

N.º 385 - JULIO-AGOSTO 2000

# MAR

**EL GOBIERNO  
APROBÓ EL  
PROYECTO DE  
LEY DE  
PESCA**

**GERARDO CAMPS hizo  
balance y marcó objetivos**

**CUENTA ATRÁS  
PARA RENOVAR  
EL PACTO DE  
TOLEDO**

**Empresas conjuntas en  
el Reino Unido**

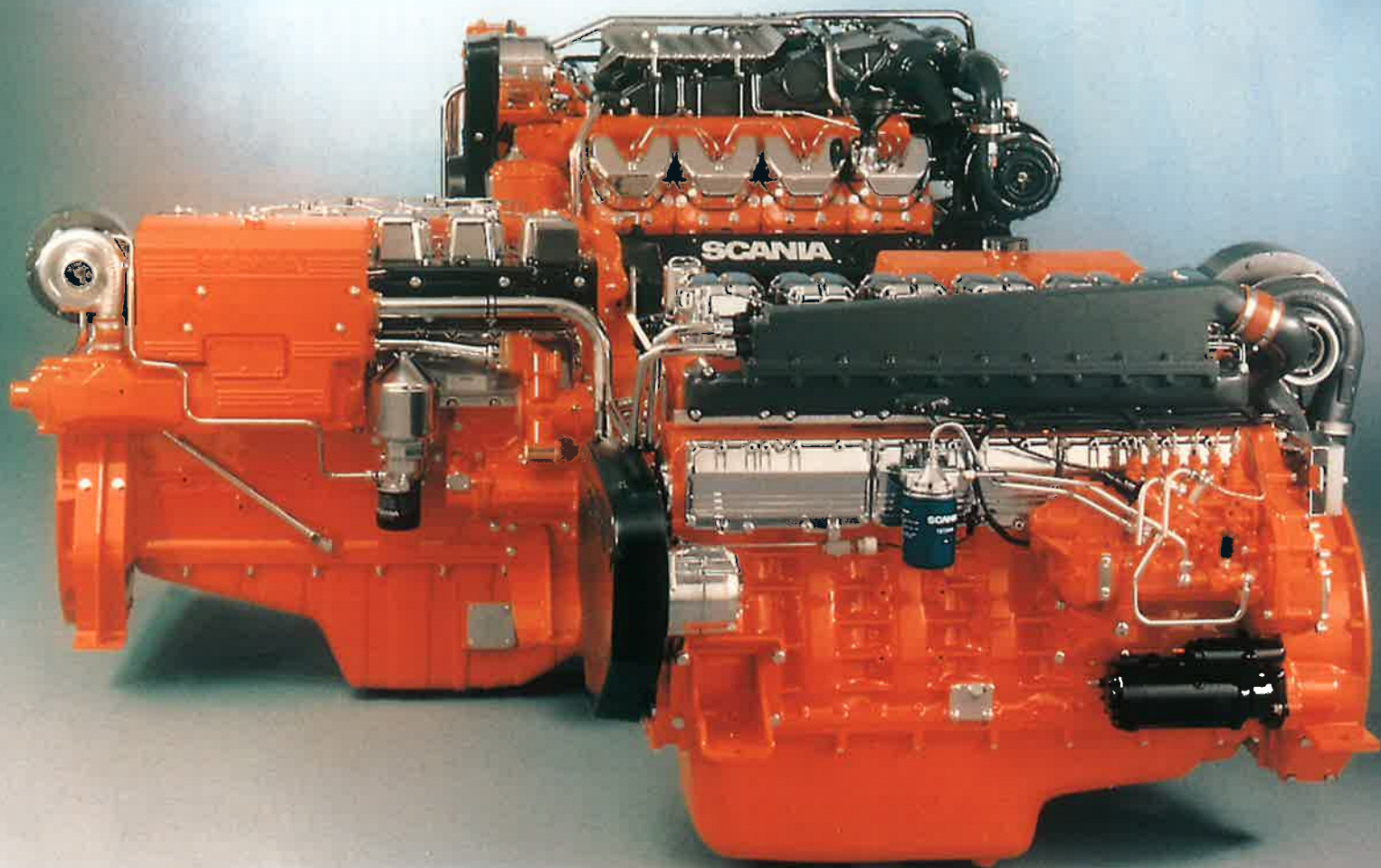
**LOS ARMADORES  
ESPAÑOLES  
CUMPLIERON LAS  
CONDICIONES**

**Entrevista con Miguel Arias Cañete**

**"HAY ALTERNATIVAS AL ACUERDO CON MARRUECOS"**



# NUEVA GAMA DE MOTORES MARINOS



**Economía operativa.**

**Propulsores y auxiliares marinos para salas de máquinas desasistidas.**

**Mínimo consumo de combustible y aceite.**

**Certificación de todas las sociedades clasificadoras.**

**Potencia continua sin limitación de horas ni factor de carga.**

**Garantía de cuatro años de acuerdo con las condiciones generales de garantías sin costo alguno para el cliente.**

Los motores marinos Scania son líderes gracias a los constantes avances tecnológicos del grupo Scania desde 1891 (más de 100 años). El éxito se basa en una larga experiencia y numerosas investigaciones en el Departamento de Investigación y Desarrollo y la fidelidad de todos sus clientes en el sector marítimo.



## **SCANIA**

**División de Motores Marinos e Industriales**

**E**n un clima de tranquilidad, el sector de la pesca sigue pendiente del inicio de las negociaciones formales con Marruecos para la firma de un nuevo acuerdo de pesca. Han pasado ocho meses desde la terminación del anterior compromiso y de la paralización de la flota. Se han mantenido contactos a diferentes niveles entre la Administración española y las autoridades de Rabat, así como fundamentalmente desde la Unión Europea. Sin embargo, Bruselas sigue a la espera de que Marruecos se siente a la mesa para fijar un calendario y, sobre todo, para conocer el contenido concreto de sus propuestas. Metidos ya prácticamente en período de vacaciones, la impresión en el sector y en medios comunitarios es que las negociaciones formales se realizarán a partir de septiembre cuando Marruecos deba discutir con Bruselas su acuerdo de Asociación donde plantea importantes mejoras para sus exportaciones agrarias.

Con el acuerdo de Marruecos como principal asunto pendiente, en España no se ha detenido la actividad en la política pesquera. La cuestión más destacada ha sido la aprobación por el Gobierno del proyecto de ley de Pesca que ya ha sido remitido al Parlamento y que se podría comenzar a debatir durante el segundo semestre de este año. Llevaba el sector esperando más de una década una Ley de Bases. Miguel Arias Cañete anunció el pasado mes de mayo, nada más llegar

# OCHO MES DIAS

## LEY DE PESCA

el Ministerio, el envío inmediato del proyecto al Congreso. Se ha cumplido el compromiso. Se trata de un texto que será objeto de amplios debates pero que, en lo fundamental, ya ha sido discutido en los últimos años, tanto con las comunidades autónomas como con los representantes de todo el sector. Debe ser una ley importante para la pesca al abordar aspectos desde la política de competencias de las comunidades autónomas, a todo el proceso de una pesquería desde la extracción a los procesos de comercialización, en línea con la defensa de los recursos, el sostenimiento de los caladeros, el control de la actividad de todas las flotas, la pesca responsable, infracciones y sanciones. En definitiva una Ley que será punto de referencia obligado en el futuro.

Como cuestión de interés para todos los trabajadores, no solamente para el colectivo marítimo pesquero, cabe destacar la comparecencia del Secretario de Estado de la

Seguridad Social, Gerardo Camps ante la comisión correspondiente del Congreso para hacer balance del Pacto de Toledo, ofrecer información sobre la situación actual y futura del mercado del trabajo y abrir ya un debate sobre las líneas que se deberían seguir en el futuro, todo ello con la mirada puesta en seguir manteniendo y garantizado la viabilidad futura del sistema. En esta misma línea y con los mismos objetivos, hay que señalar el inicio del diálogo social con la constitución de la primera mesa donde se abordarán las reformas en materia de protección social.

Tanto en materia de política de pesca, acuerdo con Marruecos como en las cuestiones referidas al empleo y la Seguridad Social, las negociaciones han quedado para la vuelta de las vacaciones. ■

Vidal Maté



# "LAS HORAS MANGBETÚ"

## Memorias de un marino mercante

Autor: **Pedro A. MUNAR.**

Edita: "Ediciones B" Grupo "Z".

Biblioteca **GRANDES VIAJEROS.**

**E**scribió Joseph Conrad, uno de los grandes maestros de las literaturas del mar, que "el significado del relato de los marineros cabe en la cáscara de una nuez". Sin embargo, con su libro "Las horas Mangbetú" (Las horas que no son para ser contadas) Pedro A. Munar se ha empeñado en demostrarnos que las historias que cuentan los hombres de la mar pueden desbordar ese mínimo espacio para convertirse en auténticas aventuras, y no siempre placenteras. En esta obra el autor nos narra dos etapas de su vida como marino mercante. Las que transcurrieron entre abril y septiembre de 1973 y junio y septiembre de 1997. En la primera desgrana su viaje en "El Arizona", barco de la T.J. Stevenson New York, desde Montreal a las costas occidentales de África, y, en la segunda, su periplo en "El Pico blanco" por aguas del Índico, Mar Rojo y Canal de Suez.

A través de breves capítulos, que facilitan e invitan a la lectura, hilados con un logrado ritmo narrativo y un lenguaje preciso en términos marinos, Munar cuenta sus experiencias de trabajo como tercer oficial en un carguero, que son al mismo tiempo un relato costumbrista de la vida en un barco. Quedan reflejadas en esas pinceladas breves, que son los capítulos, las largas travesías: con sus bochornosos días; sus noches calmas; los pequeños y grandes sustos ante lo desconocido; las tertulias; el compañerismo; las tensiones humanas, que desembocan, a veces, en neurosis pacíficas como la del cocinero de "El Arizona" o la menos

tranquila de su contra maestre; la curiosidad de la tripulación por conocer la carga que se transporta en el barco; los trapicheos en puertos africanos para sobrevivir, y tantas y tantas situaciones y sensaciones. No faltan los puertos canallas, mujeres abandonadas y copas de alcohol. Lugares por los que cruzan gentes de paso y que, por ello, no reparan en beber y amar hasta la muerte.

Y en medio de todo ello la dureza del trabajo en el mar, el abuso de los contratos, los pabellones de conveniencia, la distinción de "clases sociales" entre las tripulaciones. En definitiva, lo que Pedro A. Munar nos cuenta en su libro es cómo el bien y el mal acechan en el espacio cerrado de un barco, su identidad se difumina y todos los hilos que conducen este relato trepidante se enrollan en el ovillo del cora-

zón del autor, que, como protagonista del mismo, asiste a todo lo que le sucede, perplejo.

El barco, las velas, el cielo y el agua no son más que metáforas de la pesadilla de las gentes que durante siglos tuvieron que salir a la mar para ganarse el pan.

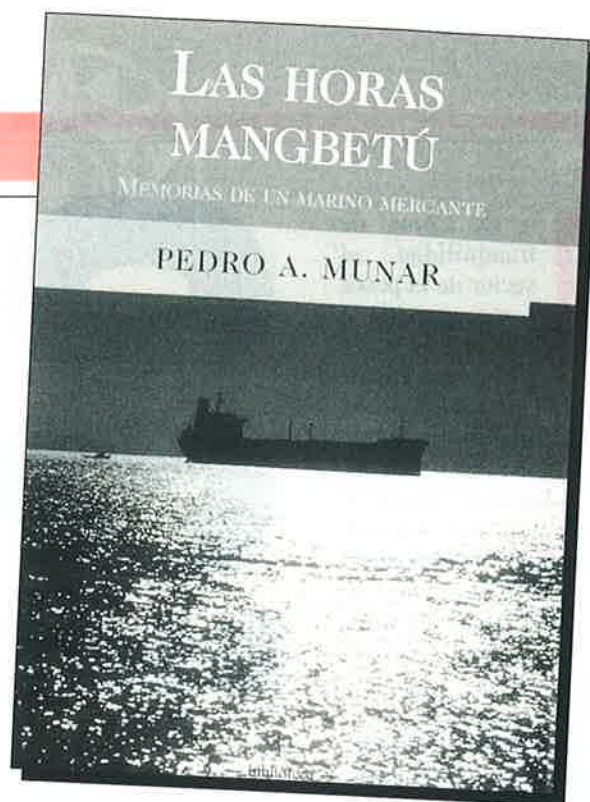
Pero el lector no podrá sustraerse al leer este libro a la presencia de un personaje, hilo conductor de la narración: el capitán Tobías, que, como lo describe Pedro A. Munar, es un "marino bregado lunático que

parecía traer mal fario y suscitar toda clase de contratiempos: desde épicos altercados con descargadores y agentes de aduanas, hasta maniobras que a punto estaban de llevar a pique al barco".

No hay que dejarse engañar ante esta semblanza, porque con ella el autor está mostrando hacia el capitán Tobías, El Viejo, "mi Viejo", como lo llamará al final, una infinita ternura, y está rindiendo a través de su maestro un homenaje a un símbolo de aquellos para quienes navegar no sólo es un placer, sino un medio de vida...

Como dijo, hace ya muchos años en esta mismas páginas, Rafael Chirbes, otro colaborador de esta revista y hoy reconocido escritor, "La novela de mar o de tierra, vale, en la última estación del viaje, por lo que tiene de cabo suelto, que desgrana ante el lector el ovillo de la vida, y no por lo que pueda encerrar de foso separador o de venda; y esa regla de oro vale por igual para la novela psicológica como para la de aventuras; para la acuática o la de tierra adentro. No hay novelas divertidas o aburridas, sino bien o mal escritas". Ahora el lector tiene la palabra ante "Las horas Mangbetú". ■

Concha Hernández Carazo



### EL AUTOR

**Pedro A. Munar nació en Torrepacheco (Murcia) en 1948. Se licenció como capitán de la Marina Mercante en la Escuela de Náutica de Cádiz y, durante los años setenta y ochenta, viajó para distintas compañías navieras por todo el mundo. Ha sido director del Centro de Formación en el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante y asesor laboral marítimo en el Instituto Social de la Marina. Desde 1994 es inspector de pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Asimismo, ha cursado estudios de violín en el Conservatorio de Música de Cartagena y ha realizado exposiciones fotográficas en el museo de Bellas Artes de Murcia y en otras instituciones. Precisamente en esta faceta de la fotografía son habituales sus colaboraciones en varias publicaciones especializadas en temas marítimos, y entre ellas figura la revista "MAR".**

**Aficionado a escribir desde hace años, ésta es su primera obra publicada y lo ha sido por recomendación expresa del jurado que falló el premio "Grandes Viajeros 1999" que convoca "Ediciones B" del Grupo "Z" "por la frescura e intensidad de la obra narrada". Dicho jurado estuvo compuesto por Rosa Montero, Martha Cerdá, Luis Sepúlveda, Pedro Páramo, Mariano López, Andrés Castro, Santiago del Rey y Enrique de Hériz.**



**6**

**LEY DE PESCA**

El Gobierno aprobó el proyecto de Ley de Bases para el sector de la Pesca que se debatirá en el Parlamento en los próximos meses.

**36**

**ENTREVISTA CON MIGUEL ARIAS CAÑETE**

El Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación cree que hay alternativas al acuerdo con Marruecos pero aboga por un acuerdo amplio con ese país, no solamente en materia de pesca.



**16 PACTO DE TOLEDO**

El secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, compareció ante la comisión correspondiente del Congreso para hacer balance del Pacto de Toledo y presentar propuestas sobre su futuro.

**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:** Puigxuriguier, s/n. - Tel. 93 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar. Tel. 956 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. - Tel. 964 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. 985 32 51 03. **Guipúzcoa:** Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. 955 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal. - Tel. 981 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. 928 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. 982 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Churrucua, 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. **Taragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. 986 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. 986 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

**Imprime:** ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPO: 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.

**El Consejo de Ministros del pasado 9 de junio dio luz verde al Proyecto de Ley de Pesca Marítima por el que se sentarán las bases para la ordenación del sector y la comercialización de los productos pesqueros. A partir de este momento se abre el debate en el Parlamento. Objetivo de la Administración es tener aprobada cuanto antes la nueva Ley. Con el envío de este proyecto a las Cortes, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, cumple en las fechas previstas uno de los compromisos legislativos que se había marcado para los próximos cuatro años.**



# EL GOBIERNO **APROBÓ** EL PROYECTO DE **LEY** **DE PESCA**

**L**a aprobación de una Ley de Pesca constituye una de las asignaturas pendientes que ha tenido el sector en la última década. Fue una promesa de la Administración socialista, aunque nunca se llegó a elaborar un texto sobre la misma. En la primera legislatura con la Administración popular se redactó el anteproyecto, que prácticamente sin modificaciones es el texto aprobado ahora por el Gobierno y remitido al Parlamento.

## Texto negociado

La elaboración del actual proyecto de Ley de Pesca constituye el resultado de los trabajos llevados a cabo durante los últimos dos años en la Secretaría General de Pesca Marítima junto con los representantes de todo el sector así como con el conjunto de las Comunidades Autónomas. El proyecto de Ley acota el ámbito de la competencia exclusiva estatal sobre

**El texto ha sido discutido en los últimos dos años con el conjunto de los interlocutores del sector, así como con las Comunidades Autónomas.**

la pesca marítima y determina el marco normativo básico que deben tener en cuenta las Comunidades Autónomas para ejercer sus competencias en materia de ordenación del sector de la pesca, así como del comercio interior de los productos pesqueros. Al artículo 149.1.19 de la Constitución atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de pesca marítima sin perjuicio de las competencias que para la ordenación del sector se atribuyen a las Comunidades Autónomas. Por otra parte, el artículo 148.1.11 establece igualmente la competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas en materia de pesca en aguas interiores, marisqueo y acuicultura. Con esta Ley se trata de sentar las bases para la política en el



Las cofradías quieren algunos cambios en el proyecto.

sector, permitiendo a las Comunidades Autónomas ejercer sus competencias para el desarrollo y ejecución de los marcos jurídicos complementarios en función de sus propios intereses.

Además de acotar, definir y sentar las bases competenciales entre la Administración central y las Comunidades Autónomas, la nueva Ley tiene igualmente como objetivo primordial establecer el conjunto de reglas de juego para lograr una explotación equilibrada y responsable de los recursos pesqueros desde la extracción hasta los procesos de comercialización, potenciando el desarrollo sostenible de los mismos.

De acuerdo con los principios y las directrices de la Política Pesquera Común, así como de los Tratados y de los Acuerdos Internacionales, los objetivos de esta Ley se concretan en los siguientes puntos: Regulación de la pesca marítima, competencia exclusiva del Estado. Fijar la normativa básica de ordenación del sector pesquero. El establecimiento de normas básicas de ordenación de la actividad comercial de los productos pesqueros y la regulación del comercio exterior de los mismos. La programación de la actividad investigadora pesquera y oceanográfica competencia del Estado y el establecimiento del régimen de infracciones y sanciones en materia de pesca marítima, ordenación del sector y comercialización de los productos de la pesca.



**Con esta disposición se fijan las bases para lograr una explotación equilibrada de los recursos pesqueros.**

### **Fines de la Ley**

A grandes rasgos, los fines

# EL GOBIERNO APROBÓ EL PROYECTO DE LEY DE PESCA

de esta nueva Ley se concretarían en los siguientes:

a) Velar por la explotación equilibrada y responsable de los recursos pesqueros, favoreciendo su desarrollo sostenible.

b) Proteger, conservar y regenerar los recursos marinos vivos y sus ecosistemas.

c) Mejorar las condiciones en que se realizan las actividades pesqueras, y el nivel de vida de los pescadores.

d) Adaptar el esfuerzo de la flota a la situación de los recursos pesqueros.

e) Pontenciar el desarrollo de empresas competitivas y económicamente viables en el sector pesquero, facilitando su adaptación a los mercados.

f) Fomentar la mejora de las estructuras productivas de los sectores extractivo, comercializador y transformador, mejorando el aprovechamiento e incrementando el valor añadido de los productos pesqueros.

g) Promover la formación continuada de los profesionales del sector pesquero.

h) Fomentar el asociacionismo en el sector pesquero.

i) Promover medidas compensatorias de los desequilibrios económicos y sociales que puedan producirse en las regiones dependientes de la pesca.

j) Asegurar el abastecimiento y fomentar el consumo de los productos, con especial incidencia en los excedentarios e infraexplotados.

k) Fomentar un comercio



Se creará  
el Consejo  
Nacional  
Pesquero y el  
Comité  
Consultivo de  
Pesca.

responsable de los productos pesqueros que contribuya a la conservación de los recursos.

l) Mejorar la calidad de los productos, la transparencia del mercado y la información al consumidor.

m) Fomentar la investigación oceanográfica y pesquera.

n) Establecer el régimen de infracciones y sanciones en materia de pesca marítima y de bases de ordenación del sector y de comercialización de productos pesqueros.

Técnicamente, la Ley está

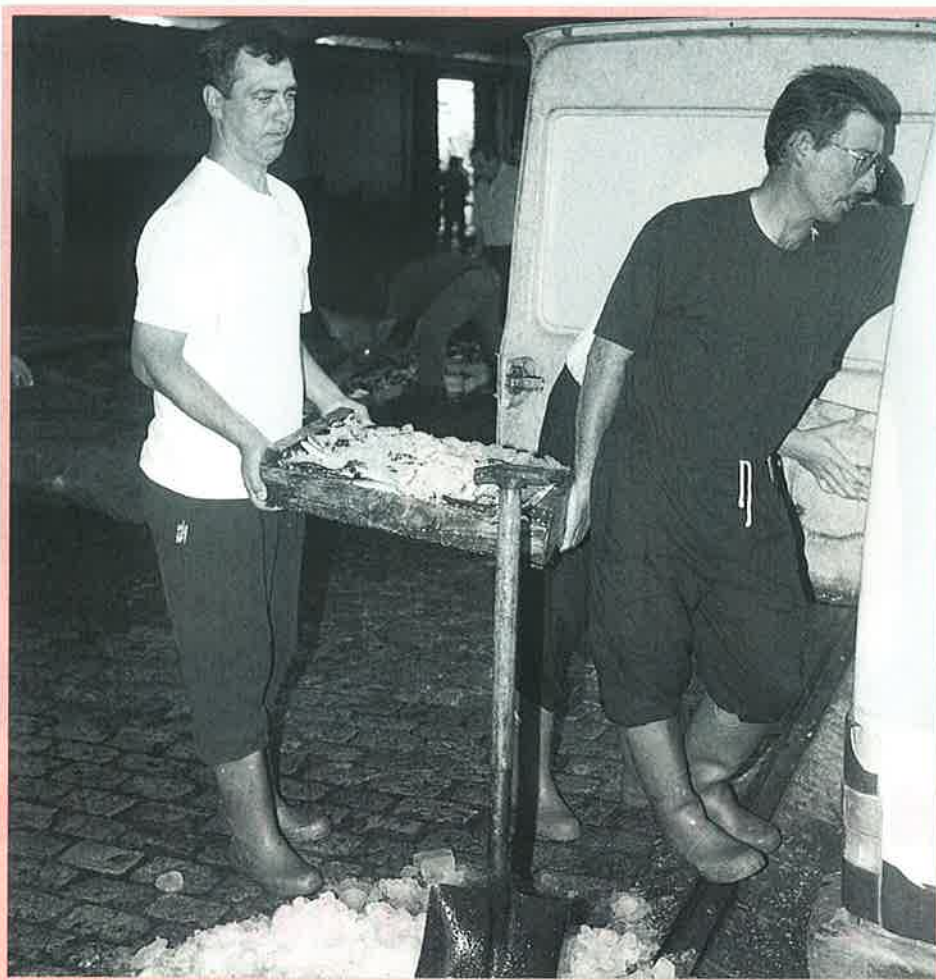
compuesta de un Título preliminar y seis Títulos y de varias Disposiciones adicionales.

El Título primero está dedicado al establecimiento del ámbito de aplicación y las medidas de conservación, protección y regeneración de los recursos pesqueros, el régimen de gestión de la actividad de la pesca, la regulación de la pesca no profesional y las medidas de control e inspección de la pesca marítima. El régimen de acceso a los recursos pesqueros y el derecho constitucional a la libre empresa se hallan en este momento limitados por la evidente escasez de recursos en el sector, lo que justifica la adopción de medidas encaminadas a limitar la actividad de las flotas.

En la actualidad la gestión del esfuerzo pesquero se basa en la distribución de cuotas y

las posibilidades de pesca atribuidas a la flota española, determinando número de barcos, potencia, arqueo o tiempo de pesca. El Ministerio de Agricultura podrá adoptar planes de pesca específicos para regular la actividad. Según se contempla en la futura Ley, se consagra el principio de proporcionalidad de manera que, en el caso de cualquier variación en las posibilidades de pesca a consecuencia de una decisión de la Unión Europea, sus efectos se reparten de forma proporcional entre todos los barcos implicados. Con la nueva Ley se regula igualmente la transmisión de las posibilidades de pesca, para evitar los monopolios y oligopolios, para racionalizar la actividad y fomentar la libre competencia. Se penalizarán los casos de infrautilización o no utilización de los derechos de pesca. Si esa situación se mantiene durante un período de dos años, se procederá a la redistribución de los mismos.





Para realizar la actividad de la pesca es indispensable que los buques estén incluidos en el Censo de la Flota Pesquera Operativa así como en los censos correspondientes a las diferentes modalidades o caladeros, teniendo para ello la correspondiente licencia. Por esta nueva Ley se regularán todos los aspectos referidos a los artes de pesca, aparejos y otros instrumentos, estableciéndose también las tallas mínimas, el peso de cada una de las especies o las zonas de veda. El conjunto de medidas de conservación de los recursos lleva consigo también la posibilidad de establecer zonas de protección marítima, con prohibiciones o limitaciones para la actividad de las flotas, con el fin de garantizar la recuperación de los recursos en un momento determinado.

En el Título segundo de la nueva Ley se establece toda

la normativa destinada al desarrollo de una política de estructuras para adecuar la flota a las posibilidades reales de pesca. Esta política tiene su base en los Programas de Orientación Plurianuales (POP) aprobados por Bruselas. Desde la Administración española se siguen apostando por el mayor desarrollo de las empresas mixtas con terceros países. Como piezas clave en la política de pesca se regulan el funcionamiento y la figura de las Cofradías de Pescadores como Corporaciones de Derecho Público, así como de las Organizaciones de Productores. En cada provincia deberá haber al menos una Cofradía. En este mismo apartado se regula el desarrollo de las primeras ventas de los puertos autorizados para los desembarques.

En el Título tercero se establecen todas las bases sobre los procesos de comercializa-

ción y transformación de los productos de la pesca. En este sentido destaca el objetivo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de lograr una total identificación de los productos del mar cuando llegan al consumidor.

El Título cuarto está destinado a la investigación pesquera a través del Instituto Español de Oceanografía mediante mecanismos compartidos entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el de Ciencia y Tecnología.

Finalmente, en el Título quinto se marcan las líneas de actuación para el control de los recursos pesqueros, y el régimen de infracciones y sanciones.

La nueva Ley contempla la constitución del Consejo Nacional Pesquero como órgano de colaboración entre la Ad-

ministración central y las Comunidades Autónomas así como de un Comité Consultivo de Pesca con los representantes del sector.

## Peticiones de las Cofradías

Para José Manuel González Gil de Bernabé, secretario general de la Federación de Cofradías de Pescadores, se trata de un proyecto de Ley, en líneas generales, positivo para los intereses y el desarrollo del sector de la pesca. Sin embargo, en su opinión, hay algunos puntos que deberían ser modificados con motivo del debate parlamentario de la misma. Como cuestión menor, desde las Cofradías se reclama la posibilidad de que los órganos representativos se puedan seguir denominando Junta General o Asamblea, y Cabildo la comisión permanente, tal como sucede actualmente en algunas regiones. Para los responsables de las Cofradías es importante que, entre los fines de estas corporaciones, además de los económicos, se contemplen también los "fines sociales y sin ánimo de lucro". Desde las Cofradías se aboga por que se respete y se potencie el sistema de las lonjas para el control de las descargas y la primera venta. Igualmente, y en la misma dirección para que existan controles rigurosos sobre el comercio de la pesca, fundamentalmente de las importaciones, se aboga por que las competencias en materia de inspección de estas cuestiones no estén solamente en manos de las Comunidades Autónomas, sino que exista también un control desde la Administración central para garantizar una mayor coordinación en este tipo de actuaciones.

Las enmiendas a este proyecto de Ley se pueden presentar hasta la primera semana de septiembre. ■

Vidal Maté



## Juan Carlos Aparicio presidió la primera reunión del Diálogo Social

**La primera reunión tripartita entre el Gobierno, empresarios y sindicatos para el diálogo social en materia de protección social se cerró con el compromiso de las partes de lograr acuerdos con el objetivo común de mejorar dicha protección y de crear empleo como la mejor garantía para la viabilidad futura del sistema de prestaciones vigente. El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, quien presidió este encuentro por ser el primero, se mostró optimista, ya que percibió que "entre los agentes sociales y el Gobierno existe una alta coincidencia en los objetivos para esta nueva etapa de diálogo social".**

La reunión estuvo presidida por el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, acompañado del Secretario de Estado de la Seguridad, Gerardo Camps, y a ella asistieron encabezando la delegación empresarial, los secretarios generales de la CEOE, Juan Jiménez Aguilar, y de CEPYME, Elías Aparicio. Por parte de los sindicatos asistieron los secretarios de acción institucional de UGT y de CCOO, Pedro Días Chavero y José Luis Sánchez.

Al término de la reunión, el titular de Trabajo destacó la coincidencia de objetivos que se había producido entre Gobierno y agentes económicos y sociales respecto a la necesidad de dotar de solvencia financiera y de fortaleza económica al sistema de Seguridad Social. "Palabras como sostenibilidad y futuro son palabras enormemente importantes y en ellas hemos coincidiendo la totalidad de los presentes, dijo Aparicio.

Asimismo resaltó la coincidencia de las tres partes en me-

jorar las coordinadas de solidaridad interna del sistema de Seguridad Social, así como la contributividad, aspectos estos, recordó, que han sido las pautas que han marcado las situaciones de la Seguridad Social en la pasada Legislatura.

El Ministro anunció que a partir de esta reunión se iban a iniciar los trabajos del diálogo social en materia de protección social del que espera que de pronto frutos y resultados en la mejora de la protección social.

### Consenso parlamentario y social

Por su parte, el secretario de Estado de Seguridad Social, Gerardo Camps, hizo también una valoración "altamente positiva" de la reunión tras la coincidencia en los planteamientos realizados por las distintas partes. Al tiempo Camps subrayó que el diálogo social y parlamentario deben ir paralelos y "cogidos de la mano en beneficio de nuestros pensionistas y trabajadores"

y manifestó que se debe acomodar a otro tipo de tiempos como la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado.

"Si tenemos en breve que empezar a discutir sobre los Presupuestos y la Ley de Acompañamiento, lo razonable y lo prudente es pensar que habrá medidas que puedan verse desarrolladas en ese trámite", indicó. En cualquier caso, precisó que ni el Gobierno, ni los agentes económicos y sociales han planteado ningún tipo de exigencia respecto a poner fechas y límites temporales a ambos diálogos.

### Temas a tratar

Los temas a tratar en esta mesa de diálogo en materia de protección social son muchos, pero en esta primera reunión se insistió en fijar los que son prioritarios para que si existe acuerdo sobre ellos en las reuniones semanales que se van a celebrar entre julio y septiembre puedan ser ya incorporados como ley en los Presupuestos Generales del



Estado y sus medidas de acompañamiento para el próximo año. Entre éstos estará la mejora de las pensiones mínimas por encima del IPC.

Otras cuestiones que se van a tratar en esta etapa del diálogo van a ser la culminación de la separación de las fuentes de financiación de la Seguridad Social para determinar las prestaciones que se financian con cargo a cotizaciones y las que lo serán vía impuestos. En este caso está la ubicación de los más de 600.000 millones de pesetas de los complementos a mínimos, que son los que se destinan a pagar las prestaciones de quienes no han cotizado lo suficiente para llegar a la pensión mínima del sistema.

Los representantes sindicales acudieron a la reunión con un documento en el que recogen los temas esenciales a tratar a lo largo del proceso de diálogo. Entre ellos figuran: la culminación de la separación de las fuentes de financiación de la Seguridad Social, el aumento de las pensiones mínimas y de las prestaciones por hijo, las prejubilaciones y la edad de jubilación, cuyo aspecto más destacado es la de la extensión de la jubilación anticipada, a partir de los 60 años, a todos los trabaja-

## **Gobierno, empresarios y sindicatos coincidieron en la necesidad de dotar de solvencia financiera y de fortaleza económica al sistema de Seguridad Social.**

dores que lo deseen con una penalización menor que la actual.

Por su parte, los empresarios manifestaron su voluntad de llegar a pactos que contribuyan a resolver los problemas del mercado laboral, reducir su precariedad e impulsar el empleo estable "como la mejor garantía para la sostenibilidad futura del sistema de pensiones". Asimismo manifestaron su propósito de tratar todos los temas sin "eludir los espinosos" como pueden ser la revisión de las indemnizaciones por despido o la rebaja de las cotizaciones a la Seguridad Social.

En este sentido el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, ha señalado que "una vez que las cotizaciones dejan de financiar total o parcialmente los complementos a mínimos y se logre la separación total de las fuentes de fi-

nanciación del sistema veremos con qué excedentes contamos para llevar a cabo una eventual rebaja de las cotizaciones"

### **Diferencias**

Solo hubo un punto de desencuentro en esta primera reunión y fue la disconformidad de los sindicatos con la reciente medida anunciada por el Gobierno que faculta a los médicos de las mutuas a conceder altas y bajas laborales a los trabajadores sin haber sido consensuada con los agentes sociales. Ante esta postura el Secretario de Estado de Seguridad Social, Gerardo Camps, se comprometió a negociar con los sindicatos y los empresarios el desarrollo reglamentario de dicha medida y aseguró que, en cualquier caso, la última palabra sobre las altas de los trabajadores será el médico de cabecera del Insalud o el ser-

vicio de salud de las distintas Comunidades Autónomas.

Como es sabido, desde su llegada al poder el Gobierno popular ha puesto especial interés en reducir el fraude existente en las prestaciones por incapacidad temporal por considerarlo insolidario contra el sistema de protección social.

Finalmente las tres partes se comprometieron a celebrar reuniones semanales durante los meses de julio y septiembre para acelerar en lo posible los acuerdos que puedan ser tenidos en cuenta por el ejecutivo a la hora de elaborar los Presupuestos de 2001.

### **Buenos resultados**

La buena disposición para negociar por parte de las tres partes y la confianza en llegar pronto a acuerdos está respaldada por los buenos resultados obtenidos en la pasada Legislatura en el marco del diálogo social. Como se recordará, la anterior etapa de diálogo en materia de protección social, impulsada desde el Ministerio de Trabajo, culminó con la firma del "Acuerdo social para la consolidación y racionalización del sistema de la Seguridad Social", suscrito entre el Gobierno y las Organizaciones Sindicales CCOO y UGT, en el que quedaron perfiladas las medidas que posteriormente se llevaron al ordenamiento jurídico en forma de Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de Seguridad Social, cuya triple finalidad es: dar una mayor consolidación y viabilidad al sistema de Seguridad Social, procurar una mayor racionalización en el sistema de pensiones y lograr un incremento de la propia protección en particular en aquellas situaciones de menores prestaciones.

Dicha ley, según el Secretario de Estado de la Seguridad Social, "supuso un avance muy significativo en orden al mantenimiento del equilibrio financiero del sistema de la Seguridad social, imprescindible para garantizar su viabilidad presente y futura". ■

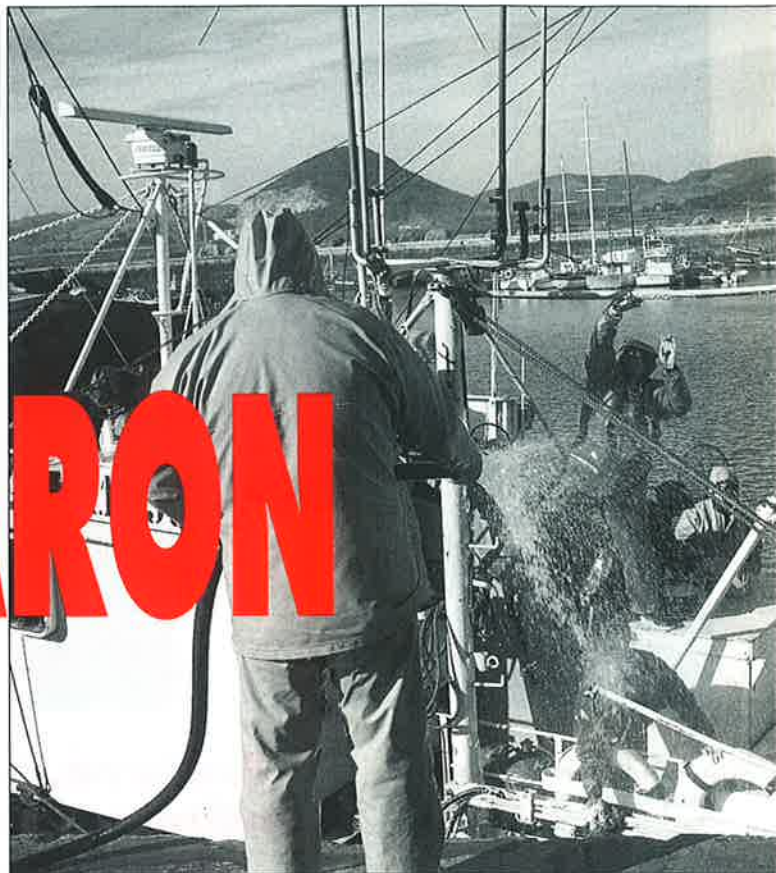
**Concha Hernández Carazo**

**3 AÑOS DE REFORMA  
DEL MERCADO  
DE TRABAJO**

**Aunque todavía se mantiene  
alta la tasa de temporalidad**

# **AUMENTARON LOS CONTRATOS INDEFINIDOS BAJARON LOS DESPIDOS**

**Al tiempo que se ha abierto una nueva etapa del diálogo social para buscar fórmulas que sigan generando más empleo y de mayor calidad, se ha cumplido el tercer aniversario del "Acuerdo Interconfederal para la Estabilidad en el Empleo" al que llegaron empresarios y sindicatos en mayo de 1997. Con este motivo el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha realizado un balance en el que se pone de manifiesto que dicho Acuerdo, unido a la buena marcha del crecimiento económico, ha determinado el buen momento por el que atraviesa el mercado laboral español, que cuenta con un tasa de crecimiento en el empleo del 11,9% y con la tasa de paro más baja de los últimos 20 años.**



**E**l Acuerdo Interconfederal para la Estabilidad en el Empleo constituyó una contribución esencial de empresarios y sindicatos para afrontar los principales problemas del mercado de trabajo español: una de las tasas más altas de desempleo, una temporalidad que afectaba a uno de cada tres trabajadores y un paro que alcanzaba al 42 por ciento de los jóvenes menores de 25 años.

Para ello se pretendió potenciar el empleo estable y de calidad, propiciar la inserción laboral y la formación profesional de los jóvenes y de los colectivos más desfavorecidos, delimitar los supuestos de contratación temporal, mejorar la protección social del trabajo a tiempo parcial, potenciar el papel de la negociación colectiva y racionalizar la extinción de la relación contractual adecuándola a la posición competitiva de las empresas y a las exigencias de la demanda.

Dicho Acuerdo fue apoyado por el Gobierno en forma de medidas legislativas que se plasmaron en el Real Decreto-Ley de 16 de mayo de 1997 en el que se introdujeron modificaciones legales dirigidas a la mejora del funcionamiento del mercado de trabajo

orientadas fundamentalmente a fomentar la estabilidad en el empleo y que afectaron a materias como los contratos formativos, de duración determinada, de tiempo parcial. Se creó una nueva modalidad de contrato indefinido de fomento del empleo y se legisló sobre la extinción del contrato de trabajo por causas objetivas, entre otras cuestiones.

## **Resultados**

Para los responsables de este informe del Ministerio de Trabajo "es difícil cuantificar exactamente la contribución de la reforma laboral a la creación de empleo, dado que también intervienen otros factores, como es el ciclo económico. Pero no cabe duda de que su aportación ha sido muy importante. En primer lugar, porque el aumento del número de ocupados ha sido mayor de lo que cabía esperar del simple crecimiento económico. El Producto Interior Bruto español ha estado creciendo a ritmos algo inferiores al 4%, mientras que el empleo medido por la EPA lo ha hecho al 4,2%, siendo de destacar que la tendencia histórica en la Unión Europea es que el empleo crezca 1,8 puntos menos de lo que lo hace el PIB. En segundo lugar, el propio ciclo expansivo está du-



rando más de lo que lo hicieron los anteriores, por lo que en el 2000 el paro está bajando por séptimo año consecutivo”.

Sin embargo, los responsables del Ministerio de Trabajo consideran que la situación en este año 2000 tiene, aunque menos acentuados, algunos de los mismos problemas que estaban presentes en 1997: la tasa de actividad sigue siendo menor que la de los países de nuestro entorno; el nivel de ocupación sigue siendo demasiado bajo; el paro, demasiado alto, y la proporción de empleo temporal, excesiva.

En los tres años transcurridos desde mayo de 1997 el empleo en España ha crecido de manera notable, como se refleja en las distintas fuentes estadísticas. La ocupación medida por la Encuesta de Población Activa (EPA) desde el 2.º trimestre de 1997 a primeros del presente año se ha incrementado en un 11,9% hasta alcanzar 14.213.000. El empleo ha aumentado en los distintos grupos de género y edad, pero sobre todo para las mujeres (17,9%) y los jóvenes de 25 a 29 años (17%). También ha aumentado mucho, ante todo por razones demográficas, el empleo de los que tienen entre 40 y 45 años (18%).

El crecimiento del empleo ha sido en su totalidad por cuenta ajena; el trabajo por cuenta propia ha descendido ligeramente -84.000 personas a lo largo de este período de tres años-, como ya ocurrió en otras fases expansivas. Ha aumentado tanto el empleo indefinido como el temporal, pero en mayor medida el primero; por ello la tasa de temporalidad se ha reducido en dos puntos, del 33,6% al 31,7%.

El número total de asalariados indefinidos existentes en España ha pasado de 6.387.600 en el segundo trimestre de 1997 a 7.861.500 en el primero del presente año, la cifra más alta desde que se tienen datos sobre este tema, según especifica el informe ministerial. El número de asalariados temporales ha pasado de 3.238.500 a 3.563.300.

La afiliación a la Seguridad Social ha acelerado su crecimiento, pasando de 12,8 millones de afiliados en alta laboral en abril de 1997 a los más de 15 millones registrados el pasado mes de mayo. La tasa de crecimiento en estos años ha estado por encima tanto del empleo medido a través de la EPA, como del incremento del Producto Interior Bruto.

### Evolución del paro

Por su parte el paro ha descendido en los distintos grupos de género y edad, aunque las cifras dependen no sólo de la creación de empleo sino también de la evolución del número de los disponibles para trabajar. Así, se ha pasado de 2.181.673 parados en abril de 1997 a 1.578.858 tres años más tarde, es decir, que ha bajado en seiscientos mil personas.

En este tiempo la población

■ **La ocupación media en España durante los tres últimos años se ha incrementado en un 11,9%.**

■ **El paro registrado ha disminuido en seiscientos mil personas.**



Juan Chozas.

activa española (los disponibles, sean ocupados o parados) ha crecido en 652.000 personas. Por ello el desempleo medido por la EPA ha disminuido en 855.000; la diferencia con el incremento del empleo (1.507.000) se debe al aumento de la población activa. Analizando por grupos, los efectos de esta incorporación se hacen

más evidentes. El descenso del paro ha sido mayor en los varones (-34,5%) que en las mujeres (-17,1%) a pesar de que ha crecido más el empleo de éstas. Esto se debe a que la tasa de actividad femenina ha aumentado en algo más de dos puntos, mientras que la de los varones sólo lo ha hecho en 0,6 puntos. Como consecuencia, aunque las tasas de paro han descendido tanto para hombres como para mujeres, la diferencia en puntos entre ambos se ha mantenido, y ahora la femenina es más del doble que la masculina.

### Baja el paro entre los jóvenes

En la distribución por edades la evolución ha sido distinta: el paro juvenil ha disminuido más que el de los adultos, no sólo porque se ha creado empleo para los jóvenes sino porque ha disminuido la población activa de los menores de 25 años. Esto se debe a que las nuevas generaciones que se están incorporando al empleo son menos numerosas, ya que el número de nacimientos en España empezó a descender marcadamente a partir de 1975. Por otra parte, el momento de la incorporación al mercado de trabajo es menos claro, porque los jóvenes tratan cada vez más de compatibilizar trabajos ocasionales con los estudios; prueba de ello es el dato de que en 1999 la tasa de actividad de los menores de 25 años creció más de dos puntos en el verano, para volver a reducirse en el otoño.

En cambio las tasas de paro de los trabajadores maduros no han mejorado en la misma proporción, según los datos de que dispone el Ministerio de Trabajo, ya que para los de 60 a 64 años han empeorado.

### Más contratación indefinida

Según se desprende de los datos facilitados por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales la contratación indefinida ha sido la más favorecida por la Reforma del Mercado de Trabajo pactada por empresarios y sindicatos en mayo de 1997. Hasta esa fecha el número de contratos indefinidos registrados en el Instituto Nacional de Empleo (INEM) se había mantenido relativamente constante. Fue a partir de la Reforma cuando comenzaron a crecer. En 1998 se registraron el triple de contratos de esta modalidad



# 3 AÑOS DE REFORMA DEL MERCADO DE TRABAJO

que en 1996 y en 1999 volvieron a crecer, en parte gracias a la reforma del trabajo a tiempo parcial.

El número más alto de contrataciones se alcanzó en mayo de 1999, justo antes de que acabara la vigencia de la Ley de 1997 que establecía bonificaciones muy favorables para alguno colectivos. En los primeros meses del 2000 la contratación indefinida ha seguido a un ritmo similar al de años anteriores, aunque en estos últimos meses ha quedado por debajo de las cifras del pasado año por los motivos apuntados.

## Cataluña y Madrid en cabeza

La contratación indefinida no ha afectado por igual a todas las regiones ni a todos los sectores productivos. Cataluña y Madrid han sido las zonas en que se han realizado más contratos indefinidos, tanto en números absolutos como en proporción total de contratos. Por el contrario, se han realizado proporcionalmente menos contratos indefinidos en las Comunidades Autónomas de Andalucía y Extremadura. En Andalucía, donde residen el 14,9% de los asalariados españoles, se celebraron en 1999 el 9,2% de los contratos indefinidos. En Extremadura, donde residen el 2,1% de los asalariados, se celebraron el 1,4% de los contratos indefinidos.

La distribución geográfica está muy ligada a la especialización por sectores de la economía. La contratación indefinida es poco frecuente en la agricultura y relativamente menor también en la construcción. Por ello las zonas con fuerte importancia de empleo asalariado en estos sectores coinciden con las de menor proporción de contratos indefinidos y un número muy superior de contratos temporales.

## Colectivos más beneficiados

La Reforma Laboral de 1997 señaló cuatro colectivos preferentes por sus dificultades de inserción. La normativa sobre bonificaciones ha venido recogiendo estos

y otros dos grupos: minusválidos y mujeres en ocupaciones en las que están subrepresentadas. A continuación se indica cómo se han repartido los contratos indefinidos a tiempo completo acogidos a la Reforma entre los mencionados grupos, según los datos facilitados por el Ministerio de Trabajo:

- Parados menores de 30 años: 35,4%.
- Parados mayores de 45 años: 10,6%.
- Parados de larga duración: 1,4%.
- Trabajadores con contrato temporal: 51,3%.
- Minusválidos: 1,3%.
- Mujeres subrepresentadas; 0,03%.



Aunque en las bonificaciones aprobadas para el año 2000 se ha dado un trato más favorable a las mujeres subrepresentadas y su peso relativo se ha duplicado, aún sigue siendo muy escaso.

Los varones son los que han re-

cibido dos tercios de todos los contratos indefinidos a tiempo completo realizados acogidos a la Reforma Laboral desde el inicio de ésta, correspondiendo a las mujeres el restante 33,3%. El peso relativo de las mujeres ha ido aumentando en el transcurso del tiempo, pero muy lentamente; en los cuatro primeros meses del presente año siguen representando solamente el 36,6% de estos contratos, mientras que su peso es mayor en los contratos indefinidos a tiempo parcial, en el que contaron con el 44% en el pasado mes de abril. Como resumen de la situación laboral de la mujer basta recoger los datos de que dispone el propio Ministerio de Trabajo: las mujeres representan el 41,0% de los trabajadores temporales y el 58,3% de los parados.

## Descenso del despido

Cuando se pactó la Reforma Laboral de 1997, en muchos sectores se temió que la nueva regulación del despido aprobada incrementara la rotación de salida de los trabajadores fijos. La información de que dispone el Ministerio de Trabajo muestra el efecto contrario. Sumando los tres tipos de terminación de los contratos de trabajo que suelen incluirse en los estudios (expedientes de regulación de empleo con extinción, mediación administrativa con avenencia y asuntos judiciales resueltos sin desistimiento), en 1999 se produjeron 222.602 despidos, cantidad ligeramente inferior a la de 1996, el año anterior a la Reforma. Si lo ponemos en relación con el número de asalariados indefinidos existen-



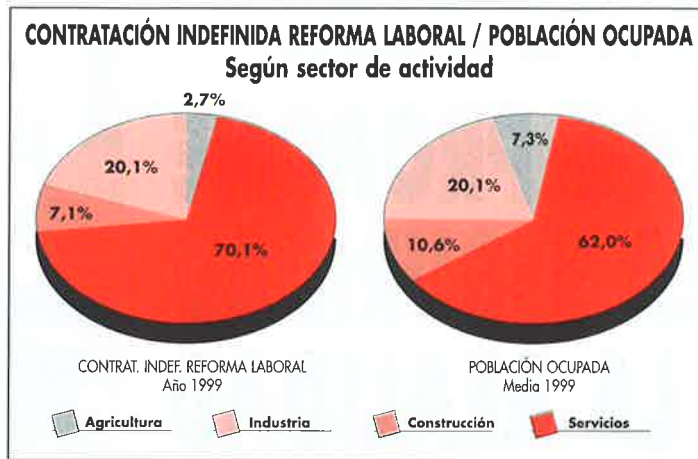
SECTORES DE ACTIVIDAD, ENERO-ABRIL 2000			% DEL TOTAL DE ASALARIADOS QUE TRABAJAN EN ESE SECTOR SEGÚN EPA
AGRICULTURA Y GANADERIA	495.688	12,4%	3,3%
PESCA	5.144	0,1%	0,3%
INDUSTRIAS EXTRACTIVAS	5.995	0,2%	0,5%
INDUSTRIAS MANUFACTURERAS	412.836	10,3%	21,1%
PROD. Y DISTR. ELÉCTRICA Y AGUA	4.962	0,1%	0,7%
CONSTRUCCIÓN	645.019	16,1%	11,0%
COMERCIO, REPARACIÓN	384.777	9,6%	13,9%
HÓSTELERIA	289.604	7,3%	5,0%
TRANSPORTES, ALMACÉN	175.551	4,4%	5,6%
INTERMEDIACIÓN FINANCIERA	14.813	0,4%	3,1%
SERVICIOS EMPRESAS Y ACTIV. INMO.	988.900	24,8%	6,9%
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, DEFENSA	141.820	3,6%	8,0%
EDUCACIÓN	67.206	1,7%	7,0%
SANIDAD Y SERVICIOS SOCIALES	174.500	4,4%	6,3%
OTRAS ACTIVIDADES SOCIALES Y PERS.	183.913	4,6%	3,5%
PERSONAL DOMÉSTICO	3.268	0,1%	3,6%

tes, la proporción de ellos que han terminado en el año la relación laboral por alguno de los procedimientos descritos fue del 3,06%, la tasa más baja de los años noventa. El número de contratos indefinidos que se terminan está, según los datos ministeriales, influido por el ciclo económico, pero éste no es el único factor, ya que la tasa de despidos se ha mantenido por debajo del valor que alcanzó en la anterior etapa de expansión económica.

### Alta tasa de temporalidad

El número de contratos temporales registrados en el INEM ha seguido creciendo tras la Reforma a un ritmo elevado, superior al del incremento del empleo. En 1999 se realizaron de promedio un millón de contratos temporales al mes, y en el primer trimestre del presente año, 1.043.000.

Según han detectado los responsables de Trabajo, parte del incremento se debe a que se está cumpliendo mejor con la obligación de comunicar los contratos. Pero en gran medida responde a una realidad, que también se observa, de las altas laborales en la Seguridad Social, cuyo número se ha doblado en cinco años. Este aumento está relacionado con la disminución de la duración media de los contratos, lo que – a igual volumen de empleo – significa un mayor número de éstos. La Reforma Laboral de 1997 vino acompañada de una reducción en la duración media de los contratos temporales al eliminarse la mayoría de las modalidades de contrato de duración intermedia por considerarlos sustitutos de la contratación indefinida. Parte de esos contratos de dos años fueron sustituidos por varios de duración inferior.



La distribución geográfica de la contratación temporal, al igual que sucede con la indefinida, está muy relacionada con la importancia en cada territorio de los distintos sectores productivos, según se puede ver en los cuadros adjuntos, en los que se ve que la temporalidad en el sector pesquero es la más baja de todos los demás sectores productivos con tan sólo el 0,3%.

### Duración y rotación

Como ya se ha mencionado la Reforma Laboral de 1997 vino acompañada de una reducción en la duración media de los contratos temporales al eliminarse la mayoría de las modalidades de contrato

de duración intermedia. No obstante, desde entonces estos contratos han ido aumentando su duración inicial. Los contratos iniciados en febrero de 2000 tienen prevista una duración inicial de 79 días de media, 8 más que en el conjunto de 1999, donde fue de 71 días de promedio inicial. Los que se celebraron en 1998 establecieron, por término medio, una duración de 65 días. El incremento se debe a la evolución del contrato eventual por circunstancias de la producción, cuya duración inicial aumentó en 7 días de 1998 a 1999.

Para los responsables del Ministerio de Trabajo la razón más

que probable del aumento de la duración inicial de los contratos eventuales es la entrada en vigor de la prohibición de realizar más de una prórroga, que empezó a aplicarse en 1999. No obstante, la duración de los contratos iniciales es muy variable. El 24% de los realizados en 1999 fue de más de tres meses, el 51% fue de menos de un mes, y el 30% de menos de quince días. El aumento de la duración se ha traducido en una disminución de la proporción de contratos con menos de un mes de duración inicial, que en 1998 era del 57%.

Luego, y en algunos casos, el contrato se prorroga. A lo largo de 1999 se han producido 2.757.609 prórrogas, con una duración media de 110 días. Aunque los responsables de este informe no ha podido establecer con precisión la duración final de los contratos celebrados en 1999, ya que muchos están todavía vigentes y pueden prorrogarse, sí puede deducirse que la duración promedio de los contratos iniciados en 1999 será de 113 días.

También en el informe elaborado por el Ministerio de Trabajo se recogen algunos datos significativos sobre la rotación. Según dicho documento, el 51% de los nuevos contratos registrados es de menos de un mes, por lo que sólo el 3,4% de los asalariados temporales existentes tiene contrato de esa duración. El 74% lleva ya más de tres meses en la empresa, lo que según el informe significa que de 3,7 millones de contratos de un mes registrados en 1999 sólo equivalen a 80.000 personas trabajando a lo largo del año.

Las personas que realizan dos o tres contratos a lo largo del año generalmente los hacen con empresas distintas. Así, 6,7 millones de contratos, el 55% del total, fueron la única relación laboral de esa empresa con ese trabajador en el año; más de la mitad de las veces el trabajador también contrató con otra empresa. Cuando un trabajador tiene siete o más contratos a lo largo de un año, la gran mayoría son con la misma empresa. Así, de ese millón de contratos que recayeron en personas con más de quince relaciones laborales en el año, ha habido 847.000 en el trabajador contrataba siempre con la misma empresa. Esta cifra representa el 7% de todos los contratos, y recayeron en 28.134 personas. ■

## La contratación en el sector marítimo pesquero

Como puede observarse en el cuadro adjunto, la incidencia de la Reforma Laboral en la evolución de la contratación indefinida en el sector marítimo pesquero ha ido disminuyendo a lo largo de estos tres años de vigencia de la misma, representando el 11,62%, el 9,85% y el 8,90%, respectivamente,

según los datos facilitados por el Servicio de Asuntos Laborales Marítimos del Instituto Social de la Marina en base a los contratos registrados en las propias oficinas de empleo del ISM, Marina Mercante y Pesca. Los contratos se refieren a empleo en Pesca/Marina Mercante.

EVOLUCIÓN DE LA CONTRATACIÓN EN EL ISM DESDE LA REFORMA LABORAL DE MAYO DE 1997			
	CONTRATOS INDEFINIDOS	CONTRATOS TEMPORALES	TOTAL REGISTRADOS
1.º AÑO (DE MAYO 97 / ABRIL 98)	12.649 (11,62%)	96.167	108.816
2.º AÑO (DE MAYO 98 / ABRIL 99)	12.086 (9,85%)	110.587	122.673
3.º AÑO (DE MAYO 99 / ABRIL 00)	11.520 (8,90%)	117.862	129.382

Fuente: Base de Datos Corporativa del INEM. Estadística de Contratos Registrados. Datos de Oficinas de Empleo.

**Gerardo Camps compareció ante la  
Comisión del Pacto de Toledo**

# EL GOBIERNO PROPONE ADAPTAR LA SEGURIDAD SOCIAL A LA REALIDAD DEL MERCADO LABORAL

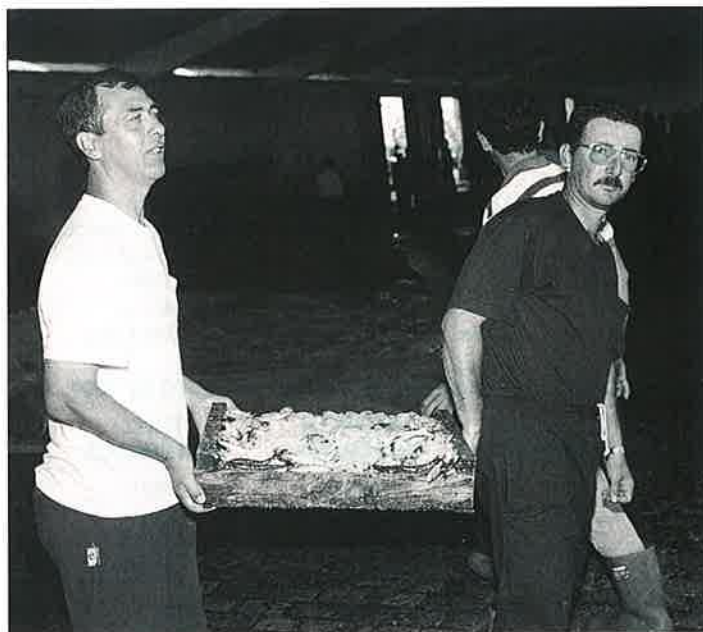


**E**l secretario de Estado de Seguridad Social, Gerardo Camps, abrió esta nueva etapa de debate sobre el Pacto de Toledo, en el marco de la Comisión creada especialmente para ello en ámbito parlamentario, señalando que dicho Pacto aún tiene vigencia y marcó las líneas sobre las que, desde el Gobierno de la Nación, se quiere avanzar y seguir profundizando en aquellos temas que en la anterior Legislatura fueron objeto de un menor desarrollo.

En este sentido, el Secretario de Estado resaltó que para afrontar ahora la nueva revisión del Pacto de Toledo se parte de una situación muy distinta a la que existía en 1995, cuando se firmó este acuerdo. Por ello dijo el Secretario de Estado que “el momento en el que nos encontramos es idóneo para impulsar y desarrollar el Pacto de Toledo, no sólo porque el propio Pacto nos obliga a a ello, sino también porque la buena evolución de la economía española, en la que algo ha intervenido el actual Gobierno, junto con las políticas desarrolladas en el ámbito financiero de la Seguridad Social, ha permitido que hoy se pueda hablar del saneamiento financiero de las cuentas de las Seguridad Social”.

Tras referirse a estos buenos resultados del saneamiento

**Cambiar la Seguridad Social al unísono con la sociedad, actualmente inmersa en una revolución tecnológica constituye uno de los retos que se propone abordar el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps. Así lo ha expuesto en el Parlamento ante la recientemente constituida Comisión del Pacto de Toledo, cuyo objetivo es profundizar en el desarrollo de las quince recomendaciones que todos los grupos políticos con representación parlamentaria aprobaron en 1995 con el fin de garantizar la viabilidad futura del Sistema de Seguridad Social. Para el Secretario de Estado es esencial contar con una Seguridad Social moderna capaz de adaptarse al nuevo orden social y laboral que poco a poco se va configurando y a las consecuencias que de él se van a derivar, algunas de las cuales ya son patentes, como la imparable incorporación de la mujer al mercado laboral y el progresivo envejecimiento de la población.**



financiero de la Seguridad Social que han permitido que ésta tenga superávit y al hecho de que esto haya permitido la creación de un Fondo de Reserva con cien mil millones de pesetas, algo “impensable hasta ahora”, y a otros logros como la mejora de las pensiones más bajas, las de orfandad o viudedad, entre otras, pasó a exponer lo que a juicio de su departamento y del Gobierno al que representa le parecen los temas más importantes a afrontar en el futuro.

## Envejecimiento de la población

Para el Secretario de Estado de la Seguridad Social es esencial “avanzar para dar respuesta a los nuevos retos a los que se enfrenta y se enfrentará nuestra sociedad y siempre considerando que los buenos resultados actuales no deben “llevarnos al error de bajar la guardia”. Entre estos retos Gerardo Camps enunció el del envejecimiento de la población.

“En nuestro país, la población mayor de 65 años no ha dejado de crecer a lo largo del presente siglo. Si en 1900 representaba el 5,2% de la población total, en 1950 representaba el 7,2%; el 9,7% en 1970; el 16% en 1996; y según todas las previsiones será del 16,5% en el presente año y del 20,1% en el año 2020.



También en nuestro país se produce el **incremento progresivo de los mayores de 80 años**. En la actualidad superan el millón y medio (1,5), es decir, 1 de cada 5 mayores de 65 años es hoy, a su vez, mayor de 80 años.

Pronto, las sociedades europeas tendrán una **proporción mucho mayor de personas de edad y una proporción más pequeña de personas en edad activa**.

En la otra cara de la moneda, y pese a los últimos datos conocidos, nos encontramos con que España cuenta con una **de las tasas de natalidad más bajas de Europa** y una de las más bajas del mundo, puesto que nuestra tasa de natalidad se sitúa alrededor de 9 por cada 1.000 habitantes, lo que evidentemente plantea un problema demográfico”.

Como consecuencia de estos datos se produce, según las cifras manejadas por el Secretario de Estado **“una clara tendencia al envejecimiento de la población que nos lleva hacia una civilización de la jubilación”**. Pero esto para Camps no es un problema, sino una realidad que **“obliga a los poderes públicos de los países de nuestro entorno a analizar los**

## **La Seguridad Social nunca debe constituir un lastre para la sociedad, sino ser uno de los motores de la misma.**

**problemas que se derivan de este fenómeno sociológico”**.

Porque según los datos disponibles el colectivo de personas mayores va a acumular un mayor “protagonismo social” y, por tanto, para los responsables del Sistema de Seguridad Social, el reto es mantener el número de afiliados al Sistema que haga posible el sostenimiento de las pensiones, por lo que para el Secretario de Estado de Seguridad “las medidas que ahora se puedan adoptar tienen forzosamente que mirar hacia el futuro, que tiene que garantizar la sostenibilidad del Sistema, de modo que las generaciones futuras estén en condiciones de satisfacer las pensiones de las generaciones anteriores”.

Prueba de que esta preocupación no es sólo un enunciado es que también en el entorno europeo existe preocupación por la cuestión, hasta el punto de que se ha constituido el “Comité Permanente de Protección Social”, que tiene como objetivo diseñar las próximas actuaciones de la UE para definir un modelo que garantice el pago de las pensiones en el futuro.

Entre las propuestas que lanzó el Secretario de Estado de la Seguridad Social para discutir en el marco del diálogo político está la de arbitrar medidas para permitir la prolongación voluntaria de la vida laboral, propuesta en la que, dijo el Secretario de Estado, **“no soy nada original, porque el pro-**

**pio Pacto de Toledo, en su recomendación décima, nos recuerda que el acceso a la pensión de jubilación no debe impedir una presencia social activa del pensionista. En tal sentido, y sin perjuicio de mantener la edad ordinaria de jubilación en los 65 años, resultaría muy aconsejable en términos financieros y sociales facilitar la prolongación voluntaria de la vida activa de quienes libremente lo deseen”**.

### **Frenar las prejubilaciones**

Especialmente claro y contundente fue Gerardo Camps al pronunciarse sobre las prejubilaciones, que es otra de las cuestiones a debatir en el marco del Pacto de Toledo. Para el responsable de la Seguridad Social **“lo que considero un hecho inaceptable es la utilización de recursos públicos que provienen en definitiva de las aportaciones de los empresarios y de los trabajadores. Resulta una gran injusticia social que se expulse del mercado laboral a personas perfectamente válidas, tanto para seguir prestando un servicio útil a la sociedad, como para asumir las tareas que exigen las nuevas tecnologías”**.

## **LAS 15 RECOMENDACIONES DEL PACTO DE TOLEDO**

**La Comisión, constituida el pasado mes de junio, seguirá estudiando las mismas par completar su aplicación**

Las quince recomendaciones que fueron aprobadas en el marco de la Ponencia que se constituyó en el Parlamento en 1995 para analizar los principales problemas estructurales del Sistema de Seguridad Social y que se han ido desarrollando desde entonces y en las que ahora la Comisión del Pacto de Toledo, constituida el pasado mes de junio, va a continuar estudiando para completar su aplicación son, resumidas, las siguientes:

### **1. SEPARACIÓN Y CLARIFICACIÓN DE LAS FUENTES DE FINANCIACIÓN.**

La financiación de las prestaciones de naturaleza contributiva dependerá básicamente de las cotizaciones sociales y la financiación de las prestaciones no

contributivas y universales (sanidad y servicios sociales, entre otras) exclusivamente de la imposición general.

### **2. CONSTITUCIÓN DE RESERVAS**

El sistema contributivo debe presentar presupuestos equilibrados. El sistema de pensiones precisa de la constitución de reservas que atenúen los efectos de los ciclos económicos. Por ello, en su caso, los excedentes que pudieran existir en los ejercicios presupuestarios de los momentos de bonanza deberían ser utilizados para constituir, con títulos públicos adquiridos en mercados oficiales, fondos de equilibrio que permitan actuar en los momentos bajos del ciclo sin acudir a incrementos en las cotizaciones.

### **3. MEJORAS DE LAS BASES**

Las bases de cotización deberán coincidir en todos los grupos plenamente con los salarios reales, con aplicación gradual de un único tope máximo de cotización para todas las categorías laborales, que fija el techo de aseguramiento del sistema público de protección.

### **4. FINANCIACIÓN DE LOS RÉGIMENES ESPECIALES**

Modificar en lo posible la situación actual bajo el criterio de que, a igualdad de acción protectora, debe ser también semejante la aportación contributiva.



Para el Secretario de Estado no es creíble pensar que en edades en las que se puede seguir trabajando no se pueda también seguir aprendiendo: "Así como nuestros jóvenes tienen acceso a las nuevas tecnologías prácticamente desde que inician su periplo escolar, sería bueno que este colectivo de personas de poco más de cincuenta años se viera inmerso en este nuevo mundo tecnológico a través de programas de formación continua, lo que facilitaría en gran medida su plena integración en la sociedad actual".

### **Incorporación de la mujer al mercado laboral**

El segundo gran reto que se le plantea a la Seguridad Social del futuro es el relativo a la creciente incorporación de la mujer al mercado laboral. En este sentido Gerardo Camps considera que la "Seguridad Social debe estar preparada para afrontar las consecuencias actuales y futuras derivadas de esta incorporación". En este sentido se propone ahondar en la promoción de medidas que permitan conciliar la vida familiar y laboral así como avanzar en el **redimensionamiento de las políticas de protección so-**

## **Nuestro objetivo es mantener un sistema público de Seguridad Social para todos los ciudadanos.**

cial dirigidas al entorno familiar, en particular las de muerte y supervivencia, otorgando una especial atención a sus componentes más débiles: personas viudas sin otras rentas y huérfanos.

### **Revolución tecnológica**

Pero si para el Secretario de Estado de la Seguridad Social es importante afrontar el reto de la incorporación de la mujer al mercado laboral, no menos importante es afrontar el de la revolución tecnológica, ya que su impacto económico y social es equiparable a los acaecidos en los dos últimos siglos por anteriores revoluciones tecnológicas.

**Es necesario que la Seguridad cambie al unísono con la sociedad** —ha dicho Gerardo

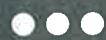
Camps—, **que no reaccione tardíamente, ya que los cambios graduales de adaptación son siempre mejores que bruscos cambios de rumbo, evitando que la Seguridad Social pueda afectar negativamente a la competitividad de las empresas y a la creación y mantenimiento del empleo, factores básicos para garantizar la eficacia y la pervivencia de cualquier sistema protector. Y es que la Seguridad Social nunca debe constituir un lastre para la sociedad sino ser uno de los motores de la misma".**

En el entorno cambiante en el que se mueve la sociedad actual con profundos cambios en las relaciones laborales es donde, según su máximo responsable, debe saber moverse la Seguridad Social, y para ello, hay que modernizarla, porque no puede ir por detrás de la sociedad.

En este sentido Gerardo Camps recordó que este reto también es una preocupación compartida por los Gobiernos de la Unión Europea, tal y como ha quedado patente en la reciente Cumbre de Lisboa, donde se concluyó que el modelo social europeo, con sus sistemas desarrollados de protección social, debe sostener el paso de la economía basada en el conocimiento. Por ello el Secretario de Estado subrayó la necesidad de adoptar medidas que permitan a nuestro sistema de protección social hacer frente a los desafíos que el envejecimiento de la población, el riesgo de exclusión social y la dependencia de las personas mayores de 80 años o el desempleo plantearán en las próximas décadas.

### **Principio de solidaridad**

Otra línea de trabajo para profundizar en el marco del Pacto de Toledo avanzada por el Secretario de Estado de la Seguridad Social es la del reforzamiento del principio de solidaridad. Según explicó Gerardo Camps, este reforzamiento se ha ido plasmando en los últimos cuatro años en un cúmulo de disposiciones que han incrementado la protección real de los colectivos que se encon-



#### **5. MEJORA DE LOS MECANISMOS DE RECAUDACIÓN Y LUCHA CONTRA LA ECONOMÍA IRREGULAR**

La ponencia recomienda proseguir los esfuerzos de mejora de los mecanismos de recaudación de las cotizaciones que posibiliten la reducción de la morosidad.

#### **6. SIMPLIFICACIÓN E INTEGRACIÓN DE RÉGIMENES ESPECIALES**

La experiencia nos demuestra que existen ciertas disfunciones en cada uno de los regímenes especiales que se apartan de los fines para los que fueron creados.

Por ello, y desde la previsión legal existente de unificación de la estructura del sistema, la Ponencia recomienda que se continúe en este proceso reduciendo de manera gradual el número de los regímenes actualmente existentes y logrando la plena homogeneización del sistema público de pensiones, de manera que a medio o largo plazo todos los

trabajadores y empleados queden encuadrados o bien en el régimen de trabajadores por cuenta ajena o bien en el de trabajadores por cuenta propia, contemplando, no obstante, las peculiaridades específicas y objetivas de los colectivos encuadrados en los sectores marítimo-pesquero y de la minería del carbón, así como de los trabajadores eventuales del campo.

#### **7. INTEGRACIÓN DE LA GESTIÓN**

Reafirmar la eficacia gestora del sistema a través de una mayor integración orgánica de las funciones de afiliación, de recaudación y de gestión de prestaciones que facilite nuevos avances en este ámbito.

#### **8. EVOLUCIÓN DE LAS COTIZACIONES**

La ponencia hace suyas las recomendaciones contenidas en el Libro Blanco de Delors relativas a la reducción de las cotizaciones sociales como elemento dinamizador del empleo, con prioridad en los trabajos de baja cualificación y en los sectores más intensivos en mano de obra. En esta línea, la Ponencia estima que la aplicación de estas

recomendaciones requiere que quede condicionada al mantenimiento del equilibrio financiero del sistema contributivo y que no ponga dificultades adicionales al equilibrio de las cuentas públicas

#### **9. EQUIDAD Y CARÁCTER CONTRIBUTIVO DEL SISTEMA**

Se propone el reforzamiento de estos principios, de manera que, sin perjuicio del criterio de solidaridad y de forma gradual, a partir de 1996 las prestaciones guarden una mayor proporcionalidad con el esfuerzo de cotización realizado y se eviten situaciones de falta de equidad en el reconocimiento de las mismas. Es preciso, por tanto, que las técnicas de cálculo de las pensiones contributivas permita en el futuro y de forma progresiva que quienes realizan similar esfuerzo de cotización alcancen prestaciones equivalentes.

La Ponencia estima pertinente el mantenimiento de un tope máximo de prestación en el sistema público de Seguridad Social en la línea, expuesta anteriormente, de una mayor proporcionalidad con el esfuerzo contributivo.

traban en una situación de menor protección o en los que existía una ausencia de la misma ante determinadas circunstancias

Pero hace falta **“dar un paso más y asumir con ambición el reto que supone la implantación de un sistema de Seguridad Social que sea plenamente solidario con los colectivos menos protegidos, y todo ello sin perder el carácter solidario, pero sin olvidar potenciar los elementos de contributividad y equidad en el sistema de pensiones”**.

En este sentido el Secretario de Estado aludió a la necesidad de “discriminar positivamente a las personas que más tiempo y con más intensidad han cotizado. O dicho en otros términos, debemos invitar a la cotización, a lograr que se produzca en el cotizante la sensación de que las aportaciones que efectúa a lo largo de su vida laboral van a tener un reflejo cierto en la posterior pensión, evitando aquellas fórmulas que puedan conducir a un desánimo o a una disuasión respecto de la cotización”.

Pero advirtió que las fórmulas que en este aspecto se puedan estudiar en el marco de la Comisión del Pacto de



Toledo deben salvaguardar, como las tomadas hasta ahora, el siempre difícil equilibrio entre la contributividad y la solidaridad.

### **Separación de fuentes**

Otra cuestión que se afrontará en el marco de la Comisión del Pacto de Toledo es la culminación de la separación de fuentes de la Seguridad Social,

ya muy avanzada, pero en la que quedan algunas cuestiones pendientes tales como la ubicación presupuestaria de los denominados complementos a mínimos, cuya partida económica sobrepasa los seiscientos mil millones de pesetas, y que los responsables de la Seguridad Social son partidarios de que sean financiados no por cotizaciones sociales sino por los presupuestos del Estado. Pero este trasvase deberá hacerse, se-

gún Gerardo Camps de “manera gradual”, ya que no parece prudente cargar a los presupuestos una partida tan abultada de golpe y sin un consenso previo entre las fuerzas políticas.

### **Diálogo político y social**

Precisamente en este punto del consenso quiso insistir el Secretario de Estado de Seguridad Social, Gerardo Camps, al final de su intervención ante la Comisión del Pacto de Toledo, solicitando a todas las fuerzas parlamentarias voluntad de diálogo, siguiendo el precedente de la legislatura anterior.

Primero se refirió al diálogo político, en el marco de la citada Comisión, mediante la profundización en las recomendaciones del Pacto de Toledo, que posibiliten la consolidación del sistema de pensiones y la viabilidad futura del Sistema de Seguridad Social. Y a continuación reivindicó también el diálogo con los agentes sociales para que sea posible, a través de negociaciones fluidas, desarrollar y concretar técnicamente las medidas necesarias derivadas de los compromisos políticos previamente adquiridos. ■

**Concha Hernández Carazo**

## **10. EDAD DE JUBILACIÓN**

La edad de jubilación debe ser flexible y dotada de los caracteres de gradualidad y progresividad. De igual modo, el acceso a la pensión de jubilación no debe impedir una presencia social activa del pensionista. En tal sentido, y sin perjuicio de mantener la edad ordinaria de jubilación en los sesenta y cinco años, resultaría muy aconsejable, en términos financieros y sociales, facilitar la prolongación voluntaria de la vida activa de quienes libremente lo deseen. A tal efecto, cabe regular la exoneración total o parcial, en función de la jornada, de la obligación de cotizar en aquellos supuestos en que el trabajador opte por permanecer en activo con suspensión provisional del percibo de la pensión.

De igual modo, se mantendrán los sistemas de jubilación anticipada ligados a los contratos de relevo y de sustitución ya previstos en la legislación vigente.

## **11. MANTENIMIENTO DEL PODER ADQUISITIVO DE LAS PENSIONES**

Es criterio de la Ponencia que debe garantizarse el

mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones mediante la revalorización automática de las mismas, en función de la evolución del índice de precios al consumo y a través de fórmulas estables de contenido similar a la aplicada en el presente año.

## **12. REFORZAMIENTO DEL PRINCIPIO DE SOLIDARIDAD**

Reforzar el principio de solidaridad y de garantía de suficiencia, en la medida en que la situación financiera lo permita, adoptando medidas como pueden ser la elevación de la edad máxima de permanencia en el percibo de las pensiones de orfandad, o la mejora de las pensiones de viudedad en el caso de menores ingresos.

## **13. MEJORA DE LA GESTIÓN**

La Ponencia manifiesta la necesidad de adoptar medidas destinadas a mejorar la gestión de las prestaciones por incapacidad temporal y por invalidez, al objeto de frenar las causas de fraude dentro del sistema público en el acceso y permanencia de las prestaciones.

## **14. SISTEMA COMPLEMENTARIO**

El sistema público de la Seguridad Social puede complementarse voluntariamente por sistemas de ahorro y protección social, tanto individuales como colectivos, externos a la Seguridad Social, que tengan por objetivo exclusivo mejorar el nivel de prestaciones que les otorga la Seguridad Social pública.

Por ello se recomienda abordar la ordenación de la previsión social complementaria, potenciándola como elemento de consolidación del modelo de protección social configurado en el artículo 41 de la Constitución.

## **15. ANÁLISIS Y SEGUIMIENTO DE LA EVOLUCIÓN DEL SISTEMA**

Se propone que el Congreso de los Diputados, cada cinco años, cree una Ponencia que estudie el presente y futuro del sistema de Seguridad Social como garantía de continuidad del mismo.



**PABLO CARRERA:**

# EL STOCK DE SARDINA PRESENTA SÍNTOMAS DE MEJORÍA

El resultado de la campaña de poblaciones de pelágicos efectuada entre el 18 de marzo y el 14 de abril se puede valorar como de esperanzador. "Situación estable con síntomas de mejoría", en palabras de Pablo Carrera, biólogo del Instituto Español de Oceanografía (IEO) y jefe de la campaña a bordo del "Thalassa". Sin embargo, no cabe lanzar las campanas al vuelo, ya que en Portugal no se detectó una situación tan buena. Los expertos tienen puesta la vista ahora en las capturas que se alcancen este verano en las Rías Baixas, donde en los últimos años se registraron mínimos históricos, ya que ése sería un buen síntoma de recuperación. El biólogo del IEO destacó a MAR la delicada situación de la anchoa, aunque la campaña de reclutamiento fue menos mala de lo esperado, la preocupación por el stock de jurel y el buen estado del de caballa.

**E**staría realmente esperanzado si los resultados de la campaña en Portugal estuviesen en consonancia con los obtenidos por nosotros, pero ellos no encontraron una situación tan buena. Todo dependerá de que los juveniles

que hayan encontrado vengán adelante. Si esto ocurre, que dependerá también de la presión pesquera a que les sometamos, la situación podrá volverse esperanzadora, señala el biólogo del IEO Pablo Carrera, jefe de la campaña de evaluación de pelágicos realizada entre los pasados meses de marzo y abril.

La situación en la zona investigada por el IEO, desde la desembocadura del Miño hasta la frontera con Francia, cabe calificarla, en general, como de franca mejoría. Sin embargo, los resultados varían de un área a otra. Así, según los datos aportados por Pablo Carrera a esta revista, en las Rías Baixas, desde la frontera



**"El resultado se puede valorar como de esperanzador. En la zona norte de Portugal había muchos juveniles, lo que quiere decir que el reclutamiento no fue malo. Pero, en todo caso, no es tan fuerte como el que necesitaría el stock para recuperarse".**

con Portugal hasta Fisterra, no se encontró mucha sardina. *Sí había continuidad espacial, pero muy cerca de la costa. Nuestra estimación estaba en torno a las 3.000 toneladas, que es más bien poco (a comienzos de los 90 había entre 15.000 y 20.000 toneladas). Tanto el año pasado como éste hemos constatado que la presencia de sardinas es bastante baja. La presencia de huevos también fue escasa, y circunscrita a las zona más costeras.*

Conforme avanzaban por el Cantábrico la situación iba mejorando. *De hecho, a la altura de la ría de Sada hemos estimado buenos bancos de sardina y mayor presencia de huevos. La estimación de sardina en el mar se cifró en torno a las 16.000 toneladas, muy superior a la del año pasado. De todas formas, la distribución era bastante costera, aunque aumentó mucho la densidad.*

### Mejoría hacia el Este

Hacia la zona del golfo, los resultados fueron variando paulatinamente y la abundancia de sardina se fue haciendo más amplia, ocupando toda la plataforma continental. *Cuando la distribución de sardina es amplia suele ser porque la abundancia es alta. De hecho, en toda esta zona del Cantábrico la estimación fue superior a la calculada para el año pasado, prácticamente el doble. Estimamos unas 90.000 toneladas. Era una sardina grande, sobre los 21 centímetros, y una distribución de huevos acorde con el número de*

*adultos. Y ello a pesar de que el tiempo que tuvimos durante la segunda parte de la campaña fue bastante malo, lo que, en principio, va en contra de lo que es encontrar una buena distribución de los adultos.*

Con la estimación efectuada por los investigadores del IEO se calcula que la biomasa de sardina se ha recuperado hasta los niveles existentes a comienzos de los años 90. *Son datos esperanzadores con respecto a lo que habíamos encontrado el año pasado, señala Pablo Carrera. La posible explicación a esta importante mejoría se encuentra*

*en que hubo un desplazamiento hacia Francia y ahora vuelven a su lugar habitual. Los adultos, en la fase de puesta, eligen las áreas, hacen migraciones para poner huevos. Pensamos que el stock de sardina tenía dos zonas principales de puesta, una en el Cantábrico y otra en el norte de Portugal. Parece ser que ambas zonas están desplazándose. No sabemos si fruto de la disminución de la población, o también por cuestiones climáticas, está produciéndose un proceso de traslocación de lo que son las áreas de puesta y de distribución de los individuos adultos.*

Las razones de por qué está ocurriendo este cambio es algo sobre lo que están discutiendo los expertos. Y es que la abundancia registrada en la zona del golfo de Vizcaya es similar a la que se está produciendo en la otra zona extrema de distribución del stock, el área de Cádiz, precisamente donde la presión pesquera es prácticamente inexistente. Sin embargo, en la parte central de la zona de pesca, Galicia y el norte de Portugal, la sardina no está en sus mejores momentos. *Dentro de poco, y con las herramientas adecuadas, podremos saber quién intervino más a la hora de provocar es-*





## Desde Gibraltar hasta el Canal de la Mancha

La campaña ha sido más completa que en ocasiones anteriores, afirma el responsable de la misma, el biólogo del IEO Pablo Carrera. Y es que no sólo ha ampliado su área de actuación, cubriendo también el Canal de la Mancha, sino que, a diferencia de años anteriores, lo que queremos ahora es adjuntar otras variables que nos ayuden a entender la distribución de la sardina, como puede ser la presencia de huevos y variables oceanográficas (corrientes, temperaturas, salinidad, fitoplancton...), todo ello enfocado a tener la mejor precisión en nuestras estimaciones de biomasa.

La campaña, denominada "Pelacus 0300", se desarrolló entre el 18 de marzo y el 14 de abril a bordo del "Thalassa", y es la actividad principal prevista para este año del proyecto europeo "PELACES" (acrónimo del inglés evaluación de pelágicos). En este proyecto participan el IEO, sus homónimos francés, IFREMER, y portugués, IPIMAR, y colaboran el instituto vasco AZTI, una universidad de Escocia y el laboratorio de la ciudad inglesa de Plymouth. El objetivo fundamental de este proyecto es hacer la evaluación de las especies pelágicas en nuestra plataforma desde Gibraltar hasta el Canal de la Mancha.

En la primera fase se cubrió el Canal de la Mancha, suponiendo que éste es el extremo superior de la distribución de sardinas, al menos la que a nosotros nos interesaba. Lo hicimos en coordinación con Portugal y Francia, de tal manera que en un plazo de dos meses cubrimos desde Gibraltar hasta el Canal de la Mancha siguiendo la misma metodología, la misma señal acústica, teniendo el mismo sistema para hacer el recuento de huevos de sardina y anchoa, que eran las especies principales, y todo lo que son las variables principales que hemos utilizado para llevar a cabo la evaluación. España y Francia utilizaron el "Thalassa", y Portugal, el buque "Noruega".

En la parte norte del Canal de la Mancha, frente a la costa francesa de la Bretaña, había poca sardina, aunque tampoco se

cubrió la zona de una forma exhaustiva, como señala a MAR Pablo Carrera, porque no teníamos tiempo y lo único que queríamos era caracterizar una zona que hacía años que no se estudiaba. Nos vino bien porque, además, en la parte norte de Bretaña encontramos anchoa. Más que nada, queremos saber, antes de lo que es la época principal de puesta, por dónde podría estar la distribución principal de anchoa, y parece ser que por ahí arriba también hay.

Empezaron a trabajar la plataforma española, desde la desembocadura del Miño hasta Francia a partir de 28 de marzo y finalizaron el 14 de abril, área en la que contaron con la colaboración de un cerquero gallego. Hizo un trabajo muy bueno para caracterizar todo lo que es la distribución de especies en aguas someras, en las que nosotros, por la limitación del buque, no podemos entrar.

Pablo Carrera destaca, asimismo, la comprobación del sistema usado para recoger la información de huevos, y que consiste en una bomba que absorbia agua a tres metros de profundidad y que después filtraba ese agua (600 litros por minuto). Quedamos bastante contentos, porque era la primera vez que probábamos a bordo de un buque este equipo. Fue una experiencia muy buena.

La campaña realizada a bordo del "Cornide de Saavedra" fue independiente de la realizada a bordo del "Thalassa". Su fin era la dispersión de las larvas centrada en una especie objetivo, que era la caballa, para ver cómo se comportaba en las diferentes zonas de la plataforma española. Lo que sí hemos comprobado es que el medio ambiente afecta mucho al posible éxito de una puesta, independientemente del número de huevos. De lo que se trataba era de ver cuáles son los mecanismos o intentar sacar un patrón de éstos para saber la importancia del medio ambiente a la hora de predecir un buen reclutamiento o no. ■

R. G.

tos desplazamientos, si el medio ambiente o la presión pesquera. Es la respuesta a la pregunta del millón que tratamos de resolver, señala el biólogo del IEO.

### Campaña portuguesa

Las cifras alcanzadas en la campaña realizada por los investigadores portugueses, que cubrieron la zona desde la desembocadura del Miño hasta el golfo de Cádiz, fueron inferiores a las del año anterior. El mal tiempo también fue la tónica dominante durante el final de la campaña, lo que les impidió terminar la zona de Cádiz, cubierta en un 65 por ciento, una zona que generalmente suele tener una importancia grande en lo que es su estimación.

El resultado de su campaña arroja un cálculo de unas 370.000 toneladas de sardina en el mar, distribuidas en 98.000 toneladas en la zona norte; unas 90.000 en la zona centro, desde cabo Roca hasta el cabo San Vicente; alrededor de 50.000 entre San Vicente y la frontera española; y unas 122.000 toneladas en lo que les dio tiempo a cubrir en la zona de Cádiz. Hice un cálculo, comenta Pablo Carrera, sobre lo que podría ha-



**"Nos encontramos al mismo nivel que a comienzos de los 90, cuando se hicieron los primeros paros biológicos en Galicia. Estamos en una situación estable y, como consecuencia, habrá que seguir tomando las mismas medidas que ahora".**

ber en esa zona si se hubiera cubierto por completo, atendiendo a proporciones obtenidas en los años precedentes, y se podría elevar esa cifra hasta las 150.000 toneladas, lo que nos daría un total por encima de las 400.000 toneladas.

Las cifras obtenidas, inferiores como se decía a las de la anterior campaña, muestran sin embargo una ligera estabilización de la tendencia a la disminución que se venía registrando desde 1997. Ahora se encuentran en unos valores parejos a los obtenidos en 1996. Pablo Carrera valora que así como en nuestra zona hay una franca mejoría, en Portugal no se puede decir lo mismo. Además, la campaña que realizaron en noviembre fue bastante mala; una campaña en la que se junta el inicio de la puesta con la incorporación del reclutamiento, por lo que solía dar siempre unas abundancias altas.

Las expectativas, sin embargo, son esperanzadoras. En las campañas tratamos de saber qué parte de la biomasa proviene de individuos jóvenes o no, porque es, al fin y al cabo, la que te va a



garantizar el futuro. En este sentido, en nuestra campaña, aunque había muchos individuos, eran en su mayoría adultos. Por suerte, en la zona norte de Portugal había muchos juveniles. Y es de prever que suban hacia Galicia, y eso es lo que está sucediendo. En este sentido eso es bueno, porque quiere decir que el reclutamiento no fue malo y podemos beneficiarnos de él. En cualquier caso, no es tan fuerte como el que necesitaría el stock para poder recuperarse.

Atendiendo a esta situación, Pablo Carrera insiste en que para valorar mejor el momento actual habrá que esperar al resultado de las capturas de este verano en las Rías Baixas. Entonces se podrá comprobar si la situación está cambiando. En el 99 las capturas se situaron en torno a las 3.000 toneladas, inferiores a las obtenidas en el 98. Y pensemos que en los años 84 y 85 se pescaban 80.000 toneladas en esa misma zona. Más baja, imposible. Para mí, cualquier síntoma de recuperación de lo que es la dinámica general de la sardina, que también estará relacionada con la abundancia, vendrá dada por un aumento de las capturas en las Rías Baixas.

La explicación que ofrece el biólogo del IEO al respecto es que los que llegan hasta las Rías Baixas son individuos que vienen emigrando, y sólo emigran para comer, caso de que en su área normal de distribución no tengan alimento suficiente. Y el que no tengan ese alimento es, más que nada, porque su abundancia es alta y están obligados a





*emigrar a una zona tan rica como la nuestra. En el momento en el que las capturas empiecen a aumentar en esta zona sí que podríamos estar esperanzados frente al futuro. Para mí es clave.*

Pero hay que ser comedidos. Como señala Pablo Carrera, la memoria de la gente suele ser bastante vaga, y conviene echar la vista atrás para situar mejor el momento actual. Basta recordar que en los 80, cuando la presencia de sardina era importante, en Portugal las campañas arrojaban estimaciones superiores a las 600.000 toneladas (400.000 en la actualidad) y nosotros estábamos en las 300.000. La situación actual es similar a la que tuvimos a comienzos de los 90, momento en el que se pusieron en marcha los primeros paros biológicos en Galicia. Y también conviene recordar que las medidas que se tomaron en consideración en aquella época se cortaron porque, en un año determinado, apareció bastante xouba y no se llevaron adelante, llegando tras cinco años al lamentable estado actual. *Estamos en una situación estable y, como consecuencia, habrá que seguir tomando las mismas medidas que se están tomando ahora. No hay que bajar la guardia, a pesar de que la situación en España ha mejorado, sobre todo en el Cantábrico, porque en las Rías Baixas estamos al mismo nivel*

*que el año pasado, y el año pasado fue el peor de todos.*

Por ello hay que mantener los topes de pesca existentes en la actualidad (7.000 kg barco/día de sardina y 500 kg barco/día de xouba). Y en esta línea parecen colocarse ambas Administraciones, la española y la portuguesa, adoptando una serie de medidas técnicas encaminadas a que no se aumente el esfuerzo pesquero, al menos hasta el 2002.

Por otro lado, durante estos tiempos de escasez de sardina se han pronunciado, en no pocas ocasiones, afirmaciones más que dudosas sobre distintos aspectos del stock, probablemente más influenciadas por intereses particulares que por una base científica contrastada. En este sentido, varias han sido las intervenciones que apuntaban a la existencia de dos poblaciones diferentes de sardinas, la del Atlántico y la del Cantábrico, algo que no comparte Pablo Carrera. Explica el biólogo del IEO que en los años 80, cuando había una gran abundancia de sardina, los huevos que se ponían en el Cantábrico y los que lo eran en el Atlántico mayoritariamente daban jóvenes que distribuían en el Atlántico, siempre. *A partir de esta zona principal de reclutamiento, que se extendía entre las Rías Baixas y el norte de Portugal, los individuos iban colonizando áreas.*

*Primero iban a Galicia, prosigue Pablo Carrera, a la parte Sur; cuando eran un poco más grandes, llegaban*

*a la zona de Galicia Norte; y cuando ya eran adultos se instalaban en el Cantábrico. Simplemente analizando las estructuras de tallas en los desembarcos queda clara esta tendencia: En Vigo, mayoritariamente predominaban los individuos de edad 1; en Sada, entre los 2 y los 5; y en Santander, de 5 a 10. Siempre va a haber un fenómeno de mezcla independientemente de dónde se pongan los huevos. Además, la sardina es una especie que se encuentra en la base de la pirámide alimenticia, y por su propia estrategia, cuando los individuos están en época de crecimiento, en verano, aprovechando la buena productividad que tenemos en el mar, lo que hacen es extender su área de producción. Y si bien las Rías Baixas no es una zona importante en cuanto a la puesta, como tampoco lo es el norte de Galicia, cuando llega la hora de alimentarse*



***"Cualquier síntoma de recuperación de lo que es la dinámica general de la sardina, que también estará relacionada con la abundancia, vendrá dado por un aumento de las capturas en las Rías Baixas"***



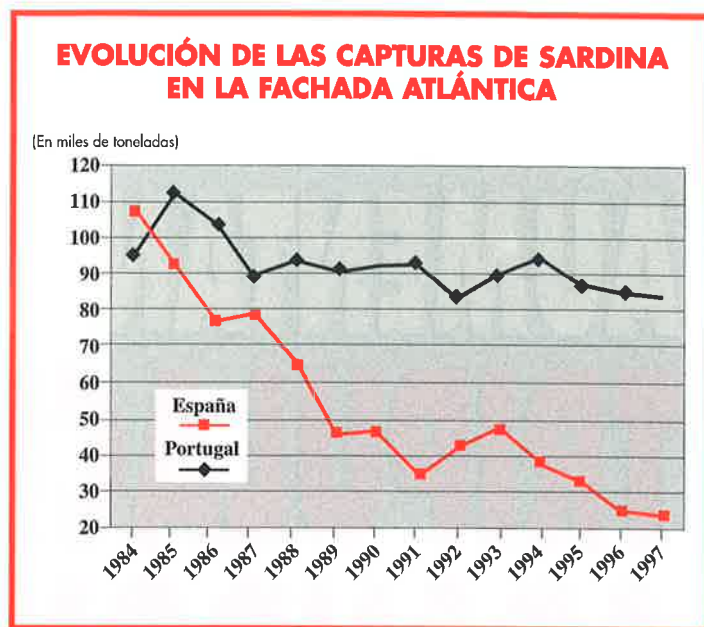


las sardinas vienen aquí, y esto provoca fenómenos de mezcla, independientemente de que una ponga en el Cantábrico y la otra en Portugal. No son diferentes los stocks.

### Anchoa, no tan mal

La valoración que se hizo de la situación de la anchoa, otra especie que preocupa a los expertos, es que no ha sido un buen año, pero no tan malo como lo previsto. En España, salvo unos cuantos cardúmenes que encontraron a la altura de Cabo Peñas y un poco más hacia el golfo de Vizcaya, había más bien poco. *No es zona de anchoa en esta época, por cuanto la mayoría de los individuos que ya están iniciando la puesta se encuentran frente a las costas francesas. Estimamos unas 600 toneladas.*

Los franceses, que re-



alizaron su campaña a continuación de la española, estimaron en su zona alrededor de 47.000 toneladas. *Con respecto al año pasado, explica el biólogo del IEO, parece ser que la importancia de los individuos concentrados junto a la zona fronteriza con España era superior a la de la zona del río Garona. Como resultado más destacable es que la previsión que había de reclutamiento, que se pensaba que podía ser bastante malo, no ha sido tan malo, aunque tampoco bueno.*

Pablo Carrera razona las medidas adoptadas de control de capturas en que, con las previsiones de reclutamiento que había, teniendo en cuenta que la anchoa suele vivir tres años, si la presión pesquera hubiese sido alta nos podríamos meter en los límites fuera de lo que es el criterio de precaución. La situación de la anchoa sigue siendo delicada.

El jurel es otra especie que empieza a preocupar a los investigadores. Encontraron, sobre todo, el medianero, entre los 24 centímetros, y apenas pequeño ni grande, que coincide con lo que ahora es el objetivo de las flotas. *No es una situación alarmante, comenta Pablo Carrera, que añade que parece que empieza a pasar factura la presión de la flota de cerco a esta especie, dada la situación de la sardina.*

La caballa, por contra, se encuentra bastante bien. *Estaremos en cantidades similares a las del año pasado, en torno a las 300.000 ó 400.000 toneladas de caballa en el mar. Lo que más nos llamó la atención es la presencia de caballa pequeña, lo que confirma un buen reclutamiento en 1999, y la situación ya era buena.* ■

Raúl Gutiérrez

**"El reclutamiento de anchoa no ha sido bueno, pero resultó menos malo de lo previsto. Habrá que controlar las capturas. El jurel empieza a preocuparnos, mientras que el stock de caballa se encuentra bastante bien".**

Los marineros afectados eligen los puertos comunitarios y especialmente los españoles, para amarrar los barcos

# AUMENTAN LAS TRIPULACIONES ABANDONADAS POR NAVIERAS INTERNACIONALES

**Durante los últimos tiempos están proliferando las tripulaciones abandonadas por parte de navieras internacionales que, ante el impago de elevadas cantidades a sus trabajadores, optan por dejar el barco en manos de los propios marineros. Los países comunitarios y, concretamente España, son los puntos elegidos por estas tripulaciones para amarrar los barcos e iniciar las demandas contra los propietarios de los buques en la mayor parte de los casos, desaparecidos. La elección de España para atracar los barcos se justifica por el hecho de ser uno de los países con una legislación favorable para defender los derechos de los trabajadores.**

**L**a quiebra de las empresas armadoras, las compras de unas por otras o el cambio de pabellón causan a menudo rupturas de contratos y vacíos legales —producidos por la gran cantidad de circunstancias que convergen en el entramado del transporte marítimo— que dejan a las tripulaciones en situaciones muy difíciles.

Esta situación se debe al cambio que el sector del transporte marítimo ha experimentado en poco más de un cuarto de siglo. En el pasado las flotas de unos pocos países con tradición marítima lideraban el sec-



tor y la mayoría de los marinos enrolados eran ciudadanos del país donde estaba registrado el buque.

Esto aseguraba un grado de protección para las tripulaciones, que se amparaban en la legislación que abanderaba el buque y en los sindicatos.

En la actualidad el sector mercante está dominado por los buques con "bandera de conveniencia" y los marinos, al no estar domiciliados en el país que abanderaba el barco, viven y trabajan bajo una jurisdicción con la que no tienen una conexión directa. Además, el propietario, a nombre de quien está registrado el buque, es frecuentemente una compa-

ña con un solo barco y no suele haber conexión entre la nacionalidad del propietario, o compañía propietaria, y el país donde está registrado el buque. Esto significa que en muchos casos no es fácil averiguar quién es el verdadero propietario del barco.

### **Motivos de abandono**

La causa principal de aban-

dono de un barco y su tripulación es el embargo preventivo contra el armador por deudas con los suministradores.

También son comunes los abandonos ante el hundimiento o el naufragio.

Habitualmente, en los casos de embargo las deudas contraídas son más elevadas que el precio que pueda alcanzar el buque. En el supuesto de

que no existiera ningún embargo preventivo y la empresa armadora no hubiera cumplido con lo contratado con los trabajadores, éstos podrían pedir el embargo preventivo y plantear la demanda a fin de cobrar sus deudas.

Los barcos abandonados suelen ser viejos y estar en una situación crítica; por tanto, tienen escaso valor, y si carecen de seguro adecuado es muy posible que la mayoría de los acreedores se vayan con las manos vacías. Además, en el caso de tripulaciones abandonadas el seguro, en general, no interviene ni ofrece asistencia a los marinos.

En los casos de embargo, si la legislación del lugar don-

**La causa principal de abandono de un barco y su tripulación es el embargo preventivo contra el armador por deudas con los suministradores.**



de se produce el arresto no dispone la nominación de una persona o institución responsables del bienestar de la tripulación durante cierto período de tiempo, los marineros quedan a su suerte para sobrevivir lo mejor que puedan. Parece, en muchos casos, que la táctica de los armadores es dejar a la tripulación que desista de sus intenciones y abandone el buque. En este caso el dueño

podría retomar el buque sin tener la obligación de pagar los salarios debidos o el coste de la repatriación.

En el pasado, cuando la bandera del barco y la tripulación eran del mismo país la resolución de las demandas tenía un marco establecido. En el caso del Derecho español la tripulación, en estos casos, era y es un acreedor muy privile-

giado, pero no es así en todos los países. Según José Iriarte Ángel, catedrático de Derecho Internacional, *en el caso de banderas de conveniencia, en el fondo barco y bandera no tienen ninguna vinculación. Y en los supuestos de demandas interpuestas por tripulaciones en barcos con bandera de conveniencia los tribunales españoles suelen aplicar la legislación española.*

La situación de precariedad en la que realizan sus labores muchas tripulaciones es notable y sus consecuencias afectan no sólo a los marinos a bordo o a las empresas o instituciones relacionados con el sector marítimo, sino que van más allá, como se ha probado recientemente con el buque "Erika" y antes con muchos otros ejemplos en los que los desastres producidos han afectado

### TRIPULACIONES ABANDONADAS SEGÚN BANDERAS DE LOS BARCOS

Bandera	N.º de barcos
Panamá	70
Malta	20
Ucrania	18
Singapur	10
Federación Rusa	9
Belice	8
Chipre	8
Honduras	7
Rumanía	7
Liberia	5
Pakistán	5
S. Vicente y Granadinas	5
Nigeria	3
Grecia	2
Malasia	2
Islas Marshall	2
Antillas Holandesas	2
Turquía	2
Reino Unido	2



## CONVENIO SOBRE REPATRIACIÓN DE LA OIT

Debido a los cambios en el transporte marítimo, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) adoptó el convenio sobre repatriación que entró en vigor en 1991 y ha recibido siete ratificaciones.

### CAUSAS

Todo marino tendrá derecho a ser repatriado en las circunstancias siguientes:

- Cuando expire en el extranjero un contrato de duración determinada o para un viaje específico.
- Cuando expire el período preaviso del contrato de enrolamiento o de trabajo.
- En caso de enfermedad o accidente u otra razón médica que exijan la repatriación.
- En caso de naufragio.

- En caso de quiebra, venta del buque, cambio de matrícula u otro motivo análogo en el que el armador no pueda seguir cumpliendo sus obligaciones legales o contractuales como empleador del marino.
- Cuando un buque se dirija hacia una zona de guerra, tal como la defines la legislación nacional o los contratos colectivos, a la cual el marino no consienta ir.
- En caso de terminación o interrupción del empleo del marino como consecuencia de laudo arbitral o convenio colectivo, o en caso de terminación del empleo y otro motivo similar.

### SERVICIOS A BORDO Y REPATRIACIÓN

La legislación nacional o los convenios colectivos deberán prescribir la duración

máxima del período del servicio a bordo, al término del cual el marino tiene derecho a la repatriación. Tal período será inferior a doce meses.

### DOCUMENTOS DE IDENTIDAD

La gente del mar que ha de ser repatriada deberá poder obtener su pasaporte y otros documentos de identidad afines a la repatriación.

### LUGAR DE DESTINO

La legislación nacional de los Estados miembros prescribirá los puntos de destino a los cuales podrá ser repatriada la gente del mar, teniendo derecho el marino a elegir el lugar al que desea ser repatriado entre los siguientes:

- Lugar de contratación del marino.

tado a un elevado número de personas.

## Casos recientes

Entre otros muchos cabe destacar el caso de los 10 marineros croatas del "Renci Junior", que en 1998 permanecieron cerca de dos meses en el barco, atracado en el puerto de Castellón, para exigir el pago de sus salarios, que se elevaba a 13 millones de pesetas. Los marineros, que no habían percibido sus honorarios después de varios meses de trabajo a bordo en unas condiciones muy difíciles, sobrevivieron durante aquel tiempo gracias a las aportaciones de la Cruz Roja y fueron repatriados debido a las gestiones de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF). En estas fechas, con la venta del barco a un chatarrero por 9 millones de pesetas, el juez, por acuerdo de las partes, ha repartido esta cantidad entre los acreedores del buque, los marineros y el puerto de la ciudad a parte iguales.

Otro caso más reciente es el de los trabajadores del mercante "Sienkiewics", de origen polaco, que navega bajo bandera chipriota. Estos marineros arribaron al puerto de Vigo

## La tripulación, al estar vinculada con el armador de registro por su contrato, en caso de ser abandonada puede demandar únicamente embargo sobre el flete.



a mediados de mayo y se pusieron en huelga para pedir el pago de sus salarios hasta esa fecha y billetes de avión para su repatriación. La quiebra de la empresa armadora, que notificó la rescisión de los contratos a los trabajadores a sus domicilios en vez de hacerlo al buque,

y la negativa de la nueva empresa a hacerse cargo de las deudas de la anterior empresa colocaron a los tripulantes en una situación muy difícil.

La tripulación india del petrolero "Zagara", registrado en Malta y gemelo del tristemente

famoso "Erika", fue abandonada en Montenegro el mes de abril. La compañía Giuseppe Savarese, también propietaria del "Erika", llevaba sin abonar sus sueldos a los tripulantes desde el pasado mes de agosto. Tras el fracaso de mediación de la Federación Internacional del Transporte (ITF) con las partes, el caso se llevó ante el juez, que exigió a la empresa el pago de los salarios atrasados más los intereses hasta la fecha.

En estos casos la mediación de la ITF y las aportaciones de las organizaciones no gubernamentales (ONG) son esenciales para realizar las gestiones de mediación de los trabajadores con la empresa armadora y ayudar a los primeros en sus necesidades inmediatas, así como para aportar ayudas económicas para su repatriación. Estas situaciones crean, según José Luis Iriarte Ángel, catedrático de Derecho Internacional, "un problema fundamentalmente humanitario en el que la repatriación es el objetivo primordial".

Los trabajadores, al estar vinculados con el armador por su contrato, en el supuesto de ser abandonados por éste, se pueden lanzar únicamente sobre el flete, pero no sobre la carga, que es propiedad de un

- Lugar estipulado por convenio colectivo.
- El país de residencia del marino.
- Cualquier otro convenido por las partes en el momento de la contratación.

- El tratamiento médico, si es necesario, hasta que el estado de salud del marino le permita viajar hasta el punto de destino elegido.

### EXCEPCIONES

Cuando la repatriación haya tenido lugar por haberse reconocido a un marino culpable de una infracción grave de la obligación que entraña su empleo, ninguna disposición del presente Convenio menoscabará el derecho de recuperar del marino, total o parcialmente, el costo de su repatriación, de conformidad con la legislación nacional o los contratos colectivos.

### REMUNERACIÓN Y REPATRIACIÓN

El armador no podrá exigir del marino, al comienzo de su empleo, ningún anticipo con miras a sufragar el costo de su repatriación, ni tampoco podrá deducir dicho costo de la remuneración u otras prestaciones a que tenga derecho,

salvo las excepciones contempladas anteriormente.

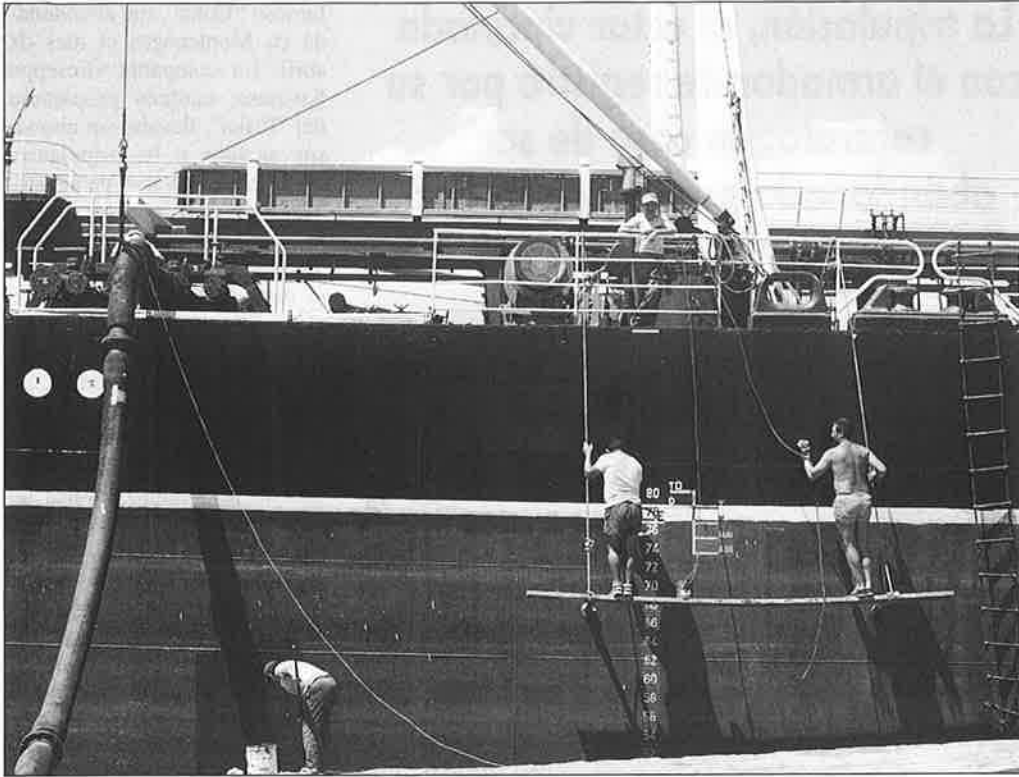
### OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS

Si un armador no toma las disposiciones necesarias para la repatriación de un marino que tenga derecho a ella o no sufraga el costo de la misma, la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque organizará la repatriación del marino y asumirá el costo de la misma; caso de no hacerlo, el Estado de cuyo territorio debe ser repatriado el marino, o el Estado del cual sea nacional el marino, podrá organizar su repatriación y recuperar el costo de la misma del Estado miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque. El Estado miembro que haya realizado la labor de repatriación podrá recuperar del armador los gastos ocasionados por la repatriación de un marino. ■

### ORGANIZACIÓN Y COSTES DE LA REPATRIACIÓN

Incumbirá al armador la responsabilidad de organizar la repatriación por medios apropiados y rápidos así como los costes de la misma, en la que se incluyen:

- El pasaje hasta el punto de destino elegido para la repatriación.
- El alojamiento y manutención desde el momento en el que el marino abandona el buque hasta el punto de destino elegido, si ello está previsto en la legislación nacional o en los convenios colectivos.
- El transporte de 30 kilogramos de equipaje personal del marino hasta el destino elegido.



tercero que, a su vez, también ha sido perjudicado por los problemas del transporte.

El número exacto de tripulaciones abandonadas en puertos alejados del país de origen de la tripulación es desconocido. Pero, según notificaciones de la ITF, desde julio de 1995 hasta diciembre de 1998 hubo 199 casos en los que marinos fueron abandonados por las empresas armadoras. El número de marinos afectados ascendió a 3.500 personas. Los barcos abandonados por Panamá encabezan esta lista, seguidos por los buques de bandera maltesa (ver cuadro en página anterior).

### Situación española

En nuestro país la asistencia sanitaria a los trabajadores del mar, tanto si ésta es requerida dentro de nuestras fronteras como en el extranjero, se realiza desde el Instituto Social de la Marina.

En lo concerniente a la ayuda a bordo y en el extranjero, el ISM proporciona esta asistencia utilizando sus pro-

prios medios, tales como el Centro Radio Médico, Banco de datos, Centros en el extranjero, buques sanitarios. También podrá establecer fórmulas alternativas o acordar la evacuación y repatriación de trabajadores enfermos o accidentados. Todo ello sin perjuicio de las obligaciones contraídas por los empresarios para con sus trabajadores.

También se encarga el ISM de la asistencia de carácter social a los trabajadores del mar y sus beneficiarios, especialmente en los casos de abandono de los tripulantes por parte de empresas declaradas insolventes, tanto si se da esta circunstancia en puertos de nuestro litoral como en puertos extranjeros, apresamiento de las embarcaciones, naufragio y otras situaciones de esta índole. Esta asistencia se extiende a los marinos extranjeros que prestan servicios en buques abanderados en España y que residan legalmente en este país.

Si el abandono, que puede afectar a toda la tripulación, a una parte o únicamente a un miembro, ocurre en el extran-

jero, el ISM se hará cargo provisionalmente de todos los gastos que originen el sostenimiento y traslado de todos los tripulantes abandonados. Esta asistencia se realizará en colaboración con la Representación Diplomática española en el país de que se trate y después haber recabado información a través de ésta. La cuantía de los gastos es un adelanto para que se realice la asistencia. Posteriormente, y en una relación detallada de todos los gastos producidos, se requerirá a la empresa armadora, al representante o al consignatario el pago de la cantidad.

Una vez que el afectado, o los afectados, contactan con el consulado español en el país y éste comunica la situación al ISM, la repatriación se realizará de acuerdo con los convenios con la OIT.

Otro posible caso de repatriación es el de naufragio del barco. Como en el caso anterior, el accidente puede ocurrir en el extranjero o en territorio español, y en tal caso la Dirección Provincial del ISM realizaría las gestiones de

trasladar a los trabajadores a su lugar de origen y proporcionará alojamiento en las Casas del Mar o en otro establecimiento hostelero y se hará cargo de lo necesario hasta el retorno del marinero a su lugar de origen. Si sucede fuera de nuestras fronteras, los trámites de repatriación se realizan de forma similar a la de supuesto de abandono. En el caso de que la empresa no pueda hacer frente a los costes producidos por la contingencia, el ISM se encargará, a través del consulado, de proporcionar la atención necesaria a la tripulación hasta su regreso a sus casas.

El caso de naufragio también puede ocurrirle a un barco de pabellón extranjero cuando surca nuestras aguas, y si así fuera, desde la Dirección Provincial que dependa se atenderán las primeras necesidades de los trabajadores, hospedándoles en las Casas del Mar y ayudándoles en gestiones tales como declaraciones a la autoridad, contacto con la empresa naviera o el armador o la embajada del país.

Otro supuesto en el que los trabajadores del mar pueden necesitar asistencia social es en los casos de retención del barco debido a deudas, multas, impagos, declaración de quiebra de la empresa armadora, cambio de capital social de la empresa que genera la ruptura contractual entre los trabajadores y la nueva compañía u otros problemas económicos.

En la mayoría de estos conflictos la mediación de los organismos internacionales entre los trabajadores y las empresas resuelve los problemas económicos. Pero si la situación se alarga, el ISM puede autorizar con carácter social, a través de los sindicatos u otras organizaciones sociales, ayudas para que los trabajadores en estas circunstancias tengan cubiertas sus necesidades básicas. ■

**Jesús M Salamanca**



MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES  
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Prevención de accidentes a bordo

# Tu seguridad a bordo no es un juego



NIPC Nº 205-99-0074



**SEGUNDO  
SEMESTRE  
DE 2000**

# LA OFERTA FORMATIVA DE BAMIO

**El Centro de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en la localidad de Pontevedra de Bamio, en Vilagarcía de Arousa, tiene ya en marcha la programación de los cursos que se impartirán en dicho Centro durante el último semestre del año. Con la publicación del folleto informativo en el que se contienen con todo detalle los cursos a impartir, fechas, formas de inscribirse, etc., el ISM ofrece a los trabajadores del mar información sobre el plan de acciones formativas reguladas por normas internacionales para los próximos seis meses a desarrollar en el mencionado Centro, como instrumento que contribuya a mejorar sus competencias profesionales y, como consecuencia de ello, a potenciar el sector y ampliar las expectativas laborales de estos profesionales.**

**P**ara este período semestral, la oferta formativa se presenta agrupando las acciones según su finalidad ocupacional: formación específica marítima obligatoria; formación recomendada, formación para el reciclaje hacia otros puestos de trabajo en otros sectores y formación polivalente de aplicación en el sector marítimo o en otros sectores productivos, manteniendo la

formación genérica, por medio de gráficos de itinerarios formativos y de orientación profesional para facilitar esa selección previa y que, en todo caso, será concretada por el personal técnico de las oficinas de empleo, que dispone de una información más amplia sobre las posibilidades y los recursos del ISM a lo largo de toda su red.

Ofrecemos a continuación

la información sobre los cursos a impartir durante el segundo semestre del año, así como algunas ampliaciones sobre la formación en especialidades reguladas por normas internacionales que son obligatorias, las recomendadas y los datos específicos de alguno de los cursos de formación polivalente, especialmente los orientados hacia las nuevas tecnologías.

Como novedades con respecto al anterior semestre es importante resaltar la incorporación de nuevos cursos como los siguientes: **tubero industrial, calderero naval, instalador de antenas, automatización para procesos de acuicultura, domótica y formación de teleformadores;** con respecto a este último hay que advertir que se impartirá "a distancia".

En el cuadro general los cursos marcados con una banda más oscura requerirán de los alumnos interesados acreditar estar en posición de, al menos, un título de Formación Profesional; al resto se puede acceder sin tener esas titulaciones.



## CALENDARIO DE CURSOS PARA EL PERÍODO JULIO-DICIEMBRE DE 2000

CURSOS	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Supervivencia en la mar, niveles 1 ó 2	Se desarrollarán uno o dos cursos cada semana organizados por las Direcciones Provinciales del ISM, asignando los niveles según sus necesidades.					
Transporte de mercancías peligrosas en bultos				16**26		
Formación Sanitaria para mandos, nivel 3				16**20		
Formación Sanitaria en actividades subacuáticas			25**29			18**22
Esp. Med. Subacuática Lab. y Med. Hiperbárica					13*****1	
Tubero industrial	3*****18					
Calderero naval			28*****22			
Especialista en torno y fresadora por CNC	24*****10					
Instalador de antenas			28*****17			
Instalaciones de energías alternativas	17*****25					
Electrónica digital					20*****22	
Sistemas RADAR				23*****17		
Automatismos para instalaciones eléctricas	24*****1				13*****22	
Automatización para procesos de Acuicultura	3*****8					
Simatic-5						4*****22
Domótica			18*****24			
Equipos autónomos de climatización			28*****29			
Sistemas de aire acondicionado				9*****22		
Introducción a la Informática		7*****25				
Redes locales			28*****15			
Administrador de redes locales			18*****6			
Programador de aplicaciones				9*****27		
Desarrollo de aplicaciones					30*****17	
Servidores INTERNET	10*****4					
Creación de aplicaciones multimedia					20*****22	
Formador de teleformadores				2*****24		
A.R.P.A. & E.C. DIS y Navegación meteorológica			11****22		20****1	
A.R.P.A. (2)		21**25				18**22
Transp. prod. petrolíferos y Gas In. & COW (1)	3**14			2**13		
Transporte de gases licuados en BB/TT (1)	17**21			16**20		
Transporte de productos químicos en BB/TT (1)	31**4			2**6		
Operador general del SMSSM (1)	31*****25	28*****22		23*****17		
Inglés básico marítimo		21*****22				
Inglés para comunicaciones en el SMSSM				2*****27		
Camarero				16*****1		
Compensador de agujas náuticas		7**11				

**NOTAS:**

(1) Algunas Direcciones Provinciales del ISM tienen programados cursos de estas especialidades para solicitantes de su ámbito geográfico, que se desarrollarán, también, en este Centro.

(2) Esta programación podrá ser modificada cuando a criterio del ISM exista alguna razón que así lo justifique. A través de las Direcciones Provinciales se informará de estos cambios, en su caso.

Curso para titulados

Curso para titulados o NO titulados

nn--nn

Fechas de comienzo y finalización del curso.

### ■ COMO SOLICITAR UN CURSO DEL CENTRO DE FORMACIÓN MARÍTIMA

Acudir a la oficina de empleo del ISM más próxima al domicilio para pedir asesoramiento sobre la formación más adecuada a sus intereses y necesidades personales y profesionales, así como para ampliarle la información sobre programas, cursos, servicios que ofrece el ISM, plazos de presentación de solicitudes requisitos y criterios de selección, etc. En la oficina de empleo le entregarán un modelo de solicitud y le ayudarán a cubrirlo. El personal del ISM debe comprobar la veracidad de los datos que se piden; por ese motivo, deberá presentar la documentación siguiente:



- Libreta de Inscripción Marítima.
- Documento Nacional de Identidad (DNI).
- Documento de afiliación a la Seguridad Social.
- Certificados/títulos académicos y profesionales.
- Diplomas o certificados de otros cursos relacionados con el que se solicite.

Si es demandante desempleado deberá presentar, también, la Tarjeta justificativa de la demanda de empleo y algún otro documento (por ejemplo, la nómina de desempleo) que acredite esa situación laboral.

# FORMACIÓN EN ESPECIALIDADES MARÍTIMAS REGULADA POR NORMAS INTERNACIONALES

## OBLIGATORIA

CURSO	N.º AL.	ORIENTACIÓN PROFESIONAL	Horas
A.R.P.A. <sup>1</sup> (Homologado por la D.G.M.M.)	10	<b>Finalidad:</b> Proporcionar los conocimientos establecidos por la O.M. 16.10.90, en el temario para la obtención del certificado de Observador de Radar de Punteo Automático. <b>Requisitos mínimos:</b> Este certificado se ha establecido únicamente para los titulados de la Sección de Náutica. Título mínimo para los pescadores de P.P. Litoral 2.ª clase. Es necesario tener en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque.	30
Transporte de productos petrolíferos <sup>1</sup> & Gas inerte y lavado con crudo <sup>1</sup> (Homologado por la D.G.M.M.)	8	<b>Finalidad:</b> Proporcionar los conocimientos necesarios para desarrollar el trabajo de oficial o de subalterno a bordo de los buques-tanque dedicados al transporte de productos petrolíferos, de gases licuados o de productos químicos, de acuerdo con la O.M. de 16 de octubre de 1990. Este certificado es obligatorio para el embarque en el tipo de buques que corresponda a la especialidad.	30
Transporte de gases licuados <sup>1</sup> (Homologado por la D.G.M.M.)	8	<b>Requisitos mínimos:</b> Estar en posesión de un certificado o título profesional marítimo, según el nivel, y tener en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque. La determinación del nivel profesional de cada curso: oficiales o subalternos, se realizará unos diez días antes del comienzo y en atención al volumen de solicitudes existentes.	30
Transporte de productos químicos <sup>1</sup> (Homologado por la D.G.M.M.)	8		30
Operador general del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima <sup>1</sup> (Homologado por la D.G.M.M.)	10	<b>Finalidad:</b> Proporcionar los conocimientos establecidos por la O.M. 16.11.93, en el temario para la obtención del correspondiente certificado, que será obligatorio para Capitanes y Pilotos u oficiales encargados de organizar o desempeñar las funciones relacionadas con el servicio de radiocomunicaciones a bordo de buques acogidos al SMSSM y al sistema en vigor anterior al día 1 de febrero de 1992, y únicamente los titulares de este certificado podrán encargarse del servicio de radiocomunicaciones en buques acogidos a este sistema. <b>Requisitos mínimos:</b> Estar en posesión de una titulación académica o profesional que habilite para ejercer guardia de navegación (en pesca mínimo P.P. Litoral 2.ª clase) y tener en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque. <b>Prioridades específicas:</b> Tendrán preferencia los alumnos que hayan superado el curso de Inglés de Comunicaciones Marítimas.	135
Supervivencia en la mar <sup>1</sup> (Homologado por la D.G.M.M.)	14	<b>Finalidad:</b> Formar a los tripulantes de los buques mercantes y pesqueros en técnicas de seguridad a bordo y abandono de buque, de acuerdo con la Orden Ministerial de 31 de julio de 1992. <b>Selección de alumnos:</b> Los cursos son organizados directamente por las Direcciones Provinciales del ISM, asignando los niveles según sus propias necesidades, correspondiendo a éstas la selección de sus alumnos. <b>Requisitos mínimos:</b> Para acceder al curso de nivel 1 es necesario estar en posesión de un certificado o título que habilite para ejercer profesionalmente a bordo de buques; para el nivel 2 es imprescindible estar en posesión del certificado de nivel 1. En ambos casos, además, se requiere tener en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque.	24
Formación Sanitaria para mandos, nivel 3	16	<b>Finalidad:</b> Capacitar al alumno para la atención inmediata y mediata de enfermos y accidentados, técnicas elementales de enfermería y normas higiénicas a bordo, así como el dominio de la consulta médica por radio. <b>Requisitos mínimos:</b> Curso destinado a Capitanes, patronos y titulados en los que deleguen la responsabilidad del mantenimiento y cuidado de los botiquines reglamentarios a bordo.	40

<sup>1</sup>A quienes superen el curso con aprovechamiento se les extenderá un diploma homologable por la Dirección General de la Marina Mercante a través de las Capitanías Marítimas.

## RECOMENDADA

CURSO	N.º AL.	ORIENTACIÓN PROFESIONAL	Horas
Inglés de comunicaciones en el SMSSM	14	<b>Finalidad:</b> El Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar STCW'95 y R.D. 2062/99 (B.O.E. n.º 18 de 21.01.2000) establece como uno de los criterios de competencia de los oficiales de buques de más de 500 TRB, poseer suficientes conocimientos de inglés, de modo que puedan interpretar correctamente o estar debidamente redactados las publicaciones náuticas y los mensajes en lengua inglesa pertinentes para la seguridad del buque, así como que las comunicaciones son claras y se comprenden. El objetivo perseguido con este curso es, por tanto, proporcionar los conocimientos de los diferentes protocolos de comunicación radiomarítima en inglés usando las frases estandarizadas de la OMI, y el empleo de los diferentes lenguajes-MARE-PAUSREP, etc., obligatorios según zonas de navegación. Este curso es recomendable, también, a los pescadores en aplicación del R.D. 1032/99 y 9770/CE. <b>Requisitos mínimos:</b> Estar en posesión de una titulación académica o profesional que habilite para ejercer guardia de navegación (en pesca mínimo P.P. Litoral 2.ª clase) y tener en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque.	120
Inglés básico marítimo	14	<b>Finalidad:</b> Con la entrada en vigor del Código ISM, se exige que los tripulantes sean capaces de entenderse en un idioma. El objetivo del curso es, por tanto, proporcionar los conocimientos básicos de inglés marítimo recomendados por la Organización Marítima Internacional, ampliando, así, las posibilidades de embarque en buques extranjeros. Por otra parte la Orden 16.03.98 (BOE 77.31/03/98) relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas pone especial énfasis en el idioma inglés. <b>Requisitos mínimos:</b> Curso destinado a personas que estén en posesión del Certificado de Competencia de Marinero y tengan en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque. <b>Prioridades específicas:</b> Tendrán preferencia los que hayan tenido un embarque durante el último año en buques mercantes o pesca de altura.	150
Transporte de mercancías peligrosas en bultos	12	<b>Finalidad:</b> De acuerdo con las recomendaciones recogidas en la Sección B-V/S del Convenio STCW-78/95, la finalidad de este curso es el estudio y la familiarización de los oficiales de la marina mercante con el Código IMDG. <b>Requisitos mínimos:</b> Para asistir a este curso es preciso estar en posesión de una titulación académica o profesional que habilite para ejercer como oficial a bordo de buques mercantes y tener en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque.	52
A.R.P.A. & Cartas electrónicas y Navegación meteorológica	10	<b>Finalidad:</b> Este curso tiene por objetivos los indicados para el curso ARPA y actualizar los conocimientos náuticos mediante el estudio de la navegación con cartas electrónicas (conocimiento implícito en la asignatura de navegación según el Convenio STCW'95) y de la meteorológica mediante la interpretación de imágenes recibidas de los satélites meteorológicos, tanto geostacionarios como de órbita polar, de acuerdo con lo indicado en el Convenio STCW-78/95. <b>Requisitos mínimos:</b> Para asistir a este curso es preciso estar en posesión de una titulación académica o profesional que habilite para ejercer guardia de navegación (pesca titulación mínima de P.P.L. 2.ª clase) y tener en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque.	60

Si es menor de dieciocho (18) años de edad, tendrá que llevar una autorización expresa para asistir al curso y en las condiciones que le ofrece el C.F.M., de la persona que ejerza la patria potestad, tutela o curatela.

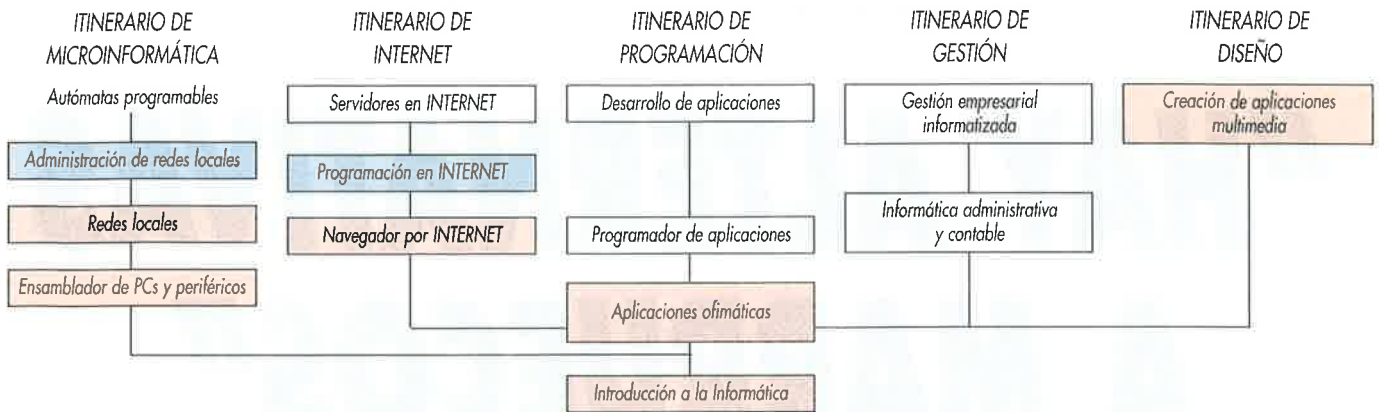
## ■ CÓMO SE SELECCIONAN LOS ALUMNOS

1.º Cada Dirección Provincial del ISM realiza una selección previa de acuerdo a los requisitos mínimos señalados en el apartado de

Orientación Profesional y que son imprescindibles para poder participar en el curso solicitado.

2.º El C.F.M. hace una selección definitiva de admitidos y reservas entre los solicitantes pre-seleccionados por las Direcciones

# FORMACIÓN POLIVALENTE EN EL ÁREA DE INFORMÁTICA



CURSO	N.º AL.	ORIENTACIÓN PROFESIONAL	Horas
Introducción a la informática	12	<b>Finalidad:</b> El objetivo general de este curso es obtener unos conocimientos básicos para el manejo del ordenador a nivel de usuario, preparando a los alumnos para acceder posteriormente a cursos de mayor especialización. <b>Requisitos mínimos:</b> Este curso es adecuado para personas que carezcan de conocimientos informáticos previos y estén en posesión de una titulación mínima de Graduado Escolar.	90
Redes locales	12	<b>Finalidad:</b> Capacitará al alumno para el diseño, organización y montaje de las principales redes de área local existentes en el mercado: Novell, Windows 95 y Windows NT. El alumno efectuará el proceso completo, desde la confección de cables de comunicación hasta la configuración del software de red, pasando por la instalación de tarjetas. Se le dotará de conocimientos de administración de redes a nivel de instalador. <b>Requisitos mínimos:</b> Titulación mínima de FP-II o equivalente profesional, con conocimientos básicos de arquitectura de ordenadores. También Aplicaciones ofimáticas o similar. <b>Prioridades específicas:</b> Tendrán preferencia los que hayan superado con aprovechamiento el curso de Ensamblador de PCs y periféricos.	90
Administrador de Redes locales	12	<b>Finalidad:</b> Capacitar al alumno para la función de administrador de una red local, lo que incluye la gestión de recursos, el control de accesos, el mantenimiento de operatividad, etc. <b>Requisitos mínimos:</b> Titulación mínima de FP-II o equivalente profesional, con conocimientos avanzados de instalación de redes locales. <b>Prioridades específicas:</b> Se dará preferencia a los alumnos que hayan superado con aprovechamiento el curso de Redes locales.	90
Servidores INTERNET	12	<b>Finalidad:</b> Capacitará al alumno para el diseño, organización y montaje de los principales tipos de servidor existentes para Internet en la World Wide Web. El alumno efectuará el proceso completo, dejando al finalizar el curso un servidor con acceso real en Internet, sus páginas y demás servicios habilitados. <b>Requisitos mínimos:</b> Se requiere que el alumno haya cursado Navegación por Internet y Programación en Internet (se le dará preferencia en este caso) o, en su defecto, acreditar conocimientos similares a los impartidos en dichos cursos.	126
Programador de aplicaciones	12	<b>Finalidad:</b> El objetivo de este curso es el de llegar a dominar el lenguaje de programación orientada a objetos por excelencia para aplicaciones de gestión: el Visual Basic, lenguaje que permite crear aplicaciones para Windows de una forma rápida y sencilla, aplicaciones éstas de gran demanda en las empresas de todo tipo. <b>Requisitos mínimos:</b> Titulación mínima de FP.II y conocimientos de informática a nivel usuario (ofimática). Podrán acceder alumnos de los itinerarios de microinformática, Internet, gestión o diseño. También los que hayan cursado Aplicaciones ofimáticas.	90
Desarrollo de aplicaciones	12	<b>Finalidad:</b> Este curso es el complemento al de Programador de aplicaciones. En él se aplicarán los conocimientos de programación adquiridos para el desarrollo de aplicaciones avanzadas de gestión. <b>Requisitos mínimos:</b> Titulación mínima de FP.II y conocimientos acreditados de Visual Basic, o haber superado el curso de Programación de aplicaciones.	90
Creación de aplicaciones multimedia	12	<b>Finalidad:</b> El objetivo general de este curso es capacitar para la creación de un producto multimedia en formato CDROM, utilizando para ello un software de diseño orientado a objetos. Capacitar para la integración de los diferentes componentes de los productos multimedia, fotos, vídeo en ventana, sonidos, música, textos y animación. <b>Requisitos mínimos:</b> Titulación mínima de FP.II y conocimientos de informática a nivel usuario (ofimática). Tendrán preferencia aquellos alumnos que acrediten conocimientos de programación orientada a objetos. Podrán acceder alumnos de los itinerarios de microinformática, Internet, gestión o diseño. También los que hayan cursado Aplicaciones ofimáticas.	156

Provinciales, aplicando unos criterios de prioridad, sobre los que se informa a las oficinas de empleo del ISM.

3.º Los resultados se envían a las Direcciones Provinciales, para que cada una se ponga en contacto con sus alumnos al objeto de organizar el desplazamiento a Bamio.

## RESUMEN DE LAS PRINCIPALES NORMAS DE RÉGIMEN INTERNO

La formación y servicios que presta el Centro son gratuitos para los demandantes



desempleados. Los gastos son cubiertos por el ISM y cuentan con una subvención del Fondo Social Europeo.

Todos los alumnos tienen la obligación de asistir y seguir con aprovechamiento las clases, siendo causa de exclusión el incurrir en faltas de asistencia no justificadas o no seguir el curso con aprovechamiento a criterio de los responsables del mismo.

Solamente se entregará diploma acreditativo a quienes superen el curso con aprovechamiento. ■

# "HAY ALTERNATIVAS A MARRUECOS"

**Miguel Arias Cañete, madrileño de nacimiento y jerezano de adopción, es desde el pasado mes de mayo el nuevo ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación. Abogado del Estado, entró en la política como senador por Alianza Popular a finales de los años setenta. En 1987 inició una andadura como eurodiputado que se ha prolongado una década. Durante este tiempo, entre otros cargos, Arias Cañete fue presidente de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo y participó en diferentes debates sobre cuestiones relativas a este sector. Residente y concejal hasta su nombramiento como ministro en el ayuntamiento de Jerez de la Frontera, su actividad ha estado permanentemente ligada a las cuestiones agrarias y pesqueras.**

**H**a debutado en el Ministerio con la remisión reciente de un proyecto de Ley de Pesca al Parlamento por la que se tratan de sentar todas las bases sobre la política para este sector cumpliendo uno de los compromisos de esta legislatura. Sobre la mesa, los problemas de unas flotas que deben mantener su actividad en caladeros propios y extraños luchando contra el descenso generalizado de los recursos y las cada día mayores dificultades para acceder a las aguas de terceros países o los recortes que trata de imponer Bruselas. Y, con carácter más inmediato, la negociación de un nuevo acuerdo con Marruecos donde la pesca puede ser solamente una parte más de un compromiso más amplio de colaboración entre la Unión Europea y Rabat.

Dentro de las dificultades que siempre ha llevado implícitas la renovación o la firma de



***"Una parte de la flota puede pescar en zonas próximas mediante diferentes fórmulas y otra parte puede operar a larga distancia"***

un nuevo acuerdo de pesca con Marruecos, Miguel Arias Cañete se muestra confiado en la posibilidad de lograr un nuevo compromiso positivo para el sector, aunque sea parcialmente diferente al actual y donde la actividad extractiva sea sólo una parte del mismo.

**¿Cuál es la situación actual de las negociaciones para el acuerdo pesquero con Marruecos?**

En estos momentos seguimos a la espera de que se concrete la voluntad marroquí de iniciar conversaciones que deberán configurar un nuevo marco de relaciones en materia de pesca entre la Unión Europea y el Reino de Marruecos.

**¿Cuál sería el acuerdo ideal para España y cuáles son las previsiones sobre el contenido del nuevo compromiso?**

El acuerdo ideal para España sin duda

# MIGUEL ARIAS CAHETE

VICE PRESIDENT OF OPERATIONS AT THE UNIVERSITY OF TEXAS AT AUSTIN



# MIGUEL ARIAS CAÑETE

MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN

sería aquel que, manteniendo esencialmente la actividad del último período, tuviera unas condiciones que dotasen de mayor estabilidad a la flota, eliminando las grandes incertidumbres que han presidido los últimos acuerdos, y que son un grave inconveniente para una mínima planificación empresarial. Sobre previsiones, poco se puede decir en este momento, pero sin duda las nuevas relaciones deberán basarse en una más amplia cooperación entre las partes.

**¿Podemos hablar de un nuevo acuerdo pesquero o simplemente de un acuerdo global de cooperación entre la Unión Europea y Rabat donde la pesca es solamente una parte del mismo?**

Yo creo que cabe pensar que habrá un nuevo acuerdo, más o menos parecido al que terminó el 30 de noviembre de 1999. Este acuerdo es el último, y así lo acordaron las partes en 1995, y por eso el acuerdo no contenía, a diferencia de los anteriores, una cláusula de renovación. Por lo tanto, en este momento hablamos de un nuevo marco de cooperación en materia de pesca en su sentido más amplio, en el que la pesca extractiva es sólo una parte del total.

**¿Cómo afectaría a la flota pesquera española que faenaba en esas aguas la posibilidad de que Marruecos imponga sus planteamientos sobre empresas mixtas, instalación en su territorio, descargas o transformación en ese país?**

Marruecos todavía no ha hecho ningún planteamiento de ese tipo, aunque si echamos un vistazo al plan quinquenal de la pesca marroquí, este país pretende, como es lógico, desarrollar su sector extractivo, comercializador y transformador para crear riqueza y empleo. Y creo que este proceso puede ser abordado por Marruecos en asociación con el sector comunitario, y que de esta asociación se derivarán beneficios por ambas partes. Marruecos tiene el caladero, y nosotros tenemos el mercado y una flota eficiente especializada en esta aguas, y de esta complementariedad es evidente que se pueden extraer energías positivas.

La flota tiene que adaptarse a esta nueva situación, y si sabemos hacer este proceso inteligentemente, no tienen por qué producirse perjuicios para el tejido socioeconómico que en este momento depende de esta actividad.



**“La flota con edades superiores a los 25 años no podrá continuar en estas condiciones en Marruecos ni en ninguna otra parte”**



**“Estamos hablando de un nuevo acuerdo pesquero en el marco de una colaboración más amplia en materia de pesca y donde la actividad extractiva es solo una parte del total”**



**¿Qué salidas habrá para la flota que no se pueda adaptar a esas exigencias?**

En general, yo defiendo que existen alternativas a Marruecos. Una buena parte de esta flota puede pescar en zonas próximas, mediante diversas fórmulas, y existe también una parte de la flota que puede operar a larga distancia. Esto exigirá también cambios en el sistema de explotación, pero opino que sí hay alternativas. Otra cosa es esa parte de la flota de más de 25 años, en algunos casos con serios problemas en la actualidad, y que no podrá continuar en estas condiciones, ni en Marruecos ni en ninguna otra parte. El sector



pesquero español lleva muchos años adaptándose a sucesivos cambios en el Derecho internacional, en la tecnología, los mercados, etc. Y por lo tanto yo confío en esta capacidad para afrontar con confianza el futuro.

**Cada día son mayores las dificultades para operar en caladeros con importantes recursos, tanto en aguas comunitarias como en terceros países. ¿Cuál es el futuro de las flotas?**

La problemática de los caladeros propios, entre los que se incluyen los caladeros comunitarios, es muy diferente a la de los terceros



**“El futuro de las flotas que operan en terceros países dependerá de su capacidad para adaptarse a los cambios que haya en esos Estados”**



**“El Ministerio sigue apostando por el mantenimiento de los recursos en nuestros caladeros con medidas técnicas, creación de zonas protegidas y mejora de los medios de control”**

países y las aguas internacionales. En los caladeros propios lo más importante es mantener el equilibrio entre recursos y esfuerzo de pesca para que las flotas puedan ser competitivas. En los caladeros externos este aspecto es también necesario, aunque no suficiente. Los terceros países, que casi siempre son países en desarrollo, quieren que la explotación de sus recursos pesqueros redunde en bienestar para su población. A medida que estos países se desarrollan y se democratizan se incrementa la demanda de que la pesca contribuya al desarrollo socioeconómico de las zonas costeras. El futuro de las flotas dependerá de su capacidad para adaptarse a estos cambios. Hay que tener en cuenta que un buque de pesca es una fábrica de alta tecnología, de alto coste y de difícil manejo, por lo que contamos también con elementos importantes a nuestro favor.

**La flota española seguirá pescando igual o más que en la actualidad, pero ¿con los barcos abanderados bajo otros pabellones?**

La flota que pesca en aguas internacionales creo que podrá continuar mucho tiempo faenando bajo pabellón español, y en lo que se refiere a la flota que faena en aguas de terceros países, sí se producirá una paulatina transición. Pero no sólo la flota que hoy pesca en terceros países se instalará paulatinamente en éstos, sino que existe capacidad real de crecimiento neto de la flota bajo esta fórmula. El término “abanderamiento” me gusta poco porque parece indicar que nada cambiará, salvo la bandera del barco, y nada más lejos de la realidad. El futuro está en instalarse en terceros países, pero implicándose de lleno en su tejido socioeconómico, no sólo como un simple cambio de pabellón

**¿Qué política va a seguir el Ministerio para potenciar la recuperación y el mantenimiento de los recursos en los caladeros propios?**

Éste es uno de los más importantes ámbitos de actuación del Ministerio en los próximos años, durante los cuales continuaremos con la política de adaptación progresiva y constante de las medidas técnicas de la pesca, la creación de zonas protegidas y la mejora de los medios de control. Todas estas medidas se tomarán sobre la base del mayor consenso posible con los afectados, pero con la necesaria firmeza y con el convencimiento de que ésta es la vía que aseguran al futuro del sector.

# MIGUEL ARIAS CAÑETE

MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN

**¿Cómo afectarán los nuevos acuerdos de segunda generación al empleo nacional en el sector?**

En España se está produciendo el mismo fenómeno que ya pasaron otros países de nuestro entorno hace años. La mejora del nivel de vida hace que las profesiones más duras sean las primeras en ser abandonadas. Esto quiere decir que, sin desatender el empleo directo del sector, que seguirá siendo importante, es cada vez más necesario tener en cuenta los empleos inducidos en la industria de transformación y comercialización, en la industria auxiliar naval, en los servicios, etc., y ésta es la parcela que tiene claras perspectivas de salir potenciada con la internacionalización del sector pesquero.

**Actualmente está en marcha la política de estructuras en la Unión Europea para los próximos seis años y Bruselas quiere revisar los planes de ajuste para las flotas previstos en el IV POP. ¿Qué tipo de flota es la que se pretende lograr desde la Administración? ¿Qué tipo de estructuras comerciales?**

En mi opinión, el ajuste de la flota pesquera española, en líneas generales, está realizado. Sólo cabe añadir ajustes en flotas concretas, algunas flotas de nuestro litoral donde puede estar persistiendo alguna sobrecapacidad. En lo que se refiere a la flota pesquera, se pretende una flota más moderna, con mejores condiciones de seguridad y habitabilidad, con posibilidad de un mejor tratamiento y conservación de las capturas a bordo, menor consumo de combustible y reducido impacto sobre el medio ambiente. Y unas estructuras comerciales cada vez más desarrolladas y capaces, tanto para las capturas propias como para las foráneas.

**¿Qué política se plantea para el sector de la acuicultura? ¿Cuáles son los objetivos?**

El Libro Blanco de la acuicultura está concluido, y ahora se necesita poner en marcha las medidas en él previstas, para lo que se requerirá un gran esfuerzo de coordinación entre Departamentos y entre Administraciones. El objetivo es lograr el crecimiento del sector en los próximos años, para mejorar el autoabastecimiento de España en productos pesqueros.

**¿Cuáles van a ser las relaciones del Ministerio de Agricultura con el Instituto Es-**



**En líneas generales, el ajuste de la flota ya está hecho y sólo faltan correcciones muy concretas en algunos segmentos donde persiste cierta sobrecapacidad"**



**El Instituto Español de Oceanografía, aunque adscrito a otro Ministerio seguirá trabajando en la investigación pesquera"**



**Los medios económicos destinados por la Comisión para funcionar ante los organismos pesqueros multilaterales han sido claramente insuficientes y se han tenido que suplir con el apoyo de los propios países miembros"**

**pañol de Oceanografía y la política prevista para este organismo?**

El Instituto Español de Oceanografía (IEO) es la principal institución del Estado en lo que a investigación y experimentación pesquera se refiere, aunque sus actividades no se restringen a esta parcela. El cambio de adscripción del organismo, fruto de un deseo del Gobierno de mejorar la coordinación de las diversas instituciones de investigación, no cambia el hecho de que la política de investigación pesquera sigue siendo responsabilidad del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Quiere esto decir que el IEO seguirá al servicio de la pesca española como hasta ahora, y que dentro del Gobierno se establecerán los necesarios mecanismos de coordinación que asegurarán que no se produzca ninguna merma en su dedicación hacia otras tareas.

**El sector ha planteado en ocasiones sus quejas reclamando un mayor peso de la Unión Europea en los organismos multilaterales pesqueros para lograr mayores posibilidades de pesca en esas aguas. ¿Es posible avanzar en esa dirección?**

Éste es un asunto ciertamente preocupante, ya que la política de contención del gasto en la Comunidad se compatibiliza mal con el incremento claro de la carga de trabajo en esta materia, con cada vez más organismos multilaterales y cada vez más responsabilidades y cometidos de estos organismos en la gestión de la pesca en aguas internacionales. Hasta ahora los medios destinados por la Comisión a este fin han sido claramente insuficientes, y sin embargo las funciones se desarrollan aceptablemente gracias al apoyo que venimos prestando los Estados miembros, supliendo de alguna forma esta escasez de medios de la Comisión.

En el último Consejo de Ministros de Pesca celebrado en Luxemburgo el pasado 16 de junio se debatió una comunicación acerca del papel de la Comunidad en estas organizaciones. En el texto quedaba claramente expresada la necesidad de que la Comunidad adopte los medios disponibles a las crecientes responsabilidades.

**¿Cuáles son las actuaciones más importantes previstas por la Administración pesquera en la búsqueda de nuevos caladeros con campañas experimentales?**

Estamos concediendo gran prioridad a este tipo de actuaciones, ya que creemos que





son una excelente vía para abrir nuevas posibilidades de pesca. En estos momentos se desarrollan campañas experimentales en aguas de Brasil y en aguas internacionales al oeste de Canarias con palangre de fondo, así como en aguas españolas en el noroeste y en Mauritania. Tenemos previsto en breve realizar campañas con arrastre de fondo en Túnez, y con palangre en aguas de Perú, Senegal, Mozambique y Argelia.

**¿Cómo se valora desde la Administración española la política de acuerdos pesqueros desarrollada por la Unión Europea?**

La política de acuerdos es una parte esencial de la Política Pesquera Común, política aportada en buena parte por España con su adhesión. En estos momentos está siendo in-

“**La Administración pesquera está concediendo una gran prioridad a la búsqueda de nuevos caladeros con campañas experimentales**”

justamente cuestionada, a pesar de que el estudio costo/beneficio que se realizó el pasado año arroja un resultado claramente favorable. Sabemos que no es fácil que se incremente significativamente el número de acuerdos existente, pero sí es posible mantener una política que ha funcionado, y sobre la que se podrían realizar ajustes para asegurar su coherencia con la política de cooperación al desarrollo, así como para poner de manifiesto los múltiples beneficios que supone para el conjunto de la Unión Europea. No sólo es necesario fijarse en los beneficios económicos, sino en su dimensión de política exterior. Hay que tener en cuenta que en muchos países el principal vínculo con la Unión Europea es el Acuerdo de Pesca. ■

Vidal Maté

**Las modificaciones al Convenio  
y cuatro Protocolos, sin ratificar  
después de 5 años**



# **NO HAY ACUERDO PARA UNA POLÍTICA EN EL MEDITERRÁNEO**

**EL CONVENIO DE  
BARCELONA,  
AUSPICIADO POR EL  
PROGRAMA DE  
NACIONES UNIDAS  
PARA EL MEDIO  
AMBIENTE, EN EL  
DIQUE SECO**

Las modificaciones realizadas en 1995 al Convenio de Barcelona para la Protección del Mediterráneo, así como a cuatro de los seis Protocolos que desarrollan dicho Convenio (dos modificados y dos nuevos), siguen sin entrar en vigor al no haber sido ratificados por el mínimo requerido de los Parlamentos nacionales. Tan sólo están en vigor dos Protocolos, uno de los cuales, el referido a los grandes accidentes y cómo actuar ante éstos, vigente desde 1978, resulta obsoleto y necesita ser modificado urgentemente, según declaró a esta revista Rafael Madueño, secretario general del MED Forum. Al cumplirse los 25 años del Plan de Acción del Mediterráneo, el Convenio de Barcelona se ha convertido tan sólo en un foro de declaraciones de buenas intenciones debido a la pasividad de los propios Estados miembros.



**E**l pasado 5 de junio se cumplió el último plazo concedido por las Organizaciones No Gubernamentales reunidas en Malta, el pasado año, por el MED Forum y MIO, y que contó con la adhesión del Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF/Adena) y Greenpeace para la ratificación de las modificaciones del Convenio de Barcelona y los Protocolos que lo desarrollan. Rebasada esa fecha simbólica, ya que se cumplían los 25 años del Plan de Acción del Mediterráneo, sólo fue ratificado el “Protocolo sobre las zonas especialmente protegidas y la diversidad biológica en el Mediterráneo” (Protocolo ZEP).

La falta de voluntad política es clara y manifiesta, ya que la pasividad de los Estados miembros (20 más la UE, de los que tan sólo Túnez ha ratificado el Convenio modificado y todos los Protocolos nuevos y modificados) conduce en la práctica a un bloqueo que impide cualquier tipo de actuación, ya que no puede exigirse el cumplimiento de las medidas aprobadas hasta que no se produzca la ratificación.

Hace ahora cinco años que se introdujeron importantes modificaciones al Convenio, y que siguen sin entrar en vigor al no haber sido ratificadas más que por nueve Estados de los quince como mínimo que resultan necesarios. De los seis Protocolos que desarrollan es-

te Convenio, están pendientes de ratificación cuatro. Tan sólo dos están plenamente en vigor, de los cuales uno fue ratificado el pasado año (como se señalaba anteriormente), mientras que el referente a los grandes accidentes, vigente desde 1978, resulta obsoleto, como se puso en evidencia tras los últimos y graves accidentes del “Erika” y del “Volganef-248” (ver MAR n.º 380, febrero de 2000).

Desde hace unos años, el MED Forum, Red de ONGs del Mediterráneo para la Ecología y el Desarrollo Sostenible, y que agrupa a 101 ONGs de 23 países de la cuenca mediterránea, viene denunciando y presionando para hacer que las declaraciones y las buenas

intenciones se plasmen en actuaciones concretas, sin que por el momento se haya logrado avanzar de forma significativa. Los intereses económicos siguen pesando más que la preocupación por el deterioro cada vez más acusado en que se encuentra este maltrecho mar.

### **Origen del Convenio**

El primer paso para la protección del Mediterráneo tuvo lugar en 1975, fecha en la que el director del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) convocó en Barcelona la “Reunión Intergubernamental para la Protección del Mediterráneo”, en la que participaron



# LAS IMPORTANTES MODIFICACIONES INTRODUCIDAS EN EL CONVENIO DE BARCELONA EN 1995 AÚN NO HAN ENTRADO EN VIGOR, AL NO HABER SIDO RATIFICADAS MÁS QUE POR NUEVE ESTADOS MIEMBROS DE LOS QUINCE REQUERIDOS.

dieciséis Estados ribereños. En ella se aprobó el Plan de Acción del Mediterráneo (PAM), que es un programa regional de protección ambiental cuyo objetivo es ayudar a los Estados a evaluar y combatir la contaminación marina.

Un año más tarde, en la Conferencia Plenipotenciaria de Estados Ribereños, catorce Estados y la CEE firman el "Convenio de Barcelona para la protección del Mediterráneo

contra la contaminación" (que toma el nombre de la ciudad donde tuvo lugar) y dos Protocolos. El Convenio es el marco jurídico del PAM, un tratado internacional por el que las Partes Contratantes se obligan voluntariamente.

Éste fue el origen y las intenciones, pero la realidad es bien distinta, como lo atestigua la situación actual.

## CONVENIO DE BARCELONA

**Aprobado:** Febrero de 1976.

**En vigor:** Febrero de 1978.

**Modificado:** Junio de 1995.

**Situación actual:** Pendiente de ratificación.

En 1995 se produjo una sustancial modificación del Convenio, que ahora se titula "Convenio de Barcelona para la protección del medio marino y de la zona costera del Me-

diterráneo", año en que también se introducen importantes modificaciones en la mayoría de los Protocolos y se aprueba la Fase II del PAM, que pasa a llamarse "Plan de acción para la protección del medio marino y el desarrollo sostenible de las zonas costeras del Mediterráneo".

Entre las importantes modificaciones que se introducen en el Convenio cabe reseñar el establecimiento del desarrollo sostenible como un objetivo; la aceptación del principio de cautela y de que quien contamina, paga; la prohibición de la incineración en el mar; la gestión integrada de las costas; el que su aplicación se extenderá a las zonas costeras determinadas por cada Parte Contratante dentro de su propio territorio; las Partes Contratantes velarán para que sus autoridades competentes faciliten el acceso adecuado del público a la información sobre el estado del medio ambiente en la esfera de la aplicación del Convenio; se dará al público la posibilidad de participar en los procedimientos de adopción de decisiones...

Ninguna de estas modificaciones ha entrado en vigor, ya que el nuevo Convenio sólo ha sido ratificado hasta la fecha por los Parlamentos nacionales de nueve Estados miembros (entre los que se encuentra España), cuando al tratarse de una modificación se requiere la aprobación de al menos quince.

## PROTOCOLO SOBRE VERTIDOS DESDE BUQUES

**Aprobado:** Febrero de 1976.

**En vigor:** Febrero de 1978.

**Modificado:** Junio de 1995.

**Situación actual:** Pendiente de ratificación.

El "Protocolo para la prevención y eliminación de la

contaminación del mar Mediterráneo causada por el vertido desde buques y aeronaves o la incineración en el mar” prevé la prohibición del vertido de desechos u otras materias, con excepción de materias de dragado, desechos de pesca, buques (hasta el 31 de diciembre de 2000). España es uno de los nueve Estados miembros que han ratificado este Protocolo.

## PROTOCOLO SOBRE EMERGENCIAS

**Aprobado:** Febrero de 1976.

**En vigor:** Febrero de 1978.

El “Protocolo sobre cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales” es uno de los dos que se encuentran plenamente en vigor. Sin embargo, ha quedado totalmente desfasado y urge su modificación, como ya señaló recientemente a esta revista Rafael Madueño, secretario general del MED Forum: *En la pasada reunión de Malta pedimos que se modificara este Protocolo, y tras los últimos sucesos [accidentes del “Erika” y del “Volganeft-248”] se pone más en evidencia no sólo que se tiene que modificar, sino prácticamente redactar de nuevo, porque es un Protocolo de 1976 que, además de desfasado, resulta ineficaz para abordar un riesgo como son los accidentes en el Mediterráneo.*

## PROTOCOLO SOBRE CONTAMINACIÓN DE ORIGEN TERRESTRE

**Aprobado:** Mayo de 1980.

**En vigor:** Junio de 1983.

**Modificado:** Abril de 1996.



**TAN SÓLO ESTÁN PLENAMENTE EN VIGOR DOS PROTOCOLOS, EL ZEP Y EL DE EMERGENCIAS, AUNQUE ESTE ÚLTIMO DATA DE 1978 Y, COMO SEÑALA RAFAEL MADUEÑO, SECRETARIO GENERAL DEL MED FORUM, ESTÁ OBSOLETO Y HABRÍA QUE REDACTARLO DE NUEVO.**

### Situación actual: Pendiente de ratificación.

Tan sólo siete Parlamentos nacionales (entre los que se encuentra el español) han ratificado este “Protocolo para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación causada por fuentes y actividades situadas en tierra”. Un Protocolo que fue muy bien recibido por las organizaciones ecologistas, ya que gran parte de los contaminantes llegan desde tierra, ya sea a través del aire o de los ríos, hasta el mar, como destacó la organización ecologista Greenpeace en su momento (ver MAR n.º 338, abril de 1996) al insistir en la *importancia de ampliar las fronteras del área mediterránea a las cuencas hidrográficas de los países ribereños, origen del 80 por ciento de la contaminación de sus aguas.* Greenpeace ha contabilizado más de 200 complejos industriales contaminantes en el Mediterráneo. Además, la no ra-

tificación del mismo significa que no podrán aplicarse las medidas contenidas en el “Programa de Acción Estratégico para combatir la contaminación causada por actividades terrestres” (PAE), aprobado en Túnez en 1997.

Este Protocolo prevé la necesidad de reducir y eliminar gradualmente doce sustancias orgánicas, tóxicas y persistentes (los POPs): DDT, PCBs, hexaclorobenceno, heptacloro, dieldrín, dioxinas y furanos..., en concordancia con el acuerdo adoptado por la “Conferencia Intergubernamental sobre la Protección del Medio marino de la contaminación de fuentes de origen terrestre”, convocada por el PNUMA. Estas sustancias son muy contaminantes. Se calcula que se utilizan en el mundo unos 11.000 organoclorados, entre los que figuran los plaguicidas. A estas sustancias se atribuye la mortandad de focas acaecida en el Mar del Norte en 1998, mar donde numero-

Las especies piscícolas sufren enfermedades y deformaciones. Diferentes estudios revelan que habitantes de países industrializados poseen una importante mezcla de dioxinas, furanos, PCBs, habiéndose aislado hasta 170 compuestos organoclorados en tejidos humanos.

sobre diversidad biológica en el Mediterráneo” es el único que, tras ser modificado, fue ratificado y está, por lo tanto, en vigor. Este Protocolo permitirá proteger espacios y especies del Mediterráneo y crear Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (ZAPIM).



ES

**NECESARIO EXIGIR A LOS ESTADOS LA RATIFICACIÓN Y APLICACIÓN DEL CONVENIO DE BARCELONA Y DE LOS PROTOCOLOS QUE LO DESARROLLAN COMO LA MEJOR MANERA DE FRENAR LA DEGRADACIÓN QUE PADECE NUESTRO MAR” (MED FORUM).**

### PROTOCOLO ZEP

**Aprobado:** Abril de 1982.

**En vigor:** Marzo de 1986.

**Modificado:** Junio de 1995.

**Situación actual:** Ratificado en diciembre de 1999.

El “Protocolo para las zonas especialmente protegidas y

### PROTOCOLO SOBRE RESIDUOS MARINOS

**Aprobado:** Octubre de 1994.

**Situación actual:** Pendiente de ratificación.

Al tratarse de un protocolo nuevo, precisa la ratificación de seis Estados miembros. Sin embargo, hasta el momento sólo Túnez y Marruecos lo han firmado, por lo que no ha entrado en vigor. El “Protocolo para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental, del fondo del mar y de su subsuelo” (que hace referencia a toda la actividad desarrollada en las plataformas petrolíferas, extracción de recursos del fondo marino) prevé que todas las actividades que se realicen en la zona del Protocolo estarán sometidas a la autorización escrita previa expedida por la autoridad competente.

### PROTOCOLO DE RESIDUOS TRANSFRONTERIZOS

**Aprobado:** Octubre de 1996.

**Situación actual:** Pendiente de ratificación.

Al igual que el anterior, el “Protocolo sobre la prevención de la contaminación de la zona del mar Mediterráneo causada por los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación”, de los seis votos necesarios sólo tres países lo han ratificado (Túnez, Marruecos y Malta). Se trata de un Protocolo de gran importancia, ya que, cuando entre alguna vez en vigor, los Estados miembros tendrán derecho a prohibir, individual o colectivamente, la importación de desechos peligrosos, así como la exportación y tránsito de los mismos a países en desarrollo.

Respecto a estos dos nuevos protocolos, el MED Forum va a insistir en que los países europeos (España, Francia, Italia y Grecia) y la propia UE los ratifiquen para que puedan entrar en vigor. Se trata de dos Protocolos que despiertan muchas reticencias para ser ratificados, especialmente el referido al transporte fronterizo de residuos, como señala Rafael Madueño.

El MED Forum seguirá con su campaña de concienciación dirigida a la opinión pública y ante los Gobiernos de los Estados que no han ratificado algunos de estos Protocolos para lograr superar esta situación que ha llevado a tener aparcadas, hasta la fecha, las modificaciones al Convenio y a sus Protocolos una media de cinco años.

*Es necesario, insiste el MED Forum, que se exija a los Estados la ratificación y aplicación del Convenio de Barcelona y de los Protocolos que lo desarrollan como la mejor manera de frenar la degradación que padece nuestro mar. ■*

**Raúl Gutiérrez**

La Unión Europea retiene una partida prevista en el acuerdo pesquero

## LA FLOTA CONGELADORA EN ARGENTINA ESPERA UN MARCO ESTABLE



“La flota congeladora argentina es la más moderna y competitiva de aquel país”, declaraba a MAR el gerente adjunto de la Cooperativa de Armadores de Vigo, pero se enfrenta a una condiciones de “inseguridad e intranquilidad por los vaivenes de la Administración de pesca de aquel país”.

Una de las primeras medidas que aprobó el Gobierno de De la Rúa fue ampliar hasta el 31 de marzo de 2000 la veda que debía terminar el 31 de diciembre de 1999, y que afectaba a la flota congeladora, relegada a la zona pobre en merluza, al sur del paralelo 48, mientras permitirá faenar a la flota pesquera, situada en la zona rica en pesca, al norte del paralelo 48.

Al término de ese plazo anunció nuevas medidas de protección del *stock* de merluza *hubbsi* en su zona económica exclusiva. La Resolución 241 relegaba a los congeladores definitivamente al sur del paralelo 48, establecía un mes de veda al término de cada marea y prohibía el procesado de la pesca a bordo, obligando a que ésta se realizara

**La flota congeladora que opera en Argentina, la mayoría de capital español y pabellón argentino, podrá seguir faenando, aunque todavía en condiciones de inferioridad respecto a la flota de fresco, mayoritariamente de capital local. Los armadores españoles con intereses en el país austral están a la espera de que el Gobierno argentino abra negociaciones para establecer las condiciones definitivas que permitan un funcionamiento sin discriminaciones ni sobresaltos. La Unión Europea y Argentina reanudarán en septiembre las conversaciones para un posible nuevo acuerdo de pesca. La UE retiene una partida económica prevista en el convenio pesquero ya prescrito hasta que se garantice el normal funcionamiento de la flota constituida al amparo de aquel acuerdo.**

en tierra. Estas medidas hacían prácticamente inoperativa a la flota congeladora y ponía en riesgo grandes inversiones que, en lo que corresponden a flota española, se estiman en torno a los 60.000 millones de pesetas.

Los armadores y los grandes sindicatos pesqueros y portuarios se unieron frente al Gobierno en manifestaciones que reunieron a miles de trabajadores forzando, finalmente, un acuerdo con el secretario general de Pesca y Agricultura, Antonio Berhongaray, por lo que se levantaban las disposiciones más

duras. Se redujo a cinco días la parada después de cada marea y se permitió que la merluza pudiera ser eviscerada y descabezada en los congeladores.

El acuerdo se considera un punto de partida, aunque insuficiente. Sindicatos y patronal reclaman que se establezcan las condiciones definitivas y no discriminatorias para la flota congeladora para operar sin sobresaltos. Entre estas condiciones se solicita la no discriminación de flotas en cuanto a zonas de capturas, el establecimiento de vedas o paradas iguales para todos los

barcos, que se fijen cuotas para cada empresa y que se establezca un corredor entre la milla 170 y la 200 para la captura de oras especies distintas de la merluza.

Las flotas de fresco y congeladora mantienen un enfrentamiento radical. La flota fresca, de capital local, acusa a los congeladores de agotar el *stock* de merluza *hubbsi*. La flota congeladora, la mayoría de sociedades mixtas constituidas al amparo del acuerdo de pesca Argentina-UE en vigor entre 1994 y 1999, sostiene que los barcos de fresco capturan el 60% de la merluza que se extrae de aquel caladero.

La Unión Europea, por su parte, retiene una partida económica pendiente de liquidar, correspondiente a la aportación comunitaria prevista en el acuerdo de pesca. La Unión Europea y Argentina reanudarán en septiembre las negociaciones con vistas a un nuevo acuerdo de pesca en el que deberá garantizarse que no se repitan procesos como los que afectan a los congeladores de las empresas mixtas. ■

M. V.

**Prorrogadas las condiciones del convenio con Angola**

# EL ACUERDO PESQUERO CON COSTA DE MARFIL CUMPLE LAS PETICIONES ESPAÑOLAS

**La flota española trata de garantizarse la permanencia en los caladeros del Atlántico Sur al amparo de los acuerdos negociados entre la Unión Europea y los países del Oeste africano que prescribían en mayo y junio: Angola, Costa de marfil y Guinea Ecuatorial. Las capturas parecen garantizadas: el nuevo protocolo suscrito con Costa de Marfil satisface las peticiones de los armadores españoles y en el caso de Angola se mantienen las posibilidades de pesca del convenio anterior para 22 barcos de la flota marisquera.**

**E**l acuerdo pesquero suscrito entre la Unión Europea y Costa de Marfil entró en vigor el 1 de julio, tendrá una duración de tres años, responde a las peticiones realizadas por los armadores españoles y beneficia especialmente al País Vasco, Andalucía y Galicia. Para la flota española este acuerdo resulta de gran relevancia por la posibilidad de acceso al puerto de Abidján, el más importante del golfo de Guinea y entre los más importantes de África.

El protocolo fija una media anual de 600 toneladas de registro bruto al mes para el arrastre congelador, que se asignan íntegramente a barcos españoles. Podrán acceder a este caladero un total de 41

buques españoles, 21 atuneros cerqueros congeladores, 15 palangreros de superficie y cinco cañeros. El convenio establece el acceso de 71 buques comunitarios: 39 atuneros cerqueros congeladores, 20 palangreros de superficie y 12 atuneros cañeros. En esta modalidad la flota española se incorpora por primera vez con los cinco buques que manifestaron interés por acceder a estos nuevos caladeros.

Las condiciones técnicas para el ejercicio de la pesca no sufren variación: se mantienen como en el convenio anterior las zonas de pesca, marineros a embarcar, redes autorizadas, etc.

Se ha incrementado ligeramente el canon a abonar por los



armadores en concepto de expedición de licencias, respecto a la cuantía fijada en 1997, de acuerdo con las orientaciones actuales de la Política Pesquera Común, pero manteniéndose en los niveles de otros acuerdos de pesca.

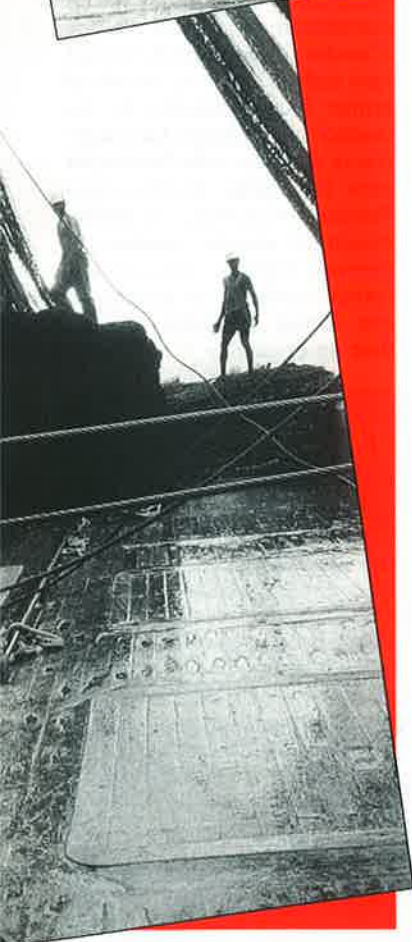
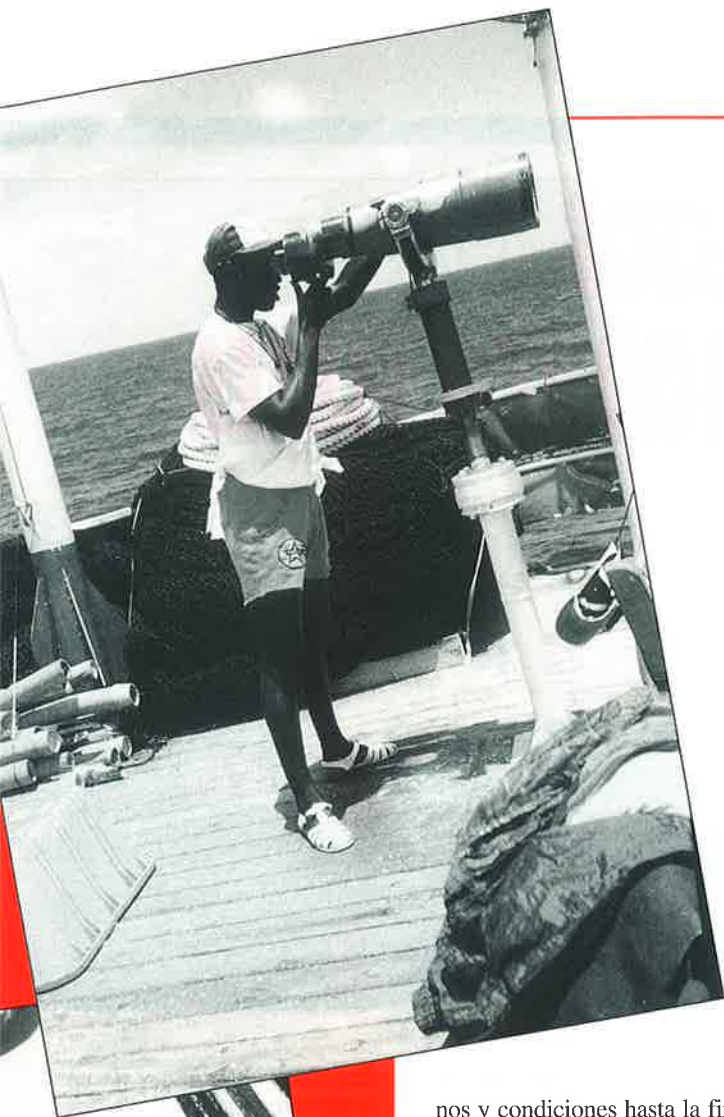
La unión Europea aportará anualmente 957.500 euros como contrapartida financiera. Una parte importante de esta aportación, 682.500 euros, se destinará a acciones de cooperación al desarrollo del sector pesquero de Costa de Marfil.

## Angola

Angola El convenio de pesca con Angola venció el pasado mes de mayo sin que se hubiera alcanzado un acuerdo sobre los términos de un nuevo protocolo. No obstante, y con el fin de no interrumpir la permanencia de los buques que operan en aguas angoleñas, se decidió prorrogar el convenio en los mismos térmi-







Angola percibirá 13.975.000 euros. El 40% de esta partida se destinará a acciones de desarrollo del sector pesquero local.

También se han incrementado los cánones a pagar por los armadores por las licencias a los buques que faenan al amparo del acuerdo, que permanecían fijos desde 1994. Estos cánones se han establecido en 58 euros/TRB/mes para los buques marisqueros, con un aumento de 2 euros; 205 para los de pesca demersal (+10), 25 euros/tonelada capturada para los atuneros y palangreros de superficie (+5), con un anticipo de 4.200 euros/buque/año para los atuneros y de 2.100 para los palangreros, con un aumento de 200 y 100 euros, respectivamente.

Se mantienen también las condiciones técnicas para el ejercicio de la pesca, salvo en el tamaño mínimo de las mallas de la pesca del marisco que pasa de 40 a 50 mm. Esta medida entrará en vigor a partir del 1 de marzo del 2001, contaba con el apoyo del sector marisquero español para una mejor gestión y conservación del recurso. Como novedad en un acuerdo pesquero entre la UE y un país africano, se ha incorporado un protocolo específico que fija las bases para la armonización de los sistemas de seguimiento de los buques por satélite

### Guinea Ecuatorial

El acuerdo con Guinea Ecuatorial venció el 30 de junio, tras una vigencia de tres años. Los países interesados en el mismo, además de España, son Francia, Portugal e Italia. De los 68 buques comunitarios autorizados a faenar en sus aguas, 35 eran españoles: 10 atuneros cerqueros y 25 palangreros de superficie. Francia disponía de 27 autorizaciones:

19 cerqueros y 8 cañeros. Portugal contaba con cinco licencias para otros tantos palangreros de superficie. Italia desplazaba un solo cerquero.

La compensación económica por parte de la Unión Europea era de 960.000 ecus (unos 160.000 millones de pesetas) para los tres años de vigencia.

Por otra parte, en los últimos meses la Unión Europea negocia nuevos acuerdos con otros países africanos. Además de con el Reino de Marruecos, mantiene contactos con Mozambique, Sudáfrica y Namibia. El propósito principal es garantizar el acceso a los recursos de la flota comunitaria, constituida por 97.000 embarcaciones, que la colocan como tercera potencia mundial,

pero también reforzar la presencia y la imagen responsable de las flotas comunitarias y el papel de la Política Común de Pesca.

## La UE negocia también acuerdos con Mozambique, Sudáfrica y Namibia.

En este sentido, la Comisión Europea y Guinea Bissau acordaron recientemente reforzar la lucha contra la pesca ilegal en aguas de este país,

después de que las autoridades guineanas hubieran descubierto la presencia de barcos de distintas nacionalidades que operaban sin licencia. La Comisión Europea ha garantizado a Guinea el apoyo en el desarrollo de un sistema eficaz de control de las pesquerías.

El convenio de pesca que liga a Guinea Bissau con la UE tiene vigor hasta el 16 de junio del 2001 y beneficia a barcos españoles, franceses, italianos y portugueses. La compensación económica comunitaria es de 34 millones de euros (5.600 millones de pesetas). ■

M.V.

nos y condiciones hasta la firma del nuevo acuerdo, el pasado 6 de julio.

En el nuevo protocolo se mantienen las mismas posibilidades de pesca que en el convenio anterior, lo que permitirá seguir faenando en aguas angoleñas a 22 buques de la flota marisquera de Huelva, con 6.550 toneladas de registro bruto (TRB) y una cuota de 5.000 toneladas de gamba y 500 de cangrejo.

A los arrastreros y congeladores se les han concedido 3.750 TRB, de las que 1.600 son para buques españoles, lo que cubre totalmente las peticiones del sector para esta modalidad. Podrán acceder asimismo a este caladero 18 atuneros cerqueros congeladores, 11 de ellos españoles, así como 25 palangreros de superficie, de los que 20 son españoles, y 2 buques de arrastre pelágico.

La compensación financiera comunitaria se ha aumentado en 625.000 euros anuales, por lo que

# LA SUBIDA DE LOS PRECIOS DEL PETRÓLEO, ENCARECIÓ LOS FLETES

La caída en flecha de los precios de los fletes marítimos -un 40 por ciento más bajos que hace diez años- se acelera incluso con la trayectoria de signo contrario que registran los costes de combustible desde los últimos meses de 1999, por lo que seis navieras importantes del cabotaje Península-Canarias irán a la formación de una Conferencia de Fletes.

Se trata de una alianza comercial defensiva, prevista por la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y autorizada sólo en los casos en que se asegure la continuidad de la competencia en el sector. Como se quedan fuera de esta Conferencia de Fletes Transmediterránea y Contenemar, las seis navieras aliadas -Pinilos, Nenúfar, Navicón, Navimport, Transatlántica y OPDR- podrán desarrollar esta fórmula para defenderse -opinan- "de un precio de los fletes que está muy por debajo de nuestros costes de operación".

Fuentes promotoras de la Conferencia de Fletes señalaron a la "Revista MAR" que la alianza nace para superar "una caída en flecha del precio de los fletes que no se compagina con la realidad de que el mercado canario haya seguido creciendo en los últimos años, y aún se perjudica más por la incidencia de nuestros costes de combustible, imparables desde finales de 1999"... Y añaden que "esta caída de los fletes ya es del 40 por ciento respecto a hace diez años y determina que el servicio no es rentable para las navieras ni aun con un 90 o más por ciento de ocupación del barco".

La operativa de estiba se lleva casi la mitad de los costes a descontar de lo que el naviero cobra por tonelada de carga y este afinamiento de los fletes les ha impedido hasta repercutir la escalada de los costes de combustible aún, y la Conferencia de Fletes los incrementará -desde un primer momento- en un simbólico 3 ó 4 por ciento, que estiman "una mínima repercusión".

Los grupos participantes en esta Conferencia de Fletes pretenden una serie de acciones defensivas y concertadas para "clarificar el mercado", hacerse un esquema realista de los costes soportados que permita conocer los gastos vivos de operación y aflojar todas aquellas partes del ser-

vicio "que cubrimos pero no cobramos". Citan, entre ellos, "la ocupación de mercancía, etc."

## A la defensiva

Como el principal obstáculo legal a estas Conferencias de Fletes vendría dado por la interrupción de la libre concurrencia en el sector, los seis navieros agrupados entienden que el sistema sigue abierto, ya que dos importantes competidores Península-Canarias se quedan fuera, como es el caso de Transmediterránea y Contenemar, por lo que este mercado del cabotaje -de unos 120.000 TEUs/año- seguirá funcionando en libre concurrencia.



"Cada naviera seguirá teniendo sus precios propios, aunque respetaremos unas tarifas mínimas que serán marcadas contando con el umbral de rentabilidad estimado para un aprovechamiento del 80 por ciento del barco, y así mismo cada naviera continuará con su propia comercialización".

Este planteamiento de signo defensivo supondrá también la preparación por parte de los

transportistas signatarios de un mecanismo de control de los acuerdos, y la fijación de un aval -por cada naviera- ejecutable al primer incumplimiento de las condiciones pactadas. La Conferencia de Fletes sólo funcionará para las líneas Mediterráneo Peninsular-Canarias, y su justificación es notoria -añaden las mismas fuentes promotoras- "porque existiría el peligro de que alguna compañía se quedase en el camino si no lo em-

## Las exenciones al practicaje, lo próximo...

Con fondo previo de polémica instalada, la Dirección General de Marina Mercante habrá de reglamentar las exenciones al practicaje, es decir, la prueba de suficiencia para que el capitán se libere de la obligatoriedad de pedir práctico que la asesore la entrada y salida a puerto.

La Asociación de Navieros y la Federación de Prácticos sostienen un viejo distanciamiento, aun considerándose respectivamente "los primeros interesados en la operación segura del barco", porque los navieros entienden que España debe homologar estas exenciones al nivel de otros países de la Unión Europea, mientras los prácticos entienden que las rebajas son trasunto de inseguridad.

Para los navieros, un capitán con experiencia repetida sobre un mismo barco y un mismo puerto tiene la misma formación técnica que el práctico, y las exenciones están contempladas legalmente incluso en el mismo Reglamento de Practicaje, y en cuanto a responsabilidades, la Ley de Puertos limita la del práctico -por negligencia- a los 100 millones de pesetas, mientras el valor de barco y carga suele importar miles de millones.

Los prácticos consideran que la petición de exenciones es "un ahorro mal entendido en seguridad marítima", y vuelven la oración pasiva, significando que "los capitanes se sienten más seguros con práctico a bordo".

S. de F.



prendemos unidos...". "El nuevo acuerdo respeta alianzas previamente existentes entre Piniños y Nenúfar (Norte y Mediterráneo Peninsular-Canarias), Transatlántica, Navimport y Navicón (Mediterráneo Peninsular-Canarias) y OPDR y Contenemar (Sur Peninsular-Canarias), por lo que respeta la comercialización.

### Deducción de servicios

La Conferencia de Fletes dirigirá una de sus primeras actuaciones hacia repercutir la escalada del precio de los combustibles, imparable desde noviembre del año último, y que está afectando a todo el sector, muy especialmente a las navieras que prestan servicios interinsulares en Canarias.

Según ha sabido la "Revista MAR", las principales compañías que transportan pasajeros y carga entre las islas se plantean reducir servicios existentes en el archipiélago canario y reordenar líneas, considerando que sería muy impopular echarlo todo a las espaldas del precio del billete.

Este coste de combustible se les ha disparado notablemente a los ferries de alta velocidad, que inauguraron el año con una subida del 7 por ciento—caso de la naviera Fred Olsen— y aun así les habría resultado insuficiente tres meses después. Este tipo de embarcaciones rápidas suelen consumir unos 5.000 litros de combustible/día, lo que da una idea del despropósito que les representa la escalada constante del precio de los derivados petrolíferos.

Al sector en su conjunto se le ha cruzado—en sentido bien contrario a sus deseos— la caída de los fletes y el salto de los combustibles, y, de una u otra forma, se están tomando decisiones comercializadoras que revelan el grado de nerviosismo general, precisamente a las puertas de fenómenos tan importantes como—por lo que a Algeciras y Ceuta se refiere— la "Operación Paso del Estrecho".

Marina Mercante ha abierto expedientes a Transmediterránea, Euroferrys y Buquebús por incumplimiento de horarios de servicio y agrupación comercial, y el delegado del Gobierno en Ceuta, Luis Vicente Moro, les ha recordado que "el pool no está permitido", en tanto el presidente de Ceuta, Antonio Sampietro, demandó a las navieras implicadas que "suspendan sus acuerdos comerciales, a la vista de los trastornos que están sufriendo los usuarios".

### Liberalización del sector

La Comisaría de Transportes de la Unión Europea, Loyola de Palacio, ha celebrado una reunión de trabajo en Bruselas con los representantes de los cargadores españoles y el Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo, a los que reafirmó que los últimos flecos de la liberalización del sector "pasan por abrir a la competencia los servicios portuarios", lo que va a afectar

esencialmente a España, "ya que la estiba y el remolcaje— entre otros— sobreviven en un modelo inconveniente para la implantación del cabotaje de corta distancia ("short sea shipping"), que es el futuro del sector en Europa".

La Comisión Europea recopila, en la actualidad, datos e informes de la realidad portuaria de los distintos socios comunitarios antes de proceder a una armonización previa a implantar el cabotaje de corta distancia. El Consejo Español de Usuarios del Transporte Marítimo entregó a la Comisaría un estudio muy crítico que cuestiona el modelo de estiba existente en España y del que se predica que "está prestado en régimen de concesión administrativa y en situación de monopolio u oligopolio en cada puerto de interés general". Y, en cuanto al servicio de remolcadores, el mismo informe reconoce que "aunque está abierto a la competencia, el sistema portuario español exige a los segundos operadores que dispongan de medios para atender al cien por cien de la demanda."

**Seis navieras acuden a una Conferencia de Fletes para defenderse en el cabotaje Península-Canarias y los costes de combustible obligan a reordenar líneas o reducir servicios, en plena época de demanda y "Operación Paso del Estrecho".**

Los intentos de liberalización plena, aludidos por la Comisaría Loyola de Palacio y que están escritos en Libro Verde sobre Puertos, van a tener una especial incidencia en el modelo español actual, visiblemente distinto y que habrá de armonizarse a corto o medio plazo. Además de los aludidos puntos críticos del mismo, el nuevo equipo de la Dirección de Marina Mercante tiene así mismo pendiente dictar la legislación sobre exenciones al Servicio de Practicaje, sobre el que existen notorias distancias entre lo que demanda la Asociación de Navieros y la Federación de Prácticos, con polémica de fondo sobre si "liberalización es o no equivalente a rebajas en materia de seguridad del servicio". ■

S. de Francisco

## **El cabotaje de corta distancia, a la bocana del puerto español**

**En sucesivas reuniones con los navieros—enero— y cargadores—abril— la Comisaría de Transportes de la UE, Loyola de Palacio, planteó un esquema de futuro que pasa por la implantación del cabotaje de corta distancia ("short sea shipping") como corolario irrenunciable del proceso liberalizador del transporte marítimo comunitario.**

**Pero las condiciones actuales de funcionamiento—estiba, remolcaje, prácticos, etc.— de nuestros puertos siembran a lo menos la duda metódica sobre la aplicabilidad de la libre competencia, que es el aire que respiraría el "short sea shipping", cuyo proyecto aguarda en la bocana del puerto español.**

**La asignatura de más peso económica en juego—por lo que repercute en costes— es, naturalmente, la estiba, y su reciente Congreso Internacional, celebrado en mayo, no ha sentado ni opinión ni criterio definitivo sobre este problema: los congresistas se limitaron a congratularse de que "el modelo de estiba español funciona...". Y cierto es, si lo cotejamos con un pasado próximo, lleno de conflictos y disfuncionalidades, pero no se comprende tal silencio o paso de puntillas sobre una problemática que, más temprano que tarde, pedirá entrada a puerto español únicamente si los servicios están liberalizados y a salvo de las peculiaridades presentes en nuestro sistema portuario. ■**

S. de F

**Para promover la creación de empleo en la franja costera**

# **CENTRO DE DESARROLLO PESQUERO PARA EL LITORAL GRANADINO**

**E**l nuevo programa de actuación es continuidad del que ha venido desarrollándose en los dos últimos años al amparo de la iniciativa comunitaria de Recursos Humanos Adapt Nautilus en la misma comarca. Ambos responden a un proyecto del Área de Desarrollo de la Diputación de Granada con el objetivo de promover iniciativas emprendedoras en la zona costera granadina, donde, a juicio de la diputada-delegada de esta Área, Alicia Agudo, es evidente la necesidad de "este tipo de estructuras que garanticen la dinamización de todos los agentes relacionados con la actividad que intervienen en el territorio, la coordinación de las distintas acciones a ejecutar y la creación de las condiciones necesarias para mejorar la competitividad del sector pesquero granadino".

La zona de actuación abarca los nueve municipios costeros de la provincia de Granada: Almuñécar, Salobreña, Motril, Castelldeferro, Lújar, Rubite, La Mamola, Sorvilán, Albuñol, con una población estimada en torno a los 92.000 habitantes. La economía de esta comarca depende principalmente del sector agrícola, en particular del cultivo en invernaderos. La tasa de paro estimada en la comarca es de 12% de la población acti-

va. La actividad pesquera tradicional se encuentra en clara regresión, incapaz de acoger la demanda de empleo joven.

El Centro de Desarrollo Pesquero informará sobre las medidas de fomento a disposición de las empresas pesqueras y de los emprendedores de la comarca y asesorará y apoyará los proyectos que favorezcan la consolidación y la creación de empleo en el ámbito pesquero y acuícola o vinculado al sector: recursos, estructuras, industrias y mercados.

Los beneficiarios del programa que se desarrollará en el Centro serán los trabajadores, armadores, empresas y empresarios del sistema pesquero o emprendedores que desarrollen

**El Área de Desarrollo de la Diputación de Granada ha puesto en marcha un Centro de Desarrollo Pesquero que ofrecerá asesoramiento y apoyo a las empresas pesqueras y emprendedoras del litoral granadino en aquellas iniciativas que favorezcan la consolidación y creación de empleo, con especial atención a las empresas que basen su actividad en el sistema pesquero y acuícola o vinculado al mismo. Simultáneamente el Centro realizará la cartografía de caladeros, diseñará un plan de viabilidad de extracción de recursos alternativos y promoverá un proyecto piloto de cultivo de vieira.**

estas actividades, los trabajadores afectados por los procesos de adaptación hacia las nuevas tendencias y tecnologías, los hijos y familiares de los trabajadores y armadores para la continuidad del sector, el personal desocupado y las empresas de economía social del litoral granadino.

El programa es continuación del Proyecto Nautilus, cu-



yas distintas acciones se han desarrollado desde mayo de 1998 al 2000, con un presupuesto de 54 millones de pesetas, subvencionado al 75% por la Iniciativa Comunitaria Adapt. El Nautilus centró su programación en tres pilares fundamentales: formación, ayudas al empleo y asistencia técnica a empresas y trabajadores del sector pesquero granadino. En el ámbito formativo se han beneficiado 288 personas.

Concluida la fase de formación, el Centro de Desarrollo pesquero se aplicará ahora al estudio y análisis de las posibilidades de desarrollo económico de la zona, así como de sus problemas y carencias, a la información al sector pesquero de las posibilidades de desarrollo y ayudas existentes, a la creación de nuevas empresas, iniciativas de autoempleo y, en general, a aquellas iniciativas que contribuyan a alcanzar los objetivos del proyecto. Inicialmente, la demanda de asistencia más frecuente procede de las corporaciones locales y se refiere a la posibilidad de desarrollar estrategias de creación de empleo y actuaciones acordes con los objetivos de la Iniciativa Pesca.

La unidad de asesoramiento y promoción permitirá a su vez la cooperación e intercambio en-





tre las empresas y pescadores a escala regional, interregional y transnacional para mejorar su adaptación a las necesidades que imponen la globalización de la economía y el progreso tecnológico. Se espera asimismo que cubra las deficiencias actuales del sistema productivo para propiciar no un cambio espectacular en el sector pesquero, sino una aceleración ordenada y racional, acompañada de una mejora en los mecanismos de transformación, elaboración y comercialización, la creación de servicios especializados de información y asistencia técnica a pescadores y trabajadores manipuladores de los productos del mar y el fomento de la adquisición de capacidades de los agentes de desarrollo existentes en la zona de influencia del Centro.

El programa se ha plasmado en un convenio suscrito entre la Diputación Provincial y la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía. Para ejecutarlo cuenta con un equipo técnico formado por un director responsable de la gestión, un técnico en desarrollo pesquero y un administrativo.

### Cultivo de vieira

Al amparo de este convenio, ambas Administraciones han elaborado otros dos conve-

**El proyecto piloto de cultivo de vieira en "long-line" pretende conocer la viabilidad técnica, económica y social de este cultivo.**



nios específicos con el mismo objetivo de alentar la mejora económica e incentivar la creación de empleo en la comarca.

El primero se refiere a un Proyecto de Cartografía de Caladeros y Plan de Viabilidad de Extracción de Recursos Alternativos en el litoral granadino. El cartografiado y localización de los caladeros granadinos y el conocimiento de su situación permitirán conocer las posibilidades reales de extracción y comercialización de recursos potencialmente explotables y, en consecuencia, adecuar el sistema pesquero a los recursos.

Con este programa se espera también identificar nuevas áreas y especies alternativas que proporcionen información estratégica para el futuro de la pesca en la zona. Asimismo se espera que permitirá conocer los aspectos sociales y económicos que inciden especialmente sobre la actividad pesquera, además de recuperar y regenerar zonas del litoral granadino de alto interés pesquero y marisquero.

Finalmente, el segundo convenio desarrollará un proyecto piloto de cultivo de vieira con el que se persigue analizar la viabilidad técnica, económica y social de este cultivo.

Para la puesta en marcha de esta instalación el Centro de Desarrollo mantiene contactos con el Instituto de Oceanografía de Fuengirola, donde se realizó un proyecto similar que, una vez constatada su viabilidad, fue transferido a la iniciativa privada, que actualmente lo explota con resultados satisfactorios.

El proyecto piloto de cultivo en "long-lines" en el litoral granadino iniciaría su actividad en las fases de preengorde y engorde de vieira y, de prosperar, permitirá diversificar los cultivos de moluscos bivalvos en la zona y se desarrollará en colaboración con el sector desde el inicio del proyecto y posibilitaría su aplicación a escala industrial. ■

**Mery Varona**

# OFENSIVA COMERCIAL DE TECNOLOGÍA PESQUERA ESPAÑOLA A LA FERIA DE HANNOVER 2000

La tecnología naval española se ha puesto de largo, comercialmente, en la Feria Marítima de Hannover 2000, al aportar sus mejores muestras en buques pesqueros de última generación, que, desde junio a octubre serán presentados como balance final del Proyecto Halios, ya finalizado, por expresa invitación de las autoridades alemanas a nuestra Dirección General de Industria.

España aportará, como puntos fuertes de su ofensiva comercial, el catamarán de alta velocidad (Bazán), el buque nasero (Tanaval) y el palangrero polivalente (Balenciaga), que han sido expresamente seleccionados por la Sociedad Estatal Hannover 2000, al considerarlos como la avanzadilla de la construcción naval pesquera de alta tecnología, en sus respectivas especialidades de uso.

**Seleccionados el catamarán de alta velocidad (Bazán) y los naseros y palangreros (Tanaval y Balenciaga) del subproyecto Halios, en que participaron veinte industrias nacionales.**

## ■ CATAMARÁN DE ALTA VELOCIDAD

Se trata de un buque de menos de 1000 TRB, con cascos y cubierta fabricados en poliéster reforzado con fibra de vidrio, aplicable a diversos tipos de pesca (palangre, cerco, arrastre).

En la actualidad son ya dos los catamaranes construidos en la Factoría de San Fernando (Cádiz) de la Empresa Nacional Bazán, para la pesca en el Mediterráneo.

El primero es un cerquero, de nombre **Nuestra Paloma Divina**, que tiene una eslora total de 25 metros, una manga de trazado de 7,80, un registro bruto total de 66 TRB, y una potencia propulsora de 2 x 200 C.V., que le permite alcanzar una velocidad de 14 nudos, y que, con una tripulación de 14 personas, faena desde hace dos años con notable éxito en aguas de Castellón.

El segundo, similar a su antecesor, es un arrastrero con cascos y cubierta de poliéster reforzado con fibra de vidrio, que ha sido especialmente concebido para la pesca de arrastre por popa, en las modalidades de pelágica y de fondo. Su arqueo bruto aproximado es de 85,77 TRB.

Con una eslora de 27,40 metros y una manga de 7,80 metros, el buque está propulsado por dos motores diésel que accionan, a través de un reductor-inversor de doble salto, dos líneas de ejes con una hélice de palas fijas en cada línea. Cada uno de los motores desarrolla 250 C.V., lo que le permi-



Catamarán de alta velocidad.



Nasero con doble área de flotación.

te alcanzar una velocidad de 14 nudos. Está pensado para ser tripulado por 8 hombres.

El **Sord**, nombre del buque, tiene su base de operaciones en el puerto de Tarragona, y cuenta con un equipo de pesca constituido por 1 maquinilla hidráulica situada en la cubierta en el centro del buque, de 2 tambores para la recogida de las redes y 2 maquinillas hidráulicas de cable. Un pescante de popa, con un sistema hidráulico de traslación de las pastecas de los cables de arrastre, y sobre la amurada del espejo de popa un rodillo de acero inoxidable con rodamientos para facilitar la entrada de la red a cubierta. Dispone además de una grúa para maniobra de redes.

Las formas de cada casco son de tipo V, optimizadas para obtener una buena velocidad en marcha libre y un buen comportamiento en arrastre y en navegación con mar gruesa.

Los dos buques citados faenan en la actualidad con resultados óptimos, cuantificados por sus armadores entre un 35 y un 50% superiores a los pesqueros convencionales del mismo tonelaje y categoría.

## ■ NASERO CON DOBLE ÁREA DE FLOTACIÓN

Es un buque con dos cascos de pequeña área de flotación reducida, fabricado en aluminio naval, apto para la pesca de bajura al fresco en el Mediterráneo y compatible para artes menores, arrastre o palangre.

Construido por la empresa **Ta-  
naval (Talleres Navales de Va-  
lencia)** es un buque pesquero tipo **SWATH**, siglas que corresponden a la clasificación "Small Water-plane Area Twin Hull", o "buque de dos cascos con pequeña área de flotación", cuya principal característica es, precisamente, la especial disposición de su casco, que le permite una mayor velocidad para la misma potencia en un buque convencional, con las consiguientes ventajas de un mayor ahorro del coste de explotación por su menor gasto de energía, y más rapidez de acceso al caladero y de regreso al puerto, lo que supone un valor más elevado del pescado en el proceso de comercialización.

Entre sus características principales, está el propio concepto de embarcación simétrica, que supone un doble motor y un doble timón que proporcionan una mayor seguridad de maniobra al pesquero.

La gran relación eslora/manga y la casi constancia de la mangana a lo largo de la eslora, además de la ubicación de los motores principales bajo la cubierta superior y la adopción de sistemas de escape húmedo, proporcionan una gran superficie de cubierta, que mejora notablemente las condiciones y la seguridad de las labores de pesca a bordo.

La concepción de su diseño de permite un mejor comportamiento en la mar en cuanto a los movimientos de balanceo, cabeceo, guiñada y los verticales, procurando con ello un mayor confort a bordo.

Las formas de la carena del pesquero permiten navegar con olas de 3 a 3,5 metros de altura significativa reduciendo tan sólo la velocidad en un 20%. La velocidad, en condiciones normales y a máxima potencia, es de 14,5 nudos.

#### ■ BUQUE PALANGRERO POLIVALENTE

Es un buque monocasco de acero para la pesca de bajura en

sus modalidades de cerco y caeca. Su polivalencia permite una rápida adaptación a las diferentes pesquerías, permitiendo de esta manera un máximo aprovechamiento en días de pesca al año.

Construido por **Astilleros Balenciaga**, de Zumaia (Gipúzcoa), el buque es especialmente adecuado para un importante subsector pesquero del Cantábrico, cuyos tipos de pesca y campaña sean complementarios, permitiendo, de este modo, la ocupación del barco 11 meses al año como mínimo, lo que redunda en la rentabilización de la inversión.

Entre las principales características innovadoras del buque se encuentran: uso de una bomba de vacío para el traslado del pescado desde el cerco hasta los viveros, que disponen de agua a cero grados (sistema CSW), lo que permite un enfriamiento rápido del

pescado, con la consiguiente mejora de su calidad, evitando de esta manera el salabardeo; uso de bomba de vacío en la descarga del pescado; grúa hidráulica articulada en popa y electrohidráulica en proa; maquinilla de centro con estibadores, frenos y embragues independientes para el halado; maquinilla en proa con estibador, freno y embrague para el halado y largado; cinta transportadora para el movimiento de pescado en la pesquería de caeca, y hélice lateral.

La concepción y el diseño del buque, que desde su botadura está obteniendo unos rendimientos muy superiores a los de los pesqueros tradicionales, garantizan una mayor seguridad en las maniobras, permiten la automatización del cerco y aseguran una mejora en el tratamiento del pescado. ■

S. de F.



Buque palangrero polivalente.

## Tecnología pesquera, programa prioritario

**España no en vano se ha hecho un líder europeo del sector marítimo-pesquero, sino que pesará en el diseño de la Política Pesquera Común (PPC-1 enero 2003) como para hacerlo también en el negocio a la vista: construcción de buques de pesca.**

**La tecnología pesquera ha sido priorizada en el vigente Plan Nacional de Investigación y Desarrollo (1999-2003) con políticas horizontales hacia equipos y sistemas de navegación y apoyo a la pesca.**

**Los previsibles acuerdos con la UE y Marruecos, y la búsqueda de nuevos caladeros, se solapan con un nicho de negocio exportador de los prototipos construidos por nuestros pequeños y medianos astilleros, a los que Bazán se ha sumado con lo mejor que hoy pesca por el Mediterráneo.**

**Las primeras pruebas de rendimiento pesquero de estas embarcaciones revelan mejoras -sobre el buque convencional- de hasta el 50 por ciento y consiguientes ahorros de manejabilidad y combustible. Algo decisivo en un sector -como el pesquero- reclamado a afinar costes operativos generales. ■**

### Halios: cuando EUREKA se hace a la mar...

Ha sido un programa tecnológico internacional coronado por el éxito, este que bajo el nombre de Halios embarcó unas inversiones globales de 3.600 millones de pesetas en tecnología pesquera desde los muelles generalistas de EUREKA. Fue su expresión naval para desarrollar equipos y sistemas avanzados, que han cuajado en prototipos de buques pesqueros con el esfuerzo de España, Francia, Islandia, Reino Unido, Portugal, Irlanda y Suecia.

Halios desarrolló un total de 21 proyectos, pero España se integró en 17 subproyectos y

comprometió a 20 industrias de construcción naval y equipos auxiliares, que originaron unas inversiones próximas a los 2.100 millones de pesetas. El grado de compromiso inversor de las empresas españolas de este emergente sector quedó demostrado, si se tiene en cuenta que las subvenciones oficiales se quedaron en 700 millones y hubo otros 460 en créditos blandos, por los que el sector creyó esta vez en sí mismo y ha desplegado una dinámica de futuro inexistente hasta la fecha. ■

S. de F.

**Para la integración de las mariscadoras en la economía**

# **LA XUNTA APUESTA POR LA FORMACIÓN PARA ORGANIZAR Y PROFESIONALIZAR EL MARISQUEO A PIE**

**La Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura de la Xunta de Galicia, a través de Extensión Pesqueira, ha llevado a cabo un plan de formación para conseguir la integración plena de las mujeres en la vida económica y profesional. Esta integración se ha promovido tanto en la igualdad de los salarios como en la promoción de igualdad de oportunidades en materia de empleo, en un subsector en el que la mujer ha sido discriminada.**

**E**l marisqueo a pie, compuesto en Galicia en un 90% por las 8.500 mujeres que trabajan en este subsector, ha sufrido históricamente una clara discriminación dentro de las Cofradías.

La negativa, por parte de algunos patrones mayores, a permitir que las mariscadoras estuvieran inscritas como cofrades, a que asistieran a reuniones en donde se tomaban decisiones que afectan a este colectivo directamente, o a que formaran parte de los Cabildos ha sido una constante que se ha saltado los derechos de igualdad de las personas recogidos en nuestra

Constitución. Esta situación, que en la mayoría de los casos se debía principalmente a un problema de desinformación, se ha intentado atajar a través de programas de formación centrados en la mujer mariscadora.

Ante esta problemática y tras la celebración del I Encuentro de Mujeres Mariscadoras en Vilagarcía a finales de 1995, en el que fueron representadas 32 Cofradías o agrupaciones y el que se expuso la situación de este subsector, la Consellería de Pesca diseñó un amplio programa de formación enmarcado en el Plan Galicia que coincidió en el tiempo y de alguna forma complementó la experiencia del programa



comunitario NOW (nuevas oportunidades para las mujeres) para mejorar la situación laboral de la mujer.

Las actividades formativas del programa NOW se plantearon en tres ámbitos: cursos (básicos y de directivas), encuentros y jornadas de cooperación entre las agrupaciones.

Cada uno de estos foros ha servido para impartir nociones teóricas sobre producción, organización, comercialización y legislación, pero ha servido fundamentalmente como cauce de intercambio de experiencias que ha supuesto un elemento extra para superar el individua-

lismo tradicional del marisqueo a pie.

En el II Encuentro celebrado en Viveiro, la representación aumentó hasta 44 las agrupaciones participantes. En éste, así como en el III Encuentro, realizado en Sada a finales de 1998, las mariscadoras volvieron a exponer los logros alcanzados, su problemática y los objetivos que cada agrupación se había fijado para el futuro.

Los encuentros han servido para conocer la situación de este colectivo, que se ha recogido en documentos que reflejan la situación inicial y los avances que se han ido produciendo.

**La buena experiencia formativa puesta en práctica con los fondos europeos para el proyecto de nuevas oportunidades para la mujer está siendo repetida por la Xunta para aumentar la formación de las mariscadoras.**





### **Individualismo inicial**

En el primer encuentro se apuntaba la falta de integración de las mariscadoras en las Cofradías, en los casos que era reconocido su derecho a pertenecer a los pósitos. También se recogían los problemas de funcionamiento interno: carencia de reglamentos, en muchos casos, y, en otros, mala integración de los reglamentos en los estatutos. Además, el texto subrayaba la necesidad de estudios globales por zonas, control de vertidos y la carencia de planificación en el uso del litoral.

En el ámbito de la formación se destaca en las conclusiones del encuentro la necesi-

dad de cursos de formación, tanto legislativa como organizativa, técnica y comercial. Y, finalmente, se reflejaba la necesidad de fórmulas que flexibilizaran el pago de las cuotas de la Seguridad Social del Mar, como requisito necesario para la profesionalización de este colectivo.

La situación de partida se caracterizaba por la falta de unión de las mariscadoras, que no estaban agrupadas en las Cofradías. Esta situación derivaba en ventas individuales, sin pasar el producto por la lonja, a expensas de lo que el comprador quisiera pagar; furtivismo incontrolado que esquilmba las playas; falta de cultivos o labores de lim-

pieza. Estos factores, entre otros, creaban fuertes conflictos entre las mariscadoras y tenía un efecto directo en las bajas rentas anuales que obtenían. Éstas rondaban en torno a las 200.000 pesetas.

Para paliar esta situación, Extensión Pesquera ha puesto en marcha un ciclo de cursos de formación, encuadrados en el Plan Galicia, dirigidos a mujeres mariscadoras con responsabilidades en las agrupaciones o en los pósitos gallegos.

Los objetivos primordiales del plan son la profesionalización de esta actividad y la organización de los mariscadores con el objetivo final de conseguir una autonomía financiera.

Los cursos, impartidos en 36 Cofradías, tienen como objetivos mejorar la formación de los profesionales del marisqueo y colaborar en una gestión eficaz de las organizaciones. Para ello es necesario, entre otros puntos, la organización del subsector para que salga adelante; la venta del producto a través de las lonjas; establecer puntos de control y vigilancia para erradicar el furtivismo y respetar las tallas mínimas y los cupos de capturas.

El programa se compone de tres módulos de doce horas cada uno. En el módulo de producción se imparten conocimientos técnicos que posibiliten el paso de meras recolectoras del marisqueo a cultivar, para poder aumentar la producción, obteniendo un mejor rendimiento de las playas, lo que facilitará la profesionalización de este subsector.

### **Producción**

Para ello se presentan técnicas de semicultivo: las especies que se pueden trabajar, su biología y requerimientos

ecológicos. También se informa de las fases de semicultivo y el calendario de actuaciones que se debe seguir. Además se incluyen en el programa los cuidados que se deben proporcionar al percebe durante el proceso y los criterios biológicos para la gestión de este recurso. Otro capítulo importante del módulo se centra en los planes de explotación. Finalmente, las participantes son informadas sobre la legislación aplicable a la producción y las ayudas a las que se puede acceder.

El segundo módulo se basa en la organización. Esta parte del programa es fundamental, ya que el cultivo pasa por una buena organización del colectivo tanto de cara a la producción y racionalización de los trabajos como para la comercialización. La organización de las mariscadoras dentro de las Cofradías posibilitará la participación en la toma de decisiones en los temas que afectan a este subsector. Además, su presencia supondrá una ayuda y la suma de esfuerzos en una dirección



**Los cursos, encuentros y jornadas financiados por el proyecto NOW han servido como cauce de intercambio de experiencias que han supuesto un elemento extra para superar el individualismo tradicional del marisqueo a pie.**

común. Para ello el módulo se centra en informar cómo se configuran estas corporaciones de Derecho Público que actúan como órganos de consulta y colaboración con la Administración en temas de interés general y referentes a la actividad extractiva pesquera y su comercialización. El conocimiento de la organización de las cofradías y las funciones de sus órganos de gobierno y las finalidades de las Organizaciones de Productores dentro de los pósitos.

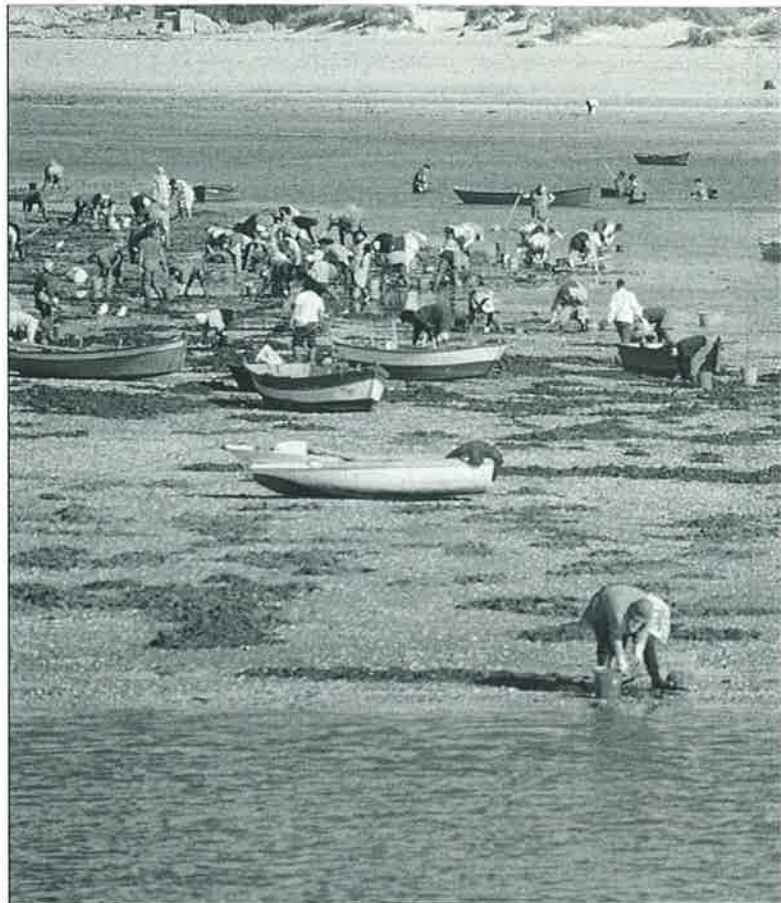
Otro punto tratado en el segundo módulo es el de las Agrupaciones de mariscadoras, sus estatutos, reglamentos internos y el funcionamiento y la financiación de las mismas. También se informa a las participantes sobre el papel de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura y es presentado su organigrama y funcionamiento.

El tercer módulo de este ciclo de cursos de formación se desarrolla sobre la comercialización. Según los organizadores, tan importante, o casi más que producir, es saber vender. Para ello es esencial tener conocimiento de la relación entre la oferta y la demanda, los criterios de calidad, el abastecimiento constante del producto, etc. Para alcanzar unos buenos precios en el mercado el objetivo a medio plazo será la intercooperación entre las distintas agrupaciones.

### Comercialización

La maximización del proceso de venta supondrá que se han culminado con éxito los objetivos de estos cursos de formación, pues se habrán superado las actitudes individuales y locales para dar paso a una estructura regional que tenga la suficiente implantación como para ayudar a todas las asociaciones de mariscadoras en Galicia.

Este módulo analiza la estructura y el funcionamiento de las lonjas, para informar a las mariscadoras de sus derechos y deberes y las circunstancias que concurren a favor y en contra de sus intereses.



También se presentan las políticas de venta: suministro continuado del producto, correlación de la oferta y la demanda, temporalización de las ventas y la posibilidad de asegurar el producto, lo que podría resultar en un mercado de futuros de estos productos a largo plazo si aquellas se realizan de forma conjunta.

La organización de las

ventas y la importancia de la fortaleza que genera la unión en el mercado es otro de los puntos esenciales de este módulo, junto con las posibilidades que abren al producto la calidad de éste, su etiquetado y la denominación de origen.

### Mantener la experiencia

La coincidencia temporal de los cursos formativos del Programa NOW y la propuesta de profesionalización del marisqueo a pie del Plan Galicia han servido para constatar los beneficios que supone la formación para el colectivo de mariscadores. Durante este tiempo se han impartido 124 cursos básicos, 12 de formación de directivas, y se han celebrado un total de 16 jornadas de intercooperación entre las distintas agrupaciones de mariscadoras. El número de participantes en estas actividades ha sido de 2.888.

La Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura está impartiendo de nuevo estos

**La renta media de las mariscadoras pertenecientes a las Cofradías implicadas en el inicio del Plan Galicia rondaba las 200.000 pesetas anuales. Tres años después, la renta media se situó en 455.800 pesetas, lo que supone un incremento anual del 40% .**





cursos, ahora con fondos propios, a fin continuar la labor de profesionalización del resto del colectivo que todavía no ha asistido a los cursos formativos.

En la actualidad los cursos básico de treinta horas de duración, constaban de cuatro módulos: comercialización, producción, organización y legislación. Los cursos directivos tenían como objetivo formar a un grupo de mujeres capaces de liderar el colectivo durante el proceso de transformación de esta actividad económica.

Las jornadas de intercooperación han consistido en un día de trabajo en el que cuatro agrupaciones intercambiaban criterios y experiencias y se fomentaba la estructura organizativa.

Los encuentros han sido el foro de debate en el que se han dado cita el mayor número de asistentes, ya que en ellos han participado todas las agrupaciones de mariscadoras gallegas. En estos encuentros se ha puesto de manifiesto la evolución protagonizada

por el colectivo en los últimos años.

El proceso de profesionalización del subsector ha provocado una reducción en torno al 10% en el censo de mariscadoras debido a las mayores exigencias de trabajo y dedicación. Este porcentaje llega al 15% en el caso de las trabajadoras integradas en las Cofradías.

## Resultados

El proceso de profesionalización ha tenido como con-

secuencia directa un incremento en la renta de las mariscadoras como resultado de varios factores: mejora en la organización, disminución del furtivismo, reducción en el número de permisos para el marisqueo (permex), regeneración de las zonas improductivas y aumento de la superficie simentada, mayor control en el producto capturas, tanto respecto a la cantidad como en el tamaño, mayor control sobre la comercialización, etc.

La renta media de las mariscadoras pertenecientes a las Cofradías implicadas en el inicio del Plan Galicia rondaba las 200.000 pesetas anuales. Tras tres años de vigencia del plan, la renta media anual se situó en 455.800 pesetas. Esta cifra supone un incremento anual medio de un 40%. Debe considerarse que se trata de un trabajo que se realiza durante media jornada, por lo que alcanzaría un nivel similar al salario del mínimo interprofesional vigente en nuestro país. La concentración de las rentas más altas se da en la Rías Bajas.

También a consecuencia del proceso de profesionalización y el incremento de las rentas se ha producido un aumento en el número de altas en el Régimen Especial del Mar (REM) que ha alcanzado al 70% del colectivo. También como efecto de este proceso se han mejorado las pers-

pectivas que ofrece este subsector, que está experimentando, aunque débilmente, una renovación. El marisqueo a pie empieza a contar entre la gente joven como una salida profesional en tierra.

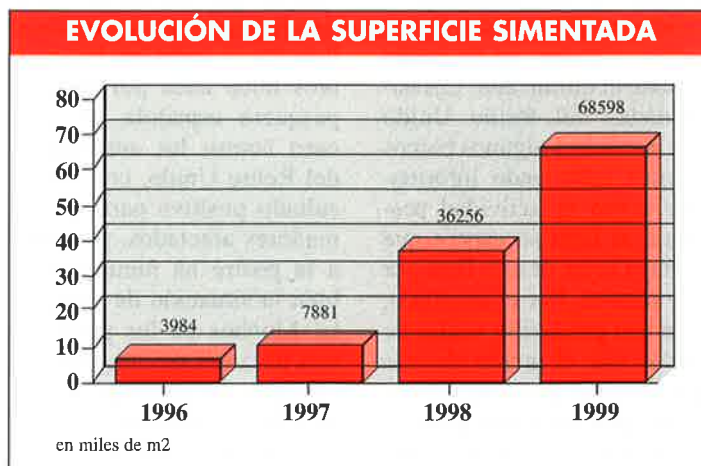
El cambio que se ha producido en el marisqueo a pie, debido principalmente a la propuesta formativa promovida por la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura, ha supuesto cambios sociales profundos en los niveles de organización, producción y rentas, especialmente en las Cofradías que realizan sus labores en la Ría de Arousa.

Algunos de estos avances no son fáciles de medir cuantitativamente, como las rentas, la producción, el número de mariscadoras que están inscritas en cada agrupación o dadas de alta en el REM, pero son apreciables y han contribuido en buena medida a llegar a la situación actual. Estos avances tangibles pero no cuantificables, entre otros, son: la mejora de sus relaciones laborales, un mayor conocimiento de su profesión y los factores que influyen en la misma la capacidad de organización del trabajo, etc.

Todos estos factores aunados han proporcionando un aumento de la autoestima de estas trabajadoras, que ahora ven las labores que realizan desde una actitud diferente. La nueva situación ha dado como resultado la creación de fondos de capitalización y de consolidación de las agrupaciones de mariscadoras. Esta mentalidad planificadora y profesional ante el trabajo que realizan era impensable hace unos años.

Todavía es pronto para poder medir los logros que se irán alcanzando, pero los resultados obtenidos hasta el momento permiten el optimismo. ■

Jesús M. Salamanca



## Empresas Conjuntas en el Reino Unido

# LOS ARMADORES ESPAÑOLES CUMPLEN LAS EXIGENCIAS DE LONDRES

Los armadores españoles propietarios de las empresas conjuntas que operan con barcos adquiridos en el Reino Unido con sus correspondientes cuotas pesqueras en el marco de la Unión Europea han cumplido, en líneas generales, las condiciones exigidas por las autoridades de Londres para poder seguir desarrollando su actividad en el marco de la Merchant Shipping Act. Bruselas dio la posibilidad a las autoridades del Reino Unido para que exigieran a estos barcos un vínculo económico con las islas para poder seguir utilizando las cuotas que tienen asignadas.

**A**unque en principio se temía que las embarcaciones no pudieran cumplir esas exigencias, según fuentes del sector, la mayor parte de los barcos se acogieron a la exigencia de que el 50% de las descargas según las cuotas asignadas se hiciera en puertos del Reino Unido, algo que se ha hecho durante el último año. Las autoridades del Reino Unido han remitido a algunos barcos escritos solicitando información sobre su actividad pesquera, si bien se espera que no haya bajas de esta flota por este motivo. Por el contrario, sí se han producido ventas de barcos ante el precio elevado que se están pagando por las cuotas pesqueras por parte de los armadores ingleses que

tratar de recuperar el potencial pesquero que perdieron hace décadas. Otros barcos han optado por buscarse otros caladeros en terceros países acogiéndose a las ayudas comunitarias.

La Merchant Shipping Act ha sido una de las batallas legales más importantes llevadas a cabo en los últimos doce años por la flota pesquera española, en este caso contra las autoridades del Reino Unido, con un resultado positivo para los armadores afectados, pero que a la postre ha minado también la situación de esta flota. Muchos de los propietarios iniciales de estos barcos, cansados de esta larga guerra ante los Tribunales, han optado por una retirada.

Los inicios de las empresas conjuntas en el Reino Unido se sitúan en los años setenta cuando, ante la existencia de problemas en otros caladeros, optan por adquirir barcos con sus derechos de pesca en ese país ante la pérdida de interés que tenía la pesca en aquel momento para los armadores ingleses. Sin embargo, a raíz del ingreso de España en la Unión Europea en 1986 y el interés que despertó el mercado español para la venta de los productos de la pesca, hizo que en el Reino Unido se pusiera en marcha una política enfocada en definitiva a la recuperación de esa flota y de las cuotas asignadas a esos barcos para su explotación por empresarios de ese país. La flota inicial de las empresas conjuntas





se elevaba a un centenar de barcos y actualmente no llega a los ochenta.

La gran ofensiva contra el funcionamiento de las empresas conjuntas en el Reino Unido se produjo con la publicación de la llamada Merchant Shipping Act a finales de 1987 y que, en el caso de la pesca, entró en vigor en la primavera de 1988, por la que se obligaba a la nacionalidad inglesa, así como a otras condiciones a los propietarios de las empresas conjuntas. La flota estuvo paralizada durante varios meses hasta que los Tribunales dictaron las primeras resoluciones contrarias a la aplicación de la referida Ley. Sin embargo, la batalla legal, tanto ante los Tribunales comunitarios como ante

los ingleses, se ha prolongado durante un período de doce años hasta que a finales del pasado mes de octubre el Tribunal de los Lores reconoció de forma inapelable el derecho de los armadores a recibir las indemnizaciones correspondientes.

Los armadores españoles de las sociedades conjuntas consiguieron un triunfo legal histórico en materia de indemnizaciones y ya han comenzado a percibir parte de los más de 26.000 millones de pesetas que deberá abonar el Gobierno de Londres. Pero, sin embargo, la flota de las conjuntas se ha dejado también "pelos en la gatera". Con el apoyo de las autoridades comunitarias, el Reino Unido, tras la batalla legal, debió eli-

minar las exigencias iniciales que se habían planteado para estos barcos. Sin embargo, recibió vía libre para que esa flota tuviera que cumplir determinados vínculos económicos con las islas para seguir desarrollando su actividad como lo hacía con anterioridad. Esos vínculos económicos se concretaban en la exigencia de descargar en puertos del Reino Unido el 50% de las capturas asignadas por cuota, que el 50% de su tripulación fuera inglesa o que se comprase en puertos ingleses el 50% de los suministros para los barcos. También se daba la opción de una fórmula mixta.

Medios jurídicos señalan la imposibilidad de recurrir este tipo de exigencias impuestas por Londres, aunque sean unas condiciones que, en el marco de la UE, no se aplican a ningún otro sector de la actividad económica. La mayor parte

de los armadores, ante las dificultades para el control en el cumplimiento de las otras exigencias, han optado por acogerse al 50% de las descargas en los puertos ingleses, desde donde se transporta el pescado a otros puntos de la Unión Europea. El pasado año fue el primero para el cumplimiento de esas exigencias. Aunque en un principio existían muchos temores sobre la imposibilidad de su cumplimiento y con ello la posibilidad de perder las cuotas con la salida del barco de esas aguas, según fuentes del sector, parece que no se han producido problemas y que prácticamente la totalidad de los barcos van a poder seguir faenando en las mismas aguas y con sus cuotas.

vínculo económico no ha supuesto por el momento un motivo para la salida de los barcos de esta flota, sin embargo, el conjunto de medidas adoptadas por el Reino Unido de cara a este tipo de empresas ha ido minando progresivamente a este colectivo. En esta línea, son numerosos los barcos, en torno a la veintena, que han optado bien por irse a otros caladeros o por desgazar la embarcación. Para ello, un factor que ha jugado un papel decisivo es el alto precio que en este momento están dispuestos a pagar los armadores del Reino Unido por estas licencias. También se han producido cambios de mano entre los propios armadores españoles.

En relación con el pago de las indemnizaciones por la imposición en 1988 de la Merchant Shipping Act, hasta la fecha hay un total de 17 embarcaciones que han

cobrado los importes correspondientes antes de que se pronunciara el Tribunal correspondiente que debe fijar la cuantía de las mismas. Se han producido acuerdos extrajudiciales con la Administración y los armadores han recibido una media de un millón de libras por buque, cifra que se considera buena entre los afectados, aunque de esta forma han renunciado a cobrar los intereses que les correspondían. Para el resto de los barcos con el cobro pendiente de las indemnizaciones, están siguiendo su curso los procedimientos legales con posibilidad de que la vista definitiva donde se fije la cuantía final sea para el próximo mes de enero. ■

**La mayor parte de los barcos afectados por la Merchant Shipping Act se acogieron al vínculo económico de la descarga.**

**Cerca de 20 armadores ya han cobrado las indemnizaciones por la aplicación de esa ley y el resto las percibirán antes de un año.**

Aunque la exigencia del

Vidal Maté



GALICIA

## La flota gallega del pulpo pide modificar el plan de pesca

El tope máximo de capturas establecidas por el plan es de 40 kilos por tripulante y día con un límite de 160 kilos.

Desde la Consellería se afirma que el plan de este año ha sido elaborado de acuerdo a la experiencia de los dos últimos planes y el trabajo que un grupo de técnicos ha realizado para evaluar la situación del recurso. La situación crítica en la que está la especie no permite elevar estos topes sin crear problemas a corto o medio plazo.

### Reivindicaciones del sector

Los representantes de los naseros inscritos en las federaciones de cofradías de A Coruña y Lugo pidieron al director general de Recursos Marinos, Javier Pereiro, en una reunión mantenida en A Coruña a finales de junio, que se aumentaran los topes máximos de capturas y sobre todo que se permitiera a los pecadores dejar las

nasas caladas en el mar durante los fines de semana. El presidente de la Federación de Cofradías de A Coruña, Evaristo Lareo, subraya los graves problemas que causaría la obligatoriedad de devolver a tierra los aparejos todos los viernes. Algunos barcos tendrían que realizar varios trayectos, con independencia del estado de la mar, para volver a transportar las nasas el lunes siguiente.

Las Federaciones propusieron dejar las artes en la mar, pero sin cebo para que no estén operativas.

Ante la negativa de cualquier cambio por parte de Javier Pereiro y antes de la reunión de los portavoces del sector con el Consejero, Amancio Landín, los naseros celebraron asambleas en casi todos los puertos el primer fin de semana de julio para informar a los marineros del paro de cuatro días y para reclamar la derogación de la orden. ■

**Los naseros de A Coruña y Lugo permanecieron amarrados para reclamar a la Consellería de Pesca gallega la modificación del Plan Experimental del Pulpo. Las derogaciones que piden los portavoces de las federaciones de cofradías, en las que se inscribe las 1.500 embarcaciones en huelga de cuatro días, se centran en la elevación del tope de capturas y dejar las nasa caladas en la mar durante los fines de semana.**

El plan experimental de captura de pulpo iniciado por la Consellería de Pesca gallega en 1998 ha creado enfrentamientos entre la administración y el sector extractivo especialmente en lo relativo al número de nasas, los topes por tripulante y la duración de los horarios.

El director general de Recursos Marinos, Javier Pereiro, afirma que la Xunta tenía la intención de generalizar el descanso de fin de semana para todas las modalidades de pesca y, por tanto, la pesca del cefalópodo con nasa no podrá ser una excepción a la norma. Los barcos enmarcados en el plan cesaron su actividad desde el viernes a las 18.00 hasta las 6 de la mañana del lunes.

Otra de las propuestas incluidas en el plan establece la utilización de la nasa abierta o cerrada y la cantidad de nasas se establece en relación con el Registro bruto del barco. De esta forma, los barcos inferiores a 2,5 toneladas podrán llevar 50 nasas, entre 2,5 y 5 toneladas pueden llevar 100 y los de más de 5 toneladas portarán hasta 250 nasas.



De COSTA a COSTA

**Coordina:  
Jesús M.  
Salamanca**



## Continúa el proceso de demanda por los derechos de pesca en la Albufera

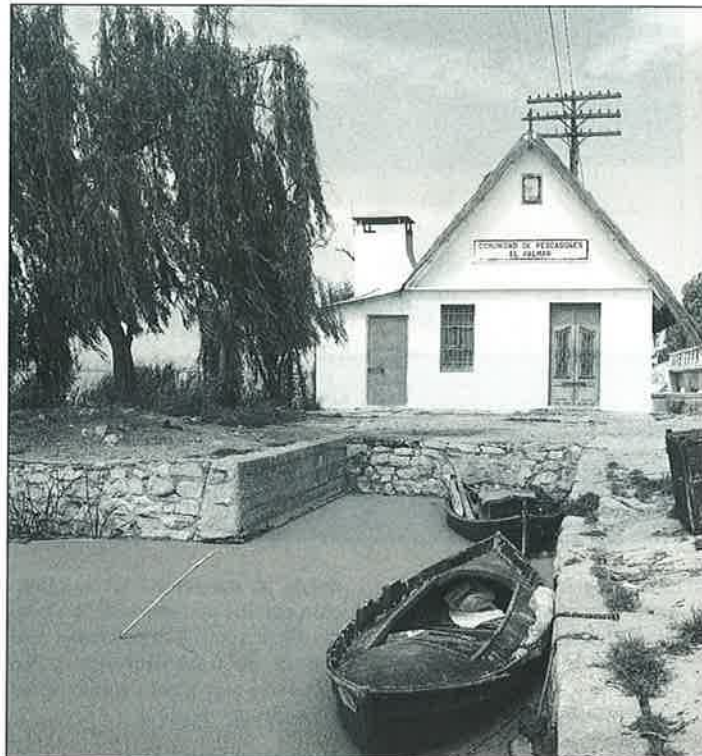
Las pescadoras de la isla del Palmar pudieron por primera vez echar las redes y obtener capturas en octubre del año pasado. La pesca, aunque no supuso elevados beneficios económicos, representa, para las pescadoras, el beneficio moral que daba el haber puesto cerco a una tradición discriminatoria con las vecinas de El Palmar que había durado siete siglos y medio.

Para romper con una tradición discriminatoria de 750 años de antigüedad ha hecho falta un proceso de cinco años de pleitos, que en estas fechas todavía no ha concluido, y, que lejos de haber solucionado el problema de desigualdad de las mujeres, hijas y nietas de los propios pescadores socios de la Comunidad Pescadores de El Palmar, ha crispado los ánimos a las personas de la localidad y ha enfrentado a miembros de las mismas familias.

El 27 de septiembre de 1999 el Ayuntamiento de Valencia recibió una notificación del fallo del Juzgado de Primera Instancia por la que procedió a realizar subsidiariamente la celebración del Sorteo de Redolins para la compañía 1999-2000. Esta se extendió desde el mes de octubre hasta finales de marzo del presente año. En el Sorteo de Redolins, que se celebra el primer domingo del mes de julio, los socios de la Comunidad de Pescadores de El Palmar, unos cuatrocientos, sortean las zonas de pesca en la Albufera entre los cofrades que han solicitado pescar. El número de solicitantes esta en torno a los ciento cincuenta.

El año pasado ante las reticencias de los pescadores a incluir en la Comunidad a las mujeres y, por tanto, a que pudieran participar en el sorteo de zonas de pesca, la Junta de Capitols no se reunió ni se celebró el sorteo en el día señalado. Por este motivo, el sorteo fue realizado por el Ayuntamiento de Valencia al ejecutar provisionalmente una sentencia del Juzgado de Primera Instancia.

La ejecución provisional de la sentencia y el posterior sorteo fueron recurridos por la Comunidad de Pescadores de El Palmar al Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana. La sentencia de este Tribunal fue favorable por 9 votos a favor del recurso de los pescadores y 8 en contra.



Tribunal de Justicia de Valencia ha fallado dando la razón a la Comunidad de Pescadores del Palmar al dictar que el Ayuntamiento no se puede inmiscuir en estos asuntos. En la actualidad el caso esta recurrido por el Ayuntamiento en el Tribunal Supremo.

### Los problemas continúan

Dos semanas antes de realizarse la Junta de Capitols el 9 de julio de 2000, las demandantes, con Carmen Serrano a la cabeza, junto al grupo que sumaba un total de noventa personas pidieron el ingreso en la Comunidad de Pescadores. La petición fue denegada al no poder reunir los requisitos que se piden para ser socio de la Comunidad.

En la actualidad cada petición tiene que ser avalada por dos so-

cios que cuenten con más de cinco años como tales y tener parentesco hasta tercer grado con un pescador miembro de la cofradía. Las demandantes, al haber sido expulsados de la cofradía los socios que apoyaron sus peticiones desde el principio, no cuentan con los avales y, por tanto, no se pueden asociar.

La veintena de mujeres que han podido cumplir con los requisitos exigidos, según la portavoz de las pescadoras, Carmen Serrano, son de la cuerda de los socios y ya han anunciado que no ejercerán su derecho en el sorteo y, por tanto, no pescarán.

Con la inscripción de estas mujeres en la comunidad de pescadores queda solucionado el problema de la discriminación sexual legalmente, aunque de hecho existe. Esta temporada de pesca, que se iniciará el próximo octubre, quizá no tendrá pescadoras faenando en el lago de la Albufera. ■

### BREVES

#### ■ DIMISIÓN DEL PATRÓN MAYOR DE PUERTO DE VEGA

El patrón mayor de la cofradía asturiana de Puerto de Vega, Saturnino Alvarez, se vio forzado a dimitir de su cargo al frente del pósito nada más desembarca s su regreso de la costera del bonito. La dimisión de debió a las pérdidas que ha ocasionado su gestión económica.

Los armadores de Puerto de la Vega habían mostrado su disconformidad por la mala gestión económica de la lonja durante los diez años que Alvarez ha estado

como presidente de los pescadores.

A la pasada deuda económica, que supuso un embargo que tuvo que ser resuelto mediante la Consejería de Medio Rural del Principado, el Ayuntamiento de Navia y los armadores, se han sumado los treinta millones que han aparecido recientemente en las cuentas y con los que nadie contaba. Los vicepatrones, de acuerdo con la junta de armadores, llevaron el timón de la cofradía hasta que desde la Dirección de Pesca de la comunidad se indiquen los pasos a seguir.



## Campaña contra la pesca y el consumo de inmaduros

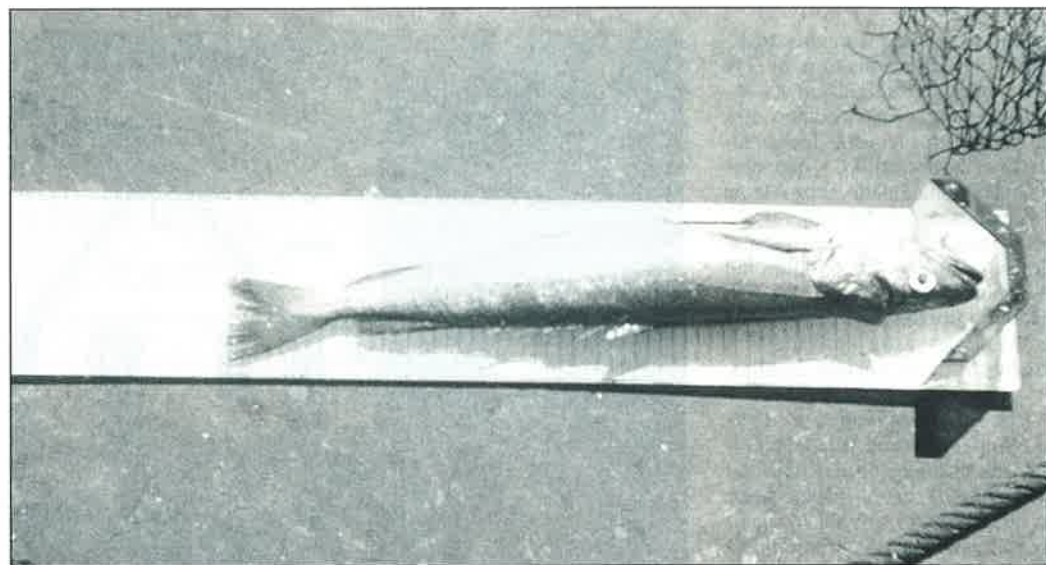
El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha puesto en marcha, junto con algunas Comunidades Autónomas, la ya tradicional campaña contra la pesca y el consumo de inmaduros. Es la quinta que se inicia en Andalucía, reforzada con el acuerdo firmado entre el MAPA y el Ministerio del Interior para coordinar las labores de vigilancia en mar y tierra, y que tan buenos resultados proporcionó el pasado año.

La campaña de lucha contra la pesca y el consumo de inmaduros tiene como objetivos principales el persuadir a la población para que desista del consumo de inmaduros; impedir o dificultar la pesca de especies en estado inmaduro; y, finalmente, impedir y controlar el transporte, la comercialización y el consumo de especies en estado inmaduro, en condiciones inadecuadas o sin control sanitario.

Para llevar a cabo estos objetivos se va a trabajar en distintos ámbitos. La presente campaña ha puesto más énfasis en la sensibilización ciudadana, por considerar que las medidas coercitivas y sancionadoras adquieren mayor fuerza moral cuando van acompañadas de las máxima difusión del daño que ocasiona su incumplimiento. Para difundir esta sensibilización se vuelve al Aula del Mar que en sus más de setenta centros de enseñanza de la costa ha llegado a cuatro mil alumnos.

La concienciación de los más pequeños es un inversión a medio y largo plazo, pero estas enseñanzas pueden tener un efecto a corto plazo en los padres a través de los niños. La campaña también se tratará de influir en los veraneantes mediante la utilización de recursos escénicos divertidos que atraerán la atención de los ciudadanos y, posteriormente, transmitir un mensaje pedagógico tanto a pequeños como a mayores. Durante diez días en diferentes playas malagueñas el grupo de teatro Anthares animará las actividades que realizará Aula del Mar.

Además se mantiene el funcionamiento del teléfono gratuito, a la vista de la favo-



orable acogida que ha tenido durante las campañas precedentes. El teléfono puede ser utilizado por los ciudadanos para poner en conocimiento cualquier información sobre pesca, comercialización o consumo de inmaduros.

También se difundirá el contenido de la campaña a través de los medios de comunicación y en centros comerciales y grandes superficies, donde se repartirán carteles, folletos y reclamos publicitarios.

### Métodos de control

La campaña prevé la vigilancia en el mar para evitar la utilización de arte ilegales y, en general, la pesca ilegal con mallas antirreglamentarias y la pesca en fondos prohibidos. Se sumará a esta vigilancia, el control de los desembarcos en las lonjas para impedir la venta de inmaduros en el primer eslabón de la cadena de comercialización.

Se vigilará, asimismo, el resto de los puntos de la comercialización de los productos pesqueros como el transporte,

donde se mantendrá la coordinación con los miembros de la Guardia Civil y otros organismos. Los centros de transformación y los mercados mayorista también serán el objeto de vigilancia.

Las inspecciones, que este año

han alcanzado las 641, así como las 194 actas levantadas, se debe más al esfuerzo de control institucional que a un aumento de la actividad ilícita. Así mismo hay que reseñar que un 40% del pescado y marisco intervenido no procedía de Andalucía. ■

## BREVES



### SE BOTA EN VINARÓS EL ATUNERO MÁS GRANDE CONSTRUIDO EN FIBRA DE VIDRIO.

El atunero "La Frau Dos" construido en los astilleros Lehimosa de Vinarós es la embarcación más grande fabricada en nuestro país en fibra de vidrio. La embarcación tiene 35 metros de eslora, pesa 250 toneladas y puede almacenar en sus bodegas ochenta toneladas de pescado.

El astillero vinarocense, que ya había construido otros barcos de estas características más pequeños, tuvo que realizar un despliegue especial y trabajar en colaboración

talleres de la zona para que este atunero pueda hacerse a la mar. En la actualidad, la localidad cuenta con seis astilleros que cubren la demanda de las flotas de los puertos del mediterráneo y bota cerca de treinta unidades anualmente.

La localidad de Vinarós está especializada en la fabricación de barcos modernos, ligeros y rápidos en los que se emplea la fibra de vidrio. Este material se utiliza cada vez más debido a la mejora que las innovaciones en la industria química han aportado al material y a las ventajas que supone el ser ligero y no requerir un mantenimiento tan exhaustivo como tradicional madera o acero.





## Ondarroa muestra las novedades en productos pesqueros

La cuarta Feria del Mar de Ondarroa ha conseguido su consolidación y se coloca como un referente interesante para los sectores, tanto pesquero, como astillero e industria naval en este tipo de certámenes. La Feria muestra a los profesionales del sector las novedades técnicas de productos como aparejos, artes y equipos de pesca, ferretería naval, motores, y un largo etcétera.

La localidad vizcaína de Ondarroa se ha consolidado como escaparate para los productos pesqueros por la concurrencia de dos circunstancias fundamentales: su localidad y la importancia del sector pesquero en su economía.

La cercanía de esta localidad con puertos como Lekeitio, Pasajes, Mutriku, Getaria y Hódarria, entre otros, hace atractivo y rentable a los expositores mostrar sus innovaciones técnicas a los profesionales del sector pesquero que faenan o trabajan en la zona.

La importancia que el sector marítimo pesquero tiene en esta localidad lo avalan los 85 barcos de pesca, 14 de bajura y 74 de altura, que tienen su base en la localidad. El trabajo a bordo proporciona cerca de 1300 puestos directos y uno 300 empleos en tierra; lo que suponen que más del 15 por ciento de los vecinos realizan su trabajo en la mar o en la-



lumen de facturación superior a los 12.000 millones de pesetas al año.

La mejoría experimentada por el sector pesquero vasco debido, principalmente, al proceso de renovación que es está llevando a cabo, que en un período de cuatro años va a recibir un total de 16.000 millones de pesetas provenientes del sector público, ha tenido un reflejo claro en los excelentes resultados obtenidos en la feria.

Las tres mesas redondas, que se han realizado paralelamente en la cofradía de pescadores, han permitido expresar sus opiniones sobre el sector a las distintas partes implicadas. Se han debatido temas tan importantes como la crisis vocacional que está sufriendo el sector marítimo pesquero, la seguridad a bordo y formulas de salvamento y la evolución de la industria naval en el País Vasco. La afluencia de público y la presencia en estos actos de representantes de las distintas administraciones, de las organizaciones de productores, de los pescadores y industrias auxiliares han permitido conocer los problemas que tienen las distintas partes del sector.

La feria, que en principio se planteó realizar de forma bianual, ha seguido a la edición del año pasado debido al cambio ocurrido por la SINAVAL-EUROFISHING, que se llevará a cabo su exposición el próximo año. De esta forma se ha evitado la coincidencia de ambas ferias.

La valoración final de los eventos ha sido positiva y para futuras ediciones se marca como meta la mejora de los aspectos organizativos y de servicios, ya que es imposible ampliar la superficie de exposición debido a las limitaciones del puerto. ■

### ■ LAS MARISCADORAS PODRÁN TAMBIÉN RECOGER ALGAS.

Las mariscadoras que posean el permiso de marisqueo podrán sumar a su actividad tradicional la recogida de algas. La demanda empresarial de determinados tipos de algas y la concentración de su recogida durante tres meses y en días muy determinados, permite a las mariscadoras compaginar las dos actividades y añadir un extra a sus ingresos.

La utilización de los distintos tipos de algas, que tradicionalmente fueron utilizadas para fertilizar las tierras, se ha convertido en un buen negocio como lo demuestran las tres empresas que han presentado ante

la Consellería de Pesca gallega planes de explotación y recolección de algas durante este año.

Una de estas empresas, Ceamsa, lleva comprando algas en A mariña más de 35 años. Durante la campaña, que dura los tres meses de verano, la campaña extrae 60.000 kilos de alga sin secar que después serán transformados para obtener extractos útiles en cosmética para la fabricación de champús de algas o jabones para baño.

Además de esta utilización, de determinados tipos de algas se extrae la carragenina. Este extracto se utiliza en la fabricación de muchos productos que vemos cada día en las estanterías de los supermercados.

boreas relacionadas directamente con la pesca. Por su parte, la industria auxiliar y de transformación ocupa entorno a 4.800 trabajadores de Ondarroa lo que supone más del 45 por ciento de los habitantes de la Villa. Por tanto, los trabajadores en activo relacionados directa o indirectamente con la mar alcanzan el 60 por ciento de la población.

### Actividad portuaria.

Las cifras de la actividad pesquera son tan espectaculares como las arriba indicadas. El puerto de la localidad recibe descargas que alcanzan los 42 millones de kilogramos de pescado al año, lo que representa el 47% del total de las descargas que se realizan en los puertos del País Vasco. Estas descargas representan un vo-

# "NEGOCIO Y DERECHO MARÍTIMO" UN MASTER DE PLENO EMPLEO

Quince promociones y más de cuatrocientos titulados han desfilado por las enseñanzas aplicadas del Instituto Marítimo Español (IME)

Quince años de experiencia y más de cuatrocientos titulados -de los cuales más del noventa por cien encontraron trabajo en el sector- avalan el Master en Negocio y Derecho Marítimo que anualmente desarrolla el Instituto Marítimo Español (IME). Los alumnos reciben, al final de un curso de quinientas horas de duración, prácticas y viaje profesional, un título -único en España- del IME, ICAI-ICADE que está ofreciendo valiosos resultados en lo que, en definitiva, se espera al final de los "masters": conseguir empleo.

La trayectoria pionera del esquema de formación que ha desarrollado el Instituto Marítimo Español con su "Master en Negocio y Derecho Marítimo" ha venido refrendada, más recientemente, por las autoridades de la Unión Europea, que recomiendan "la potenciación del transporte marítimo, frente a otros medios como la carretera", en un horizonte preocupado por la problemática de congestión de las autopistas y la amenaza medioambiental a los sistemas del territorio europeo.

Cuanto más para el caso de España y su posición estratégica y elevada fachada costera -como también son los casos de Noruega y Grecia- cualquier anticipación en materias formativas decanta la necesidad de au-

IME  
Instituto Marítimo Español

MASTER  
EN DERECHO  
Y NEGOCIO  
MARÍTIMO

UNIVERSIDAD PONTIFICIA  
ICAI ICADE  
COMILLAS  
M A D R I D  
INSTITUTO DE POSTGRADO  
Y FORMACION CONTINUA

ténticos profesionales. La oferta de empleo del sector de multiplicará en los próximos años, y es que en el transporte marítimo y su negocio conexo confluyen muchas otras ramas de la actividad productiva y el comercio, el seguro, etc.: "La posibilidad de que los jóvenes post-graduados obtengan -como es el deseo de cuantos afrontan un "master"- en un año una formación de elevado sentido práctico, está contrastada en nuestra institución durante los últimos catorce años", señala el presidente del Instituto Marítimo Español, Miguel Pardo Bustillo.

De setecientos graduados que cursaron "Negocio y Derecho Marítimo" desde 1984, han salido cuatrocientos expertos del sector, el noventa por ciento de los cuales ya trabajan en él, con puestos directivos en navieras, bufetes de abogados maritimistas, aseguradoras, cortes de justicia y arbitraje, etc., lo que es la mejor propaganda del próximo Master, de octubre de 2000 a ju-

## ► OBJETIVOS

Proporcionar a los participantes una especialización jurídica en el área del Derecho Marítimo complementada con un formación sobre el negocio marítimo para profesionales que desarrollen su actividad adecuada en el sector.



nio de 2001, para quinientas horas lectivas, más de cien casos prácticos, estancias en empresas del sector y opciones complementarias de formación internacional en Londres, OMI, Lloyd's, High Court of Justice, el Baltic Exchange y la Cámara de Comercio Internacional.

### Programa de contenido práctico

Como asignaturas básicas, en el "Master en Negocio y Derecho Marítimo" figuran las de Fletamentos, Seguros, Derecho, Gestión Empresarial, Economía, Marketing y Comercio Internacional, Tecnología, Operación Portuaria, Análisis de Tráficos, Política Marítima y Accidentes de Navegación, lo que revela un

contenido de carácter muy interdisciplinar y abierto a las prácticas en equipo.

Los aspirantes, habiendo superado las pruebas y la presentación de Proyecto –después de asistir, a lo menos, al 80 por ciento de clases– visitan empresas y viajan a puertos y astilleros, organismos relacionados con el comercio marítimo y el transporte, como complemento de su visión teórico-práctica del negocio.

Para una mayoría de aspirantes al Master, provenientes de la carrera de Derecho, el Programa profundiza esta base de conocimiento en los aspectos de Derecho Marítimo, Competencia Judicial Internacional, Con-

venios, Contratación y cierre de fletamentos, Corretaje marítimo, Hipoteca naval, Embargo preventivo de buques, Perspectiva legal de la Sociedad de Clasificación, Arbitraje Marítimo y Derecho de la Competencia en el sector marítimo.

Y similares ampliaciones de carácter práctico tienen lugar para los alumnos procedentes de Económicas y Comercio o Marketing, para familiarizarlos con la política marítima, la tecnología naval y las peculiares características de los tráficoos navales y trámites portuarios, la consiguiente esfera internacional de la navegación y sus leyes y convenios.

Para el presidente del IME, Miguel Pardo, el resultado de este "Master" refuerza "la consideración académica del mismo y ha sido un laborioso logro que acerca a instituciones tan prestigiosas como la Universidad Pontificia de Comillas, ICAI-ICADE, su Instituto de Postgrado y Formación Continua y el Instituto Marítimo Español. Es la respuesta formativa de anticipación al auge de este sector del transporte marítimo, cuya tradición y prestigio nos obliga especialmente a los españoles, en beneficio de las nuevas generaciones de titulados...". ■

S. de F.

### ► TITULACIÓN

La realización y superación de ambos cursos ofrece al estudiante el título universitario de Master en Derecho y Negocio Marítimo, propio de la Universidad Pontificia Comillas de Madrid.

### ► DURACIÓN

500 horas. Comienzo en el mes de octubre. Un curso académico.



## La reestructuración ministerial afecta a Marina Mercante, Sasemar y Gerencia del sector naval

A consecuencia de la reorganización ministerial para la presente Legislatura, quedan afectadas las estructuras orgánicas de los Ministerios de Fomento e Industria –ahora subsumido en Ciencia y Tecnología– en los siguientes términos:

■ El Real Decreto 690/2000 de 2 de mayo establece la nueva estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, por la que la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) no dependerá –como hasta el presente– de la Subsecretaría de Estado para Infraestructuras y Transportes, sino de la Subsecretaría de Fomento, cuyo titular es don Adolfo Menéndez Menéndez. Así mismo, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) seguirá dependiendo, como hasta ahora, de la citada Subsecretaría, y el ente Puertos del Estado continúa adscrito a la Secretaría de Estado de Infraestructuras.

■ El desaparecido Ministerio de Industria y Energía traslada al nuevo de Ciencia y Tecnología la Gerencia del Sector Naval, que dependerá de la Secretaría de Estado de Política Científica, cuyo titular es D. Ramón Marimón Suñol.

Con 55.000  
ejemplares de tirada

# GUÍA LABORAL Y DE ASUNTOS SOCIALES

**El Subsecretario del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Marino Díaz Guerra, ha presentado oficialmente la "Guía Laboral y de Asuntos Sociales 2000", cuyo objetivo es facilitar a los ciudadanos el conocimiento de la compleja realidad social y laboral a través de un lenguaje sencillo y asequible. En la publicación se recoge la normativa referente a empleo, trabajo, relaciones laborales, Seguridad Social y migraciones. Incluye, también, información correspondiente a ayudas destinadas a jóvenes, mujeres, mayores y otros colectivos con dificultades para integrarse en la sociedad.**

**P**ara el subsecretario del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Marino Díaz Guerra, "la Guía se encuentra muy consolidada entre los profesionales del sector y cuenta con una gran demanda, como lo demuestran las numerosas consultas que esta publicación ha recibido a través de la página web del Departamento así como su importante éxito en la recientemente celebrada Feria del Libro de Madrid".

Según ha explicado el alto cargo ministerial, la Guía es un instrumento de gran utilidad no sólo para los trabajadores y empresarios sino también para todos aquellos que trabajan vinculados al mundo laboral como pueden ser abogados, despachos profesionales, ONG's, fundaciones, etc., ya que en ella se incluyen con todo detalle los servicios y las prestaciones que son competencia del Ministerio de Trabajo y de sus organismos dependientes, así como la normativa existente en cuestiones tan esenciales para el mundo laboral como son las referentes al fomento del empleo, la contratación, las relaciones laborales, la negociación colectiva, los derechos y deberes relacionados con la Seguridad Social, las prestaciones por desempleo, las migraciones, las ayudas a las mujeres, juventud, tercera edad, discapacitados y aquellos colectivos que necesi-

tan especialmente el apoyo de la Administración Pública.

## Novedades

También ha informado Marino Díaz Guerra de las novedades que aporta este año la Guía y que son la inclusión de toda la nueva legislación emitida por el Ministerio de Trabajo durante este último año hasta el 15 de mayo pasado y entre la que figura la Ley de Conciliación de la Vida Familiar y Laboral y el hecho de que la publicación pueda ser actualizada en tiempo real en la página web del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

## 55.000 ejemplares

Tal y como ha señalado el Secretario General Técnico del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, la Guía se apoya en la experiencia de 15 años y sigue la estructura que ya le es característica de ediciones anteriores, puesto que sirve de elemento básico de la actividad de comunicación del Departamento, de la que también forman parte las 55 oficinas que en materia sociolaboral y con dependencia orgánica de las Delegaciones y subdelegaciones del Gobierno y funcional del Ministerio de Trabajo resuelven más de 1.500.000 consultas anuales.

Éste es el quinto año consecutivo en que se publica la

Guía Laboral y de Asuntos Sociales con este nombre, ya que en los doce anteriores no contenía temas de asuntos sociales, hecho que se produce al fusionarse este Ministerio con el de Trabajo. La tirada de la Guía es en esta ocasión de 55.000 ejemplares, con una edición de mil ejemplares en inglés para las Consejerías laborales de todo el mundo. La mayor parte de la tirada, un 70%, sale a la venta al público y el resto se distribuye a los sindicatos, asociaciones empresariales, ONG's, organizaciones dedicadas a la acción social y a diferentes organismos de la Administración Socio-Laboral y a los Ayuntamientos.

La elaboración de la Guía corresponde a la Subdirección General de Información Administrativa de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, que según ha explicado su responsable Sara Quílez trabaja en ella durante todo el año en contacto con todos los departamentos de dicho organismo para que cuando salga esté actualizada al máximo. En esta edición lo está a 15 de mayo de 2000.

Como ya ha sucedido en anteriores ediciones, la publicación cuenta con financiación para su edición y distribución, por lo que no reporta al departamento coste alguno. Con esta nueva edición, con la que se alcanza la cifra de 725.000 ejemplares de esta Guía divulgativa, "el Ministerio realiza una síntesis de la actuación de la administración —según han señalado sus responsables— para facilitar el conocimiento de la compleja realidad social y laboral, lo que incidirá en una mayor y mejor utilización de sus servicios y prestaciones por parte de los ciudadanos".

## Contenidos

En las 703 páginas con que cuenta la publicación se recogen todos los servicios, presta-

ciones y competencias que lleva a cabo el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y sus organismos dependientes, así como las normas vigentes sobre empleo, prestaciones por desempleo, afiliación y cotización a la Seguridad Social, formación ocupacional, emigración y ayuda a los colectivos necesitados sobre cómo acceder a las ayudas de este ministerio.

Todo ello se encuentra contenido en 15 capítulos y un último dedicado a "índices" que versan sobre los siguientes temas: "La búsqueda del puesto de trabajo";



# ASUNTOS SOCIALES 2000

“La Formación Profesional”; “El apoyo a la creación de empresas y empleo”; “La contratación de trabajadores y características de cada tipo de contrato”; “El salario y tiempo de trabajo”; “Modificación, suspensión y extinción del contrato de trabajo”; “Las relaciones especiales de trabajo”; “La emigración y el trabajo de los extranjeros en España”; “Cómo se protege al trabajador desempleado”; “Los servicios de inspección y de salud y seguridad laboral”; “La sindicación de los trabajadores”; “La negociación colectiva de las condiciones de trabajo”; “Derechos y deberes

en relación con la Seguridad Social”; “Actuaciones de acción social”; “Situación de los servicios centrales y unidades periféricas del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y de los organismos de él dependientes” e “Índices”.

Merecen destacarse, asimismo, dos apartados dedicados a la divulgación del organismo del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y el que contiene un completo cuadro en el que se detallan las competencias de este Departamento en materia socio-laboral que han sido transferidas a las Comunidades Autónomas.

## El sector marítimo pesquero en la Guía

Como cada año los trabajadores del mar están presentes en esta Guía que les dedica varios epígrafes destinados a explicar cuáles son sus derechos y deberes con respecto a la Seguridad Social. A partir de la página 481, el colectivo marítimo pesquero puede consultar toda la legislación laboral y social que le afecta así como su campo de aplicación, que es el siguiente:

Trabajadores por cuenta ajena, retribuidos a salario o a la parte, empleados en cualquiera de las actividades siguientes:

- Marina mercante.
- Pesca marítima en cualquiera de sus modalidades.
- Extracción de otros productos del mar.
- Tráfico interior de puertos y embarcaciones deportivas y de recreo.
- Trabajos de carácter administrativo, técnico y subalterno de las empresas dedicadas a las actividades anteriores.
- Trabajo de los estibadores portuarios.
- Servicio auxiliar sanitario y de fonda y cocina prestado a los emigrantes españoles a bordo de las embarcaciones que los transportan.

• Personal al servicio de las Cofradías de Pescadores y sus Federaciones, y de las Cooperativas del Mar.

• Cualquier otra actividad marítimo-pesquera cuya inclusión en este Régimen sea determinada por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

Los armadores de embarcaciones que sean de más de 10 toneladas o lleven enrolados más de cinco tripulantes, si figuran en el rol y perciben como retribución por su trabajo una participación del “Monte Menor” o un salario como tripulante, quedan asimilados a trabajadores por cuenta ajena, salvo a efectos de desempleo.

Trabajadores por cuenta propia que realizan de forma habitual, personal y directa, alguna de las actividades que a continuación se enumeran, siempre que la misma constituya su medio fundamental de vida:

- Armadores de embarcaciones que no excedan de 10 toneladas de registro bruto, no lleven más de cinco personas enroladas incluido el armador, y en las cuales éste vaya enrolado como técnico o tripulante.
- Los que se dediquen a la extracción de productos del mar.
- Los rederos que no realicen sus faenas por cuenta de una empresa pesquera determinada.

También se pueden incluir el cónyuge y los familiares, hasta el segundo grado por consanguinidad, afinidad o adopción del trabajador autónomo, si trabajan, conviven y dependen económicamente de él, salvo prueba de que son trabajadores por cuenta ajena.

Transitoriamente, para los trabajadores por cuenta propia el plazo para solicitar la afiliación y/o alta continúa siendo de cinco días naturales a partir del siguiente al del inicio del trabajo.

Asimismo otras informaciones de interés que contiene la Guía con respecto a los trabajadores del mar y sus familias son las referentes a inscripción de empresas, embarcaciones y centros de trabajo, afiliación y bajas; grupos de cotización y bases de las mismas; convenios especiales; prestaciones tanto sanitarias como de incapacidad permanente, jubilación, muerte y supervivencia, prestaciones familiares por hijo a cargo, desempleo y servicios sociales, prestaciones todas ellas que se gestionan a través del Instituto Social de la Marina.

## La Guía en Internet

Según ha informado el Subdirector General de Proceso de Datos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Alejandro Lazcano, la Guía está disponible para consulta, al igual que el año pasado, en la página web del Ministerio y durante este año podrá ser actualizada en tiempo real, según se vayan produciendo novedades legislativas. Las consultas de la Guía a través de Internet han ido en aumento durante todo el pasado año y lo que va de éste pasando de las 20.000 consultas en junio del pasado año a las 94.000 del presente año, siendo la Guía el tercer documento de la página web más consultado del Ministerio y dentro de ella la legislación laboral la materia con más accesos: 148.000.

**NOTA: La Guía Laboral y de Asuntos Sociales 2000 puede adquirirse al precio de 2.100 pesetas en librerías, grandes superficies y quioscos de prensa. Las personas interesadas en consultarla a través de Internet pueden hacerlo en esta dirección: [www.mtas.es](http://www.mtas.es)** ■

C.H.C.



**Esta materia se encuentra regulada por el Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de las Leyes 116/1969, de 30 de diciembre, y 24/1972, de 21 de junio, por el que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, por el Decreto 186/70, de 9 de julio, Reglamento General y por el Real Decreto 84/1996, de 26 de enero, Reglamento General sobre inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores en la Seguridad Social.**

# RÉGIMEN ESPECIAL DE LOS TRABAJADORES DEL MAR

## ■ Inscripción de empresas, afiliaciones, altas, bajas y variaciones de datos

El criterio fundamental para la inclusión en el Régimen del Mar es que el trabajador, por cuenta propia o ajena, estando incluido en el artículo 7 de la Ley General de la Seguridad Social, se dedique a la realización de alguna actividad marítimo-pesquera.

Según los artículos 2 del Decreto 2864/74, de 30 de agosto y 2 del Decreto 1867/70, de 9 de julio, citados, los trabajadores que se incluyen son:

*Trabajadores por cuenta ajena*— Pueden ser retribuidos a salario o a la parte, empleados en cualquiera de las actividades siguientes:

- 1) Marina mercante.
- 2) Pesca marítima en cualquiera de sus actividades.
- 3) Extracción de otros productos del mar
- 4) Tráfico interior de puertos y embarcaciones deportivas y de recreo.
- 5) Trabajos de carácter administrativos, técnico y subalterno de las empresas dedicadas a las actividades anteriores.
- 6) Trabajo de estibadores portuarios (\*)
- 7) Servicio auxiliar sanitario y de fonda y cocina prestado a los emigrantes españoles a bordo de las embarcaciones que los transportan.
- 8) Personal al servicio de las Cofradías Sindicales de Pescadores y sus federaciones y de las Cooperativas del Mar.
- 9) Cualquiera otra actividad marítimo-pesquera cuya inclusión en este Régimen sea determinada por el Ministerio de Trabajo.

Por orden de 23 de noviembre de 1970 se incorpora en el campo de aplicación de este Régimen a los trabajadores españoles emigrantes dedicados a actividades marítimo-pesqueras por cuenta ajena.

(\*) Actualmente el R.D. Ley 2/86, de 23 de mayo, regula el servicio público de estiba y desestiba de buques, definiendo las actividades en el artículo 2 del mismo.

*Trabajadores por cuenta propia o autónomos.*— Tienen que realizar alguna de las actividades que se enumeran a continuación:

- 1) Armadores de pequeñas embarcaciones que trabajen a bordo de ellas. (\*)
- 2) Los que se dediquen a la extracción de productos del Mar (\*\*)
- 3) Los rederos que no realicen sus faenas por cuenta de una empresa pesquera determinada (\*\*\*)

Y además, la dedicación a estas actividades, tienen que resumir los requisitos siguientes:

— de forma *habitual, personal y directa*, y,

— que constituya su *medio fundamental* de vida.

Para que los *armadores de pequeñas embarcaciones* (\*) puedan ser considerados como trabajadores por cuenta propia o autónomos, habrán de reunir las siguientes condiciones:

- 1) Que la embarcación no exceda de diez toneladas de registro bruto.
- 2) Que realicen su trabajo a bordo de la embarcación, enrolados en la misma como técnicos o tripulantes.
- 3) Que el número de técnicos y tripulantes enrolados en la embarcación, incluido el armador, no exceda de cinco.

Estos límites de tonelaje y tripulantes, se pueden variar por el Ministerio de Trabajo, a propuesta de la Entidad Gestora previo informe de los Sindicatos.

Estos *armadores*, sin perjuicio de su carácter de trabajadores por cuenta propia o autónomos, tendrán la condición de empresarios, a los efectos de este Régimen Especial, respecto a los demás trabajadores enrolados en su embarcación.

(\*\*) Los trabajadores que se dediquen por cuenta propia a la extracción de productos del mar, tales como mariscadores, recogedores de algas y análogos, lo demostrarán mediante el documento que acredite el desempeño efectivo de las respectivas actividades, y siempre que dicha actividad constituya su medio fundamental de vida.

(\*\*\*) Los rederos que no realicen sus faenas por cuenta de una empresa pesquera determinada tendrán la consideración de trabajadores por cuenta propia o autónomos, aun cuando se agrupen con otros para la realización de sus actividades, siempre que no empleen más de cuatro trabajadores a su servicio.

Se entenderá que concurren los requisitos de *habitualidad y medio fundamental de vida*, cuando el trabajador por cuenta propia o autónomo dedique, predominantemente, su actividad a trabajos marítimo-pesqueros y de ellos obtenga los principales ingresos para atender a sus propias necesidades y a las de los familiares a sus cargo, aún cuando, con carácter ocasional, realice otros trabajos no específicamente marítimo-pesqueros.

Se presumirá, salvo prueba en contrario, que dichos ingresos no constituyen su medio fundamental de vida, cuando el trabajador, su cónyuge o los parientes hasta el tercer grado por consanguinidad o afinidad que con él convivan sean titulares de un negocio mercantil o industrial.

### También pueden ser trabajadores autónomos:

1) El cónyuge y los parientes por consanguinidad o afinidad hasta el tercer grado, inclusive, de cualquiera de los trabajadores por cuenta propia, que trabajen con ellos en sus explotaciones de forma habitual, convivan con el cabeza de familia, dependan económicamente de él y reúnan las condiciones para la respectiva actividad.

2) Como asimilados a trabajadores por cuenta ajena, los armadores que presten servicios a bordo de la correspondiente embarcación cuando ésta exceda de diez toneladas de registro bruto o el número de técnicos y tripulantes en-

rolados en la embarcación, incluido el armador, exceda de cinco, siempre que:

a) Figuren en el rol de la embarcación como tripulantes o técnicos; y

b) Perciban, como retribución por su trabajo, una participación en el "Monte Menor" o un salario como tripulantes.

Estos armadores tendrán los mismos derechos y obligaciones, en cuanto a este Régimen Especial se refiere, que los restantes miembros de la dotación de la embarcación, sin perjuicio de las obligaciones que les correspondan como empresarios.

Es el artículo 5 del Decreto 2864/2974, de 30 de agosto, el que define el concepto de empresario:

"A los efectos de este Régimen Especial, se considerará empresario, aunque su actividad no esté motivada por ánimo de lucro, al naviero, armador o propietario de embarcaciones o instalaciones marítimo-pesqueras, y a cualquier otra persona, natural o jurídica, pública o privada, que emplee trabajadores incluidos en el campo de aplicación de dicho Régimen".

**Inscripción de empresas**— Los empresarios que hayan de emplear a su servicio trabajadores incluidos en el campo de aplicación de este Régimen Especial, como requisito previo, indispensable para la iniciación de sus actividades, deberán inscribirse en el Registro que a tal efecto se llevará por la Tesorería General, comprensivo de empresas, embarcaciones e instalaciones.

En el acto de inscripción, los empresarios harán constar la Entidad que haya de asumir la protección de las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

Los empresarios están obligados a comunicar a la Entidad gestora las variaciones que se produzcan en los datos declarados al formular su inscripción, así como el cese en sus actividades.

La Entidad gestora expedirá a los empresarios el justificante que acredite hallarse inscritos en el Registro, y les proporcionará un documento de inscripción por cada embarcación o instalación de que se sirvan para ejercer su actividad.

La justificación de haber sido inscrita la empresa e identificada la embarcación en el Registro, así como la de hallarse aquella al corriente en el pago de sus cotizaciones, constituirán requisitos necesarios para que la autoridad de marina competente autorice su despacho para salir a la mar.

La inscripción de los empresarios

en la Seguridad Social viene regulada en detalle en los artículos 10 o 20 del Real Decreto 84/1996, de 26 de enero, Reglamento General sobre inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores en la Seguridad Social.

## La afiliación

Todos los trabajadores comprendidos en el campo de aplicación de este Régimen Especial, es decir, los citados en la primera parte de este escrito, por cuenta ajena o propia, deberán ser afiliados obligatoriamente a la Seguridad Social, salvo que lo estuvieran anteriormente, por haber trabajado en otro Régimen, como el General, por ejemplo.

La afiliación será individual y única para toda la vida del trabajador y para todo el Sistema.

La afiliación se efectuará a través de la Entidad gestora de este Régimen Especial, ante la cual se acreditarán las circunstancias que justifiquen que el trabajador se encuentra incluido en el campo de aplicación del Régimen Especial de Trabajadores del Mar. Actualmente las Direcciones Provinciales y Locales del Instituto Social de la Marina colaboran con las de la Tesorería General o sus Administraciones, las que entregarán a la empresa o al interesado un documento acreditativo de la solicitud de afiliación y alta.

Cuando se trate de personal embarcado los datos relativos a la afiliación se harán constar en la Libreta de inscripción Marítima, o en el historial para los titulados, y los referentes a sus circunstancias de carácter sanitario se consignarán en el documento destinado a tal fin. La existencia de este requisito será comprobada por las autoridades de marina al autorizar los enrolamientos de los interesados.

La obligación de solicitar la afiliación a la Seguridad Social corresponderá:

a) A los *empresarios*, respecto a los trabajadores que tengan a su servicio.

b) A los propios *interesados*, cuando se trate de trabajadores autónomos o por cuenta propia.

c) En defecto del cumplimiento de la obligación por las personas a que se refieren los apartados anteriores, a la Entidades Sindicales correspondientes, por propia iniciativa o a petición de los trabajadores afectados, previa comprobación de que concurren las condiciones determinantes de su inclusión en el campo de aplicación de este Régimen Especial.

Los propios trabajadores por cuenta

ajena podrán instar directamente su afiliación cuando no hubiera sido solicitada por las empresas y entidades sindicales a que se refiere el número precedente.

La entidad gestora promoverá, de oficio, la afiliación de los trabajadores comprendidos en este Régimen Especial cuando la misma no se hubiera solicitado, de acuerdo con lo previsto en los números anteriores.

Lo hasta aquí expuesto respecto de la afiliación, si bien no se puede decir que esté expresamente derogado, sí tiene una nueva redacción contenida en los artículos 6,9 y 21 a 28 y 48.2 y 3 del Real Decreto Legislativo 84/96, de 26 de enero, del que se destaca lo establecido en el artículo 26, que declara:

"La afiliación podrá efectuarse de oficio por las Direcciones Provinciales de la Tesorería General de la Seguridad Social o Administraciones de la misma cuando, por consecuencia de la actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, de los datos obrantes en las entidades gestoras y servicios comunes de la seguridad social o por cualquier otro procedimiento, se compruebe el incumplimiento de la obligación de solicitar la afiliación por parte de los trabajadores o empresarios a los que incumba tal obligación".

Según este artículo, cualquier persona puede poner en conocimiento de la Administración citada el incumplimiento de la obligación de afiliación que llevará consigo el del alta, ya que no se entiende una sin la otra, la que quedará obligado a realizar las comprobaciones necesarias tendentes a realizar los actos omitidos.

## Alta, bajas y variaciones de datos

Con independencia de la obligación de solicitar la afiliación a la Seguridad Social de aquellos trabajadores que no lo estuvieran, los empresarios inscritos en este Régimen Especial deberán solicitar de la Entidad gestora que dé de alta o de baja en el Régimen a los trabajadores que, respectivamente, ingresen o cesen a su servicio, y comunicarle las demás variaciones que respecto a los mismos puedan producirse.

En caso de incumplimiento por parte de los empresarios de las obligaciones indicadas, los trabajadores por cuenta ajena podrán instar directamente de la Entidad gestora que les de del alta o la baja, según proceda, en este Régimen Especial.

Los trabajadores autónomos deberán cumplimentar por sí mismos las obligaciones señaladas en el párrafo primero del número anterior.

Cuando se trate de pescadores "a parte" o de trabajadores autónomos, la formalización de las altas, bajas y demás variaciones podrá efectuarse, previa autorización de la Entidad gestora, por las correspondientes Entidades Sindicales, con respecto a las que se refieren al puerto o puertos de su demarcación.

La Entidad gestora dará de alta o de baja en este Régimen Especial a aquellos trabajadores respecto a los cuáles no se hubiera formulado, de acuerdo con lo previsto en este artículo, la correspondiente solicitud.

Esta materia se encuentra regulada en detalle en los artículos 29 y siguientes del R.D.L. 84/96, de 26 de enero, a los que me remito, solo destacar por su importancia lo establecido en el artículo 60 del mismo, por lo que se refiere a *cambio de régimen* que es el que se puede solicitar ante el Instituto Social de la marina, cuando se consideren que los trabajadores están indebidamente encuadrados en un Régimen de la Seguridad Social que no le corresponde, por realizar las actividades a las que hice referencia al principio de este escrito. La resolución que se dicte declarará válida la anterior hasta la fecha en que en ella se fije, y las cotizaciones efectuadas en régimen en el que se ha estado en alta indebidamente será computadas recíprocamente, a efectos de la protección que corresponda, con las del Régimen de inclusión procedente.

Por último voy a terminar con algunas normas que por su importancia merecen ser recordadas:

Artículo 14 p. 2 de la LGSS, que declara: "Los empresarios y trabajadores tendrán derecho a ser informados por los correspondientes organismos de la Administración de la Seguridad Social acerca de los datos a ellos referentes que obren en los mismos. De igual derecho gozarán las personas que acrediten un interés personal y directo, de acuerdo con lo establecido en la presente Ley"

Artículo 126 p. 2 de la LGSS, que declara: "El incumplimiento de las obligaciones en materia de afiliación, altas y bajas y de cotización determinará la exigencia de responsabilidad, en cuanto al pago de las prestaciones, previa la fijación de los supuestos de imputación y de su alcance y la regulación del procedimiento para hacerla efectiva". ■

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

**Es una enfermedad crónica e irreversible que se caracteriza por la aparición en el hígado de unos bultos llamados nódulos y tejido fibroso que alteran la estructura y el funcionamiento del mismo. El pronóstico de esta enfermedad es grave y normalmente los pacientes suelen fallecer por las complicaciones que aparecen, como la hemorragia digestiva, el cáncer de hígado o las infecciones.**

# LA CIRROSIS DE HÍGADO

**H**ay muchos factores que pueden contribuir a la aparición de esta enfermedad. En España los más frecuentes son el alcohol y las hepatitis, tanto del tipo B como del tipo C.

- **Alcohol:** Como ya se ha dicho, es la causa más frecuente en España, en torno al 50%-60% de todos los casos de cirrosis de nuestro país. Se considera que el tiempo mínimo que una persona debe ser alcohólica para acabar en una cirrosis es de unos 10 años aproximadamente. No se conoce el mecanismo por el cual el alcohol ocasiona esta lesión en el hígado.

Hay que destacar que no todos los alcohólicos crónicos llegan a desarrollar esta enfermedad, por lo que parece posible que se hallen involucrados también otros factores de nutrición, de inmunidad y genéticos en el origen de esta enfermedad.

- **Virus de la hepatitis:** Un 5%-10% de las cirrosis se deben al virus de la hepatitis B. Respecto al virus de la hepatitis C no se conocen porcentajes, pero se ha visto que algunos pacientes afectados de cirrosis de origen desconocido presentan anticuerpos contra el virus de la hepatitis C.

- **Cirrosis biliar primaria:** Ésta es una enfermedad crónica del hígado en la que se da una destrucción de unas estructuras hepáticas llamadas conductillos biliares, probablemente como consecuencia de una reacción inmunológica.

- **Cirrosis biliar secun-**

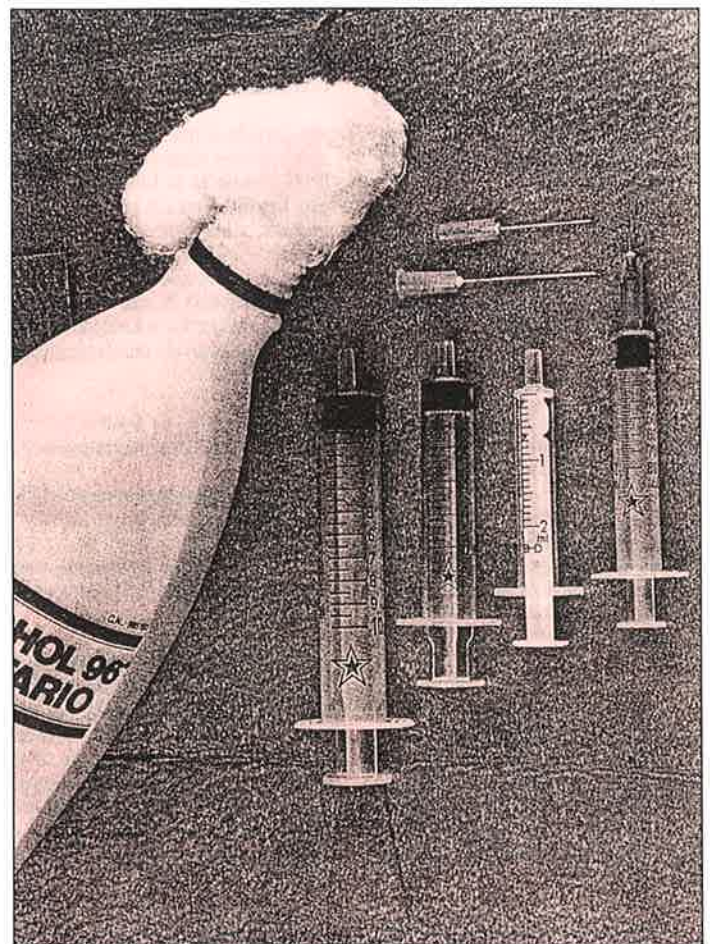
**daria:** La aparición de esta enfermedad está relacionada con cualquier proceso que ocasione un bloqueo del flujo biliar durante un tiempo prolongado, que en general se estima como mínimos de tres meses.

- **Fármacos:** Es raro que produzcan cirrosis, aunque la administración prolongada de algunos medicamentos tras producir hepatitis crónica puede ocasionar esta enfermedad.

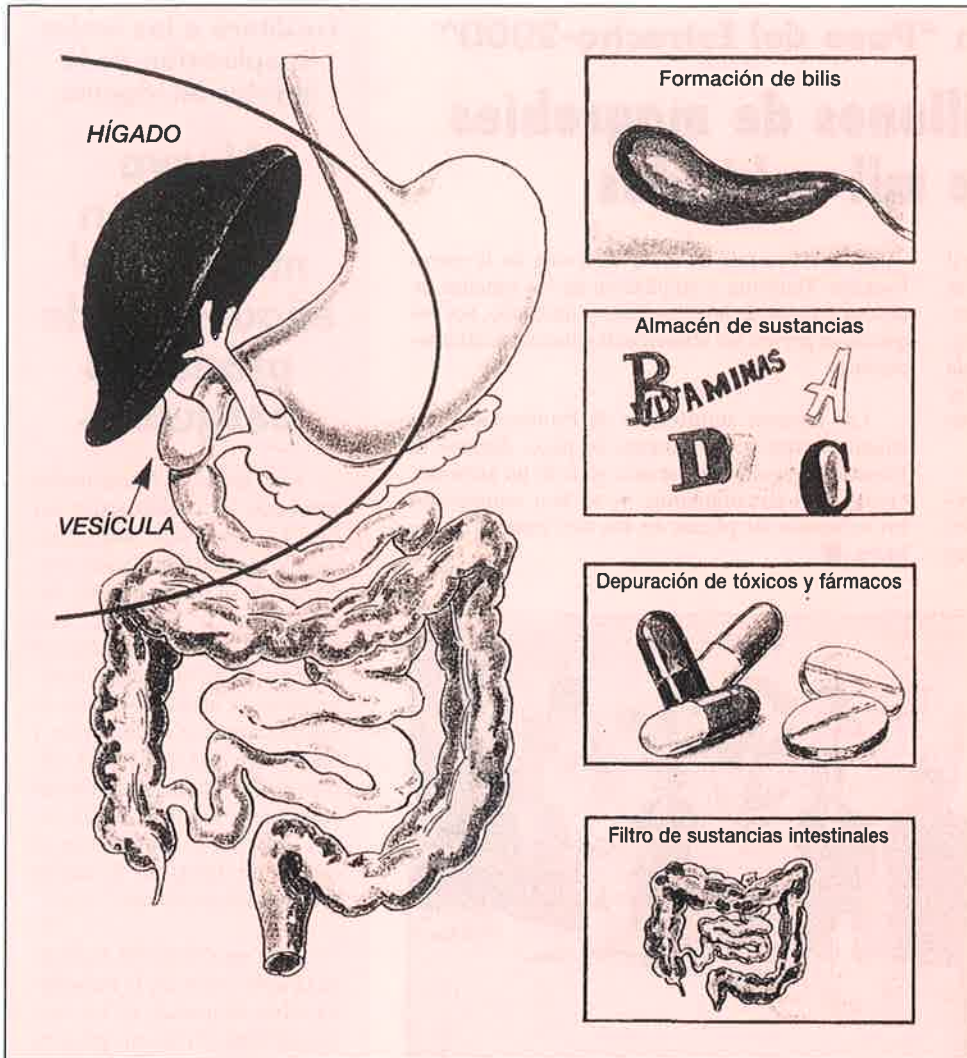
- **Otras causas:** A veces, en determinadas intervenciones realizadas para el tratamiento de la obesidad refrac-

taria se ven lesiones en el hígado similares a las que produce el alcohol y que con la evolución pueden llegar a cirrosis. Una lesión idéntica se ha observado en algunos diabéticos obesos. También algunas enfermedades genéticas se acompañan de cirrosis.

- **Cirrosis criptogénica:** En un porcentaje alto de pacientes, alrededor del 30% de todos los casos de cirrosis, se desconoce su causa, aunque como se comentó con anterioridad, muchas pueden estar causadas por el virus de la hepatitis C.







## Síntomas de la cirrosis

Esta enfermedad acostumbra a diagnosticarse entre los 40 y los 60 años, aunque puede manifestarse a cualquier edad. Afecta a los dos sexos, pero se da más frecuentemente en el varón, posiblemente porque las dos causas más frecuentes, como el alcohol y el virus de la hepatitis, sean también más frecuentes entre el sexo masculino.

A veces no da síntomas y su diagnóstico se hace de forma casual al hacer un examen médico por cualquier otro motivo. Otras veces la enfermedad se manifiesta por alteraciones expresivas que traducen el fallo de una o más funciones del hígado:

- **Signos cutáneos:** Se llama

man estigmas del hábito cirrótico y son los siguientes:

- Arañas vasculares, que son como pequeños enrojecimientos a modo de patas de araña y que se sitúan en la parte superior del cuerpo (tórax y rostro generalmente).

- Enrojecimiento con aspecto moteado de la palma de la mano y a veces contractura de la misma.

- Fragilidad de las uñas con manchas blanquecinas y estrías

- **Hepatoesplenomegalia:** Es decir, que el hígado y el bazo están aumentados de tamaño.

- **Alteraciones endocrinas:**

- En los hombres se puede

dar atrofia de los testículos, disminución de la libido, impotencia y aumento del tamaño de las mamas.

- En las mujeres se dan trastornos del ciclo menstrual, llegando en algunos casos a su desaparición.

En ambos sexos existen trastornos de la distribución del vello, llegando a perderlo en axilas y pubis.

- **Ictericia** o color amarillento de piel junto con picor.

- **Otras manifestaciones:** Suelen padecer molestias digestivas como digestiones pesadas, dolor abdominal difuso, hemorragias, hematomas, pérdida de peso, cansancio, falta de apetito, etc.

## Pronóstico

Si la cirrosis está compensada, la supervivencia de estos enfermos es prolongada. En torno a la mitad de estos enfermos están vivos después de 10 años de haberseles diagnosticado este padecimiento.

Una vez que se descompensa el pronóstico, es malo en un corto período de tiempo. Al cabo de tres años de producirse la descompensación sólo vive alrededor de un 30% de los enfermos.

Las causas más frecuentes de muerte son las complicaciones, como la insuficiencia hepática, la hemorragia digestiva, las infecciones y el cáncer de hígado.

## Tratamiento

El paciente con cirrosis bien compensada debe seguir una dieta normal y equilibrada, en la que sólo se debe prohibir la ingesta de alcohol y de ciertos medicamentos (indicados por su médico) que pueden desencadenar alguna de las complicaciones, como la hemorragia. A veces conviene administrar complejos vitamínicos para nivelar ciertas carencias de estas sustancias.

Se suele aconsejar que realice una actividad física moderada, no siendo necesario su reposo absoluto en cama.

Cuando se presentan complicaciones deben tratarse, pero para estos enfermos el único tratamiento que se ha mostrado eficaz en mejorar el pronóstico de este proceso es el trasplante de hígado.

**Ana Martín Aragón**  
Médico de Sanidad Marítima

## Operación "Paso del Estrecho-2000"

# Previsión: Dos millones de magrebíes y quinientos mil vehículos

El dispositivo habilitado por Protección Civil para la "Operación Paso del Estrecho 2000", que se desarrollará entre los días 15 de junio y septiembre, contempla el paso de unos dos millones de magrebíes y quinientos mil vehículos por los puertos de Algeciras, Málaga, Almería, Alicante, Ceuta y Melilla, según ha sabido la *Revista MAR*, en fuentes de Interior.

Un sesenta y cinco por ciento del total de travesías arranca del puerto de Algeciras, cuyos tránsitos han quedado normalizados en las últimas ediciones

—1998 y 99— a raíz de la construcción de la nueva Estación Marítima y ampliación de los muelles de acceso y zonas de aparcamiento y descanso, por los que no se preven los tradicionales atascos y aglomeraciones.

Las mismas autoridades de Protección Civil añadieron que el incremento de paso, durante la presente campaña de verano, será de un siete por ciento aproximadamente, y, se han aumentado los refuerzos de plazas en los tres puertos andaluces. ■

## La reserva de Columbretes cumple 10 años

El hombre, su presencia y su historia en la reserva marina y en la sociedad actual es el motivo elegido para la exposición organizada por la Secretaría General de Pesca Marítima (SGPM), para conmemorar el décimo aniversario de la creación de la reserva marina de las islas Columbretes.

Entre las actividades encaminadas a la preparación de dicha exposición, que tendrá lugar entre el 25 de octubre y el 2 de noviembre en el Edificio Moruno en El Grao, desde la SGPM se ha previsto ampliar al máximo la participación en estos actos, por lo que anima a todos aquellos que conozcan y sientan las reservas marinas a que participen con sus ideas y sugerencias en la organización de dicha exposición. Para ello deberán contactar con Javier Martínez, comisario de la Exposición en el teléfono 96 361 01 75. ■



## Inaugurado el Centro de Pensionistas del Mar de Algeciras

Es pasado 31 de mayo tuvo lugar el acto de inauguración oficial del nuevo Centro de Pensionistas del Mar de Algeciras en las dependencias de la Dirección Local del I.S.M. en dicha localidad.

Un acto que contó con la presencia del Jefe de Dependencia de Trabajo y Asuntos Sociales en Cádiz, D. Javier de Torres Mandri.

— Director Provincial del I.S.M. en Cádiz, D. Francisco José Corral Combarro.

— En representación del Alcalde de Algeciras la Concejal de Educación Dña. Agüeda Cruz Aguilera y el Concejal de Pesca D. José Angel Pimental Núñez.

— Comandante militar de

Marina, D. Alfonso Marquina Crespo.

— Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores de Algeciras, D. Manuel Crujeira.

— Presidente de la Asociación de Armadores, D. Pedro Maza.

— Secretario del Sindicato Marina Mercante de C.C.O.O., D. Francisco POzo.

El Centro que ha comenzado recientemente su andadura, alcanza ya el número de quinientos socios.

La Junta Directiva tiene en proyecto el inicio en breve de la realización de numerosas actividades entre las que destacan los talleres, gimnasia, juegos recreativos, concursos, excursiones, etc. ■

Facilitará a las lonjas la aplicación de la legislación vigente

## Nueva dimensión mínima del etiquetado de productos pesqueros

El Consejo de Ministros ha aprobado la modificación del Real Decreto sobre normalización y tipificación de los productos de la pesca frescos, refrigerados o cocidos, con objeto de reducir la longitud mínima de las etiquetas identificativas de estos productos de catorce a nueve centímetros y medio. De esta manera, las dimensiones mínimas de dichas etiquetas a partir de ahora serán de nueve centímetros y medio de longitud y cuatro centímetros de altura.

Esta modificación facilitará la aplicación de la normativa sobre etiquetado en los centros de expedición en primera venta cuya subasta esté automatizada, ya que el tamaño de las etiquetas que se imprimen en estas lonjas es de nueve centímetros y medio y no de catorce, como estaba establecido en el Real Decreto aprobado el año pasado. Gracias a esta medida no será necesario cambiar la estructura informática de cada lonja, por lo que se podrán ahorrar los costes derivados de la modificación.

El etiquetado de productos pesqueros ofrece una mayor transparencia del mercado y permite una mejor identificación del producto. Gracias a las etiquetas el consumidor final tiene acceso al método de obtención, diferenciándose entre pesca extractiva y acuicultura, así como a las denominaciones comerciales de las especies más relevantes que, junto a las científicas, impiden cualquier tipo de confusión. ■

# PESCADOS AZULES. SALUD A MARES.

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

## ..... LA TEMPORADA DE LOS AZULES .....



**Boquerón - Anchoa**

Período de máximas capturas: de abril a julio.



**Caballa - Verdel**

Período de máximas capturas: de mayo a octubre.



**Sardina**

Período de máximas capturas: todo el año.



**Jurel - Chicharro.**

Período de máximas capturas: todo el año.



**Palometa - Japuta**

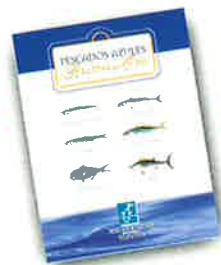
Período de máximas capturas: todo el año.



**Atún**

Período de máximas capturas: de abril a septiembre.


Pide a tu pescadero de confianza el libro





"Pescados Azules, Recetas de Oro".

# *¡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