forma armonizada de los formularios elaborados por la Or-



ganización Marítima Internacional (OMI), los llamados formularios FAL, para los buques que zarpen de puertos de la UE o que arriben a los mismos. De Palacio anunció su propósito de presentar una propuesta en tal sentido antes de que finalice el año.

La Comisión ha puesto en marcha así mismo un procedimiento para identificar todas las cargas administrativas que soporte este segmento del transporte con objeto de eliminar los cuellos de botella que le afectan. El transporte marítimo de corta distancia, subrayó De Palacio, necesita por encima de todo, "puertos eficientes, periodos razonables de inmovilización en puerto y procedimientos y tasas transparentes" para desprenderse de cualquier imagen de industria caduca y que pase a ser reconocido como una nueva industria. Un proceso que, auguró, será lento pero gratificante y que, como el resto de cambios que vive el sector, contribuyen a la creación de puertos fuertes y eficientes que compitan entre sí en igualdad de condiciones. ■

Mery Varona

directa y sus significativos efectos sobre el futuro del sector portuario", las políticas de formación en la comunidad portuaria, la implantación de sistemas de calidad vinculados a políticas integrales de formación; el logro de mayores cotas de flexibilidad y productividad en el trabajo portuario que favorezca la competitividad con independencia del modelo organizativo que cada país desarrolle; ahondar en el diseño de políticas y sistemas de prevención y seguridad que consigna una mayor eficacia en la reducción de los riesgos laborales y promover la incorporación de los puertos a la sociedad de la información y a la gestión del conocimiento. En este punto el Comité Técnico anuncia "una labor proactiva en la función reguladora de los Estados en sus políticas económicas de internacionalización".

FORMACIÓN PORTUARIA

En España el sector está constituido por 257 empresas, de las que 220 son estibadoras y

37 son Sociedades Estatales de Estiba, con una plantilla que supera los 4.000 empleos directos, después de la reestructuración emprendida a partir de la Ley de Puertos, que ha posibilitado que el índice de actividad alcance en los últimos ejercicios el 100%. En 1993 el porcentaje se mantenía todavía en el 70,8%.

Estas empresas, que operan en los 45 recintos portuarios españoles, facturaron el pasado año cerca de 63.000 millones de pesetas, un 7% más que el año anterior.

Los cambios introducidos en el sector no afectan sólo a la organización empresarial o laboral, también se han dirigido a mejorar la formación, en orden a la adaptación de los trabajadores y su reciclaje en el uso de nuevos sistemas y tecnologías de la estiba. Para el ejercicio del 2000 se han programado cursos con una duración total de 213.800 horas lectivas con una asistencia prevista de 4.850 participantes.

En este capítulo se confiere gran importancia a la puesta en marcha de tres Escuelas de Formación Portuaria, en Algeciras, Barcelona y Las Palmas, respectivamente, creadas a través de programas propios del Fondo Europeo para Maquinaria Portuaria, cuyas características le confieren la condición de único en el mundo portuario.

Por otra parte, el sector de estiba ha concluido la primera fase de un amplio plan de calidad en el área de normalización y certificación, iniciado en 1998, que ha permitido la obtención de la calificación ISO 9002 a todas las sociedades de estiba españolas.

El Tercer Congreso Internacional de Estiba se desarrollará en Montevideo (Uruguay) en noviembre de 2002. ■

M.V.

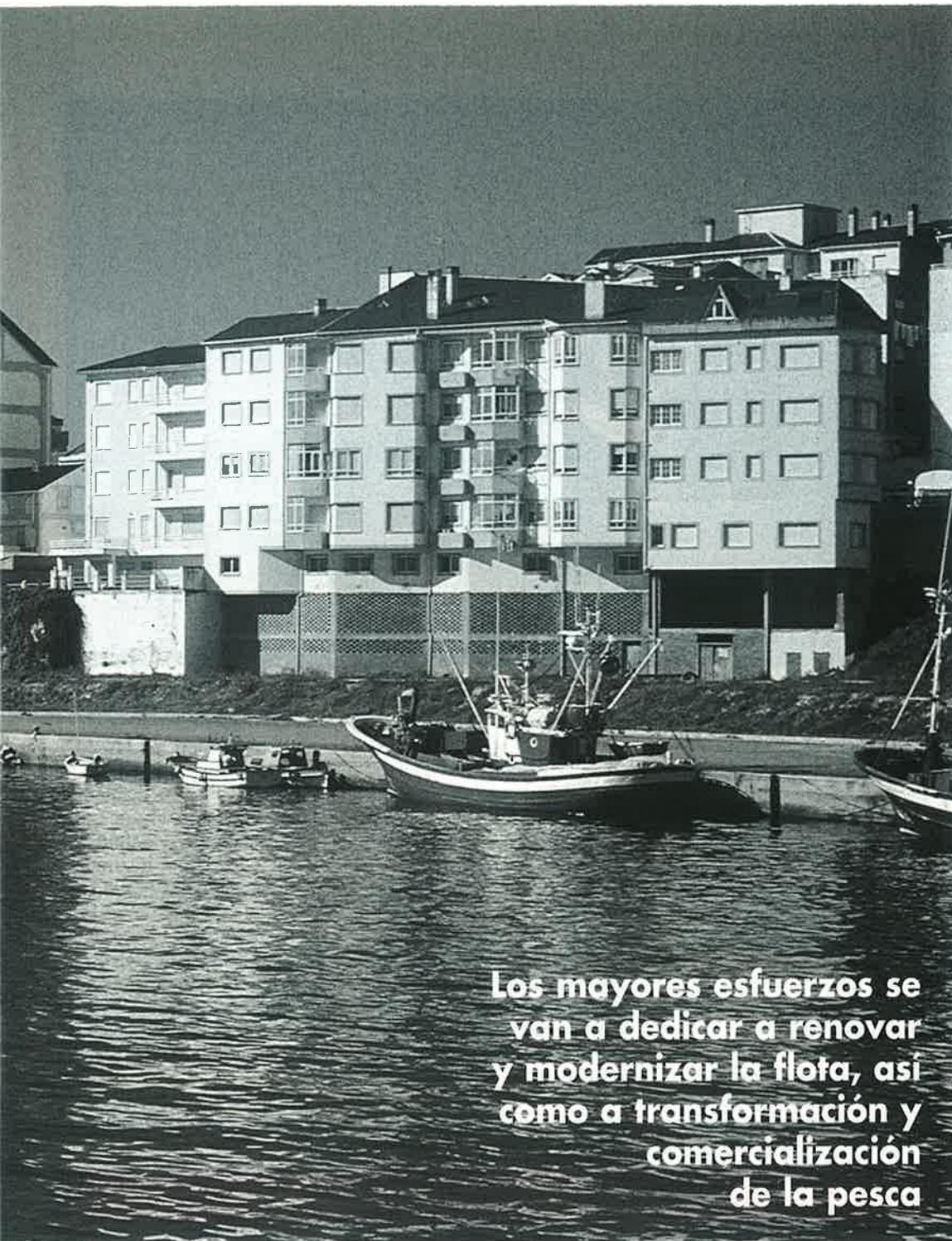
**Aún debe ser aprobado
por la Unión Europea**



EL PLAN SECTORIAL DE PESCA PARA GALICIA CONTEMPLA

112.500 MILLONES DE SUBVENCIONES

El director general de Estructuras Pesqueras de la Xunta de Galicia, Andrés Hermida, presentó en la reciente Feria Expomar en Burela el contenido del proyecto de Plan para la modernización del sector que pretende aplicar el Gobierno autonómico para los próximos seis años hasta el 2006. Este plan contempla para este período unas subvenciones totales de 112.500 millones de pesetas. De estas inversiones previstas, el mayor esfuerzo se quiere concretar en las acciones para la renovación y modernización de la flota, así como para el desarrollo de empresas y estructuras de comercialización y transformación de la materia prima. Con estas actuaciones se prevé la renovación de casi 100.000 GT, lo que supone el 60% de la nueva flota en construcción.



Los mayores esfuerzos se van a dedicar a renovar y modernizar la flota, así como a transformación y comercialización de la pesca

El Plan para la modernización del sector presentado por la Xunta se enmarca en el conjunto de actuaciones planteadas por la Administración española para todo el sector en base al nuevo reglamento para la política de estructuras que va a suponer para ese período unas inversiones superiores a los 500.000 millones de pesetas, de los que 300.000 millones serán subvenciones comunitarias.

La Administración español

la remitió en meses pasados el conjunto de los planes elaborados por las diferentes Comunidades Autónomas.

Según fuentes de la Administración, se espera que los planes reciban luz verde en Bruselas para después del verano, aunque se pretende que los mismos ya se vayan poniendo en marcha ante la seguridad de su aprobación.

Una parte muy importante de estos planes para la modernización del sector se concreta

en la ordenación y renovación de las flotas de acuerdo con los criterios marcados a través de los POPs. Para lograr este ajuste, la normativa comunitaria contempla fundamentalmente dos actuaciones. Por un lado una política de desguaces con la entrega a los armadores de una prima en relación con la capacidad de cada embarcación. Una segunda medida utilizada ha sido la política de exportaciones pasando los barcos a un tercer país o dedicando los buques a trabajos de investigación.

Según los datos manejados por el sector, la flota pesquera gallega ha alcanzado en los últimos tiempos un elevado nivel de envejecimiento, lo que se traduce en problemas tanto para el desarrollo de la actividad pesquera como para la propia seguridad de los tripulantes. En conjunto, todo ello se traduce además en una falta de competitividad para el sector que puede desembocar en el futuro en la propia desaparición del sector.

En estas actuaciones, las medidas propuestas en el plan diseñado por la Xunta serían las siguientes:

- **Construcción de nuevos buques:** Mediante la aportación de embarcaciones activas se construyen nuevas unidades dotadas de las últimas tecnologías que permiten racionalizar las operaciones de pesca y mejorar las condiciones de seguridad y de trabajo a bordo, incrementando la competitividad de la unidad y su consecuente mantenimiento "ad futurum".
- **Modernización de buques existentes:** Mediante intervenciones que redunden en una mejora de las condiciones de seguridad y de trabajo a bordo, una racionalización de la pesca y la mejora de la calidad de los productos capturados.

Desarrollo y modernización del tejido productivo y distributivo

Dentro del sector pesquero, existe un tejido productivo y distributivo que tiene una importancia muy relevante en la Comunidad Autónoma: la industria acuícola, la industria de transformación, conservación y comercialización de la pesca, etc.

La política de la Comunidad Autónoma de Galicia va encaminada a lograr un desarrollo en la industria en tierra como posible fuente de creación de empleo ante la necesaria reestructuración de algunos ámbitos del sector extractivo.

● **Acuicultura:** Para complementar la cobertura de los mercados así como las plantas de transformación, se necesita la consolidación y el desarrollo de una industria acuícola competitiva, en una Comunidad con unas condiciones biológicas ideales, tanto para la producción intensiva como para la extensiva.

● **Equipamiento de puertos:** La flota pesquera gallega necesita de unas instalaciones adecuadas que faciliten las operaciones de carga y descarga, de todo tipo de buques pesqueros, que impliquen una mejor manipulación de los productos y una reducción del posible impacto medioambiental. Estas inversiones pueden ser realizadas por iniciativa privada o pública.

● **Transformación y comercialización de los productos de la pesca y la acuicultura:** La industria transformadora y la dedicada a la comercialización de los productos de la pesca establecida en Galicia no tiene parangón con ninguna otra región dentro de la Unión Europea.

El objetivo de la Comunidad Autónoma es la potenciación de las instalaciones para el tratamiento y comercialización de los productos desde su



primera venta en origen hasta su puesta en el mercado de destino, la dotación y mejora de las instalaciones de control de calidad de los productos desde el punto de vista comercial y sanitario, y la mejora del tratamiento de los residuos generados por la actividad pesquera y por las industrias auxiliares en tierra.

Otras medidas

● **Pesca costera artesanal:** Dentro de la Comunidad Autónoma existe un número

importante de unidades de pesca menor de 12 metros de eslora total (cerca de 7.500 embarcaciones). Dentro del Plan se incluye un programa de renovación de la flota pesquera artesanal en el que, mediante la aplicación de programas colectivos de pescadores o de unidades familiares, se pretende fomentar un redimensionamiento de la flota con un incremento notable de la seguridad y la rentabilidad.

● **Medidas socioeconómicas:**

Apoyo económico (mediante la concesión de las correspondientes ayudas a prejubilaciones o mediante primas a tanto alzado por cese temporal o definitivo de la actividad) a los trabajadores afectados por el cese de la actividad de los buques pesqueros en los que desempeñaban su trabajo y a consecuencia de situaciones tales como las derivadas de la reducción de licencias de pesca de terceros países.

● **Promoción y búsqueda de nuevas salidas comerciales:**

COMPARACIÓN PROGRAMA OPERATIVO 94-99 / 00-06 (en Mptas.)

	Inversión total 94-99	Diferencia	Inversión total 00-06	Ayuda total 94-99 (1)	Diferencia	Ayuda total 00-06 (1)	IFOP 94-99	Diferencia	IFOP 00-06
1.- Adaptación de capacidades	11.404	-7.477	3.927	11.404	-7.477	3.927	7.942	-4.996	2.946
2.- Renovación y Modernización de la flota	47.542	39.836	87.377	27.675	7.276	34.951	22.899	7.683	30.582
3.- Acuicultura	11.205	17.261	28.466	6.666	7.567	14.233	5.438	4.525	9.963
4.- Empresas transformación/comercialización	38.453	28.627	67.080	22.891	10.649	33.540	18.554	4.924	23.478
5.- Equipamientos portuarios	4.643	3.294	7.937	3.237	2.349	5.586	2.263	1.809	4.072
6.- Otros	1.773 (2)	18.937	20.710 (3)	1.779 (2)	18.475	20.254 (3)	1.551 (2)	14.043	15.594 (3)
TOTAL	115.020	100.477	215.497	73.652	38.839	112.491	58.647	27.988	86.635

(1) La ayuda autonómica pasa de 5.107 Mptas. (94-99) a 12.928 Mptas. (00-06).

(2) Promoción de productos/Asistencia técnica/Medidas socioeconómicas/Zonas marinas costeras.

(3) Promoción de productos/Asistencia técnica/Medidas socioeconómicas/Zonas marinas costeras/Pesca costera artesanal/Acciones realizadas/Paralización de actividades/Acciones innovadoras/Proyectos piloto.



Programa de ayudas e inversiones, tanto públicas como privadas, dirigidas al fomento del consumo de especies o productos pesqueros infravalorados o de reciente comercialización, en especial aquellos procedentes de las capturas de flotas afectadas por situaciones de crisis, a través de acciones publicitarias o de mentali-

zación y del apoyo a la presencia del sector en los certámenes halioalimentarios más destacados para fomentar la apertura de nuevos mercados.

- *Acciones realizadas por los profesionales:* Apoyo a acciones a realizar por las agrupaciones del sector, ya sea de productores o de

empresas de comercialización o transformación, para el desarrollo de proyectos tendentes a la consecución de una mejora de la calidad en los procesos de gestión y de producción que deriven, en definitiva, en una mayor calidad de los productos y en una mayor rentabilidad de las unidades de producción.

- *Paralizaciones temporales:* Programa de compensaciones económicas a armadores/tripulantes de buques por la pérdida de ingresos producida como consecuencia de situaciones imprevistas que conlleven el cese temporal de la actividad pesquera.
- *Ayudas indirectas:* Ayudas que, con carácter complementario a las existentes para la racionalización y modernización de las estructuras del sector, faciliten la ejecución de los programas de inversión aprobados. Dichas ayudas se concretan en el establecimiento de líneas de financiación en colaboración con entidades de carácter financiero.

Asistencia técnica

Programa de acciones que, principalmente con un carácter de servicios de apoyo técnico, complementen la ejecución de los distintos programas a realizar en el ámbito del Plan a través del estudio y seguimiento de actuaciones que permitan evaluar su adecuada realización introduciendo, si es necesario, medidas correctoras:

- *Acciones innovadoras y proyectos piloto:* Programa de realización de acciones innovadoras a introducir en el sector y la ejecución de proyectos piloto que permitan, ya en la práctica, evaluar la aplicación de esas nuevas experiencias a los procesos de producción/gestión utilizadas por el sector pesquero, siendo sus campos de actuación, por ejemplo, los de la implantación de nuevas tecnologías o la prospección de caladeros alternativos y con nuevas artes de pesca.
- *Proyectos piloto con participación privada:* Programa de apoyo a la iniciativa privada en la realización de acciones innovadoras y proyectos piloto. ■

V. M.



De COSTA a COSTA

Coordina:
Jesús M. Salamanca

Con la partida del buque sanitario "Remolcagure Bat" el pasado 5 de junio del puerto vizcaíno de Bermeo comenzó la campaña "SANIMAR 2000", la asistencia médica embarcada a la flota bonitera, integrada por 450 barcos españoles con aproximadamente 6.700 trabajadores a bordo. La asistencia sanitaria se prestará mediante consultas radiomédicas, desplazamientos del personal médico a los pesqueros, ingreso del paciente a bordo del buque asistencial o evacuación del enfermo, vía marítima o aérea, según lo requieran las circunstancias. Este año la campaña ha sido ampliada a cuatro meses, por lo que el buque sanitario permanecerá junto en la costera del bonito hasta finales de septiembre.

El objetivo de esta campaña, que pone en marcha el Instituto Social de la Marina, es el de atender cualquier emergencia sanitaria que se presente. El buque "Remolcagure Bat" ha sido especialmente pertrechado para este fin y los servicios que prestará son gratuitos.

La zona de actividad del buque es la misma en la que opera la flota bonitera, que es la comprendida entre los paralelos 40 a 50 grados Norte y los meridianos 1 a 30 grados Oeste (entre el nordeste de las Islas Azores y la Bretaña francesa). Del total de los 450 barcos y casi 6.700 tripulantes a los que atenderá, la mayoría proceden del Noroeste y la cornisa cantábrica (117 buques y 788 trabajadores de Vizcaya, 80 buques

El buque sanitario
"Remolcagure Bat" partió
del puerto de Bermeo

COMENZÓ LA CAMPAÑA "SANIMAR 2000"

y 1.070 trabajadores de Guipúzcoa).

Mejoras en el buque

Este buque sanitario ha experimentado mejoras tanto en la dotación asistencial como en la habitabilidad para hacer más confortable la estancia en el mismo. Dispone de enfermería equipada con sala de curas y sala de UVI, camarotes para alojar a seis pacientes, capacidad para 14 pasajeros en caso de necesidad, embarcación neumática para el transporte entre barco y pesqueros, grúa de 35 toneladas con alcance de 35 metros, y cubierta preparada para posibles evacuaciones por helicóptero.

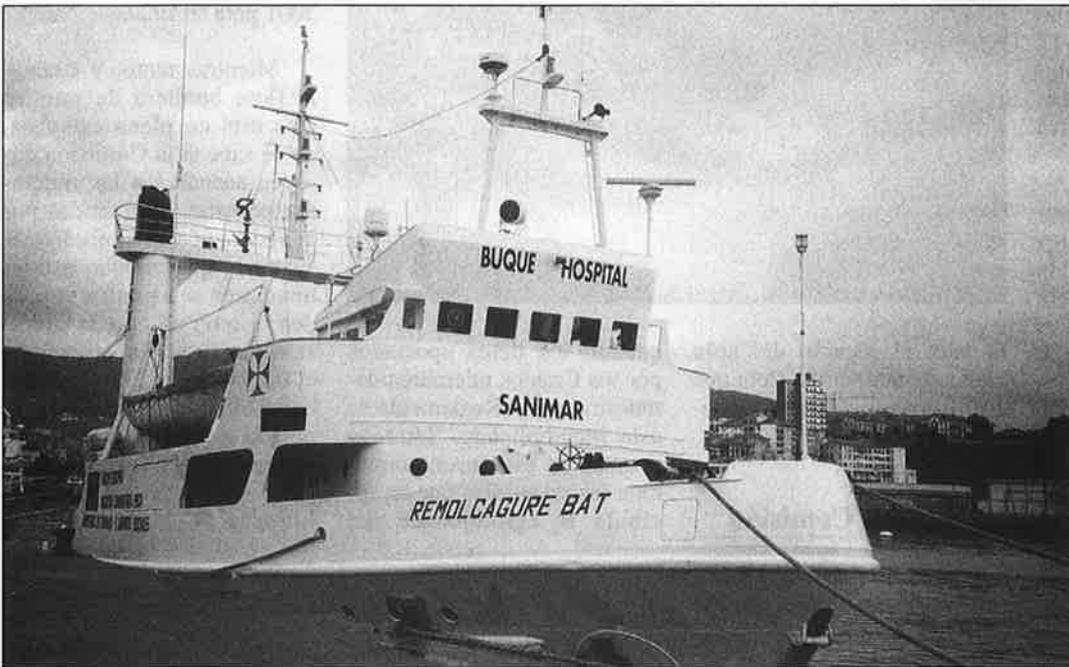
El "Remolcagure Bat" tiene 57 metros de eslora, 11,40 metros de manga y desarrolla una velocidad de 13 nudos con autonomía para 60 días. Está dotado con equipo de comunicación VHF, onda corta y sistema de comunicación por satélite INMARSAT. Su indicativo de llamada es ESCW y para solicitar asistencia sanitaria es SANIMAR. La frecuencia prevista de escucha se situará en 3370 KHz. Las llamadas de socorro se harán por la frecuen-

cia 2182 KHz y 16 VHF. El equipo INMARSAT es un standard Mm y sus números son: 00-871-622487910 y 00-874-622487910. Para la comunicación vía telex se utilizará un INMARSAT C con número 422 48 79 10.

Recomendaciones del ISM

Al iniciarse la tradicional costera del bonito el Servicio de Sanidad Marítima del ISM recomienda a los pescadores el cumplimiento de las medidas de prevención que están pensadas para preservar su salud durante la campaña.

En este sentido, los pesqueros deben contar con el botiquín reglamentario, revisado y ordenado antes de la salida del buque, provisto de fármacos y material sanitario en buenas condiciones de conservación. Asimismo, todos los tripulantes que participen en la costera deben tener su reconocimiento médico previo a embarque vigente, y es además imprescindible que todas aquellas personas sometidas a algún tratamiento con medicamentos lleven medicación suficiente a bordo.



Para facilitar el cumplimiento de estas normas de salud laboral es igualmente imprescindible que los barcos lleven junto al botiquín la Guía Sanitaria a bordo. El ISM ha distribuido entre las Cofradías de Pescadores carteles en los que se informa a la flota de la presencia del buque hospital, de las frecuencias de contacto y de la forma de realizar la consulta médica.

De la importancia que tie-

ne esta Campaña dan idea los datos estadísticos. En los últimos cuatro años el "Remolcagure Bat" atendió 889 consultas, prestó asistencia a 302 personas y realizó 55 evacuaciones. En los 331 días navegados llevó a cabo 57 asistencias técnicas. Además la AME 2000 se inscribe en el programa que viene desarrollando el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales en el área de Seguridad Social, previsto en el Instru-

mento de Ordenación Pesquera (IFO).

Labores de vigilancia

La campaña de captura del atún blanco de este año, denominada popularmente "costera del bonito", estará también asistida por los medios de control y apoyo que aportan la Administración Central y las Comunidades Autónomas de Galicia y el País Vasco.

Aunque en las últimas campañas apenas se han producido incidentes, fundamentalmente por el Acuerdo adoptado en 1998 por el Consejo de Ministros de Pesca sobre erradicación de redes de enmalle a la deriva, gracias al cual éste es el penúltimo año en que participarán buques de otros Estados miembros con redes de deriva de hasta 2,5 Km, se ha previsto un esquema de control de la actividad en el que participarán los Estados miembros implicados y la Comisión Europea.

El sistema de control y apoyo a la flota que aporta la Administración Central consta de cuatro patrulleras de altura, que se alternarán a lo largo de la costera, denominadas: "Serviola", "Atalaya", "Mahón" y "Chirley". Asimismo, participarán el helicóptero de vigilancia "Alcatán II" y el avión "Roche", pertenecientes a la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Con respecto a las Comunidades Autónomas, la Xunta de Galicia aportará los buques de apoyo "Valdivia" y "Serra de Santiago" y el Gobierno Vasco también aportará un buque, aún sin determinar.

Finalmente, cabe destacar que la pesquería objetivo de esta campaña, de gran tradición para la flota española, es el atún blanco o bonito del Norte y el atún o cimarrón, cuyas capturas durante la costera del año pasado ascendieron a 15.000 toneladas. Los buques españoles utilizarán artes de anzuelo, que son altamente selectivos y ofrecen capturas de gran calidad para el consumidor, tanto en fresco como en conserva.

Una de las novedades de este año será la puesta en marcha de las "cajas azules", sistema que permitirá conocer la situación y actividad diaria de las embarcaciones. ■



Las Cofradías vascas advierten a la Unión Europea del incumplimiento del plan de eliminación de las volantas

Ante el flagrante incumplimiento del plan para la erradicación de las redes de enmalle por parte de las flotas británica, francesa e irlandesa, la Federación de Cofradías de Vizcaya ha mandado un nuevo requerimiento a la Dirección General de Pesca de la Unión Europea instando a que se cumpla lo reglamentado para el período transitorio del plan y, también, se pide más celo, por parte de los funcionarios, a la hora de velar por el cumplimiento del Derecho comunitario.

De COSTA a COSTA

La Federación de Cofradías de Vizcaya han enviado una carta al responsable de Conservación y Medio Ambiente de la Dirección General de pesca de la Unión Europea, Alain Laurec, para manifestarle su malestar ante la forma en que los servicios de la Comisión remitieron a un informe que está en preparación, como respuesta a un requerimiento realizado por las Cofradías el pasado 13 de marzo en el que se apuntaba el incumplimiento del plan de erradicación de las redes de enmalle.

Como respuesta al mencionado requerimiento de los pósitos, los servicios de la Comisión afirmaban que la actividad de control de la Comisión relativa a la aplicación de la normativa comunitaria sobre este tema será objeto de un informe que se entregará al Parlamento Europeo.

Ante esta respuesta la Federación de Cofradías ha remitido otro requerimiento en el que se recoge su malestar, primero, por el reiterado retraso del mencionado informe y, segundo, por la forma y el escaso contenido de la respuesta dada por la Comisión.

En este segundo escrito enviado el pasado 2 de junio se subraya la violación de lo reglamentado para el período transitorio en el cual las flotas de los países miembros de la UE deberían eliminar progresivamente la utilización de estas redes. Esta transgresión de lo reglamentado por parte de las flotas de algunos países creará grandes perjuicios tan-



to para el recurso del atún blanco como para la flota que está faenando dentro de la legalidad.

Papel de la Comisión

Desde la Comisión Europea, según las cofradías de Vizcaya, se está auspiciando las irregularidades de los buques autorizados a faenar con este tipo de redes al no velar por el respeto del plan de erradicación progresiva durante el período transitorio.

Los pósitos se basan para realizar esta afirmación en que el informe, que, cuando se escriben estas líneas, todavía está en proceso de realización, se refiere únicamente al primer año del período transitorio (1999), y en que la inmovilidad mostrada para tomar las medidas necesarias

cuando los datos aportados por los Estados miembros demuestra que el Reglamento se está incumpliendo. También apuntan en esta misma dirección las respuestas que ha recibido la eurodiputada del

Partido Popular Carmen Fraga a sus preguntas en torno a las volantas dirigidas al Comisario Franz Fischler, como se recoge en este número en la información titulada "La UE siembra la confusión en torno a las volantas", de la que se desprende que lo único claro sobre el plan de eliminación de las redes de enmalle es la fecha de 31 de diciembre de 2001 para su finalización.

Mientras tanto, y cuando la flota bonitera de nuestro país está en plena campaña, no se sabe si la Comisión europea accederá a las reiteradas peticiones requeridas por la Federación de Cofradías de Vizcaya, que aunque estructuradas en seis puntos se pueden resumir en uno: la Comisión tiene que hacer cumplir el Reglamento 1239/98, aprobado el 8 de junio de 1998, para la supresión de las redes de deriva por parte de los países miembros de la Unión Europea. ■

BREVES

■ DESCUBIERTO UN IMPORTANTE CALADERO DE MARUCA

El buque "Sabaris", perteneciente al grupo Pereira, ha hallado un caladero de maruca en el Atlántico Norte durante la campaña experimental realizada durante los meses de marzo y abril con la colaboración de la Administración y financiada por la Secretaría General de Pesca Marítima a través de los fondos del Instrumento Financiero de Orientación Pesquera (IFOP).

Estas áreas de pesca localizadas al

suroeste de Islandia abren nuevas posibilidades para la flota congeladora gallega, que en la actualidad está compuesta por cerca de noventa buques.

Según el personal del Instituto de Oceanografía (IEO), organismo que supervisó la expedición científica, el rendimiento de pesca superó más de 3.000 kilogramos de pescado por hora de arrastre. Aparte de localizar nuevos caladeros, el objetivo de estas expediciones es establecer cuándo son las mejores épocas del año para capturar cada una de las especies marinas.

La Feria del Pescado de Bermeo excede sus previsiones más optimistas

La sexta edición de la Feria de Pescado en Bermeo se clausuró dejando buen sabor de boca tanto a los visitantes como a expositores y organizadores. Esta circunstancia y los buenos resultados obtenidos por las partes implicadas

en este evento afianzan la feria y animan a los organizadores a involucrar, en la próxima edición, al sector del pescado fresco junto a la industria conservera, que hasta el momento ha sido la protagonista de la exhibición.

El pasado 21 de mayo se clausuró la VI edición de la Feria del Pescado de Bermeo, en la que durante tres días se expusieron productos del mar y novedades tecnológicas a los cerca de 70.000 visitantes que pasaron por los 26 puestos que han participado en esta ocasión.

Entre los participantes se encontraban representados instituciones locales, regionales y nacionales, los pescadores, la cooperativa de armadores y un nutrido grupo de empresas conserveras que operan en la zona.

El subsector conservero tiene una gran importancia en la localidad de Bermeo, ya que emplea a más de 600 trabajadores en tierra, a los que se suman los marineros enrolados en los atuneros congeladores, que se estiman en más de un millar, y los pescadores que están realizando la costera del bonito. Por tanto, una gran parte de los po-



co más de 17.000 habitantes de Bermeo está directamente relacionada con la pesca y la industria conservera. Esta industria, que ha alcanzado un alto nivel tecnológico, precisa de un elevado número de personal debido a las peculiaridades del proceso productivo, que todavía se

lleva a cabo de una forma artesanal, y su empaçado se realiza de forma manual.

Promoción y ventas

La Feria ha servido a las firmas para promocionar sus productos entre los asistentes y realizar, en muchos casos, buenas ventas. Las industrias participantes, tanto las conserveras como las dedicadas a la venta de material náutico, han evaluado muy positivamente su participación y han destacado la presencia de un público con amplio conocimiento del sector pesquero.

Los avances técnicos, como las boyas controladas por satélite, sistemas de localización de bancos de pescado y otras innovaciones técnicas, atrajeron la atención de los profesionales del sector y las nuevas ideas sobre elaboración y comercialización de los productos pesque-

ros, como las variedades de patés y elaborados a base de pescados o las albóndigas de bonito, hicieron las delicias de los visitantes.

Entre las actividades que se desarrollaron durante los tres días que duró la Feria del Pescado cabe destacar las mesas redondas celebradas, en las que se disertó sobre temas tan importantes para el sector como el cupo, el etiquetado o los fondos estructurales.

La concurrencia a la Feria de 10.000 visitantes más este año que el anterior y las elevadas ventas realizadas por los expositores animan al alcalde de la localidad, Juan Carlos Goienetxea, y presidente de la sociedad organizadora del evento, a levantar el listón para la cita del próximo año en la que ya se piensa involucrar, no solamente a empresas conserveras sino también a la industria del pescado fresco. ■

■ JULIANA

La firma del contrato para la construcción de dos dragas para un armador francés, que serán entregadas en el plazo de dos años, garantiza la actividad en el astillero público Juliana Constructora Gijonesa hasta el año 2002.

La adjudicación, que se encontraba bloqueada desde principios del presente año, fue ratificada durante la cumbre que ministros de los Gobiernos francés y español mantuvieron en Santander a finales de mayo.

El astillero público, que ha competido para la adjudicación de este contrato con importantes astilleros europeos dedicados a la construcción de este tipo de barcos, entra, de esta forma, a competir en un mercado más selecto dedicado a la alta tecnología. Para estar a la altura Juliana cuenta con la colaboración técnica y el suministro de la empresa alemana Krupp Fördertechnik, líder mundial de esta tecnología.

Las dragas serán utilizadas, inicialmente, en la limpieza de los ríos Sena y Loira, tarea que será realizada a una velocidad de 4 nudos. ■

Se ha pronunciado el Tribunal Superior de Justicia (Sala de lo Social) de Galicia en sentencia de 27 de noviembre de 1999 sobre la posible responsabilidad del I.S.M., a través del Centro Radio-Médico, por el fallecimiento de un marinero en alta mar.

RESPONSABILIDAD DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA POR FALLECIMIENTO DE UN TRABAJADOR EN ALTA MAR

El trabajador prestaba sus servicios como engrasador en un barco mercante dedicado a la pesca de altura, y encontrándose en alta mar, se presentó ante el capitán aquejado de fuertes dolores e hinchazón en el abdomen, lo que determinó que se pusieran en contacto con el Centro Radio-Médico del I.S.M., y guiado por el facultativo que le atendió telefónicamente, realizó una exploración al enfermo, tras la cual se le recomendó reposo; más adelante, en vista de la no mejoría, se recomendó su traslado a tierra para la observación y diagnóstico, lo que desatendió el capitán, falleciendo el paciente un día después.

En un primer momento puede pensarse que de los fallecimientos que acontezcan en alta mar, tratándose de pacientes que se han puesto en contacto con el Centro Radio-Médico, debe responder el I.S.M., pero no es así. No puede existir una regla general para estos casos, sino que las circunstancias concretas de los supuestos son las que determinan la responsabilidad.

La viuda decidió demandar al I.S.M. alegando negligencia profesional por parte del facultativo que le atendió, pero ni la sentencia de instancia ni la Sala en el Recurso de Suplicación estimaron dicha pretensión.

Así, el Centro Radio-Mé-

dico únicamente puede orientar, en determinados casos, el tratamiento a seguir, pero no depende exclusivamente de los conocimientos médicos del personal que lo compone, sino que debe guiarse por las explicaciones que recibe en cuanto al estado del paciente, lo que hace difícil determinar un diagnóstico certero, y además depende de que se cumplan las instrucciones que emita telefónicamente. Nos encontramos, por tanto, ante elementos que escapan a la profesionalidad de los médicos:

1. No puede ver a los pacientes, ya que se debe guiar por la descripción del estado de éstos realizado normalmente por el capitán.

2. Las instrucciones que recomienda, muchas veces, son desatendidas, lo que hace que se rompa el nexo causal con el fallecimiento que en su caso pudiera derivarse.

En esta sentencia que comentamos precisamente se exonera de toda responsabilidad al I.S.M. por entender que no existió prestación defectuosa de asistencia sanitaria a través del Servicio Radio-Médico, ya que la inicial recomendación de espera ante el cuadro descrito, que parecía estacionario, no permite apreciar infracción legal. Así, al llamar nuevamente al Centro Radio-Médico al día siguiente, recomendó que fuese llevado a tierra ante la continuación de los síntomas y la incertidumbre de su evolución, y pese a esta recomendación, el capitán del barco continuó pes-

cando bajo su responsabilidad, lo que hace que sea la propia actuación del capitán la que tenga el carácter de negligente, al desatender por completo las instrucciones del facultativo, sin llegar a intentar ni siquiera la evacuación del tripulante para proporcionarle la adecuada asistencia médica.



Esto conlleva el incumplimiento del deber empresarial de garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores en el medio laboral, siendo ésta una obligación que forma parte del contenido esencial del contrato de trabajo.

Por tanto, en este caso el incumplimiento por parte del capitán, como empresario, le coloca en la situación de sujeto responsable, por ser la máxima autoridad a bordo y la competente para adoptar las medidas preventivas necesarias para salvaguardar la salud de sus trabajadores.

Esta sentencia, en cuanto a la responsabilidad por el fallecimiento de un marino a bordo, tiene una gran importancia, y sobre todo al romper el tópico existente de que el Centro Ra-

dio-Médico es el responsable en materia de asistencia sanitaria de todo lo que acontezca en el buque y sea derivado o como consecuencia de alguna dolencia o enfermedad tratada telefónicamente.

Así, vemos que el nexo o enlace entre la actuación de los facultativos del I.S.M. y el fallecimiento del marino se rompió por la intervención del capitán, y es en ese preciso instante en que decide la no evacuación del paciente cuando asume toda la responsabilidad sobre la salud del trabajador.

Por tanto, se exonera de la misma al Centro, puesto que la intervención de una tercera persona hace que ya no dependa el resultado final o el desenlace de las instrucciones dadas se pro-

duce por tanto una interferencia que no puede ser controlada por el facultativo.

Se desprende, como consecuencia, que el capitán del buque es el máximo responsable de lo que acontezca dentro del mismo, incluyéndose la seguridad y la adopción de medidas necesarias para una adecuada asistencia sanitaria a sus trabajadores, siendo los facultativos del Centro Radio-Médico una ayuda o apoyo que nunca puede responder de las decisiones tomadas por el empresario si son contrarias a las instrucciones dadas por ellos.

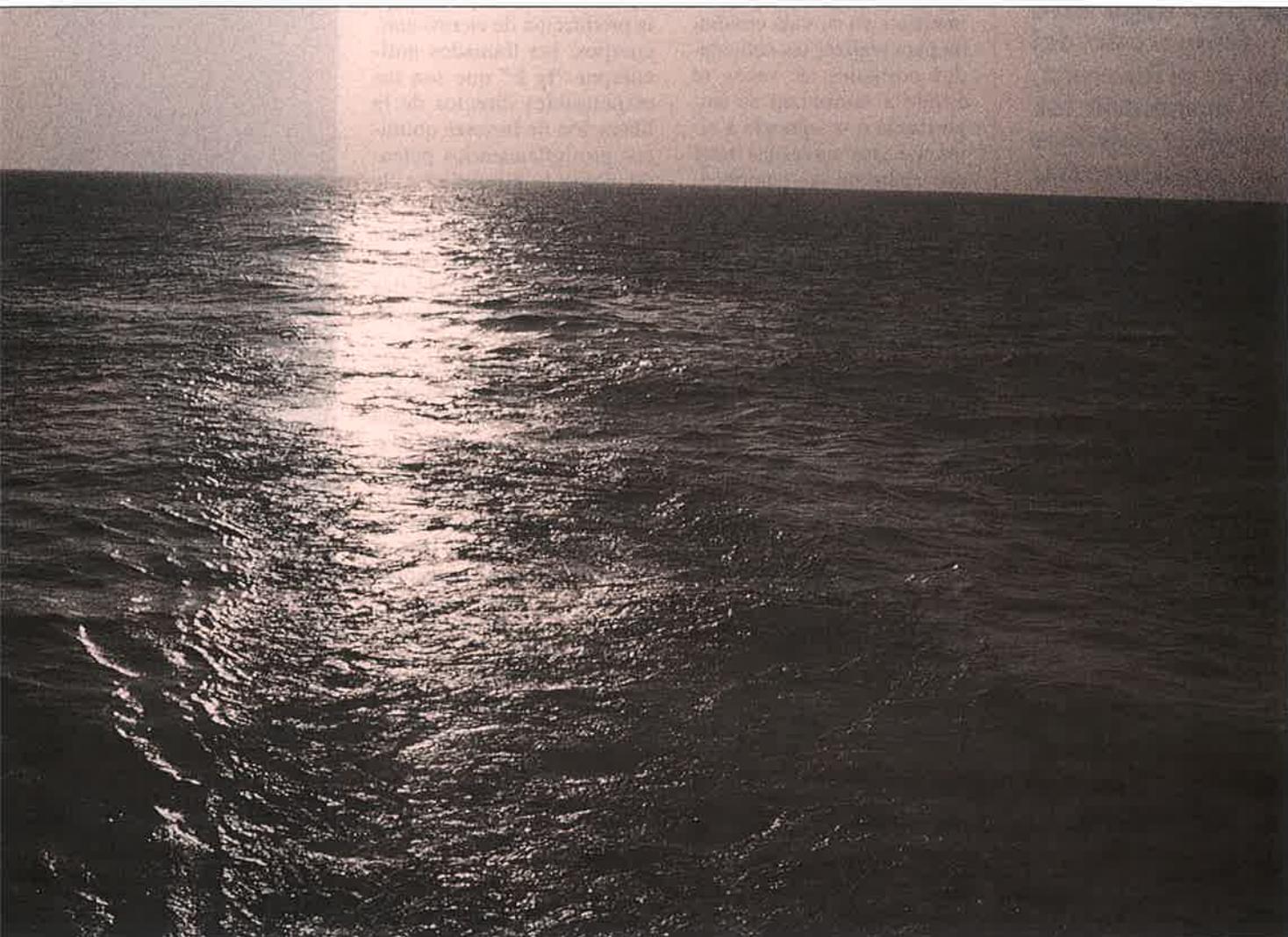
Nos encontramos ante el concepto de deber de protección que pesa sobre los empresarios, siendo ellos los que controlan o están en condiciones de

controlar el medio en que el trabajo se ejecuta, reduciendo al mínimo su peligrosidad y actuando con una especial diligencia en relación con los intereses y la propia persona del trabajador.

El deber de protección dejaría de ser tal si no engendrara una responsabilidad su incumplimiento. Así, quien da una orden obedecible (en este caso no evacuar a un tripulante enfermo y continuar con las labores de pesca) tiene que estar a las consecuencias de su obediencia y responder de los resultados dañosos de ésta. ■

M. Esther Villalobos de Jesús

Letrada de la Administración de la S.S. (I.S.M.)



Sanidad a bordo

Cuando llega esta temporada del año, la primavera, aumentan las consultas médicas relacionadas con las alergias, sobre todo con síntomas de tipo respiratorio.

TEMPORADA DE ALERGIAS

La rinitis alérgica es una de las manifestaciones de las alergias respiratorias. Se suele asociar a conjuntivitis, problemas de oído, sinusitis, anginas o asma bronquial, todo ello como complicación de una rinitis inicial a la que no se le ha hecho mucho caso o no ha recibido tratamiento efectivo.

La mayor parte de las personas que la padecen, la tienen en un grado leve y no interfiere en su vida cotidiana para realizar las actividades normales. A veces se tiende a minimizar su importancia o se aprende a vivir con estas molestias hasta que aparecen las complicaciones que hemos nombrado anteriormente y que requieren tratamientos más complicados y costosos.

Aproximadamente entre un 10 y un 15 % de la población general padece rinitis alérgica o alergia nasal. Es el padecimiento alérgico más frecuente y afecta por igual a ambos sexos y sin discriminación de edad. Es posible que aproximadamente la mitad de los que padecen rinitis alérgica padezcan asma bronquial a los pocos años después del inicio de los primeros síntomas nasales, por lo que hasta cierto punto puede prevenirse la aparición del asma si se logra detener el proceso alérgico desde los primeros años.

La rinitis alérgica es un padecimiento inflamatorio de la mucosa y de las estructuras internas de la nariz, de

carácter crónico, de forma continua (perenne) o intermitente (normalmente estacional), y que afecta a personas de cualquier edad y con una gran carga genética (heredable). Además puede padecerse por períodos prolongados o durante toda la vida. La causa de ese proceso inflamatorio se debe a una reacción "aprendida" del organismo cuando la mucosa nasal entra en contacto con partículas proteicas generalmente inocuas. Esto estimula la producción de ciertos anticuerpos, los llamados anticuerpos "Ig E" que son los responsables directos de la liberación de factores químicos pro-inflamatorios potentes como la histamina y de los mastocitos (células de nuestro sistema de defensa). Una vez liberados, desencadenan todas las molestias que acarrea la rinitis alérgica.

La mayoría de los pacientes con esta enfermedad cuentan con antecedentes alérgicos en general por una o ambas ramas familiares, ya que tiene un carácter hereditario o genético bien definido. Más bien, lo que se hereda es la predisposición o capacidad para crear alergias, de un tipo o de otro tipo. Sin embargo, para que se inicie el fenómeno alérgico se necesita de la exposición repetitiva o constante a partículas proteicas inhaladas o ingeridas con características bioquímicas bien definidas, lo que llamamos alérgenos.

Entre los alérgenos más frecuentes se encuentran:





- los pólenes de ciertos árboles o malezas,
- el polvo de casa,
- el epitelio (pelo) de los animales,
- los ácaros del polvo,
- las esporas de los hongos,
- las partículas de los insectos,
- algunos alimentos.

La mayoría de las personas que padecen rinitis alérgica son alérgicas a muchos de estos elementos.

Los síntomas

Los síntomas más frecuentes en este padecimiento son los siguientes:

- rinorrea: escurrimiento de moco líquido hacia adelante o por detrás de la nariz y hacia la garganta,
- obstrucción o congestión nasal,
- estornudos frecuentes en accesos prolongados,
- prurito o picor nasal.

Aunque éstos son los síntomas principales, es muy frecuente que se acompañe de una o varias de las siguientes molestias:

- quemazón de ojos, lagrimeo e intolerancia a la luz,
- dolor de cabeza en la zona fronto-nasal,
- sequedad de nariz, pequeños sangrados de las fosas nasales y costras de moco,
- picor de garganta y paladar,
- carraspera y tos.

Lo más frecuente es que se presente asociada a molestias significativas de los ojos, por lo que es mejor llamarla rinoconjuntivitis alérgica en estos casos.

Tratamiento

El tratamiento dependerá del grado o intensidad de la alergia, de su estacionalidad o perennidad, y de cuáles y cuantos alérgenos sean los responsables.

Los tratamientos siempre incluyen medicamentos destinados a suprimir o al menos aligerar las molestias principales, como los antihistamínicos, que eliminan la mayoría de los síntomas, y de los cuales existe una gran variedad.

Frecuentemente se suelen asociar a fármacos destinados a descongestionar la obstrucción nasal. A veces puede ser necesario añadir también anti-inflamatorios por vía nasal o por la boca.

Es preciso recalcar que no es recomendable el uso de corticoides de alta potencia inyectados, en tratamientos de larga duración en ningún tipo de alergias, debido a la gran cantidad de efectos secundarios que tiene esta medicación en terapias a largo plazo.

Además de los medicamentos, el tratamiento debe incluir un control ambiental específico, esto es, en la medida de lo posible debe evitarse el contacto con los alérgenos responsables de la alergia, por lo que es necesario haberlos identificado perfectamente por pruebas especiales. ■

Ana María Aragón
*Médico de Sanidad
Marítima*

ITB, nueva empresa de servicios de inspección de buques y mercancías

“Inspección Técnica de Buques S.R.L.” es una nueva organización que ha nacido en el año 2000 después de la unión de un grupo de profesionales del transporte y que tiene como objetivo la realización de actividades tales como el reconocimiento y la inspección de buques, embarcaciones y sus componentes; la prestación de servicios de asesoría y consultoría independiente en materia comercial, industrial, tecnológica, formativa y de transportes en general.

Las intervenciones en las que se propone actuar esta empresa abarcan una amplia gama de intereses, pero se centran especialmente en los siniestros, accidentes, cascos, cargamentos, controles de calidad y cantidad, daños y peritaciones judicia-



les así como todo tipo de intervenciones relacionadas con la técnica y la seguridad. Y los organismos a los que pretende extender su asesoría son desde Gobiernos Autónomos, Entidades Portuarias, Puertos Privados, Entidades de Seguros, Conferencias Marítimas, Fletadores e Importadores y Exportadores.

Entre los servicios que va a realizar figuran las inspecciones a buques y embarcaciones de recreo; la expedición de certificados oficiales; la inspección de mercancías; las tasaciones y valoraciones, investigaciones, consultoría y formación.

Para más información: Tel.: 902 400502
www.itb-net.com

Durante FITRANS, del 18 al 20 de octubre en la Feria Internacional de Bilbao Encuentro euro-latinoamericano de cooperación empresarial del transporte y la logística

Dentro del conjunto de actividades que comprende FITRANS 2000-2001, Foro internacional del Transporte y la Logística, se celebrará un Encuentro Internacional de cooperación dirigido a la promoción de proyectos para su desarrollo conjunto entre empresas europeas y latinoamericanas. Esta actividad tendrá lugar del 18 al 20 de octubre en la Feria Internacional de Bilbao y de forma simultánea a la Exposición de FITRANS.

De esta forma, FITRANS abre una nueva vía de internacionalización para las empresas expositoras y los visitantes con el objetivo de proporcionar un nuevo marco para el establecimiento de contactos empresariales, que estarán financiados por el Programa Europeo AL-INVEST.

El Encuentro Empresarial, organizado por las empresas Team, S.R.L. (Italia) y Ceiba, S.L. (España), con la colaboración de la Feria Internacional de Bilbao, la Asociación para la Promoción del Puerto de Tarragona (Aport), la Cámara de Comercio de Amsterdam y los Eurocentros Nafin (México), Mar de Plata (Argentina) y Río Grande do Sul (Brasil), reunirá a cerca de 100 empresas con proyectos afines de

cooperación en el campo de la Logística del Transporte.

El Encuentro Empresarial incorpora varias novedades, que abarcan desde un exhaustivo proceso de selección de las empresas participantes, en función de las afinidades en los proyectos, hasta la celebración de dos reuniones técnicas especializadas. Una de estas reuniones técnicas consistirá en la presentación del sector de la Logística del Transporte en cada uno de los seis países participantes, y la otra reunión proporcionará información detallada sobre las formas, técnicas y ventajas de la Cooperación Internacional. Ambas reuniones técnicas serán de acceso libre a todas las empresas interesadas.

Exposición

También se celebrará una “Exposición” del 18 al 20 de octubre del presente año en la Feria Internacional de Bilbao, que cuenta con cerca del 50 por ciento de la superficie contratada, donde se presentará la oferta de las principales empresas proveedoras de servicios y equipamientos para el aprovisionamiento y distribución de mercancías en los distintos modos de transporte.

Nueva orientación

FITRANS, se presenta como Foro Internacional del Transporte y la Logística, con una nueva orientación que se concreta en tres puntos fundamentales: permanencia bienal en el mundo del sector; orientación definitiva hacia el usuario, con el fin de conectar con las aspiraciones e inquietudes de los usuarios del transporte; y la innovación y globalidad como conceptos básicos a desarrollar.

El Comité Organizador de FITRANS está formado por Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), Cetm (Confederación Española de Transporte de Mercancías), Puertos del Estado, Renfe (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles) y la Feria Internacional de Bilbao.

En esta permanencia bienal con el sector, el Foro Internacional del Transporte y la Logística, FITRANS ha celebrado ya algunos actos del conjunto de actividades, teóricas y comerciales, a desarrollar durante los años 2000 y 2001 en distintas sedes.

Para más información: Apdo. 468 • 48080 Bilbao • Tel.: 34-94 428 54 00 • <http://www.feriaint-bilbao.es> • e-mail: fib@feriaint-bilbao.es • fax: 34-94 442 42 22.

Convocatoria 2000

Los Premios Imsero-2000 contarán este año con 20 millones de pesetas

Los Premios IMSERSO-2000 que cuentan con una dotación de veinte millones de pesetas, han convocado su 26.ª edición española y su 9.ª iberoamericana en las especialidades de Medios de Comunicación (Prensa, Radio y Televisión), Investigación, Ayudas Técnicas, Integración Laboral y Social, Accesibilidad, Cultura y Premio Honorífico a Entidades, Asociaciones, Empresas o Personas.

El objetivo de estos premios es la integración social de colectivos que por sus características especiales se encuentran con dificultades para realizarla. Entre estos grupos están las personas con discapacidad, mayores, inmigrantes y refugiados.

Los Premios IMSERSO promueven medidas que contribuyen a impulsar la investigación y la búsqueda de soluciones que tiendan a conseguir un mayor bienestar social para los colectivos con los que trabaja el Instituto. Por otro lado este galardón anual pretende estimular mediante el reconocimiento público la destacada labor que realizan asociaciones, empresas y profesionales a favor de la integración de estos grupos.

En la especialidad de Medios de Comunicación Social, podrán presentarse a los premios los artículos o reportajes, programas de radio o programas de televisión que traten sobre la problemática en España o en países iberoamericanos de personas con discapacidad, personas mayores, inmigrantes y refugiados que hayan sido publicados o emitidos en revistas, diarios, emisoras de radio o cadenas de televisión de estos países.

Los trabajos deberán remitirse por correo certificado al Instituto de Migraciones y Servicios Sociales (IMSERSO), Avda. de la Ilustración sin número, con vuelta a Ginzo de Limia, 58, 28029 Madrid, o entregarse personalmente en el Instituto.



ENSEÑE EL DNI DEL PESCADO. SUS CLIENTES SE LO AGRADECERÁN.

Tamaño de la pieza en función de su talla y su peso. (En una escala del 1 al 5 según el tipo de pescado).

Nombre comercial.

El estado de frescura se divide en 3 categorías E (Extra), A y B.

Procedencia del producto.

Existen 2 formas de obtención del pescado:
Extractiva: pesca en medio natural
Acuicultura: criado en granjas y piscifactorías.

Está relacionado con la categoría de frescura.

Modo de presentación del producto:
- Eviscerado (evs)
- Fileteado (fi)
- Con cabeza (c/c)
- Sin cabeza (s/c)
- Cocido (cc)
- Otro tipo de preparación

El nuevo etiquetado informativo del pescado responde a muchas preguntas: el origen, la frescura, la forma de obtención y la presentación. No dude en aplicarlo. Así, sus clientes estarán bien informados de la calidad de todos sus productos y seguro que se lo agradecerán.

UNION EUROPEA



Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca





¡Seguridad a toda máquina!

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

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

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

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

 **(91) 597 18 35**



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

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