

N.º 323 - DICIEMBRE 1994

MAR

Plena integración de España en la Política
Pesquera Común

DIFÍCIL ACUERDO EN BRUSELAS

EL GOBIERNO
MEJORARA EL
SEGUNDO
REGISTRO
CANARIO

1994

SUCEDIO EN EL MAR

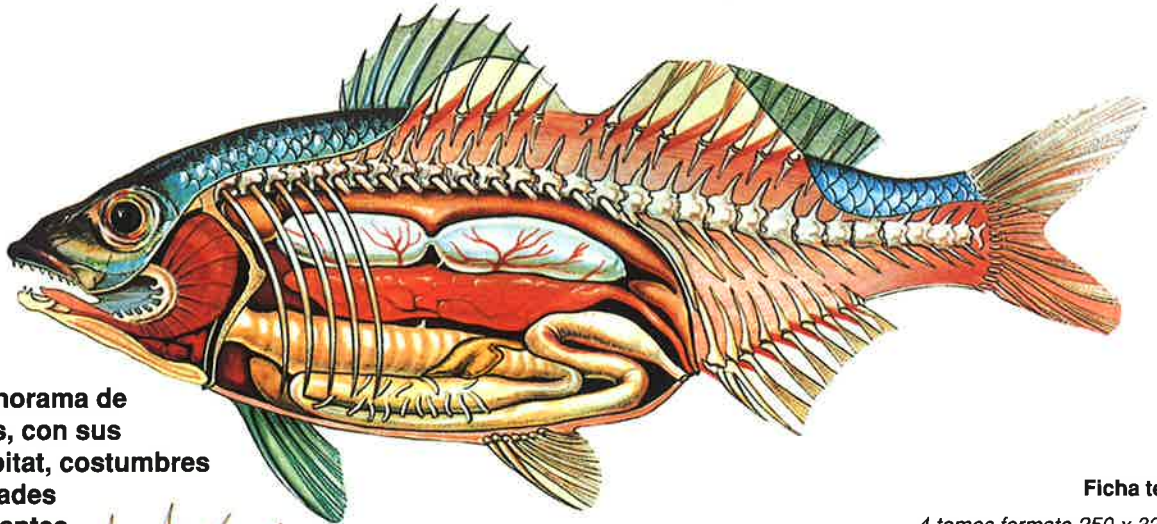
PECES

Esta obra
ha sido galardonada con la
MENCION DE HONOR
en el concurso

DE MAR Y DE RIO

“Los Libros más Bellos del Mundo”

Leipzig – ALEMANIA



Un apasionante panorama de
la vida de los peces, con sus
características, hábitat, costumbres
y otras particularidades
sumamente interesantes.

Ficha técnica

4 tomos formato 250 x 320 mm.

Encuadernación en skivertex verde, acolchado y
con estampaciones de oro a fuego.

Impresión en offset sobre papel printomat 140 g/m².

Más de 3.000 ilustraciones, de ellas más de 2.000 a
todo color.

16 desplermas a página cuádruple, con el
desarrollo de los procesos de clasificación
ictiológica.



NOMBRE
DIRECCION
POBLACION CP
TELF.	TELF. EMPRESA

AL cierre de este número, los ministros de Pesca de la Unión Europea no se habían puesto de acuerdo definitivamente sobre el mecanismo a seguir para adelantar la plena integración de España en la Política Pesquera Común a partir del 1 de enero de 1996 frente al período fijado inicialmente, que culminaba el año 2002. La Administración española, la primera interesada en poner fin a esa situación de discriminación para la flota, ha desarrollado conversaciones bilaterales con diferentes Estados miembros, todo ello con el objetivo de avanzar en la situación actual y evitar lo que podría ser una situación políticamente complicada para la Unión Europea.

La Administración española ya ha advertido su intención de vetar el ingreso de nuevos países miembros si Bruselas no cumple con sus compromisos hacia España. El Ministerio de Agricultura asume que ese proceso de integración en la PPC se pueda hacer mediante la aplicación de nuevas reglas de juego para todos los países miembros. Pero para España es fundamental que realmente sean unas reglas de juego no discriminatorias para nadie, especialmente para España, cuya flota sigue despertando temores en otros Estados, con el fin de no volver a la situación anterior.

Es deseable, para evitar más interrogantes políticos y pesqueros, que cuando este número llegue a sus manos ya se haya solventado ese contencioso y que España sea un país más dentro de la Política Pesquera Común. De no ser así, se habrían consolidado dos

COM M DIAS

fracasos más: uno de la Administración española en su lucha para lograr la plena integración pesquera y, sobre todo, otro de la Unión Europea.

Organizado por el COMME, tuvo lugar en Canarias el VI Congreso de la Marina Civil, donde, como era de esperar, entre las cuestiones más importantes se debatió el Segundo Registro. Hay críticas desde el sector por las condiciones fijadas por parte de la Administración, pero hay compromisos para efectuar mejoras.

Por su parte, en el Congreso Nacional de Industrias Navales, celebrado en Madrid, el sector reclamó un mejor funcionamiento de la política de ayudas para este tipo de industrias.

En las páginas siguientes de MAR, como ya es habitual en estas fechas, se hace un amplio balance de todo lo sucedido en el sector ~~marítimo-pesquero durante los doce meses precedentes~~. Ha sido un año importante en materia de política laboral, con grandes reformas ya en marcha, mientras en el caso de la pesca han dominado los conflictos, especialmente en el caladero comunitario con Francia. En aguas de terceros países, nota destacada fue el acuerdo con Argentina. El año, a la hora de redactar estas líneas, se cerraba con interrogantes. El primero, para la plena integración de España y en qué condiciones en la PPC a partir de 1996. El segundo, por el próximo acuerdo con Marruecos, que debe entrar en vigor la próxima primavera y para el que Rabat plantea serios recortes en las posibilidades de capturas.

Ha terminado un año polémico y se presenta un año caliente. ■

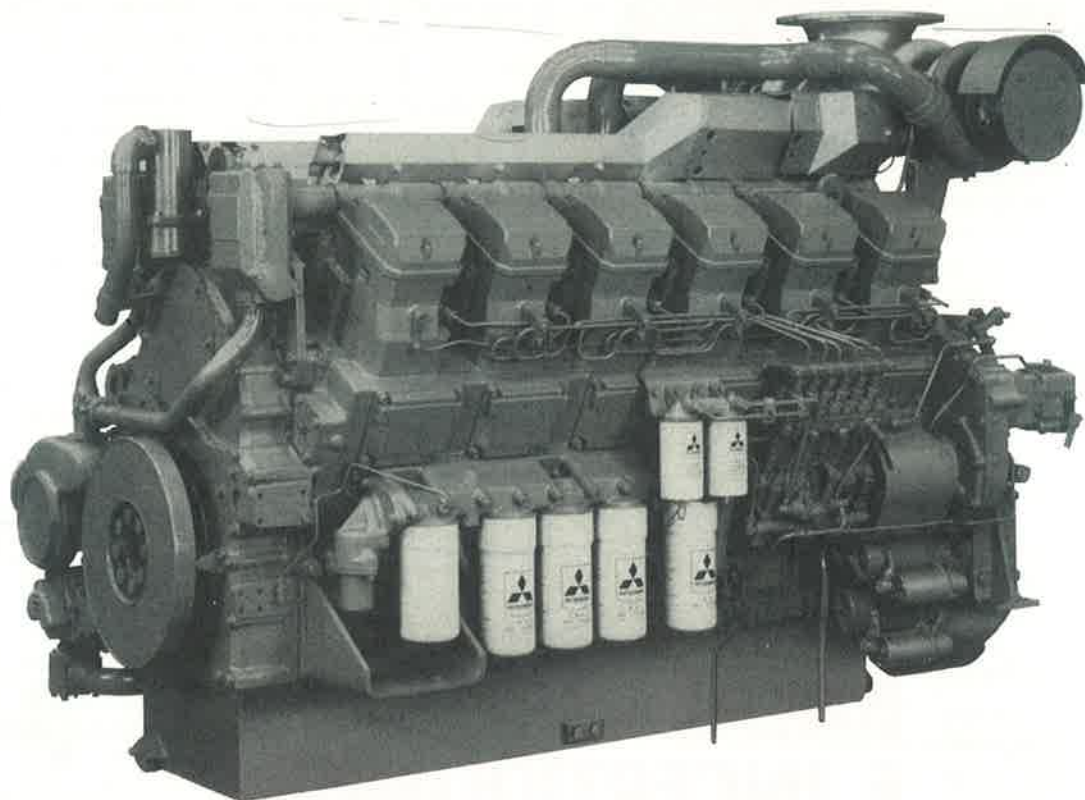
Vidal MATÉ

BALANCE E INCERTIDUMBRE



LA FUERZA DE LA RAZON

Motores propulsores de 9 a 5.000 CV



LA MAS AMPLIA GAMA EN MOTORES DE NUEVA GENERACION

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

LA MAS EFICAZ Y ECONOMICA CAPACIDAD DE PROPULSION

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

FACIL MANTENIMIENTO

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

ASISTENCIA TECNICA ASEGURADA

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

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

DISTRIBUIDO EN ESPAÑA POR : INNOVACION DIESEL S.A.

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

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



6

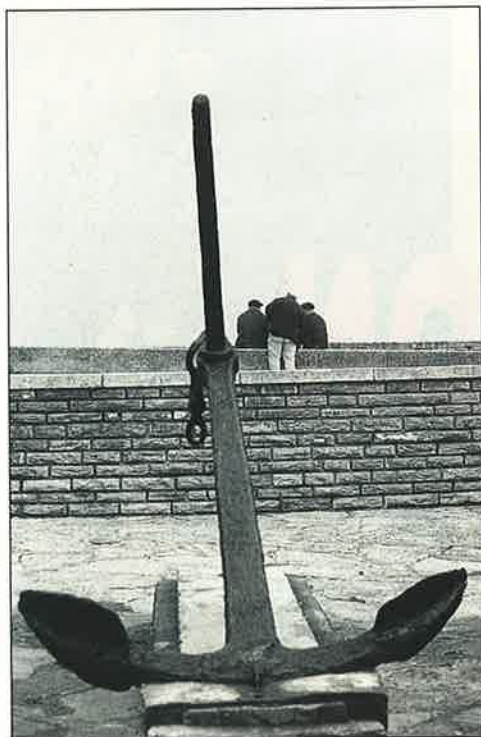
LA UE SE RESISTE

La Unión Europea se resiste a cumplir el compromiso para la plena integración de España en la PPC a partir de 1996.

31

BALANCE DE UN AÑO

Amplio balance de casi todo lo sucedido en el sector marítimo-pesquero durante 1994.



12

MEJORAS PARA EL SEGUNDO REGISTRO

La Administración se ha comprometido a mejorar las actuales condiciones del Segundo Registro en Canarias.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Maté.

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

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:** Pugoriguer, s/n. - Tels. (93) 319 05 66 y 319 03 66. **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) 26 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Camil dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16. - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. (952) 22 72 75. **Melilla:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga. - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Sotieza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n. - Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

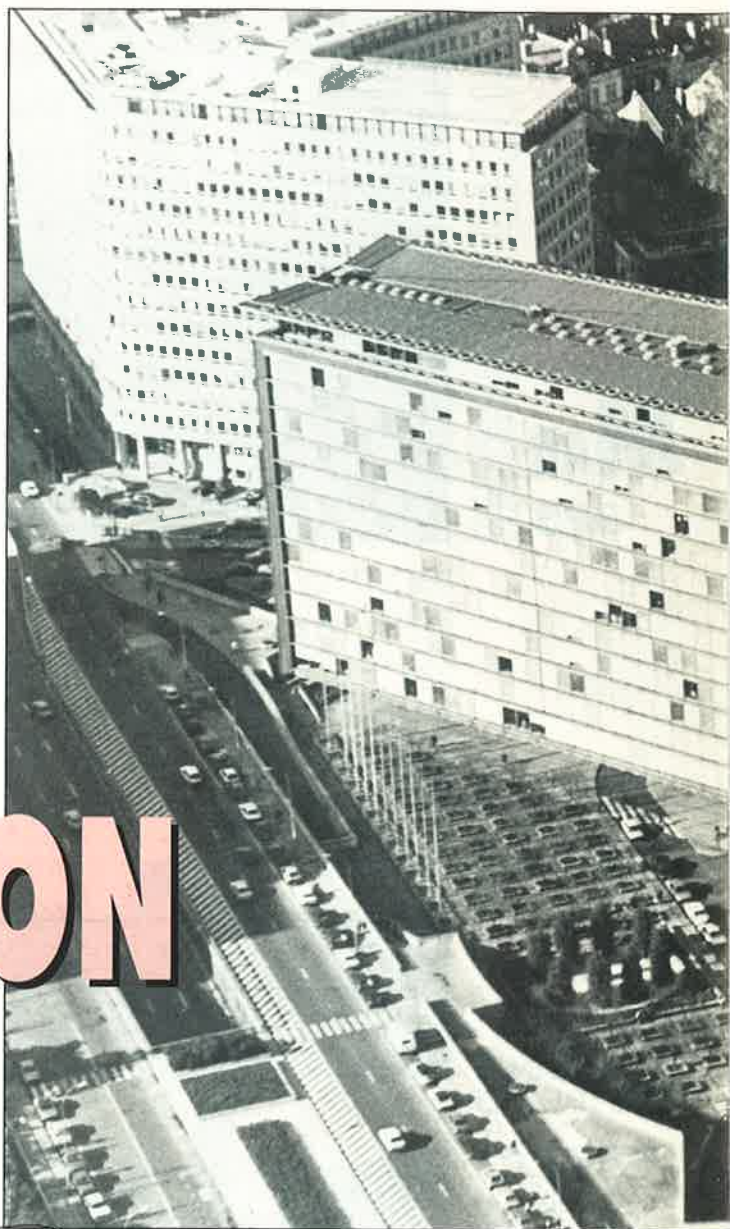
Redacción y Administración: Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 310 04 07 y 310 46 26. Télex 23746-22107. Fax (91) 319 91 34.

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

Imprenta: EGRAF. S. A. Polígono Industrial de Vallecas. Calle Luis I, 5-7. 28031 MADRID. Depósito legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-94-003-X

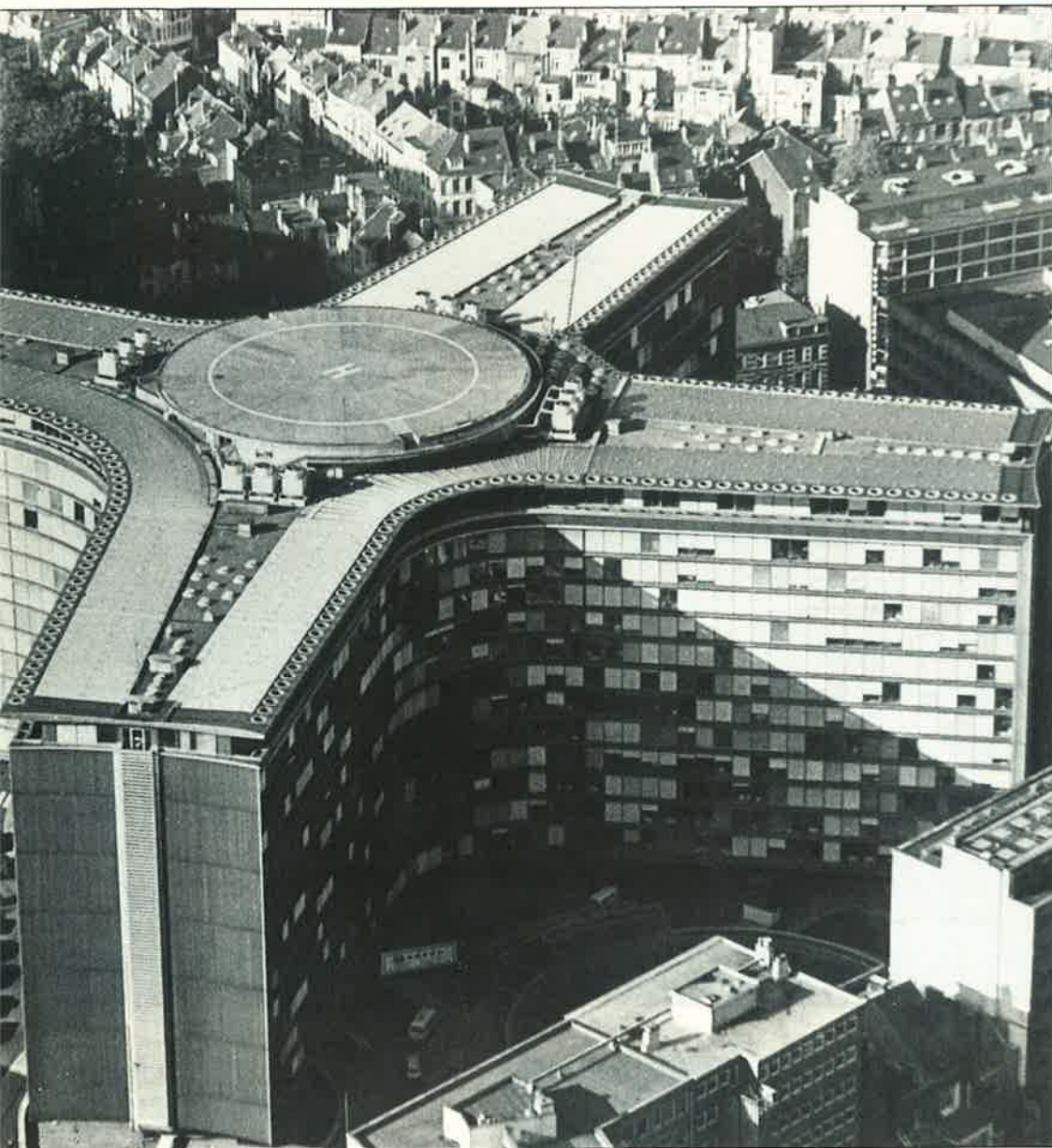
MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia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

BRUSELAS SE RESISTE A LA PLENA INTEGRACION DE ESPAÑA



Al cierre de este número, los ministros de Pesca de la Unión Europea habían fracasado en su intento de lograr un acuerdo por el que la flota española se integrase plenamente en la Política Pesquera Común a partir del 1 de enero de 1996, tal como figura en reiterados compromisos de las autoridades comunitarias. Las propuestas presentadas por la Presidencia tuvieron el rechazo no sólo de España, sino también de otros países, mientras Estados como Irlanda, Reino Unido y hasta Francia y Portugal mantuvieron reticencias sobre las nuevas posibilidades que se ofrecían a la flota española. La Administración española ha advertido que mantiene su decisión de vetar el ingreso de nuevos miembros en la Unión Europea, tal como está previsto en 1995, si antes no se resuelve este contencioso.

BAJO diferentes fórmulas y planteamientos, la propuesta de la Comisión contiene puntos por los cuales se teme la existencia de nuevas discriminaciones para la flota española, razón por la cual el ministro Luis Atienza ha rechazado sistemáticamente el proyecto. El titular español ofreció a los colegas comunitarios la posibilidad de celebrar reuniones extraordinarias con el fin de lograr un compromiso antes del 31 de diciembre, sin que, por el momento hubiera obtenido una respuesta positiva.



Discriminación y promesas

La flota española que faena en aguas comunitarias tiene sobre sus espaldas una amplia experiencia de agravios comparativos respecto al resto de las flotas de los demás países miembros, y también, por el momento, una serie de promesas incumplidas. En la década de los ochenta, antes del ingreso en la Comunidad Europea, faenaban en aquellas aguas unos 450 barcos, que a partir de 1986 se hubieron de reducir a solamente la famosa lista de los 300 barcos. Año tras año, por problemas de eficacia y



necesidades de ajuste, la misma flota ha seguido una vía de recortes hasta la situación actual, cuando podemos hablar solamente unos 220 barcos.

Los temores hacia la flota española dieron lugar a que desde las estructuras comunitarias se impusieran en su día unas duras condiciones para el ingreso de la pesca española en la comunitaria que eran claramente discriminatorias respecto a las reglas de juego que seguían el resto de las flotas. España logró en la mayor parte de los casos unas TACs y cuotas aceptables, pero, sin embargo, tuvo que soportar unas condiciones desfavorables. Entre otras, destacó y destaca todavía la exigencia de las llamadas listas periódicas y listas de base, la existencia de caladeros prohibidos para los barcos españoles como en el *box* irlandés, posibilidad de dobles sanciones etc., además de la imposibilidad en un primer momento para acceder a determinados fondos económicos.

Paso a paso la Administración española fue superando una buena parte de esas discriminaciones y, sobre todo en materia de ayudas, pasó a ocupar los primeros lugares a la hora de recibir fondos, como corresponde a su potencial real de la flota. Sin embargo, en materia de acceso a caladeros o en la cuestión de las listas de base o periódicas, no fueron posibles las modificaciones solicitadas. Bruselas mantuvo una posición firme para que España no entrase de lleno en la Política Pesquera Común hasta el año 2002.

Durante el mandato de Pedro Solbes se lograron ya los primeros compromisos para reducir ese largo período transitorio con sus discriminaciones incluidas. Bruselas ofreció un primer compromiso que posteriormente se puso formalmente sobre la mesa con



motivo de las negociaciones para el ingreso de los nuevos países miembros y especialmente con el caso de Noruega, por ser el de mayor importancia pesquera. La Administración española luchó para lograr mayores cuotas de bacalao con resultados positivos, aunque pobres si se tienen en cuenta los recursos de los caladeros noruegos y sus concesiones finales. Pero desde el Ministerio de Agricultura se luchó especialmente para que la Comunidad Europea asumiera el compromiso para recortar el período transitorio de España en política de pesca. No se veía aceptable que un nuevo socio fuera a entrar en la Comunidad Europea en unas condiciones más favorables que un Estado miembro, como

En el
**último Consejo
de Ministros de
Pesca no hubo
acuerdo sobre
el nuevo
Reglamento sobre
esfuerzo común
de pesca**

eran los casos de España y Portugal. En esta línea, la primavera pasada la Comunidad Europea se comprometía ya formalmente a llevar a cabo la plena integración de España en la PPC a partir del 1 de enero de 1996. En las mismas fechas, el comisario de Pesca, Yannis Palokrassas, señalaba en Madrid que el sector de la pesca español se incorporaría en la referida fecha a la Política Pesquera Común.

Fallo en la fórmula

En teoría al menos, todos los Estados miembros de la Comunidad Europea estaban de acuerdo para aceptar la plena integración de España a partir del 1 de enero de 1996



mirada puesta en el riesgo de la flota española faenando en aguas comunitarias, aunque el compromiso no suponía aumento de las capturas, optó por la segunda vía. Redactar una nueva reglamentación comunitaria en materia de pesca que se cumpliera por parte de todos los países. Es lo que se llama el Reglamento de Esfuerzo Pesquero, y donde se tratan de incluir todas las limitaciones de las que debería ser objeto la actividad pesquera en los próximos años en aguas comunitarias.

En este momento, al cierre de este número, éste es el principal debate que se está produciendo en el marco de la actual Unión Europea en materia de pesca. En el Consejo de Ministros de Pesca del pasado 23 de noviembre fue imposible lograr un acuerdo ante el juego de intereses cruzados existentes entre los Estados miembros. A la vista de estas circunstancias, España ha iniciado una ronda de conversaciones con otros países con la mirada puesta en lograr un acercamiento de posiciones que no suponga nuevas restricciones para la flota española y que la integración plena sea un nuevo camino de obstáculos.

A la hora de redactar ese nuevo Reglamento de Esfuerzo para su cumplimiento por todos los Estados miembros, se han vuelto a poner sobre la mesa otros planteamientos para limitar la actividad de las flotas, pero que en la mayor parte de los casos se ve claramente que están pensados para afectar a la actividad de la flota española. Esos nuevos planteamientos se podrían reducir en cinco puntos, que la presidencia alemana presentó en el debate de los ministros de Pesca en forma de cinco preguntas.

La primera se refiere a la fijación de techos de esfuerzo y eslora para diferentes caladeros. España rechaza toda posi-

en la Política Pesquera Común. Existían algunas reticencias muy fuertes por parte de Irlanda y el Reino Unido, mientras Portugal había asumido ya esa situación. Con el pasar de los meses se confiaba en que se fueran rebajando esas posiciones en contra.

Con este compromiso sobre la mesa, el trabajo a realizar por la Comisión se centraba fundamentalmente en cómo llevar a cabo esa integración en la PPC de dos nuevos países, aunque ya fueran viejos socios de la Comunidad Europea.

Existían dos vías. La primera dando simplemente el acceso a los dos países para que los mismos disfrutasen de las mismas condiciones en materia de pesca que el resto de los Estados miembros. La segunda, que la Comunidad Europea estableciera unas nuevas reglas de juego en materia de pesca para que las cumplieran todos los países, incluidos los dos nuevos socios.

Los responsables de la Comisión, una vez más con la



bilidad de aceptar este tipo de planteamientos. En todo caso, si ello fuera obligado, España reclama que en su aplicación no haya ninguna discriminación entre las flotas comunitarias. Ello supondría su aplicación para todos los buques con eslora superior a los 10 metros y para todas las pesquerías, tanto demersales como pelágicas. Desde algunos países, como Francia, se manejaba la posibilidad de realizar controles para las especies demersales como merluza o bacalao, especies capturadas por España mientras no se pedía lo mismo para las especies pelágicas como el bonito o la anchoa.

Por parte de algunos países miembros se planteó, igualmente, la posibilidad de controles en función de la longitud de la eslora de las embarcaciones y se reiteraba su aplicación para los barcos con más de 26 metros, casualmente una mayoría de unidades españolas. Luis Atienza fue igualmen-

te tajante en este punto, al señalar que España no puede aceptar que se fijen esloras diferentes en función de las distintas zonas de pesca. Otros países, como Bélgica, también se

**La
Administración
española
mantiene que
vetará el ingreso
de nuevos socios
si no hay acuerdo
antes del 1 de
enero**

oponían a este planteamiento, aunque por razones diferentes.

La tercera pregunta planteada por la presidencia alemana estaba referida a posponer la comunicación de capturas

hasta la instalación de un banco de datos. España señaló que podría apoyar este planteamiento hasta que se creara esa estructura comunitaria de un banco de datos que garantizase la transparencia y la no discriminación.

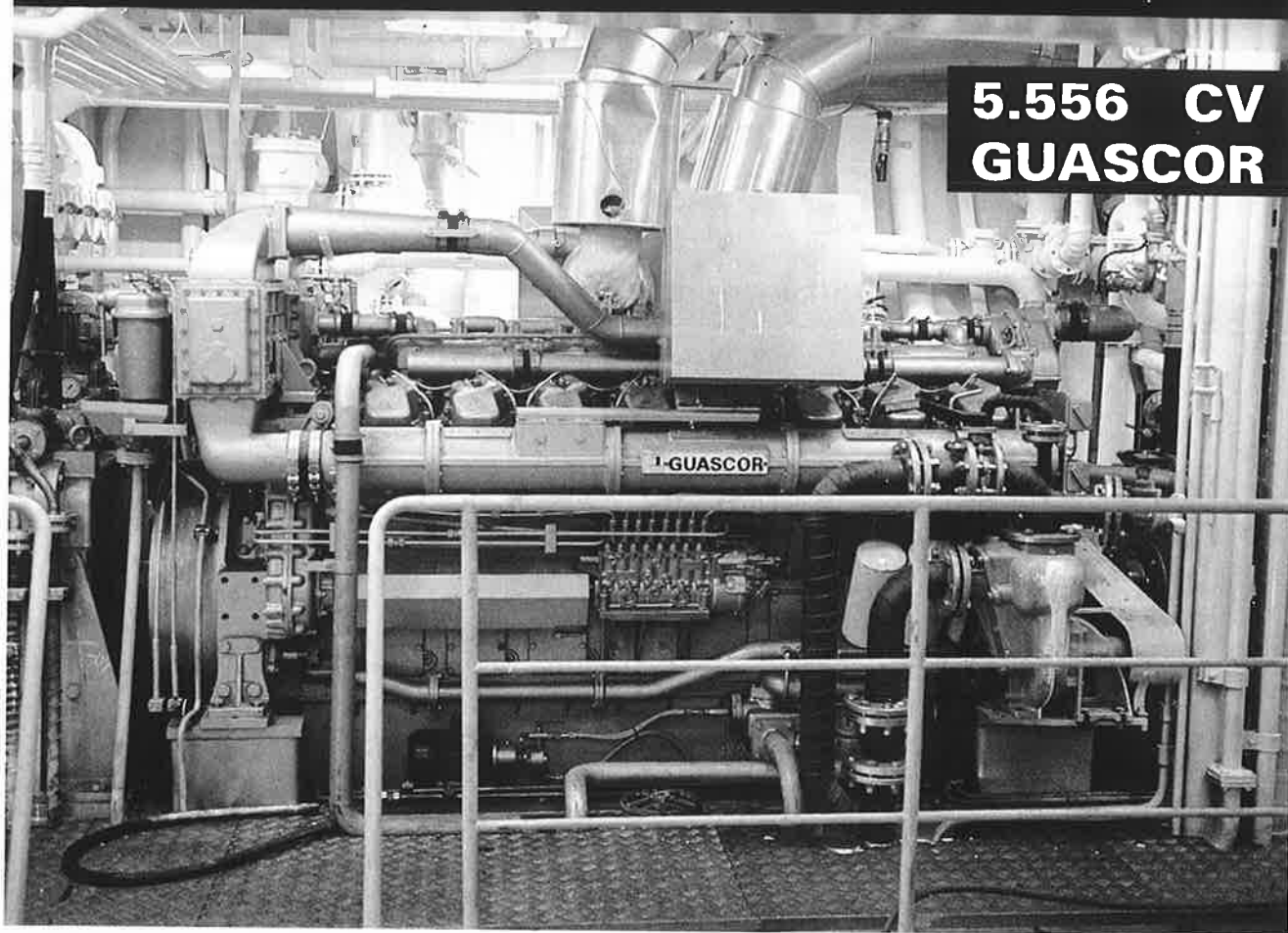
La cuarta de las preguntas planteadas por la presidencia era la referida a la pesquería en el llamado *box* irlandés, donde de una u otra manera se pretendía un control de capturas o la reserva de las mismas únicamente para las pesquerías tradicionales, lo que suponía dejar fuera por otros motivos a los barcos españoles. La posición del ministro español en este punto fue clara y contundente, al igual que lo ha sido en los últimos años. El *box* irlandés debe desaparecer y la propuesta para reservar determinadas zonas del mismo a pesquerías tradicionales va en contra de las premisas básicas de la propia Política Pesquera Común. Para España, un Reglamento que contemplase nuevas discriminaciones resulta totalmente inaceptable para la flota nacional.

Igualmente España rechazó en principio la posibilidad de introducir medidas específicas de control para el *box* sin otras justificaciones.

En resumen, no hubo acuerdo mínimo para el nuevo Reglamento de Esfuerzo Pesquero, por el que se trata de armonizar la actividad de todas las flotas comunitarias aprovechando el compromiso para la plena integración de España y Portugal en la Política Pesquera Común desde el 1 de enero de 1996. En el Consejo de Ministros de Pesca de diciembre se planteaba como la última oportunidad, aunque también se dejaba abierta la posibilidad de encuentros especiales para solventar el problema. España, como ha reiterado en los últimos meses, si no hay acuerdo, vetará la ampliación de la Unión Europea. ■

Vidal MATÉ

ELAI-ALAI, ULTIMO ATUNERO CONGELADOR CONSTRUIDO EN ESPAÑA. EQUIPADO CON : AUXILIARES GUASCOR.



**5.556 CV
GUASCOR**

EQUIPOS INSTALADOS

3 x F480TA - SG
1.150 CV a 1500 r.p.m. C / U
2 x E318TA2 - SG
668 CV a 1500 r.p.m. C / U
1 x E318TA2 - SP
770 CV a 1800 r.p.m.
1 x R-300 Reducción : 1/6



Dpto. PROPIO / 93

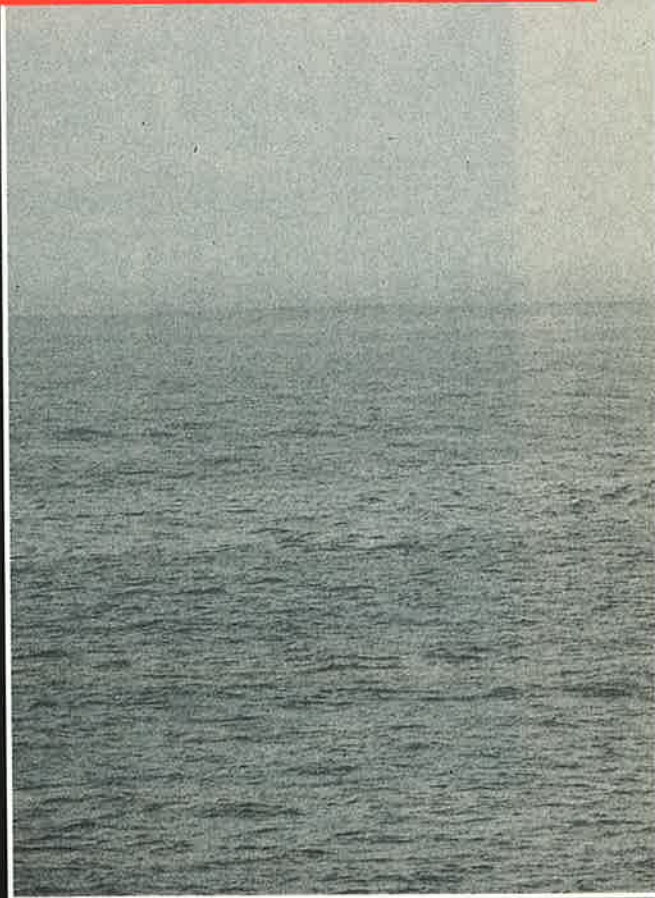


GUASCOR[®]

MOTORES
Y
SISTEMAS

VI Congreso de la Marina Civil

EL GOBIERNO PROMETE MEJORAR EL SEGUNDO REGISTRO



«El Gobierno quiere mejorar el Registro Especial de Buques y Empresa Navieras.» Esta afirmación se la realizó recientemente el ministro José Borrell al consejero de Pesca y Transportes de la Comunidad Canaria, Felipe Pordome, tal y como aseguró éste en el acto de inauguración del VI Congreso de la Marina Civil, celebrado en Santa Cruz de Tenerife los días 22, 23, 24 y 25 de noviembre. La necesidad de mejorar el Segundo Registro fue compartida por Rafael Lobeto, director general de la Marina Mercante, así como por Fernando Casas, director de Anave, entre otros.

EN el acto de inauguración del VI Congreso de la Marina Civil, celebrado en Santa Cruz de Tenerife los días 22, 23, 24 y 25 de noviembre, Joaquín Buelga, presidente del COMME, dijo que *«existe una nueva sensibilidad del Gobierno español respecto a la situación del sector naval español»*, y aseguró que *«hoy se está rompiendo con la gestión empresarial del pasado en el sentido de que se ha avanzado muy positivamente en diversas*

materias necesarias para el sector».

En este Congreso todos coincidieron en la necesidad de hacer competitivo el Segundo Registro. De este modo, Felipe Pordome, consejero de Pesca y Transportes de la Comunidad Canaria, dijo que José Borrell había señalado hace poco que *«el Gobierno central quiere mejorar el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras»*.

En este sentido, Rafael Lobeto, director general de la Marina Mercante, subrayó que existe



una necesidad urgente de mejorar este Segundo Registro con el fin de hacerlo competitivo.

Varias enmiendas

De hecho, el Grupo Parlamentario Socialista va a presentar en breve varias enmiendas en el Senado a los Presupuestos de 1995 para mejorar el Segundo Registro con la ampliación de bonificaciones fiscales y de cotizaciones sociales de las empresas que matriculen sus barcos en el Segundo Registro para mejo-

Existe una necesidad urgente de mejorar el Segundo Registro con el fin de hacerlo competitivo

rar la competitividad de las navieras españolas.

Otro de los objetivos que se pretende es frenar la matriculación de barcos españoles en paraísos fiscales como Panamá, Liberia, Chipre o Madeira. Actualmente hay 1,4 millones de toneladas brutas de barcos españoles registradas en los paraísos fiscales, frente a las 940.000 toneladas bajo pabellón español.

Lobeto abordó también la cuestión de los avances de la política marítima en España, y



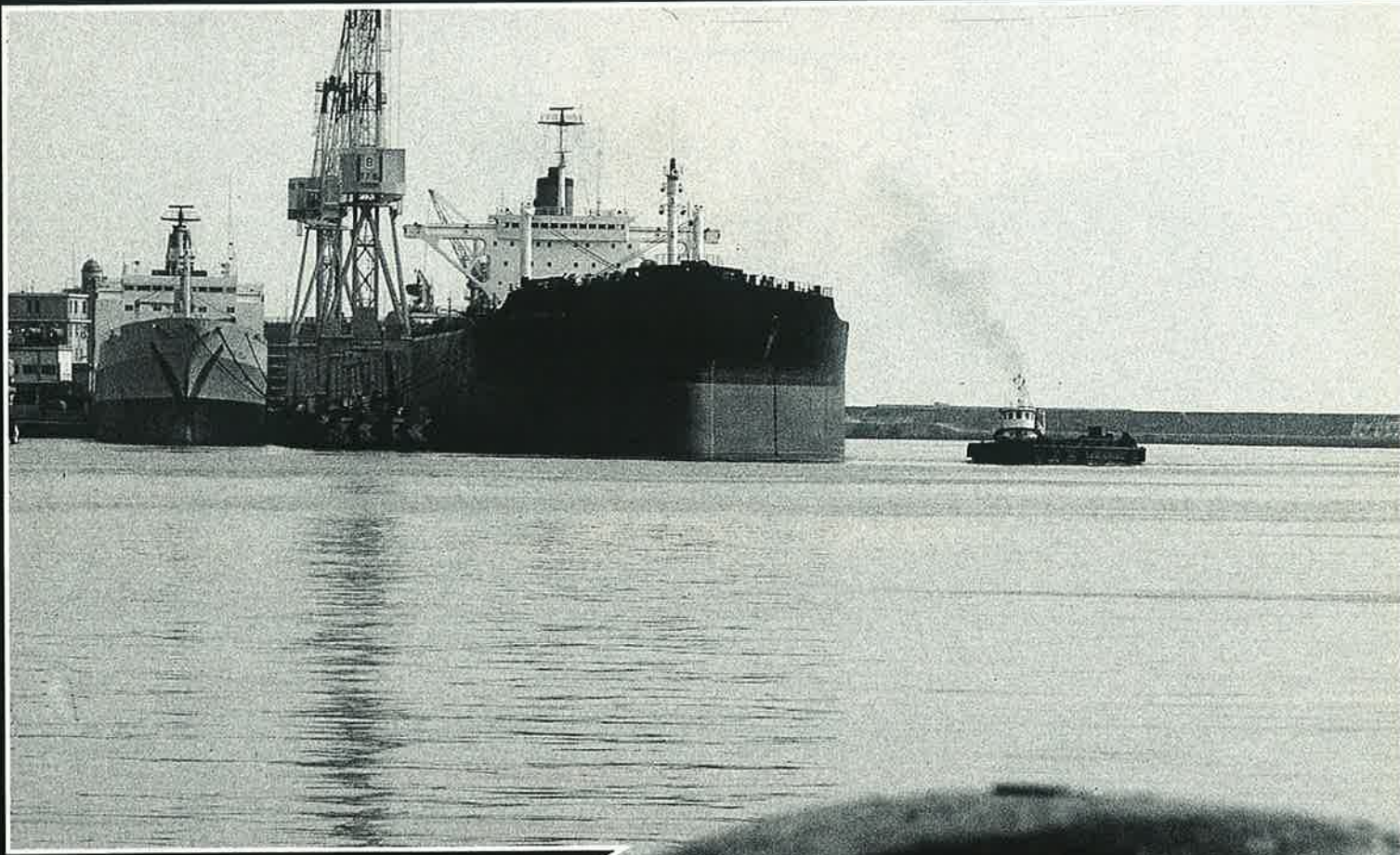
dijo que la creación de las nuevas Capitanías marítimas en todo el país ha sido uno de los factores que ha evitado que se destruyan puestos de trabajo en el sector después de estar inmersos en una grave crisis en la que ha caído el empleo.

Lobeto elogió también la labor de absoluto apoyo de la Universidad de La Laguna y advirtió que aunque se ha avanzado mucho, aún quedan aspectos por desarrollar, como, por ejemplo, el practicaaje. En este sentido, reclamó que en el presente año se ha avanzado de manera definitiva para la aprobación de un nuevo reglamento general que sustituya al de 1958.

Plan de Anave

Volviendo al Segundo Registro, el director general de Anave, Fernando Casas, ofreció un plan concreto para renovar la flota española, y con la premisa de que el Segundo Registro de Canarias debe ser mejorado urgentemente para ser competitivo, indicó que las ventajas de este Registro de Canarias también beneficiaría si se aplicase en el tráfico marítimo en la Península.

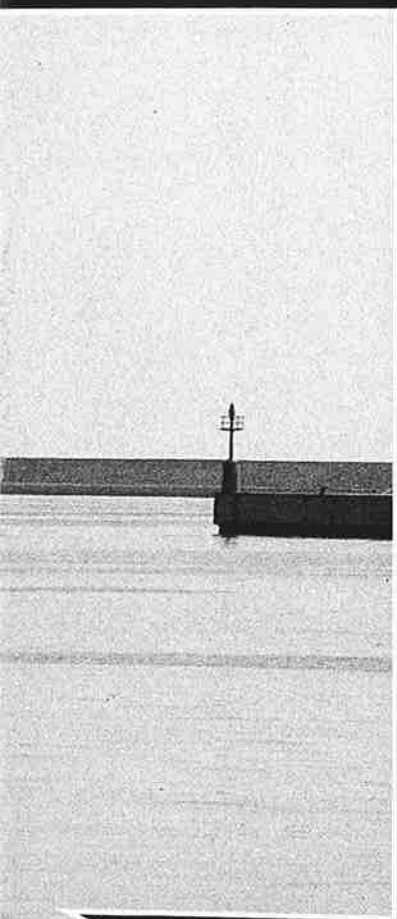
El Plan al que se refirió se basa en crear un fondo en el que participarían los armadores y el Estado como inversionistas. Así se dispondría de los fondos necesarios para mejorar y renovar la flota española.



*En mayo de 1995
España será la sede de
la próxima reunión del
Atlántico Norte en
materia de salvamento*

En su intervención, el director general de la Sociedad Estatal de Salvamento, José Álvarez, anunció que en mayo de 1995 España será la sede de la próxima reunión del Atlántico Norte en materia de Salvamento. José Álvarez señaló «que desde diciembre de 1990, cuando se presentó el Plan Nacional de Salvamento en el IV Congreso de la Marina Civil, se ha avanzado mucho con la creación de Capitanías y SASEMAR y el Centro Jovellanos».

El presidente de la Autoridad Portuaria de Tenerife, Pedro A. Meneses, dijo durante su conferencia, titulada «Shortton shipping», que es necesario dotar al puerto de una infraestructura



que permita la coordinación entre las líneas marítimas y las redes de transporte de tierra. El puerto tiene que ser el eslabón para conseguir la rapidez y la eficacia del tráfico a través de los distintos medios de transporte.

Anunció que la Comunidad Europea intenta desarrollar un

plan directo para la promoción del *short sea shipping* y para el establecimiento de una sola política relativa a este tipo de tráfico. «Este plan responde al requerimiento del Parlamento Europeo de abril de 1993.»

El plan desarrollará los siguientes apartados: el desarro-

llo de un mapa europeo de puertos pro *short sea shipping*, el desarrollo de una política comunitaria que incluye incentivos al *short sea shipping*, e involucrar en el plan a todos los grupos interesados a nivel de regiones o grupos de regiones, tales como el arco mediterráneo o el arco atlántico.

Para finalizar, dijo que la posición de la CE debe ser la de que todos los puertos de mar de la Comunidad deben, en principio, ser vistos como puntos de transbordo que pueden ayudar en el desarrollo del *short sea shipping*.

Renovar la flota

El viernes día 25 se reunieron importantes personalidades y profesionales del sector. El secretario general de Pesca, José Loira, en su conferencia «La pesca en España: problemática y futuro», anunció que la Unión Europea subvencionará con casi 180.000 millones de pesetas el Plan Sectorial de Pesca español, y dijo que «la aplicación de este Plan posibilitará la construcción en seis años de 1.155 buques mayores de cinco metros de eslora en las autonomías de objetivo 1, lo que supondrá un desembolso superior a los 137.000 millones de pesetas».

Loira señaló que la renovación y modernización de la flota pesquera es la clave para abordar el futuro con garantías, pues el 64 por 100 de los buques pesqueros españoles tienen más de veinte años de edad y el 16 por 100 sobrepasa los treinta años.

El secretario general para los Servicios de Transportes, Manuel Panadero, aseguró durante su intervención que ya ha convocado a los distintos sectores implicados en la gestión y el tráfico de los puertos españoles con el fin de alcanzar un pacto de competitividad. En el caso de los puertos canarios, Panadero dijo que la meta es aprovechar la localización de las islas como una especie de portaaviones en el Atlántico para los enlaces intercontinentales, y contribuir a la disminución de los costes de aprovisiona-

miento y de distribución interinsular de mercancías.

El presidente de Astilleros Españoles, Carlos Martínez de Albornoz Bonet, aseguró que las previsiones del mercado hasta fin de siglo son optimistas, aunque con cautelas. Para el período 1996-2000 se espera un crecimiento de la demanda anual hasta 16,5 millones de toneladas de registro bruto compensado (CGT). Y añadió que España tiene una situación intermedia y no está mal situada para competir en los buques de tipo estándar. «Sin embargo, hay que acercar nuestra competitividad a la de los mejores, lo cual requerirá una mejora de productividad del orden del 30 por 100 y una mejora en costes de aprovisionamiento del 10 por 100, todo ello en un plazo de tres a cuatro años como máximo.»

En el acto de clausura, a cargo del secretario general para los Servicios de Transportes, Manuel Panadero, el presidente del COMME, Joaquín Buelga, anunció que uno de los objetivos del Congreso ha sido potenciar el debate entre las empresas, instituciones y los profesionales, y «yo creo que ha resultado satisfactorio».

I. OTERO ■

CONCLUSIONES

Las conclusiones a las que se llegó en el VI Congreso de la Marina Civil son:

1. Los avances de la política marítima en España y la configuración de las nuevas Capitanías Marítimas han sido un factor fundamental en la creación de nuevos puestos de trabajo, quedando pendiente de acometer la reforma del practicaaje, ante la que se debe tomar una avanzada posición para que durante el presente año se apruebe definitivamente el nuevo reglamento que sustituya al de 1958; también es imprescindible la convocatoria de plazas al Cuerpo Especial Facultativo de la Marina Civil.

2. La evolución del Salvamento Marítimo en España y el necesario incremento de medios e inversiones previstas para los próximos años permite mantener fundadas esperanzas de que, en un futuro inmediato, nos podamos encontrar en una posición privilegiada entre los países de nuestro entorno.

3. Es imprescindible articular las medidas necesarias para acometer un plan concreto que permita mejorar y renovar la flota española, considerando como premisa fundamental la modificación de los incentivos que contempla el Registro especial de buques y empresas navieras en Canarias.

4. Es necesario dotar los puertos de una infraestructura que permita la coordinación entre las líneas marítimas y el resto de transportes en tierra, por lo que es imprescindible una sola política que, en el ámbito de la Unión Europea, contemple a los diversos puertos como puntos de transbordo que ayuden al desarrollo del *short sea shipping*.

5. La falta de operatividad del Registro especial de buques de Canarias requiere, desde la oportuna y sana autocrítica, buscar las medidas que lo conviertan en un registro competitivo, para lo cual no cabe considerar como único protagonista al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, sino al Ministerio de Economía y Hacienda.

6. Es necesario agilizar el paso de las mercancías por las instalaciones portuarias, concentrando los trámites y estableciendo controles oportunos de los servicios de ayuda, con la necesaria adaptación del régimen de tarifas a la demanda del mercado.

Se requiere el necesario margen de discrecionalidad que permita que cada Autoridad Portuaria alcance un alto nivel de competitividad.

7. La renovación de la flota pesquera es la clave para la supervivencia del sector, que conllevará la mejora de la seguridad, las condiciones de vida a bordo, ahorro energético y, consecuentemente, incrementará la competitividad.

8. La definición del nivel de compatibilidad de ayudas por la Comisión de la Unión Europea con el Tratado de la Unión determinará las condiciones generales en las que se desenvolverán los segundos registros europeos y, consiguientemente, el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras en Canarias, lo que, con los necesarios acuerdos entre empresarios y sindicatos, permitirá abordar un plan de renovación de la flota española.

9. Los retos de la competitividad de la construcción naval española en los años venideros estará, por un lado, en una política de producto y desarrollo tecnológico que nos permitirá la entrada en nichos de mercados rentables y, por otra parte, en la reducción de costes mediante la optimización de aprovisionamiento e industria auxiliar, y la consolidación de unas mejoras importantes de productividad. ■





EL SECTOR MARITIMO RECLAMA

A LA ADMINISTRACION UN PROGRAMA DE ACTUACIONES

Empresarios del sector marítimo presentes en el II Congreso Nacional de Industrias Marítimas coincidieron en reclamar una mayor competitividad financiera y en la necesidad de que la Administración elabore un Programa de Actuaciones para las Industrias

Marítimas que establezca medidas extraordinarias a desarrollar en los próximos cinco años, con el fin de consolidar primero y potenciar después la actividad de estas

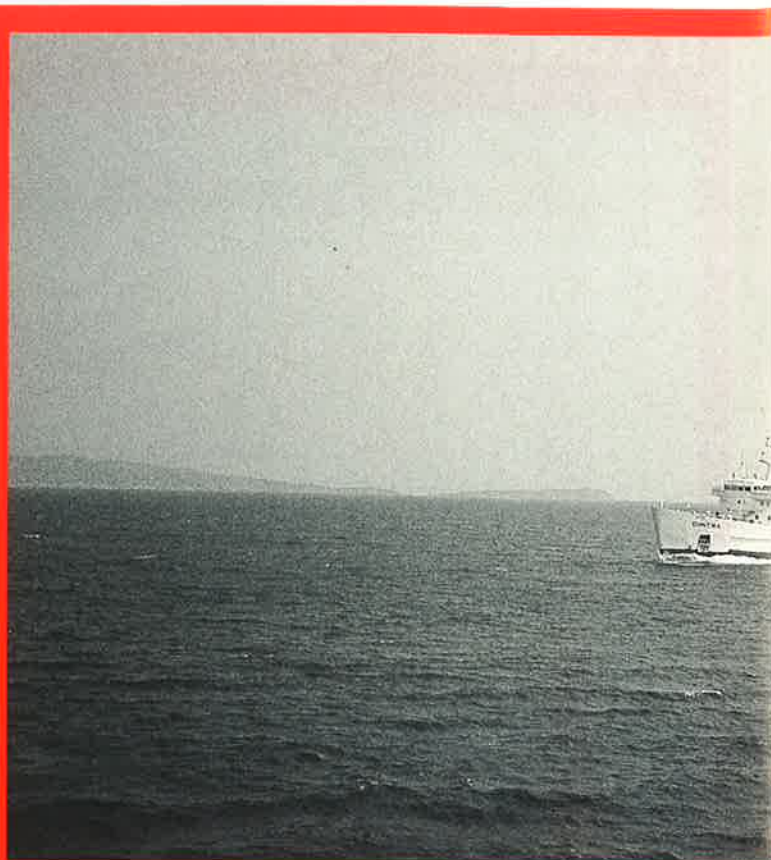
industrias. En este foro marítimo —convocado bajo el lema «Estrategias del presente para ganar el futuro»— se abordaron los problemas específicos de la construcción naval, tráfico marítimo, pesca y recursos marinos, se reclamó un tratamiento global del sector, cuyo peso en el tejido industrial español ha disminuido radicalmente en los últimos años.

EL director general de la Unión Española de Constructores Navales (UNINAVE), José Ignacio Pérez, abrió el turno de ponentes afirmando que para que la industria española de construcción naval esté en condiciones de competir, es preciso disponer de una legislación y una actitud general favorables. Reclamó una cooperación sólida entre la Administración y las instituciones financieras, insistiendo en que *«los problemas de aceptación de primeras hipotecas, de garantías y de riesgos por el Estado deben resolverse de una vez por todas. En caso contrario habremos cedido a nuestros competidores nuestra porción de mercado y nuestros empleos»*. El director de UNINAVE constató que *«nuestros precios pueden ser competitivos, pero si no existe competitividad financiera o incluso acceso a la financiación, este sector desaparecerá»*.

El presidente de la naviera ERSHIP, Guillermo Zarataín, señalaba, por su parte, que el relanzamiento de la Marina Mercante, tras una fase gravemente recesiva, precisaría la búsqueda de un mecanismo financiero y una política industrial explícita para la consolidación de la flota, una coordinación activa entre los sectores empresariales, una particular atención a un proceso racional de autorización de servicios de cabotaje y una decidida ayuda para renovar la flota que operan las empresas españolas. Zarataín constataba que el 82 por 100 de los buques de la flota española tienen diez o más años y el 56 por 100 supera los quince años. Ello significa que en los próximos cuatro años deberían renovarse, al menos, unas veinte unidades por año, lo que supondría una inversión global de 210.000 millones de pesetas, calculando a precios actuales de buques de nueva construcción y de segunda mano. De afrontarse esta modernización, se estaría ante un relan-

GONZALO VAZQUEZ

«La crisis del sector pesquero se asienta en la permanencia de problemas estructurales, agravados, en determinados casos, por la negativa incidencia de las decisiones y normativa comunitarias»

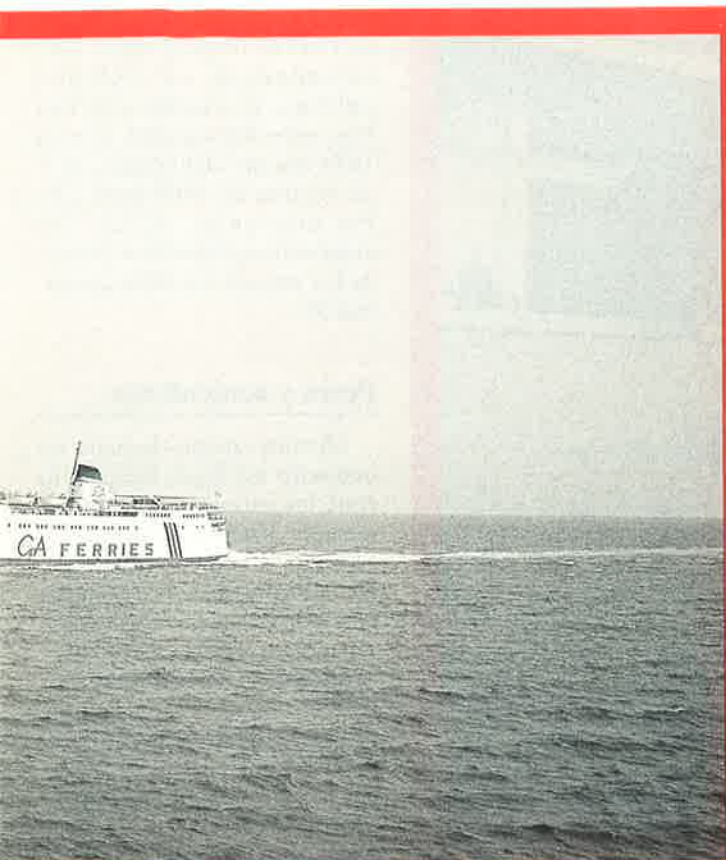


zamiento inversor del sector, con un volumen potencial de demanda para la industria constructora de buques del orden de 30.000 a 40.000 millones de pesetas por año, lo que equivale al 25 por 100 de la capacidad media española actual. Sin olvidar el

potencial de fabricación de equipos de la industria auxiliar, por importe de entre 15.000 a 20.000 millones de pesetas anuales.

El director del Instituto de Crédito Oficial, José Ignacio de Ramón, valoró las iniciativas de los sectores de cons-

trucción de buques y naviero de cara a mejorar el potencial que ofrece el marco de financiación vigente con apoyo oficial, a través del Decreto 442/94, mediante la creación de instrumentos de emisión de garantías para la financiación de buques.



En el ámbito del tráfico marítimo, Manuel Núñez, director general de Trasmediterránea, sostuvo que la eficiencia portuaria es una condición clave para su supervivencia, proponiendo la autofinanciación de cada uno de los puertos, la introducción de una

competencia progresiva entre los mismos y la flexibilización de las tarifas portuarias, todo lo cual deberá contribuir a impulsar los tráficó de cabotaje con los archipiélagos y territorios aislados y a estimular la vía marítima frente al transporte terrestre.

La propuesta de creación de una Agencia española para la ciencia y tecnología marítimas fue la principal conclusión en el área sobre recursos marinos. Alejandro Mira, decano del Colegio Oficial de Ingenieros Navales, propuso, en aras de una mayor eficacia que esta institución integrara a los miembros de los departamentos intergubernamentales, de los centros de investigación y de la industria, asumiendo la responsabilidad de mantener una supervisión de las actividades nacionales e internacionales en este campo, en el que, a juicio de Mira, «*urge definir los objetivos científicos y tecnológicos para un política de la mar que permita a España entrar en la competición internacional*».

Finalmente, Gonzalo Vázquez Martínez, ex director general de Pesca, analizó la situación actual de Pesca y Acuicultura, resaltando que, a pesar de la importancia económica y social de este sector, la crisis por la que atraviesa «*se asienta en la permanencia de problemas estructurales abordados por la política pesquera española y agravados, en determinados casos, por la negativa incidencia de las decisiones y normativa comunitarias*». Vázquez consideró de gran importancia la investigación científica y tecnológica a la hora de mejorar la productividad e incrementar la calidad en los procesos de transformación y manipulación, llamando la atención sobre la necesidad de modificar las estructuras financieras del sector pesquero para adecuar el crédito oficial a sus necesidades reales.

La sesión inaugural del Congreso fue presidida por el secretario de Estado para Industria, Ignacio Moltó. Las jornadas de trabajo se completaron con mesas redondas en las que se contó con una amplia y variada representación de los sectores.

Sector diezmando

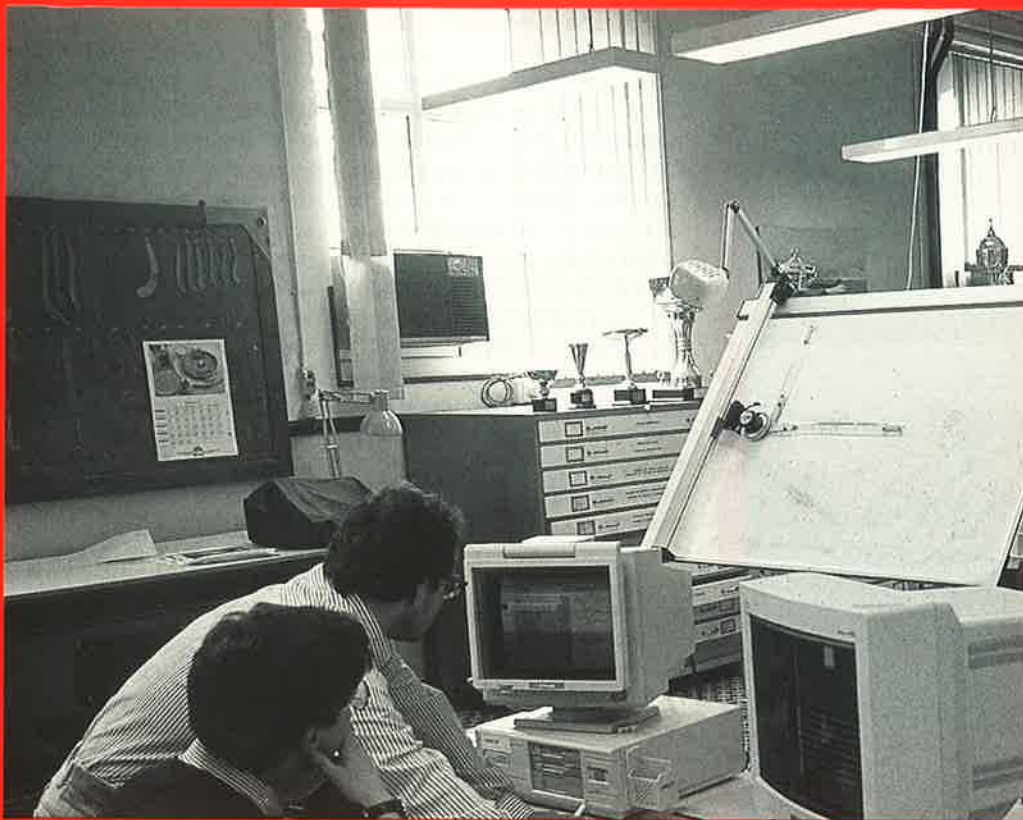
Los datos con los que se iniciaba el II Encuentro Nacio-

nal de Industrias Marítimas no podían ser más desalentadores. El sector marítimo español, que en otro tiempo fuera base de un amplio tejido industrial, impulsor del comercio y generador de empleo, ha sido diezmando en los últimos veinte años. En la construcción naval, la cartera de pedidos, que en 1977 era de 1.684.684 toneladas de registro bruto compensado (CGT), en 1994 no llegaba al medio millón de toneladas. Las cifras en Marina Mercante no son más alentadoras. La flota de pabellón español ha descendido alrededor del 90 por 100. De los 7,6 millones de toneladas de registro bruto (TRB) en 1978 se ha pasado a 931.412. La balanza comercial pesquera refleja una pérdida continua del nivel de cobertura, desde la situación tradicional de superávit de principios de los años setenta a la situación crítica actual, con un nivel de cobertura de sólo el 25 por 100 (datos de 1992).

El derrumbamiento del sector tiene una repercusión igualmente elocuente en el plano laboral. En 1975 los astilleros españoles (construcción y reparación mercante y militar) empleaban a 62.000 personas. En 1993 daban empleo a 23.300. En 1978 los buques de pabellón español ofrecían empleo directo a 26.500 tripulantes y unos cinco mil empleos en tierra. En 1994 el censo es de 7.500 tripulantes, a los que se suman unos mil españoles contratados en buques de pabellón extranjero bajo control español y 2.700 en tierra. El empleo inducido se calcula en la actualidad en unos 5.800 puestos de trabajo. En cuanto al sector pesquero, en 1978 constataba un censo de 110.825 personas embarcadas. En 1993 el censo era de 82.221 trabajadores.

Construcción naval

El sector de la construcción naval ha vivido desde 1984 un proceso continuo de reestructuración. La reducción de capacidad, unida a un ajuste tecnológico todavía en curso,



**ALEJANDRO
MIRA**

ha tenido efectos beneficiosos. Su repercusión en la exportación ha estado dificultada, sin embargo, por la artificial apreciación de la moneda en los pasados años. Las sucesivas devaluaciones posteriores han mejorado la situación. Se echa en falta, no obstante, un marco financiero semejante al que existe en los países europeos competidores: Dinamarca, Alemania, Holanda, etc.

Una de las conclusiones del Congreso es la pérdida de peso de la construcción naval española en el concierto mundial. La industria naval, se constata también, tiene un alto contenido nacional y un elevado nivel tecnológico, una apreciable capacidad de creación de empleo directo e inducido y una demostrada vocación exportadora.

Los astilleros españoles en la actualidad dependen fuertemente de los pedidos exteriores, que suponen hasta un 82 por 100 del total de los contra-

«Urge definir los objetivos científicos y tecnológicos para una política de la mar que permita a España entrar en la competición internacional»

tos, frente al 26 por 100 de la década de los setenta. En los países comunitarios la media de la construcción naval es del 50 por 100 para su propia bandera o comunidad. La participación española en la contratación mundial representa un 2,6 por 100, y en la Unión Europea el 20 por 100.

En conjunto, la evolución de la cartera de pedidos ha sido absolutamente negativa, pasando de los 608.000 millones de pesetas (cifra ajustada a la inflación) a los 214.000 millones del presente año.

Marina Mercante

La primacía del transporte terrestre sobre el marítimo se aprecia con toda rotundidad en la reducción del volumen de carga transportado por la flota de pabellón español, que en 1978 era de 108 millones de toneladas y en 1994 se calcula en 40 millones, lo que significa una reducción del 63 por 100. Ello tiene una repercusión igualmente drástica en la balanza de fletes marítimos, en la que se ha pasado de una situación de equilibrio en 1978 a un déficit estimado en más de 200.000 millones de pesetas para el año en curso. La facturación del sector, que aquel mismo año era de

325.000 millones de pesetas, en 1994 no llega al 50 por 100, estimándose en 160.000 millones. En cuanto a la flota bajo pabellón español, que en 1978 era de 710 buques, al 1 de octubre de 1994 eran 238. Por otra parte, de las 253 empresas registradas a finales de los setenta, en 1994 quedaban 95.

Pesca y acuicultura

Históricamente España ha ocupado un lugar destacado entre los países productores de recursos marinos destinados a consumo humano, superando los 30 kilos/año de consumo *per cápita*. La incorporación española a la CE elevó considerablemente la importancia de la flota comunitaria, que pasó a ocupar el cuarto puesto en el nivel mundial, detrás de Japón. En la UE, España ocupa el primer lugar por producción destinada a usos alimentarios y el segundo por consumo unitario.

Gonzalo Vázquez señalaba, sin embargo, en su ponencia que el agotamiento de los caladeros nacionales y la dificultad de acceso a los caladeros exteriores que fueron tradicionales de la flota española, y la existencia de problemas en los mercados pesqueros, condicionan las posibilidades de este sector al menos durante los próximos cinco años. En cualquier caso, también aquí la reactivación pasa por diversificar y consolidar la flota en el mayor número posible de caladeros, con el fin de garantizar la permanencia y estabilidad de los mismos, establecer una regulación más efectiva del mercado comunitario para prevenir las crisis que periódicamente afloran en el mismo y completar la reestructuración contralada de la flota, de forma que se consiga la mejor adaptación posible de su capacidad pesquera a las alternativas pesqueras existentes, teniendo en cuenta medidas de acompañamiento hacia tripulaciones y empresas. ■

Mery VARONA



Presentada en Bruselas y España, conjuntamente

RED DE SERVICIOS DE EMPLEO EUROPEOS



La no discriminación entre trabajadores de los distintos Estados miembros de la Unión Europea es un principio fundamental del Derecho comunitario, establecido ya por el Tratado de Roma. Tal principio de igualdad de trato con un trabajador nacional implica una serie de derechos para el trabajador migrante. En primer lugar, puede desplazarse libremente por el territorio comunitario en busca de empleo y tiene derecho a ocupar cualquier puesto de trabajo ofrecido en otro Estado miembro. Ni que decir tiene que puede residir con su familia en el Estado miembro de que se trate, donde gozará del mismo trato que los trabajadores nacionales. Para los empresarios, este principio de no discriminación es creador de un mercado de contratación a escala europea. Cuando las necesidades de una competitividad internacional siempre más intensa elevan los recursos humanos al grado de elemento clave en la empresa, la posibilidad de contratar a nivel comunitario es una ventaja adicional digna de consideración.



**EURES ofrece informaciones,
consejos y ayudas prácticas para
la contratación de trabajadores
en cualquier país europeo**

**TERRITORIALIZACION DEL INEM PARA
LA GESTION DEL EURES**

Localización del euroconsejero	Ámbito territorial de gestión (Direcciones Provinciales)
Alicante	Alicante, Albacete
Oviedo	Asturias
Badajoz	Badajoz
Palma de Mallorca	Baleares
Barcelona	Barcelona
Cáceres	Cáceres
Maliaño (Santander)	Cantabria
La Coruña	La Coruña
Gerona	Gerona
Granada	Granada, Almería
Lasarte	Guipúzcoa
Huelva	Huelva, Cádiz, Ceuta
Huesca	Huesca
Las Palmas	Las Palmas
Logroño	La Rioja
Lérida	Lérida, Tarragona
Madrid	Madrid
Málaga	Málaga, Melilla
Murcia	Murcia
Pamplona	Navarra
Orense	Orense, Lugo
Pontevedra	Pontevedra
Salamanca	Salamanca, Avila, Segovia
Sta. Cruz de Tenerife	Tenerife
Sevilla	Sevilla, Córdoba, Jaén
Toledo	Toledo, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara
Valencia	Valencia, Castellón
Valladolid	Valladolid, Burgos, Soria
Bilbao	Vizcaya, Alava
Zamora	Zamora, León, Palencia
Zaragoza	Zaragoza, Teruel

Cuadro núm. 1

PARA facilitar este derecho de los trabajadores la Unión Europea ha creado la primera Red Europea de Empleo, que ha sido presentada oficialmente en Bruselas por el comisario de Asuntos Sociales, Pádraig Flynn, con motivo de la celebración de la Semana de Empleo en Europa, que reunió a gran número de dirigentes políticos, empresariales y sindicales de la UE para analizar los problemas y posibles soluciones en esta materia en el ámbito comunitario.

La Red EURES (European Employment Services/Servicios de Empleo Europeos) tiene como objetivo facilitar la movilidad de los trabajadores comunitarios dentro de la Unión Europea y su posterior colocación a través de un sistema informático común que posibilite el intercambio de información sobre ofertas y demandas de empleo y otras informaciones generales (condiciones de vida y trabajo, aspectos fiscales o derecho laboral, etcétera), sin cuyo conocimiento es difícil que una persona pueda tomar la decisión de trasladarse a trabajar a otro país.

La circulación de las ofertas disponibles en los Estados miembros constituye la clave de dicho sistema de intercambio en su doble vertiente: las que se difunden a los demás Estados y las que se reciben de los mismos.

EURES ofrece informaciones, consejos y ayudas prácticas para la contratación de trabajadores en cualquier país europeo. Un elemento fundamental para conseguirlo es la Red de Euroconsejeros, profesionales especializados repartidos por todos los países de la Comunidad que trabajan en estrecha colaboración con la Comisión Europea y forman parte de los Servicios Públicos de Empleo, que tienen

como principal misión ofrecer un servicio personalizado, facilitando los contactos entre las empresas interesadas en contratar, informando sobre los criterios de contratación y condiciones de vida y trabajo y orientando al trabajador sobre cómo conseguir el puesto que más le convenga.

Orígenes

En el Tratado de Roma, constitutivo de la Comunidad Económica Europea, actual Unión Europea, se contemplaba ya la libre circulación de los trabajadores entre los distintos países signatarios del Tratado. Pero para que un derecho tome

plena realidad es preciso desarrollar disposiciones complementarias que regulen su aplicación.

Así, en 1968 se concretaron las disposiciones relativas a la libre circulación, de forma que los trabajadores pudieran conocer las ofertas de empleo en otro Estado miembro y responder a ellas.

En 1972 se creó el SEDOC (Sistema de Europeo de Difusión de Ofertas y Demandas de Empleo), dirigido únicamente a ofertas que previamente no hubieran sido cubiertas por mano de obra nacional.

En 1989 la Carta Comunitaria de los Derechos Sociales fija cuatro principios que afectan a la movilidad de los trabajadores: el derecho a ejercer cualquier profesión en el país de la CE de su elección; el derecho a la mejora de las condiciones de vida y trabajo; el derecho a la protección social, y el derecho a la formación profesional.

En 1991 se acuerda emprender los trabajos para la actualización del SEDOC mediante el proyecto EURES, según los principios adoptados por todos los Servicios Públicos de Empleo y la Comisión. El EURES se sitúa como una encrucijada entre el Tratado Fundador y la Carta de los Derechos Sociales: brinda la información, el asesoramiento y la orientación necesarios para realizar la movilidad.

Finalmente, es el 22 de octubre de 1993 cuando se crea oficialmente la Red de Servicios Europeos de Empleo y se establecen sus características y procedimientos técnicos. El EURES sustituye así al SEDOC, ya que mientras que este era un sistema de colocación, aquél es un sistema de información de empleo que favorecerá la colocación de los trabajadores.



Miembros

Así pues, EURES es una Red de Información de Empleo entre los Servicios Públicos de Empleo de los Estados miembros de la Unión Europea para facilitar y promover la movilidad y la colocación de los trabajadores comunitarios a través de un sistema informatizado y uniforme.

Lo integran fundamentalmente los SPE de los países comunitarios (en el caso de España, el INEM), la Comisión Europea y otros actores regionales, nacionales o internacionales implicados en las cuestiones ligadas con el empleo. Se trata de organismos sindicales o patronales, así como de colectividades locales o regionales. En las regiones fronterizas los interlocutores también pueden crear estructuras específicas,

EURES transfronterizas, que atienden las necesidades propias de dichas regiones en materia de movilidad.

Los euroconsejeros

La figura del euroconsejero es la base organizativa esencial del funcionamiento de EURES y su creación responde a una carencia manifiesta del antiguo SEDOC: la ausencia de un técnico especializado que proporcionase una atención personalizada a empleadores y demandantes y llevase a cabo un seguimiento continuo de sus necesidades.

El euroconsejero es un especialista que, con una experiencia previa en materia de empleo, desarrolla las funciones de informar, orientar y aconsejar sobre el mercado de

trabajo europeo tanto a trabajadores como a empresarios.

Tienen un doble marco de trabajo: por un lado, en su Servicio Público de Empleo, que es quien selecciona a las personas que han de desempeñar esta actividad y determina su número, lugar, zona, modo de trabajo y contenido de sus funciones, conforme a los criterios comunes establecidos con la Comisión y, por otro lado, en la Red Comunitaria EURES, dentro de la cual deben establecer contactos técnicos con los euroconsejeros e instituciones de los otros países comunitarios. Cooperan a nivel nacional y, en su zona de competencia, con los servicios afectados por problemas de empleo y de formación profesional, mantienen contacto directo con los trabajadores y empresarios.

Para desempeñar su trabajo

deben poseer una cualificación profesional específica, para lo cual la Comisión de las Comunidades Europeas, en coordinación con los SPE, proporciona una formación de base y un sistema de formación continua. Deben poseer, además, un correcto nivel de conocimiento de alguna o algunas lenguas comunitarias e informática.

Son nombrados por los servicios de empleo o demás componentes de la Red EURES en cada uno de los Estados miembros. En la actualidad en España hay 33 euroconsejeros, encargados de gestionar el sistema en las siguientes Direcciones Provinciales: Alicante, Asturias, Badajoz, Baleares, Cáceres, Cantabria, La Coruña, Girona, Granada, Guipúzcoa, Huelva, Huesca, Las Palmas, Logroño, Lleida, Málaga, Murcia, Navarra, Orense, Pontevedra, Salamanca, Santa Cruz de Tenerife, Sevilla, Toledo, Valencia, Valladolid, Vizcaya, Zamora, Zaragoza, Barcelona (2) y Madrid (2). (Ver cuadro número 1.)

La información

La eficacia de la Red EURES se encuentra directamente vinculada a la calidad y a la riqueza de las informaciones disponibles en las bases de datos. Con consultar la pantalla el euroconsejero podrá inmediatamente informar al candidato a la movilidad o al empresario sobre multitud de temas, desde los genéricos hasta los específicos, para cada Estado miembro:

– Estadísticas procedentes de EUROSTAT (población, tasa de paro, atractivo económico de una región).

– Datos básicos generales sobre expatriación (trámites, etcétera).

– Condiciones de vida (sistema político, legislación,



cultura, coste de vida, niveles de salarios, sistema de imposición, sistema educativo).

– Condiciones de trabajo (horarios, salarios, vacaciones, contratos, prestaciones por enfermedad y maternidad, trabajo a tiempo parcial).

– Ofertas de empleo (país, tipo de empleo, titulación y experiencia exigidas, conocimientos lingüísticos, salario propuesto).

– Prácticas de contratación (organismos, igualdad de oportunidades, tipo y forma de los documentos requeridos).

– Equivalencia en materia de cualificaciones.

– Trabajo por cuenta propia.

Las bases de datos de EURES estarán en continua evolución; se irán completando, actualizando y enriqueciendo constantemente, dado que la herramienta informática permite una gran flexibilidad de utilización.

Instrumentos técnicos

Los instrumentos técnicos con los que cuenta la Red EURES para llevar a cabo sus trabajos son el Sistema de Información de Empleo y la Oficina Europea de Coordinación.

Las Bases de Datos de Informaciones Generales contienen la información necesaria para que un trabajador, antes de tomar —o una vez tomada— la decisión de buscar empleo en otro país comunitario, conozca sus características básicas para poder decidir su traslado y el de su familia.

El sistema informático permitirá difundir las demandas de empleo una vez que, previamente, se haya validado en la práctica el procedimiento de tratamiento de las ofertas. Se denomina ofertas a aquellas en las que el empleador manifiesta expresamente su intención de contratar a trabajadores de algún otro país de la Comunidad. Las

La base organizativa de esta Red de Servicios son los euroconsejeros, cuya misión es ofrecer un servicio personalizado que facilite los contactos entre las empresas interesadas en contratar y orientar a los trabajadores sobre cómo conseguir el puesto de trabajo que más les convenga



demandas son aquellas en las que el trabajador manifiesta expresamente su intención y disponibilidad para trabajar en otro país.

En cuanto a la estructura informática de este sistema de información, cabe decir que las bases de datos se transmiten a través del sistema INFO 92 y que se utilizan los medios ya existentes en los SPE y un sistema puesto en funcionamiento por la Comisión.

El formato de los mensajes de las ofertas y las demandas de empleo, su tratamiento informático y las modalidades de acceso a la información se hacen uniformemente.

El acceso a esta información está reservado a los miembros de la Red EURES y a otras entidades o personas autorizadas por los miembros de la Red. El sistema cuenta también con mensajería electrónica, que facilita el intercambio de informaciones.

Por último, la Oficina Europea de Coordinación, cuya sede está en Bruselas, se ocupa de promocionar la Red, coordinar las operaciones técnicas a nivel comunitario para relacionar ofertas y demandas, proporcionar información sobre la evolución previsible del mercado de trabajo y del seguimiento y actualización de la Red.

Los beneficiarios

Los beneficiarios de la puesta en marcha de este servicio son tanto los trabajadores como los empresarios. Las empresas internacionales llevan tiempo jugando la carta de la movilidad de sus ejecutivos. Este sistema, pues, les brinda una auténtica oportunidad en materia de contratación, tanto desde el abanico de cualificaciones disponibles como desde la perspectiva de desarrollar una cultura empresarial. Para las pequeñas y medianas empresas en búsqueda de expertos cualificados, esto supone un nuevo instrumento tanto de información como de recurso de contratación.

Para los trabajadores la movilidad no resolverá el problema acuciante del desempleo, tanto más cuanto éste sólo afecta hoy en día a un colectivo limitado, cualificado, experimentado y a menudo plurilingüe.

No obstante, para la mayoría de los candidatos la movilidad representa una oportunidad de ampliar sus aptitudes, su experiencia a corto plazo y sus perspectivas profesionales a largo plazo. En cuanto a los trabajadores fronterizos, la movilidad es ya para ellos una realidad, inducida por la proximidad de un polo urbano e industrial. ■

**Concha HERNANDEZ
CARAZO**



**Observatorio
Ocupacional
del INEM**

QUIENES Y DONDE ENCUENTRAN TRABAJO

Administrativos, peones en general, peones agrícolas, de la construcción y camareros son algunas de las ocupaciones más demandadas por los españoles en paro. Por su parte, enfermeros, médicos de medicina general, vigilantes de seguridad, montadores de estructuras metálicas,

son las profesiones que tienen más posibilidades de empleo, según se deduce del informe Observatorio Ocupacional, que ha elaborado el Instituto Nacional de Empleo (INEM) y en el que se refleja el comportamiento del mercado de trabajo durante 1993.

Las demandas de empleo coincidieron, por profesiones, casi matemáticamente con los contratos suscritos

ESTE año el INEM ha introducido en este informe algunas novedades, tales como prospectiva de los sectores de actividad, ocupaciones en reciente expansión, empresas de selección de personal, extranjeros en España y ámbito agrario. Asimismo, se ofrece por primera vez una evaluación de los cursos correspondientes al Plan FIP (Formación e Inserción Profesional).

El primer capítulo que aborda el informe es el de los contratos efectuados durante todo el año 1993 a través del INEM y que alcanzaron un total de 4.352.284.

Por grupos de edad, los datos fueron muy similares a los de 1992. El tramo de veinticinco años y cinco años recogió más del 50 por 100 de los contratos realizados, seguido por el grupo de menores de veinticinco años, con algo más de un tercio de los contratos, siendo los mayores de cuarenta y cinco años los menos contratados. Estos datos están en consonancia con los mismos grupos de edad en el apartado de demandantes. La distribución por sexos dentro de cada grupo de edad guarda, aproximadamente, la misma proporción que la distribución general; es decir, dos hombres por cada mujer contratada.

Sin embargo, en algunos grupos ocupacionales (dependientes de comercio, empleados administrativos y personal de

limpieza) esta relación se invierte, registrándose una mayor contratación a favor de las mujeres.

De los 282 grupos ocupacionales que se contemplan, sólo diez (3,5 por 100) acaparan el 70 por 100 de las contrataciones registradas en 1993.

Centrando el análisis en estos diez grupos ocupacionales, los peones representaron el 23,3 por 100 del total de contrataciones y el 33,6 por 100 respecto al conjunto de los diez grupos ocupacionales seleccionados. (Ver cuadro número 1.)

Más contratos a tiempo parcial

El Observatorio analiza también a los trabajadores bene-



ficiados por contratos de medidas de fomento del empleo. En el cuarto trimestre de 1993 se han efectuado 418.953 contratos encuadrados en estas medidas, de los cuales el mayoritario es el contrato a tiempo parcial, con el

46,4 por 100 del total. Los jóvenes es el colectivo más beneficiado con estas medidas de fomento del empleo, con contratos de fomento y en prácticas, principalmente, mientras que, por sexos, son los hombres los

GRUPOS OCUPACIONALES CON MAYOR NUMERO DE CONTRATOS REGISTRADOS (*) SEGUN GRUPOS DE EDAD Y SEXO

Grupos ocupacionales	Grupo edad/sexo	<25 años		25-45 años		>45 años		TOTAL
		H	M	H	M	H	M	
Trabajadores no clasificados (peones)		318.036	88.410	379.792	96.571	105.576	26.992	1.015.377
Albañiles		49.854	1.316	233.519	2.986	102.138	1.325	391.138
Dependientes de comercio		54.558	114.890	50.997	84.387	7.933	9.985	322.750
Empleados administrativos en general		31.566	83.249	53.814	110.269	7.532	7.077	293.507
Personal de limpieza edificios		15.017	40.761	20.188	143.110	4.341	45.561	268.978
Trabajadores agrícolas en general		36.167	19.415	66.339	33.620	37.847	15.600	208.988
Camareros y similares		60.947	33.239	65.847	33.803	7.158	3.794	204.788
Conductores vehículos de motor		24.132	753	83.843	1.362	18.783	243	129.116
Estibadores, cargadores embaladores		44.240	18.041	27.669	16.729	3.499	3.984	114.162
Cocineros		15.326	9.567	26.360	27.729	5.188	10.425	94.595

(*) Total de contratos: 4.352.284.

CUADRO NUM. 1



Los más numerosos en colocarse en 1993 fueron los peones -más de un millón-, les siguieron los albañiles, los dependientes de comercio y los administrativos en general

las que tienen entre 100 y 500 trabajadores y más de 500 trabajadores, la cifra de estos contratos es muy pequeña.

El Observatorio detecta también el grado de temporalidad de la economía española: los mayores grados de colocación

se concentran en julio (25 provincias registran el mayor número mensual de contratos), en septiembre (12 provincias) y octubre (cinco provincias). Diciembre es el mes de menos actividad y en 41 provincias se produce el menor número de contratos.

Los dos máximos citados coinciden con los meses expansivos de dos actividades económicas muy definidas: julio lo está por la actividad turística, mientras que septiembre y octubre lo son por la recolección agrícola, exceptuando Tenerife y Las Palmas que tienen su temporada turística alta en esos meses.

que obtienen el porcentaje más elevado, con el 52,8 por 100 frente al 47,2 por 100 de las mujeres.

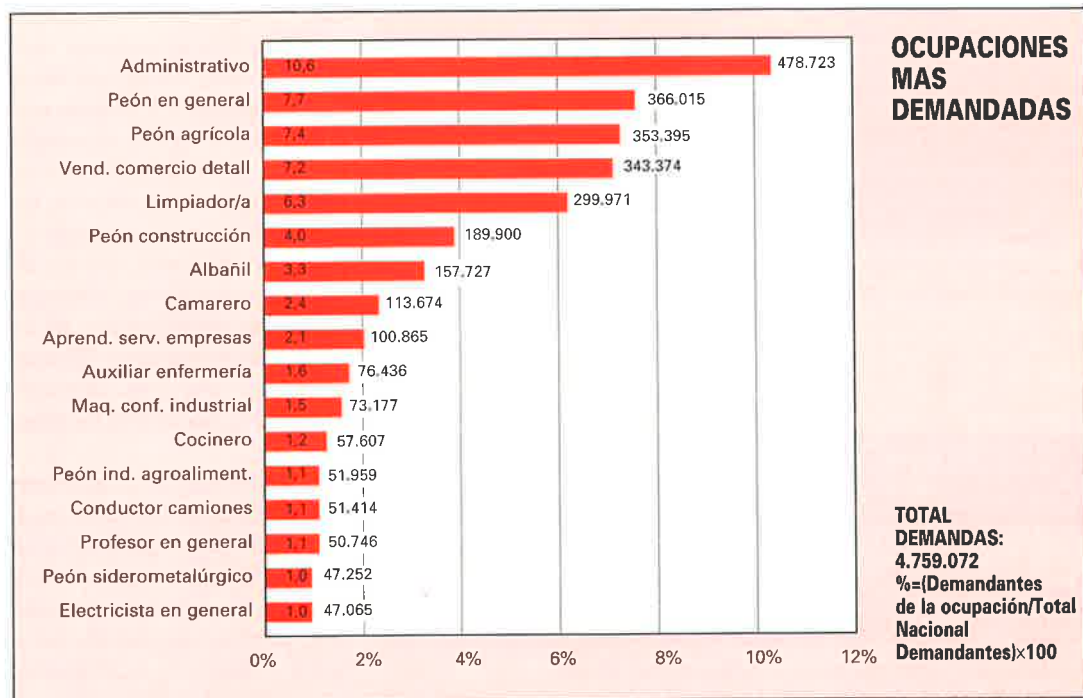
Si atendemos a la contratación según la actividad económica, es el sector servicios el que presenta las mayores cifras en cualquiera de las modalidades de contratos, destacando los contratos a tiempo parcial seguidos de los contratos en prácticas y formación. En el sector industria, siguiente en cuanto a volumen de contratación en estas medidas de fomento del empleo, los mayores porcentajes los obtienen los contratos de formación y temporales. (Ver cuadro número 2.)

Desde la perspectiva del tamaño de las empresas, son las medianas y pequeñas las que agrupan el mayor volumen de contratación acogida a fomento del empleo en cualquiera de las modalidades. En el resto de las empresas, es decir,

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LOS PRINCIPALES CONTRATOS DE FOMENTO DEL EMPLEO POR TAMAÑO DE EMPRESA					
TIPO DE CONTRATO	Número de trabajadores (%)				TOTAL
	<25	26-100	101-500	>500	
Temporales.....	83,0	11,5	4,7	0,9	100
Tiempo parcial.....	86,0	9,1	3,8	1,0	100
Prácticas.....	72,5	14,0	9,3	4,1	100
Formación.....	88,6	9,4	1,9	0,1	100

Fuente: INEM. Contratos de Fomento del Empleo, muestras, cuarto trimestre de 1993.

CUADRO NUM. 2



CUADRO NUM. 3

OCUPACIONES MAS DEMANDADAS POR HOMBRES

OCUPACIONES	Absolutos (1)	Porcentaje (2)
Peón en general	226.562	61,89
Peón construcción	187.827	98,91
Peón agrícola.....	181.097	51,16
Albañil.....	156.516	99,23
Camarero.....	77.692	68,34
Aprendiz servicios a las empresas ...	59.338	58,63
Conductor camiones	51.083	99,35
Electricista en general.....	46.588	98,98

TOTAL DEMANDAS HOMBRES: 2.336.797.

(1) Demandas correspondientes a hombres.

(2) % = (Demandas hombres/Demandas por ocupación)×100.

CUADRO NUM. 4

Demandas de empleo

La mayoría de las personas que pidieron trabajo durante 1993 fueron mujeres, si bien en una proporción muy pequeña, 1,79 puntos por encima de aquellos. Así, prácticamente la mitad de los demandantes fueron hombres, 2.336.797 (49,10 por 100), por 2.422.275 (50,89) que fueron mujeres.

Por grupos de edad, los demandantes se concentran en la franja que comprende desde los veinticinco hasta los cuarenta y cinco años (51,66 por 100) y, dentro de él, son las mujeres las que alcanzan mayor volumen (55,99 por 100). Aunque la diferencia con los hombres (44,01) llega a ser de casi once puntos, si tenemos en cuenta la población activa en este tramo de edad la diferencia es aún mayor: el 63,37 por 100 de la población activa son hombres, frente al 36,63 por 100 que son mujeres.

Las demandas efectuadas por los menores de veinticinco años no presentan diferencias significativas en cuanto a sexo, ni siquiera teniendo en cuenta la población activa. Por su parte, en el intervalo de mayores de cuarenta y cinco años la población con mayor número de demandas activas son los varones.

Las 17 ocupaciones más demandadas, recogidas en el cuadro número 3, suponen el 60,6 por 100 de las demandas totales a nivel nacional, lo cual muestra que la mayoría de los demandantes se concentran en pocas ocupaciones. De las 17 seleccionadas por su volumen, 15 de ellas coinciden con las de 1992. Las dos restantes—últimas de la lista— son peón siderometalúrgico y electricista en general.

Gran parte de las ocupaciones más demandadas pertenecen al sector servicios que necesitan una cualificación media o baja y bajo nivel académico (excepto la de profesor en general). En el sector industria la cualificación necesaria es de nivel medio y en los sectores agrario y construc-



ción es fundamentalmente baja.

En cuanto a las ocupaciones más demandadas por hombres y por mujeres (ver cuadros números 4 y 5) son las tradicionalmente masculinas y femeninas, respectivamente. Aunque hay que señalar que se observa, como dato curioso, que así como en las desempeñadas tradicionalmente por hombres se necesita un bajo nivel académico y poca cualificación para su desarrollo, en las tradicionalmente femeninas se precisa un nivel de cualificación y un nivel académico superior a las de aquellos.

Por último, cabe señalar que las ocupaciones más demandadas por los menores de veinticinco años se inscriben, en su mayoría, dentro del sector servicios; en el sector industrial las preferencias se dirigen a la ocupación de electricista en general. Tres de las ocupaciones (administrativo, vendedor de comercio al detall y auxiliar de enfermería) son representativas de las demandadas por el colectivo de mujeres y requieren un nivel de cualificación medio. El

OCUPACIONES MAS DEMANDADAS POR MUJERES

OCUPACIONES	Absolutos (1)	Porcentaje (2)
Administrativo	356.206	74,4
Vendedora de comercio al detall	292.929	85,3
Limpiadora	287.298	95,8
Maquinista confección industrial	71.512	97,7
Auxiliar de enfermería	70.671	92,5
Profesor en general	43.499	85,7
Modista	42.983	98,9

(1) Demandas correspondientes a mujeres.

(2) % = (Demandas mujeres/Demandas por ocupación)×100.

CUADRO NUM. 5

OCUPACIONES MAS DEMANDADAS POR MENORES DE 25 AÑOS

OCUPACIONES	Absolutos (1)	Porcentaje (2)
Administrativo	179.347	37,5
Vendedor de comercio al detall	155.450	45,3
Peón en general	133.557	36,5
Aprendiz servicios a las empresas ..	97.157	96,3
Camarero	42.076	37,0
Electricista en general	25.724	54,7
Auxiliar de enfermería	25.661	33,6

(1) Demandas correspondientes a los menores de 25 años.

(2) % = (Demandas de menores de 25 años/Demandas por ocupación)×100.

CUADRO NUM. 6

OCUPACIONES MAS DEMANDADAS POR MAYORES DE 45 AÑOS

OCUPACIONES	Absolutos (1)	Porcentaje (2)
Peón agrícola.....	124.560	35,2
Albañil.....	60.495	38,4

(1) Demandas correspondientes a los mayores de 45 años.

(2) % = (Demandas de mayores de 45 años/Demandas por ocupación)×100.

CUADRO NUM. 7



resto de ocupaciones no citadas y representativas del colectivo masculino necesitan un nivel de cualificación bajo o medio, excepto el de electricista en general, que necesita formación profesional. (Ver cuadro número 6.)

Las ocupaciones más demandadas por los mayores de cuarenta y cinco años son peón agrícola y albañil, que requieren bajo nivel de cualificación y de formación académica. Resulta obvio que los solicitantes son mayoritariamente varones. (Ver cuadro número 7.)

La naturaleza de las demandas de empleo recién citadas tiene una correspondencia casi simétrica con las ofertas que posteriormente la intermediación del INEM transforma en contrataciones. Así, el 70 por 100 de los contratos realizados por el servicio público se concentra en diez grupos ocupacionales y en todos ellos las cualificaciones profesionales y académicas requeridas son más bien bajas. De hecho, el 23,3 por 100 de las colocaciones registradas en el INEM corres-

ponden a trabajos no cualificados o peones (1.015.377 contratos en 1993). Las colocaciones de administrativos en general fueron en ese mismo año de 293.507, frente a las 478.000 demandas que existieron en ese sector.

El Plan FIP y el empleo

Un 32,2 por 100 de los desempleados que asistieron a

cursos de formación e inserción profesional (FIP) en 1992 encontraron trabajo en 1993, y de éstos, el 63,3 por 100 lo hicieron en actividades afines a la formación que recibieron en los cursos, según los datos facilitados en el informe que analizamos. No obstante, si se analizan estos datos con los de 1992, se observa que han descendido, ya que el 1992 fue el año en el que un mayor porcentaje de alumnos se colocó debido a los

eventos internacionales que se celebraron en España a lo largo de ese año.

Los demandantes que no encontraron empleo tras los cursos lo imputaron en un 34,8 por 100 al exceso de demanda; en un 29,4 por 100, a faltas de ofertas de empleo relacionadas con el curso que habían realizado; en un 17,6 por 100, a la falta de experiencia; en un 9,2 por 100 a la escasa búsqueda, y en un 9 por 100, a la falta de formación.

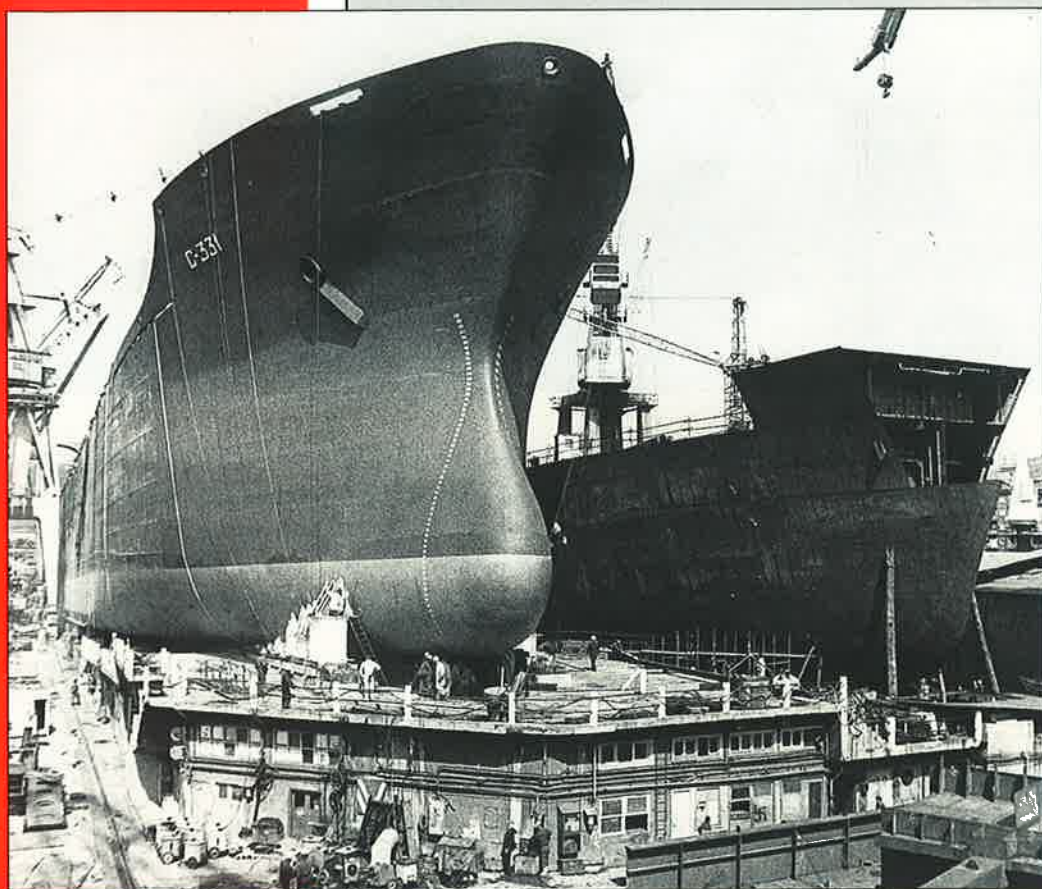
Por Comunidades Autónomas, fue Baleares la que registró mayor porcentaje de colocaciones tras los cursos del INEM, con un 44,3 por 100; seguida de Aragón, con un 40,4 por 100; Cataluña, con un 39 por 100, y Navarra, con 38 por 100. La comunidad con menor aprovechamiento de la formación fue Andalucía. ■

Más del 30 por 100 de las personas que acuden a los cursos del Plan de Formación e Inserción Profesional encuentran trabajo. En su mayoría, en actividades para las que se han preparado

Concha
HERNANDEZ
CARAZO

El objetivo es ser competitivos en 1998

PLAN ESTRATEGICO PARA LOS ASTILLEROS



La razón principal de este plan es el acuerdo de la OCDE por el que se terminan las ayudas al sector naval

El Ministerio de Industria y el INI están preparando un plan estratégico para mejorar la competitividad de los astilleros dentro de los proyectos permanentes que desde 1987 se vienen llevando a cabo. El motivo fundamental de este plan, que durará desde 1995 a 1998, es el acuerdo de la OCDE por el cual el sector naval deja de recibir ayudas tanto directas como indirectas.

EL mercado internacional del sector naval se está moviendo muy deprisa, provocando una fuerte competencia. Cada vez se exige más y es necesario apretar el acelerador. Ante

esta situación, el Ministerio de Industria y el INI han puesto en marcha un plan estratégico para mejorar la competitividad. Este plan estratégico, que se espera que Bruselas lo apruebe a final de año para

ponerlo en práctica a principios de 1995, se va a llevar a cabo por dos razones fundamentales: una de ellas son las exigencias del mercado y, por otro lado, en base a las exigencias de los acuerdos internacionales.

En lo que respecta a éstos, hay que señalar que la CE y la OCDE han llegado a acuerdos para que las ayudas directas e indirectas que venía recibiendo el sector naval se acaben en 1996, a excepción de España, Bélgica y Portugal. Estos tres países han obtenido una moratoria hasta 1998, pero en el caso de España está condicionada a que se presente un plan de nuevas medidas que haga creíble que en 1998 seremos competitivos. De ahí nace la primera obligación de redactar el plan de competitividad.

Por otro lado, el mercado internacional exige cada vez más y vemos que es necesario seguir apretando el acelerador e introducir novedades. Tenemos, por un lado, la llegada de los países del Este, y Estados Unidos emerge también; tras dejar la construcción bélica inicia su posicionamiento en el mercado civil.

El plan, que tiene una vigencia de cuatro años, de 1995 a 1998, tiene como finalidad alcanzar la rentabilidad en este plazo. Tiene cuatro pilares: la línea de política comercial, que pretende estar más próxima al cliente; una línea de producto, que trata de establecer los barcos más interesantes; la línea de producción, dentro de la que tendrá que acometerse la adecuación permanente de plantillas, y la línea de financiación, que busca la manera de que sea menos costoso el endeudamiento y ofrecer sistemas financieros interesantes. ■

I. OTERO

1994

BALANCE DE UN AÑO



HA sido un año movido para el sector marítimo-pesquero con muchas soluciones sobre la mesa pero también con una buena carga de interrogantes de cuyas respuestas depende la actividad futura de una buena parte de la flota. Ha sido, si se pudiera resumir de alguna manera toda esa conflictividad, el año de las redes y de los artes, problema que ya venía coleando en las últimas campañas pero que hizo explosión en 1994.

Los primeros meses del año se iniciaron con conflictos entre pescadores españoles y franceses por la utilización de una parte de la flota gala de redes pelágicas en períodos prohibidos para ello en la costera de la anchoa.

La primavera y prácticamente el verano fueron escenario desde los graves enfrentamientos también entre la flota francesa y española durante la costera del bonito, por el empleo por los primeros de los artes de enmalle a la deriva. Franceses y españoles acabaron algunos enfrentamientos incluso con algún disparo, mientras en el

EL AÑO DE LAS REDES

caladero marroquí las autoridades de Rabat decidían no dar más prórrogas para el uso de redes de monofilamento.

Ha sido el año de las redes en el mar y de la primera gran ofensiva en Bruselas para la prohibición de las de enmalle a la deriva, aunque parece que la batalla está aún verde para los intereses españoles.

En materia de pesca destaca el Plan Sectorial hasta 1999, que puede dar lugar a unas inversiones de 400.000 millones de pesetas, de los que 180.000 serán ayudas comunitarias. Noticia positiva fue la apertura, al fin, del caladero de Argentina, en base al nuevo acuerdo y negativa, la reducción de capturas impuesta a la flota congeladora en NAFO para el fletán negro.

El año se cierra con el interrogante de la nueva negociación de otro acuerdo con Marruecos que debería estar listo en la primavera próxima y el compromiso de Bruselas para la plena integración de España en la política común de pesca para 1996.

En materia de Trabajo y Seguridad Social, además del mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones, destaca la entrada en vigor de la Reforma Laboral tras su aprobación por mayoría absoluta en el Congreso de los Diputados.

Finalmente, en el campo de Transportes y Marina Mercante cabe señalar la aprobación del II Plan Nacional de Salvamento Marítimo que está proporcionando más seguridad en la mar; la entrada en vigor del llamado «pasillo de Finisterre», por el que se aleja el tráfico marítimo de la costa, y la aprobación de un segundo registro para Canarias que no ha colmado las peticiones de los armadores, que siguen sacando barcos para otros registros de conveniencia.

De todo ello de forma resumida, y de otras cuestiones, se ofrece información en las páginas siguientes.

V. M.

1 9 9 4

BALANCE DE UN AÑO



SE AGUDIZO EL PROBLEMA DE LAS VOLANTAS

El año que ahora termina ha supuesto un deterioro de los problemas generados por la utilización de redes de deriva. Siguen sin cumplirse las normas, se han recrudecido los enfrentamientos –tanto en el terreno político como entre pescadores en alta mar («guerra del bonito»)–, siguen las informaciones sobre las nefastas consecuencias de este tipo de pesca. Mientras el Consejo de Ministros de Pesca se empeña en ignorar lo que está ocurriendo, el Parlamento europeo se pronunció por la inmediata prohibición de las redes de deriva y en la ONU se propone un «tirón de orejas» a la UE.



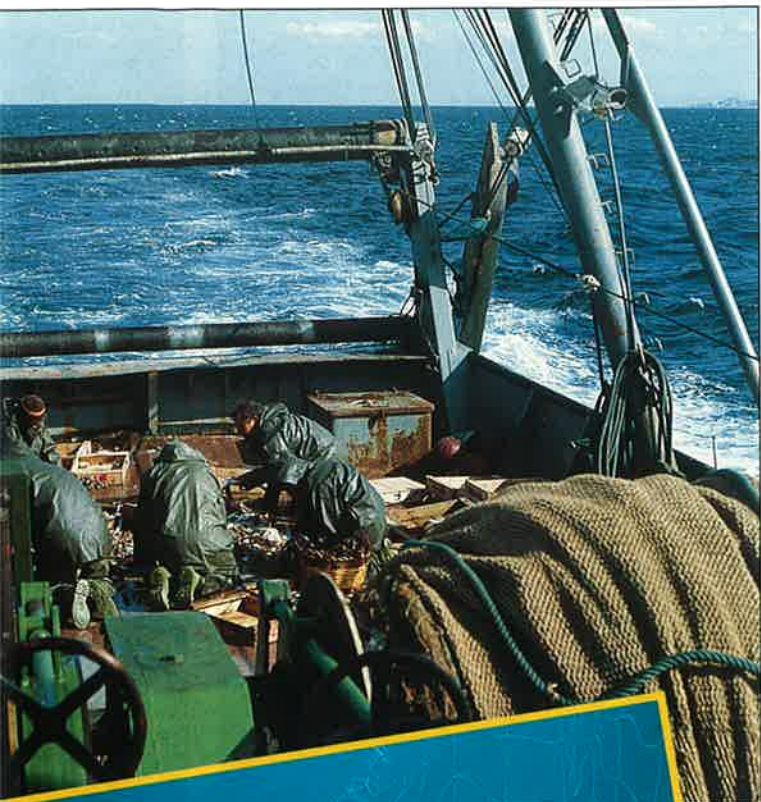
OS ministros de Pesca de la UE se mantienen atrincherados en su postura de permitir el uso de volantas de 2,5 kilómetros de longitud hasta 1997. Las presiones de Francia e Italia, junto a la aquiescencia de Alemania, por prolongar la actual situación constituyeron la tónica de las distintas reuniones de los responsables de Pesca europeos a lo largo de 1994.

En el terreno político, la nota más destacada fue el pronunciamiento de los parlamentarios europeos –203 votos a favor, 85 en contra y siete abstenciones– por la inmediata prohibición de las redes de deriva. El informe sobre volantas presentado por Carmen Fraga fue apoyado en

bloque por los parlamentarios españoles, portugueses, griegos y alemanes.

Oídos sordos

A pesar de la contundencia de estos resultados –y ya es la tercera ocasión en que el Parlamento europeo se pronuncia al respecto–, nada hace pensar que los responsables de Pesca –donde España sólo cuenta con el apoyo de Grecia y Portugal– vayan a cambiar de actitud en un futuro inmediato. Por de pronto, incluso se duda que este asunto sea tratado en las reuniones que restan hasta finales de año. Las presiones de Francia y el apoyo de Alemania están siendo deci-



sivos para ello. En este sentido, Greenpeace mantiene un importante esfuerzo de movilización social contra la postura del Gobierno alemán, algo que podría ser determinante para cambiar la correlación de fuerzas. La presión podría dar sus frutos, ya que Jochen Borchert, ministro de Agricultura alemán, se muestra favorable a defender la prohibición de redes de deri-

va en la reunión de ministros de Pesca a celebrar en diciembre.

Entre todos los ministros de Pesca comunitarios hacen oídos sordos a la fuerte contestación social. Los graves enfrentamientos registrados en la «guerra del bonito» entre pescadores franceses y españoles parecen ser ignorados. Las continuas denuncias de incumplimiento de la propia normativa comunitaria respecto

a la longitud de las redes de deriva, formuladas por distintas organizaciones ecologistas, como Greenpeace, también parecen caer en saco roto.

La situación internacional provocada por el uso de estas redes no inmuta a las autoridades europeas. La propia FAO afirmó, en 1993, que «*las flotas pesqueras han llevado a algunas especies a la extinción comercial y, en ocasiones, al borde de la extinción biológica*». En el Atlántico Norte, las reservas de arenque se han visto reducidas en un 45 por 100, mientras que las de bacalao han caído en un 90 por 100. Las pérdidas socioeconómicas y ecológicas derivadas de tales abusos son inmensas. La propia Unión Europea ha reconocido los errores de su política pesquera en vigor entre 1983 y 1993, haciendo especial hincapié en su fallida política de conservación. Sin embargo, las medidas para remediarlo brillan por su ausencia.

Y mientras tanto, el afán de lucro inmediato sigue imperando sobre las medidas de conservación a medio y largo plazo. Sirva de ejemplo este dato: los rederos italianos arrojan por la borda el 80 por 100 de sus capturas en la pesca del pez espada, por tratarse de especies asociadas con escaso valor comercial.

Los problemas derivados de la sobrepesca se dejan notar en todos los mares y océanos. El número de capturas se ha disparado desde los 18 millones de toneladas a inicios de los años cincuenta hasta los 100 millones de toneladas actuales. Redes kilométricas «barren» los mares de nuestro planeta arrasando con todo lo que pillan a su paso. Más de 800.000 aves marinas, decenas de miles de tortugas, delfines, cachalotes... perecen en ellas cada año junto con las especies teóricamente perseguidas.

Estos datos han provocado un aumento de la conciencia mundial sobre la necesidad de poner freno a esta situación. En este sentido se enmarca la Resolución 46/265 de las Naciones

Unidas, en vigor desde el 31 de diciembre de 1992, que puso en práctica una moratoria para el uso de redes de deriva en alta mar.

Llamada de atención de la ONU

Ya en el pasado año, el Segundo Comité de la ONU mostró su preocupación por el grado de incumplimiento de esta Resolución, especialmente por parte de los Estados miembros de la Unión Europea, que ni siquiera cumplían su propia normativa.

Este Segundo Comité, que entiende sobre cuestiones de medio ambiente y desarrollo sostenible, revisa anualmente la situación mundial, así como el grado de cumplimiento de las resoluciones al respecto. En la reunión correspondiente a 1994 las críticas han arreciado. El secretario general presentó un informe muy crítico en el que se recogían buena parte de las denuncias formuladas por Greenpeace, según nos anunció Assumpta Gual, portavoz de esta organización.

Países como Estados Unidos, Canadá, Australia y Nueva Zelanda fueron extremadamente críticos con la situación actual y, en especial, con la actuación de las flotas comunitarias. Dada la gravedad de este problema, los países anteriormente mencionados acordaron proponer al Segundo Comité que este debate se traslade a la Asamblea General de las Naciones Unidas que se celebrará en diciembre. La petición incluye que se adopte una decisión que conlleve la toma de medidas de control serias. Si se llega a discutir o no en la Asamblea General dependerá de las presiones que logre ejercer la UE, ya que le supondrá un fuerte tirón de orejas.

Todo hace prever que durante 1995 las críticas y la contestación social irán en aumento. La incógnita es saber si la Unión Europea seguirá desoyéndolas. ■

1 9 9 4

BALANCE DE UN AÑO



Graves enfrentamientos entre pescadores españoles y franceses en la última costera

LA «GUERRA DEL BONITO»

Pescadores españoles y franceses protagonizaron durante los meses de julio y agosto uno de los conflictos más importantes vividos en el mar durante los últimos años. El momento fue la costera del bonito. La razón, la utilización por parte de la flota francesa de artes de enmalle a la deriva con longitudes superiores a los 2,5 kilómetros que había autorizado provisionalmente la Administración comunitaria a 37 barcos franceses, y a los que se sumaron también algunas unidades del Reino Unido e irlandesas. Las soluciones, tras el conflicto, se hallan todavía en el aire. Bruselas se resiste a la prohibición de este tipo de redes, donde España se quedó prácticamente sola en el Consejo de Ministros y nadie puede asegurar que a la vuelta de la esquina, en la próxima campaña, se vuelvan a repetir este tipo de incidentes y que incluso se agraven ante la injusticia de tener en un mismo caladero dos flotas operando con diferentes artes de pesca.



A «batalla del bonito» vivida este año por la flota del norte no ha cogido a nadie por sorpresa, al tener precedentes en las campañas anteriores. Los pescadores españoles han rechazado insistentemente el uso de redes de enmalle a

la deriva por parte de los armadores franceses, con dimensiones que en algunos casos llegaron a los 20 kilómetros de longitud. Fue, en consecuencia, el estallido de un conflicto al que parece indudable se deberían poner soluciones

antes del próximo mes de mayo, cosa que parece poco probable ante la decisión comunitaria de no cortar el problema de raíz y con la presidencia francesa en Bruselas para los próximos seis meses.

Este año el conflicto del bonito estalló justamente el 16 de julio, cuando, a unas 600 millas de la costa al norte de Galicia, barcos franceses y españoles protagonizaron el primer incidente de la costera del bonito, con ataques en alta mar, con abordajes o intentos de abordajes. Varios barcos españoles resultaron con diversos desperfectos, mientras los franceses abandonaron en la mar el barco «La Gabrielle»



con una vía de agua, que fue remolcado a Burela por armadores españoles en contra de las recomendaciones de la Administración central.

Fue el inicio de la «batalla». Los armadores españoles denunciaban la falta de controles e inspecciones hacia los barcos franceses tanto por parte de la Administración comunitaria como de las propias autoridades galas, a quienes se acusó reiteradamente de «hacer la vista gorda» ante las irregularidades de sus barcos. La flota española denunciaba, una vez más, el uso de redes por encima de los 2,5 kilómetros y reclamaba no solamente la eliminación de esas redes, sino de todo tipo de red de enmalle a la deriva fuera cual fuera su dimensión.

Las protestas de la flota española dieron como resultado una reunión urgente en Bruselas entre el ministro de

Mientras la Unión Europea no prohíba totalmente las redes de enmalle a la deriva, no volverá la paz a este caladero

Agricultura, Luis Atienza, con el comisario de Pesca, Yanniss Paleokrassas, y el ministro francés, Jean Puech. Hubo nada más que un compromiso: aumentar la inspección de la Unión Europea sobre la zona para evitar el uso de artes ilegales. Un acuerdo calificado como positivo, pero totalmente insuficiente para responder a la gravedad del problema, donde de lo que se trataba era de impedir el uso de este tipo de artes.

El apresamiento de «La Gabrielle» por los armadores españoles, devuelto a Francia tras ser reparado, provocó una

respuesta fulminante de las autoridades galas, que días más tarde detenían al barco español «Francisco y Begoña» y le acusaban de tener en sus bodegas 25 kilos de inmaduros, por lo que le impusieron una multa de 16 millones de pesetas.

En un clima de fuerte tensión y amenazas en alta mar, la flota española en la costera del bonito decidió regresar a puerto el 25 de julio y bloquear diferentes puntos de la costa en la zona norte, mientras desde la Administración central se hacían llamadas a la tranquilidad. Durante varios días, entre el 25 y 29 de julio,

permanecieron bloqueados varios puertos del norte, hasta decidir en asamblea volver a la costera con el fin de evitar pérdidas mayores por falta de capturas.

A finales de julio se reanudó la actividad de la flota, pero persistiendo el clima de tensión en el caladero. La Unión Europea reforzó sus medios de inspección y patrulleras de los países cuyos barcos operaban en la zona realizaron labores de apoyo para garantizar la no repetición de enfrentamientos. Sin embargo, el desarrollo de la costera hasta el pasado mes de septiembre siguió marcado por dos factores: primero, por el clima de tensión y enfrentamiento entre la flota española y francesa, y la posibilidad de que en cualquier momento estallase un nuevo conflicto; segundo, por un clima de frustración e impotencia en el sector de la pesca español ante la imposibilidad de hacer nada frente a las redes de enmalle a la deriva de 2,5 kilómetros y en ocasiones muy poco cuando se trataba de redes de longitud superior.

La Unión Europea, a pesar de la postura en contra de la Administración española y el clima de opinión creado también desde organizaciones como Greenpeace, no está decidida a eliminar por el momento las redes de enmalle a la deriva en esta costera, al estar apoyadas por países como Francia, Italia o el Reino Unido.

En este contexto, el desarrollo de la nueva costera está lleno de interrogantes. La Administración española rechaza el uso de redes de artes de enmalle a la deriva sea cual sea su longitud, y los pescadores españoles no aceptan que un año más, en un mismo caladero, dos flotas operen con artes diferentes. ■

Planteó una revisión profunda del actual, con reducción del 50 por 100 de las capturas

MARRUECOS QUIERE OTRO ACUERDO PESQUERO

La Unión Europea y Marruecos deberán negociar un nuevo acuerdo pesquero para que esté en vigor a partir del próximo 1 de mayo, según el compromiso al que llegaron ambas delegaciones en las negociaciones mantenidas durante los últimos meses en Rabat. El país norteafricano ha logrado, una vez más, hacer valer en principio sus posiciones para intentar renovar el actual compromiso con sensibles modificaciones sobre las condiciones contempladas en el anterior. La Administración española ha manifestado, por el contrario, que la negociación de ese nuevo compromiso no tiene por qué suponer reducciones en las posibilidades de capturas en esas aguas, siempre que ello no esté fundamentado en una reducción real de los recursos en aquellos caladeros.



La actual acuerdo con Marruecos data del 15 de mayo de 1992, aunque su entrada en vigor se fijó para el 1 de mayo de ese mismo año. Frente a las exigencias ya planteadas en su día por las autoridades de Rabat, el compromiso tenía una duración de cuatro años, si bien había un punto por el que se contemplaba la posibilidad de una revisión del mismo al término de los dos primeros años.

Este acuerdo supuso, tanto para los armadores como para la Administración comunitaria, un aumento de los pagos a realizar a Marruecos. La Unión Europea debe abonar anualmente 13.200 millones de pesetas, frente a los 9.150 que se pagaban en función del acuerdo anterior, cantidad a la que se suman otros 2.347 millones a los que hacen frente los propios armadores en concepto de canon. Además, Marruecos logró más apoyos para cuestiones

científicas y de investigación, becas, formación profesional, así como el aumento del número de trabajadores embarcados en la flota y mayores medidas de control e inspección.

Un punto claro en el actual acuerdo con Marruecos es el compromiso de una revisión al término de los dos primeros años. Unión Europea y Administración española están de acuerdo en esa revisión, pero no en las condiciones planteadas por la Administración de Rabat.

Para los responsables del país norteafricano, durante estos dos primeros años de vigencia se han producido cambios en los recursos de esos caladeros, lo que supone la necesidad de proceder a un fuerte recorte de las actuales posibilidades de captura. Ahí ha estado durante los últimos meses el meollo de la cuestión, con una Unión Europea rechazando las exigen-



El nuevo compromiso deberá estar en vigor el 1 de mayo próximo

cias de Marruecos y Rabat tratando de poner en marcha elementos de presión, como fue la entrega con retraso de las licencias para este último trimestre, que bloquearon durante dos semanas en octubre la actividad de 700 embarcaciones.

Para las autoridades comunitarias no hay datos técnicos como para afirmar que se hayan deteriorado esos caladeros y, en consecuencia, no hay tampoco razones para limitar esas capturas. Por su parte, para los responsables pesqueros de Marruecos, es tan grave el deterioro de esos caladeros que se deberían reducir las capturas al 50 por 100. Rabat no aceptó que se reuniera el Comité científico mixto para

analizar la situación y que diera un veredicto consecuente con la evolución de los *stocks*.

El chantaje de Marruecos

Ante la existencia de estas sensibles diferencias entre la Unión Europea y Marruecos, como ya ha sido habitual en los últimos años, se produjo el chantaje de las autoridades de Rabat, mientras por parte de las autoridades comunitarias se aceptaba, no la revisión del acuerdo actual, sino la negociación de uno nuevo que debería estar ultimado en los próximos meses para su entrada en vigor a partir del 1 de mayo próximo, con una duración que para la

Unión Europea debería ser de cuatro años.

Fuentes de la Administración española no han recibido con malestar la negociación de un nuevo acuerdo y, dando una lectura positiva al conflicto, consideran que en realidad el actual va a tener una duración de tres años y no de dos como pretendían las autoridades de Rabat. España, principal país interesado en este acuerdo al contar con 650 de los 700 barcos que operan en la zona, ha señalado la necesidad de no limitar las capturas en el referido caladero siempre que no esté justificado por un descenso real de los *stocks*.

La Unión Europea tiene muchos intereses políticos con

Marruecos, al defender para este país una política de apoyos frente al avance del integrismo en otros países cercanos en el norte de África. Esos apoyos, donde también hay, obviamente, intereses de grupos económicos comunitarios en la zona, han supuesto, hasta la fecha, un tratamiento generoso con este país norteafricano para la firma de acuerdos comerciales favorables en sus exportaciones hacia la Unión Europea.

Por su parte, Marruecos es consciente de que cuenta con esos apoyos y además sabe también que su caladero es de interés básico para algunos países comunitarios como España. Consecuencia de todo ello ha sido la tradicional posición de *cuasichantaje* de las autoridades de Rabat en materia de pesca.

En los últimos meses esa política de Marruecos se concretó con el retraso en la entrega de las licencias correspondientes al último trimestre del año, lo que supuso la paralización de la flota durante dos semanas. Igualmente, Rabat no aceptó la presencia en su caladero de unos 40 barcos españoles que seguían utilizando redes de monofilamento y que han tenido que cambiar sus redes con ayuda de la Administración.

En relación con el acuerdo con Marruecos, las posiciones de la flota española son simples. Si hay recursos, que sean para todos los que operan en esas aguas, sin distinciones. No se acepta que se traten de introducir recortes para la flota española mientras otras lo hacen sin esos recortes, ni que se apliquen paradas biológicas para unos meses para seguir pescando e invadir el mercado español con productos del mar.

En materia de pesca, España limita al sur con Marruecos. ■

Entre 1994 y 1999 se invertirán unos 400.000 millones de pesetas

PLAN SECTORIAL PARA CAMBIAR LA PESCA

Una de las noticias más importantes para la pesca fue la presentación en Bruselas, por parte de la Administración española, del llamado Plan Sectorial, para aplicar entre los años 1994 y 1999, por el que se trata de lograr un cambio sustancial en esta actividad desde la tarea de capturas hasta los procesos de comercialización. En números redondos, se plantean unas inversiones en este período en torno a los 400.000 millones de pesetas, de los que 178.000 serán subvenciones comunitarias, mientras el resto se lo reparten las ayudas de la Administración española, unos 85.000 millones de pesetas, y las inversiones privadas. Se trata de un Plan ya en marcha bajo la gestión directa de las Comunidades Autónomas, aunque con la coordinación central, por el que se espera un vuelco en las estructuras pesqueras.



El sector de la pesca, aunque receptor de fondos comunitarios importantes, no ha dispuesto de las ayudas que han tenido otras actividades al no estar incluido en los últimos años en los llamados fondos estructurales. En esa situación, entre los años 1986 y 1992 el sector de la pesca en España recibió unas ayudas de 445 millones de ecus, lo que suponían el primer lugar entre todos los países comunitarios. Esas ayudas, sin embargo, van a superar en los próximos cinco años los 1.100 millones de ecus, con los que se espera poder atender todas las peticiones del sector, que en los años precedentes tuvieron que hacer cola para sus peticiones de reestructuración o abandono.

A grandes rasgos, y por citar algunos de los aspectos más importantes, con la aplicación de este Plan se espera lograr la construcción de 1.400 barcos con 100.000 toneladas de registro bruto, frente a los 308 barcos construidos en los años precedentes. Para el responsable de pesca, José Loira Rúa, sería un proceso importante de cara a la progresiva renovación total de la flota. Igualmente se propugna la modernización de 1.820 embarcaciones, el desguace de otras 900 y la constitución de 60 empresas mixtas en el exterior como instrumento para eliminar excedentes, ajustar la capacidad de las flotas y buscar nuevos caladeros.

Para el sector marítimo-pesquero ha sido un paso fundamental la inclusión de la pesca en los llamados fondos estructurales y la disposición del Instrumento Financiero de Orientación Pesquera (IFOP) para el desarrollo de estos objetivos.

En España, con una flota de 19.000 unidades, un consumo

elevado por persona y la dificultad para hallar caladeros suficientes adecuados a las necesidades y capacidad de cada embarcación, la ordenación del sector es uno de sus problemas más inmediatos que requieren ayudas importantes. Esas ayudas se contemplan en este Plan Sectorial, desde donde se tratan de buscar soluciones desde la pesca a la comercialización.

Una primera medida para ajustar la flota es la eliminación de unidades para todos aquellos que deseen abandonar, percibiendo importantes cantidades. La Administración ha calculado esos abandonos en unas 900 unidades entre las zonas de objetivo 1 (700) y las restantes zonas. Estos barcos se utilizarían en muchos casos como arrecifes artificiales. Se trata de una medida que afectaría fundamentalmente a la flota de bajura.

Para el ajuste del sector ocupa un lugar prioritario en este Plan la constitución de empresas mixtas en el exterior. Por un lado, ello supone eliminar excedentes en un país comunitario. Sin embargo, exportar un barco también supone potenciar las inversiones en terceros países y, a su vez, lograr unos caladeros aunque sea bajo otras banderas. Era una medida que tuvo en los últimos años una fuerte demanda, pero para la que no se habían habilitado los fondos financieros suficientes. España espera que en estos años se constituyan unas 60 empresas mixtas. Igualmente, como medida de ajuste, destacan los planes para la

PARTICIPACION DEL IFOP EN LAS AYUDAS ESTRUCTURALES AL SECTOR PESQUERO EN EL PERIODO 1994-1999. POR AÑOS

AÑOS	Regiones de objetivo N.º 1		Resto de Regiones		Total	
	Millones de ecus	Millones de pesetas*	Millones de ecus	Millones de pesetas*	Millones de ecus	Millones de pesetas*
1994.....	136,53	21.845	19,93	3.189	156,46	25.034
1995.....	147,68	23.629	19,93	3.189	167,61	26.818
1996.....	158,32	25.331	19,93	3.189	178,25	28.520
1997.....	169,32	27.091	19,93	3.189	189,25	30.280
1998.....	184,04	29.446	19,93	3.189	203,97	32.635
1999.....	199,11	31.858	19,93	3.189	219,04	35.047
TOTALES	995,00	159.200	119,60	19.134	1.114,60	178.334

* Cálculo sobre el supuesto de un ecu=160 pesetas.

constitución de 36 empresas de asociación temporal, así como acciones piloto experimentales en diferentes caladeros.

La política de ajuste en el sector, además de las exporta-

ciones y el desguace, se basa también en la renovación y modernización de la flota para tener unidades competitivas y polivalentes. Para España es un proceso importante a la vista del grave envejecimien-

to de las embarcaciones, donde el 63 por 100 de las mismas tienen más de veinte años y el 35 por 100 superan los treinta años. En esta línea, se prevé la construcción de 1.393 barcos, así como la

modernización de 1.820 unidades.

El Plan Sectorial contempla actuaciones muy importantes en todo el proceso de comercialización, transformación e industrialización, sin dejar tampoco a un lado la acuicultura. En los próximos cinco años se van a modernizar más de 40 lonjas y la construcción de otras 17. Igualmente se modernizarán 13 mercas y se abordará la construcción de otros cuatro. Las ayudas también prevén altas inversiones para mejorar las industrias conserveras y, finalmente, las actuaciones para la promoción de los productos de la pesca.

En definitiva, un plan global para el sector de la pesca, para ordenar y modernizar su actividad desde la tarea extractiva hasta la venta. ■

PARTICIPACION INDICATIVA EN EL PRESUPUESTO Y EN EL IFOP, POR COMUNIDADES AUTONOMAS Y AMBITOS DE INTERVENCION

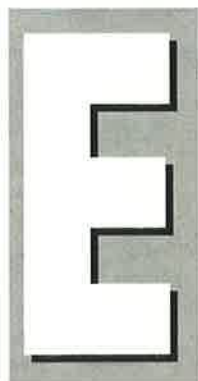
CC.AA.	1. Ajuste esfuerzo pesquero	2. Renovación y moderniz. flota	3. Acuicultura	4. Zonas marinas costeras	5. Equipamiento puertos	6. Transformación y comercializ.	7. Promoción de productos	8. Otras medidas	TOTAL
REGIONES DE OBJETIVO NUMERO 1									
Andalucía.....	23,19	22,87	7,47	21,44	34,26	12,29	8,33	8,34	19,98
Asturias.....	2,81	5,03	3,91	13,70	5,51	4,98	8,33	8,34	4,47
Canarias.....	14,63	7,19	1,63	12,98	6,89	10,41	8,33	8,34	10,14
Cantabria.....	2,53	6,01	3,93	2,93	5,48	6,89	8,34	8,33	4,89
Castilla-La Mancha.....	—	—	1,69	—	—	1,56	8,33	8,33	0,70
Castilla y León.....	—	—	19,32	—	—	1,22	8,33	8,33	1,69
Comunidad Valenciana.....	4,42	8,63	8,51	29,01	5,42	4,13	8,34	8,33	6,43
Extremadura.....	—	—	0,10	—	—	1,34	8,33	8,33	0,57
Galicia.....	51,78	44,65	52,54	8,77	36,62	54,60	8,34	8,33	47,33
Murcia.....	0,28	2,22	0,10	11,17	5,36	2,58	8,34	8,34	2,01
Ceuta.....	0,30	3,37	0,70	—	0,31	—	8,33	8,33	1,46
Melilla.....	0,60	0,03	0,10	—	0,15	—	8,33	8,33	0,33
TOTAL.....	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
RESTO REGIONES									
Aragón.....	—	—	31,47	—	—	3,93	14,29	14,28	3,17
Cataluña.....	8,28	35,08	42,46	54,92	31,20	27,60	14,28	14,29	24,29
Islas Baleares.....	1,24	6,73	12,89	27,08	5,58	1,54	14,28	14,29	4,71
Madrid.....	—	—	0,10	—	—	28,09	14,29	14,29	6,12
Navarra.....	—	—	0,57	—	—	1,54	14,29	14,28	0,84
País Vasco.....	90,48	58,19	12,12	18,00	63,22	36,49	14,28	14,29	60,18
Rioja (La).....	—	—	0,39	—	—	0,81	14,29	14,28	0,69
TOTAL.....	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Por las actuaciones de los barcos pelágicos franceses

ANCHOA, UNA COSTERA CON PROBLEMAS

Los primeros meses del año se iniciaron ya con problemas en el Cantábrico con motivo de la costera de la anchoa, ante las actuaciones de algunos barcos pelágicos franceses en contra de las reglas de juego aplicables a la zona. La anchoa resultaría ser solamente el inicio de un año de conflictividad que prácticamente se ha mantenido hasta el otoño.

Los problemas en la costera de la anchoa se repiten ya durante los últimos años, sin que se hayan arbitrado hasta la fecha soluciones y, sobre todo, que se hayan cumplido los compromisos por la flota gala.



ESPAÑA cuenta con unas posibilidades de captura de anchoa de 27.000 toneladas, frente a las 3.000 toneladas que tiene asignadas la flota pelágica francesa. Prácticamente todas las campañas España suele tener un cupo sin

pescar, que ha llegado a las 6.000 toneladas, cantidad con la cual se han solido negociar también intercambios con Francia de otras especies, donde el país vecino tiene cuotas sobrantes, como es el rape.

La actividad de ambas flotas en la costera de la anchoa se ha desarrollado en los últimos años en base a los acuerdos suscritos

entre Francia y España, según los cuales las flotas de arrastre pelágico pueden faenar desde el 10 de enero hasta el 19 de marzo y desde el 1 de junio hasta el 30 de noviembre, mientras que los cerqueros españoles lo hacen entre el 1 de marzo y el 30 de junio.

Esta última campaña, llegado el 19 de marzo, los arrastreros franceses, en lugar de regresar a puerto, una buena parte decidieron permanecer en la mar alegando que debido a los conflictos habidos en el sector en su país no habían capturado aún las 3.000 toneladas asignadas.

La actitud de los pescadores franceses supuso el inicio de un conflicto que duró hasta finales del mes de abril, con el acuerdo entre España y Francia para un intercambio de cupos de anchoa

por rape y, sobre todo, tras la decisión del Gobierno francés de conceder subsidios a los pescadores que no podían faenar durante esos meses.

Pescadores franceses y españoles protagonizaron diferentes y graves enfrentamientos durante más de un mes, con el balance de un barco español con una vía de agua, el «Madre Guadalupe», mientras un pesquero francés, el «Laetitia», con una avería en sus máquinas, era recogido por los pescadores españoles y remolcado hasta el puerto de Hondarribia.

Durante todo ese tiempo los enfrentamientos fueron habituales en alta mar, con lanzamiento de objetos entre las embarcaciones de ambos países, mientras los pescadores españoles denunciaban la existencia de protección a sus barcos por patrulleras y un helicóptero.

En una campaña llena de incidentes, con varios bloqueos en puertos vascos, a finales del mes de abril volvió la calma al caladero ante la decisión de las autoridades galas de retirar las redes pelágicas a esa flota y conceder subsidios a los pescadores afectados. Por otra parte, el ministro español Luis Atienza y su colega francés llegaban igualmente a un acuerdo por el que España cedía 400 toneladas de su cuota para que las capturasen los barcos franceses con artes tradicionales, a cambio de 100 toneladas de rape. Ambas partes decidieron también mantener esas conversaciones de cara a la próxima campaña y ante la posibilidad de seguir realizando este tipo de intercambios, siempre que sean excedentes de los pescadores españoles. ■



Radares
Anritsu



TENEMOS LA MEJOR SELECCION DE RADARES
PARA LOS MAS EXIGENTES:

POTENCIA > 3, 4, 5, 10 Y 25 KW.

ALCANCE > 36, 48, 60, 96 Y 120 M.N.

PANTALLA > 10, 12, 15 Y 20 PULGADAS.

ANTENA > RADOME, 3, 4 Y 6 PIES.

Compañía Radio Aérea
Marítima Española

San Severo, 30 "Barajas Park" - 28042 Madrid (España)
Tel. (91) 329 18 62 - Fax: (91) 329 30 45/46 - Telex: 23686

SAIT
RADIOHOLLAND

C R A M E
Member of the SAIT-RadioHolland Group

Para España el reglamento es muy difuso

CUENTA ATRAS EN LA POLITICA AZUL PARA EL MEDITERRANEO

Los ministros de pesca de la Unión Europea aprobaron el pasado mes de junio un Reglamento por el que se establecen una serie de medidas para la conservación de los recursos en el Mediterráneo. En otras palabras, es lo que se podría denominar como la cuenta atrás hacia la aplicación de una política común en materia de pesca en estas aguas. España votó en contra de este Reglamento, no por estar en contra de su contenido, sino por considerar que se trataba de una disposición excesivamente blanda a tenor de las necesidades de regulación de la actividad en la zona.



APLICAR una política común en el Mediterráneo es un viejo objetivo, tanto de la Administración española como de las Cofradías de Pescadores del Mediterráneo, desde donde se han impulsado incluso actuaciones encaminadas a lograr un mayor control de los recursos, así como la protección del ecosistema marino. Fruto de ese interés son las paradas biológicas que se mantienen en diferentes zonas, el uso de artes y, en definitiva, el interés manifiesto para mantener los recursos. Sin embargo, ese interés no ha sido compartido hasta la fecha por las Administraciones de otros países de la zona, como Grecia e Italia, cuyos barcos campan a sus anchas en esas aguas sin limitaciones en capturas y artes de pesca. Frente a la ofensiva y los compromisos españoles para reducir el esfuerzo pesquero en el Mediterráneo, da la impresión de que Grecia o Italia han hecho una labor de bloqueo a la aprobación de disposiciones comunitarias en esta dirección.

En el Mediterráneo se realizan anualmente unas capturas de 700.000 toneladas, de las que la mayor parte, 360.000, corresponden a Italia, mientras en España se sitúan en 140.000 y algo más de 100.000 en Grecia. España ha defendido el establecimiento de unas reglas de

juego mucho más restrictivas para evitar que se esquilmen algunos de estos caladeros.

Tras muchos años sin prestar apenas interés por lo que sucediera en el Mediterráneo, al fin Bruselas aprobó este año un reglamento por el que se establecen algunas limitaciones a la actividad en la zona. Ello ha supuesto un primer paso para la armonización de la política de pesca en todos los países del entorno, pero dando unos plazos que, a juicio de España, son excesivamente amplios en la utilización de determinadas artes de pesca. Este primer reglamento partiría de una simple declaración de principios y la prohibición de determinadas actividades que contribuyan a degradar ostensiblemente el medio. España considera que se ha ido muy poco lejos en la aplicación de medidas para la conservación de los recursos en el Mediterráneo, debido a los intereses particulares de los otros países que faenan en estos caladeros. La Administración española, en definitiva, pretendía fundamentalmente que otros países mediterráneos cumplieran unas exigencias a las que ya obliga España a sus pescadores. No hay política azul común en el Mediterráneo, pero probablemente se haya abierto una brecha para su aplicación en los próximos años, aunque difícilmente antes del año 2000. ■



Al no ingresar en la Unión Europea

ESPAÑA NO PESCARA MAS BACALAO EN NORUEGA

No pudo ser. La flota pesquera española dedicada a la captura del bacalao, compuesta en este momento por una veintena de parejas, no podrá pescar en los próximos años más bacalao en aguas noruegas, tal como se preveía por el acuerdo para la integración de ese país en la Unión Europea. La decisión del pueblo noruego de no entrar en la UE tras el referéndum celebrado a finales de noviembre, impide el mínimo acceso que iba a tener la flota española en aquellas aguas, así como la posibilidad de otras capturas en otros países, tal como se había comprometido la Comisión. Por el contrario, la flota española sí podrá aumentar sus posibilidades de capturas de bacalao hasta 11.000 toneladas en el año 1997 en aquellas aguas, en base a los compromisos suscritos con motivo del establecimiento del Espacio Económico Europeo, donde también se encuentra Noruega.



A pesca fue uno de los ejes en las negociaciones celebradas la primavera pasada entre la Unión Europea y el Gobierno noruego para su integración en las estructuras comunitarias. Fue también una ocasión aprovechada por España para lanzar sus reivindicaciones en materia de pesca y, sobre todo, para acceder a unas aguas ricas en bacalao de donde fue expulsada la flota española en 1981 y a donde volvió hace un año por los acuerdos del Espacio Económico Europeo. Como resultado de aquellas negociaciones, España no logró una gran apertura de las aguas noruegas, pero sí conseguía un aumento

considerable entre unas partidas y otras en sus posibilidades de capturas hasta un total de 6.300 toneladas.

Noruega iba a permitir capturar en sus aguas 1.246 toneladas, a las que se sumaban otras 500 toneladas que cedía Noruega en aguas de Nafo y otras 550 de especies asociadas. No era una gran cantidad, pero mucho más de la posición radical inicialmente planteada por Noruega cuando advertía su decisión de no permitir a España pescar un solo pez. Ligado a ese compromiso estaba la decisión de la Comisión de proporcionar a España la posibilidad de pescar otras 4.000 toneladas de bacalao en un tercer país que iba a ser Rusia.

Junto a estas posibilidades de pesca, por ese mismo acuerdo se daba también la posibilidad a las empresas pesqueras

españolas de instalarse en Noruega a partir de 1998, lo cual se consideraba de una gran importancia para los intereses del sector.

El «no» de Noruega al acuerdo suscrito por su Gobierno ha dejado sin efecto todos estos compromisos. No habrá la posibilidad de capturar esas 6.300 toneladas a partir de 1995. El ministro de Agricultura, Luis Atienza, ha reconocido la decisión del pueblo noruego como una mala noticia para la pesca y para la propia ampliación de la Unión Europea, aunque ha señalado el interés de su Ministerio para buscar nuevos caladeros para la flota, una de las más castigadas en los últimos años. La actual flota, compuesta por 21 parejas, se pretende quede reducida a solamente 13, con posibilidades de capturas adecuadas a su potencial. ■

CANADA INTENTA DESALOJAR A LA FLOTA ESPAÑOLA DEL FLETÁN NEGRO

La posición de fuerza de Canadá en la Organización NAFO ha operado una vez más contra los intereses pesqueros de España, amenazando la continuidad de la pesquería del fletán negro. La Organización ha aprobado una reducción del TAC para 1995 que amenaza la supervivencia de la flota congeladora gallega, pone en riesgo un elevado número de puestos de trabajo y el importante cupo de comercio exterior pesquero.



Otros sectores afectados serían la industria de transformación que elabora el fletán negro, que actualmente factura unos 10.000 millones de pesetas, y la de reparación y suministros relacionada con la misma pesquería, que alcanza los 2.500 millones de pesetas. A todo lo cual habría que añadir la pérdida de mercados en Japón, Taiwán, Italia, Francia, Holanda y Suiza, a donde se exporta parte de la producción.

El hallazgo de la pesquería de fletán negro supuso un respiro para los armadores españoles de buques congeladores, justo cuando la pérdida de caladeros tradicionales les había situado en un proceso de reestructuración en el que ya han desaparecido más de 45 unidades y se han perdido 1.300 puestos de trabajo directos. En esas circunstancias, el sector se aplicó a la búsqueda de caladeros alternativos en colaboración con la Xunta de Galicia, la Secretaría General de Pesca Marítima del MAPA y la ayuda comunitaria. En 1990 la flota congeladora española descubriría las posibilidades del fletán negro en aguas internacionales de NAFO, una especie que tuvo una excelente aceptación en el mercado. Inmediatamente la administración pesquera española, de acuerdo con el sector, preparó una amplia ordenación de la pesquería con el objetivo de preservar el recurso, lo que dio lugar por primera vez en un caladero internacional a la aprobación, entre otras medidas, de planes de pesca anuales que incluían la limitación del número de buques, la limitación de la profundidad, la limitación de las capturas incidentales (*by-catch*), el seguimiento científico del recurso mediante la obligatoriedad de llevar a bordo observadores científicos que pudieran ejercer un control sobre la biología y evolución de la biomasa del *stock*. Igualmente se implantó un sistema especial de control e inspección de las condiciones de pesca establecidas por la Organización o el control de los desembarcos en puerto.

En consecuencia, los armadores desmienten que la reducción de capturas persiga proteger la pesquería, antes bien, denuncian que se trata de una nueva maniobra de Canadá para expulsar del caladero a las flotas comunitarias, especialmente la española. ■

La organización de países que operan en aguas internacionales del Atlántico Noroeste, NAFO, acordó en su reunión anual de septiembre de 1994 reducir durante 1995 el total admisible de capturas, TAC, del fletán negro a 27.000 toneladas, sin que tal decisión estuviera apoyada en ningún criterio científico, toda

vez que el Comité Científico de la propia Organización recomendaba no sobrepasar las 40.000 toneladas. Se trata de una pesquería descubierta en 1990 y explotada mayoritariamente por la flota congeladora española, y en menor volumen por Portugal. El nivel actual de capturas se sitúa en torno a las 60.000 toneladas, de las que unas 40.000 corresponden a la flota congeladora española.

Los armadores de buques congeladores han denunciado la inhibición comunitaria, que se abstuvo en la reunión anual de NAFO, y reclaman de la Administración pesquera española y de la Unión Europea que presenten una objeción formal a la reducción de capturas de esta pesquería, detrás de la cual creen ver una nueva maniobra de Canadá para expulsar de aquellas aguas a las flotas comunitarias, de graves consecuencias para la economía y el mercado laboral españoles.

La primera y más grave consecuencia del acuerdo adoptado en Halifax sería la pérdida de una pesquería conseguida por la flota congeladora gallega, cuya repercusión económica en la industria pesquera española se calcula en unas pérdidas del orden de 20.800 millones de pesetas/año, amenazando la continuidad de varios miles de puestos de trabajo. En el sector extractivo las pérdidas económicas se cifran en unos 8.300 millones de pesetas/año en primera venta, y en lo laboral en más de 1.200 puestos de trabajo directos y 7.500 inducidos.

El futuro tiene un nombre



FURUNO

El Vídeo Plotter de color GP-3100 incorpora un receptor GPS de 8 canales que presenta continuamente y con alta precisión la posición del barco, velocidad, curso previsto y pasado.

Además, utiliza tres modos de presentación para que pueda elegir el que mejor se adapte a sus necesidades.

El GP-3100 es más que un paso adelante.

Es el futuro.

Consulte a su distribuidor habitual.

Nº 1
en el mundo

FURUNO ESPAÑA, S.A.

Marca la diferencia.

CLAUDIO COELLO, 50 • 28001 MADRID • TEL. (91) 435 95 20 • FAX (91) 431 30 82 • TELEX 22884 MOCUR

Distribuidores y Servicio Técnico autorizados en toda España



ARGENTINA ABRE SUS AGUAS A LAS FLOTAS COMUNITARIAS

Los barcos españoles podrán operar por fin en el caladero argentino, amparados en el acuerdo suscrito por la Unión Europea y la República Argentina, cuya entrada en vigor se ha visto retrasada durante más de año y medio.



CUANDO la Cámara de Diputados del Congreso Nacional argentino ratificaba el pasado mes de abril el acuerdo pesquero con la CE, se cumplía el último trámite de un proceso que se había iniciado nueve años antes. Ocho largos años de negociaciones habían cristalizado, en octubre de 1990, en la proto-

colaria firma entre la CE y la República Argentina de lo que se calificaba como el primero de los acuerdos llamados de segunda generación firmados entre la Unión Europea y terceros países. Para los armadores españoles se trataba de un acuerdo necesario que permitiría una mayor diversificación de la flota. Un convenio que, por otra parte, atiende a los intereses y resulta beneficioso por igual para ambas partes signatarias. Sin embargo, primero Gran Bretaña, por las hipotéticas interferencias de soberanía sobre el caladero de las Malvi-

nas, y después Alemania y Francia, por su alto coste económico, habían expresado objeciones diversas que fueron dilatando su entrada en vigor. Tendría que transcurrir todavía un año y medio hasta que el acuerdo de pesca recibiera el beneplácito parlamentario en Argentina que le confería virtualidad legal.

En la misma tónica de lentitud administrativa que parece inherente a este acuerdo, se está produciendo con notable demora la formalización de sociedades mixtas y asociaciones temporales. Tras la consiguiente ampliación de plazo para la presentación de proyectos, que inicialmente concluía en agosto pasado, por parte de España se habían presentado 20 solicitudes de constitución de sociedades mixtas y tres de asociaciones temporales, estándose a la espera de su discusión y aprobación en el Parlamento europeo.

El acuerdo de pesca con Argentina permitirá capturar 250.000 toneladas de pesca, incluyendo 120.000 toneladas de merluza hubsi, 50.000 de merluza de cola, 50.000 de bacalao crio-

llo y 30.000 de calamar flex. El coste económico para la UE se calcula en 162,5 millones de ecus para los cinco años de vigencia, financiándose a cargo de la línea presupuestaria para acuerdos internacionales de pesca. La previsión presupuestaria variará en función de los buques que finalmente se acojan al acuerdo, habiéndose destinado 28 millones de ecus a programas científicos. La flota comunitaria podrá operar en aquel caladero bajo la fórmula de sociedades mixtas, radicación de empresas y asociaciones temporales. Se calcula que unos 50 buques se acogerán a la fórmula de sociedades mixtas, radicación y de empresas, con un coste estimado en 95,4 millones de ecus, y 20 a la modalidad de asociaciones temporales, con un coste de 39,1 millones de ecus.

Para la flota comunitaria el acuerdo supone una reducción del exceso de capacidad, mejora el nivel de empleo de la actividad pesquera y beneficia a los puertos con flotas de larga distancia. Permitirá, además, abastecer al mercado con especies de interés directo. ■

LA ANTARTIDA, SANTUARIO BALLENERO

En la reunión de la Comisión Ballenera Internacional, celebrada a finales del pasado mes de mayo en Puerto Vallarta (México), se acordó la creación de un santuario ballenero en la Antártida.

Este santuario, junto al existente en el océano Índico desde 1979, se considera como un paso fundamental para posibilitar la supervivencia de estos cetáceos.



URANTE los próximos diez años las ballenas dejarán de ser acosadas en las aguas antárticas, una zona donde se registraba el 90 por 100 de las capturas que se venían realizando en el planeta. Este hecho marca, por sí solo, la trascendencia de la reunión de la Comisión

Ballenera Internacional (CBI) mantenida en Puerto Vallarta.

Noruega no votó; otros tres países se abstuvieron, y 23 —entre los que se encontraba España— apoyaron la propuesta. El país asiático era el principal interesado en echar abajo el «santuario», algo que quedó meridianamente claro tras su campaña de compra de votos y presiones varias, actividades a las que destinó unos 40.000 millones de pesetas. Y es que Japón era el responsable del 80 por 100 de las capturas que se producían en esta zona.

España, contra la «caza científica»

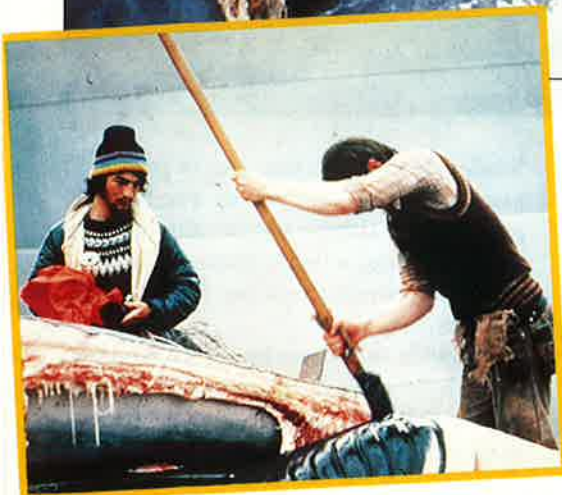
La principal batalla se centrará ahora en el control de los cupos concedidos tanto a Japón (cien ballenas «rorcual aliblanco» en el norte del Pacífico oeste, junto a otras 300 incluidas dentro de la llamada «caza científica») como a Noruega (127 ejemplares). La excusa de la «caza científica» cada vez resulta más contestada. Según manifestó el responsable de la delegación española ante la CBI, el secretario general de Pesca Marítima, José Loira, nuestro país «estaría a favor de que se prohibiese definitivamente la captura de ballenas en todo el planeta».

El paralelo 40 grados latitud sur vuelve a delimitar la zona de exclusión para la pesca de cetáceos, algo que ya ocurriera en el año 1938, cuando los países balleneros acordaron crear un «santuario» o reserva de ballenas en aguas antárticas, y que duró hasta 1955, al levantarse esta medida debido a las presiones de la industria ballenera.

Ya que la batalla por la creación del santuario marcó las fuertes luchas mantenidas en el seno de la CBI durante los dos últimos años, se presume un futuro inmediato menos agitado. Sin embargo, la tranquilidad no será total, ya que la próxima reunión de la CBI, que se celebrará el mes de mayo en Dublín, tendrá que enfrentarse a los intentos de Japón y Noruega por sobrepasar el cupo de capturas asignado. ■

Las tesis de Japón y Noruega salieron ampliamente derrotadas, y no sólo por la creación del santuario, sino por el conjunto de resoluciones adoptadas en la citada reunión de la CBI, entre las que cabe destacar la prórroga de la moratoria para la caza comercial en el resto de los océanos, vigente desde el año 1986.

Japón fue el único en votar en contra del santuario antártico, ya que



1 9 9 4

BALANCE DE UN AÑO

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

UN AÑO INTENSO

El año que ahora finaliza ha sido intenso para el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en lo que a cuestiones legislativas se refiere, ya que en su transcurso se han aprobado y puesto en marcha numerosas leyes que han afectado tanto a las relaciones laborales como a la protección social. De todas ellas es preciso destacar, por su especial relevancia, todas las normas enmarcadas en la Reforma Laboral y el nuevo texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.



T

ODAS estas actuaciones han tenido como meta alcanzar los objetivos de la política social del Gobierno que va en tres direcciones: ayudar a que las empresas sean competitivas, favorecer la creación de empleo y consolidar el sistema de protección social.

«Para que todo empleo posible sea un empleo real, para que se multiplique el número de empleos creados en la fase expansiva del ciclo económico y se aminore su destrucción en épocas de recesión —según ha afirmado José Antonio Griñán, titular del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social—, es necesaria una tarea de acompañamiento que anime la economía productiva, y eso le ha correspondido a este Departamento. De igual manera —añadió—, consolidar el sistema de protección social exige aplicar políticas activas que blinden su contenido y aseguren su futuro; es preciso “proteger la protección”.»

A fin de conseguirlo se han puesto en marcha, en el transcurso del año que finaliza, una serie de reformas, como la que

afecta al mercado laboral y la que ha modificado el Estatuto de los Trabajadores, que apuestan por una nueva negociación colectiva más extensa en su cobertura, más articulada y más rica en contenido, para dotarla de una mejor capacidad de adaptación a los retos de competitividad de una economía abierta.

Otra de las remodelaciones realizadas en este año ha sido la del cuadro de moda-

lidades de contratación, con la puesta en marcha de los contratos de aprendizaje, prácticas y a tiempo parcial, suprimiendo los temporales, a fin de favorecer la colocación de los colectivos con mayores dificultades.

También fueron revisados los procedimientos del despido individual, al ser regulado en la Ley de Modificación del Estatuto de los Trabajadores el despido objetivo

por causas económicas, organizativas, tecnológicas y de producción.

Otro logro del pasado año fue la puesta en marcha de las agencias de colocación sin ánimo de lucro y de las Empresas de Trabajo Temporal, que pusieron fin al monopolio del INEM en la intermediación del mercado de trabajo.

También se aprobaron las correspondientes normas a fin de crear nuevos incentivos y reforzar los ya existentes para el fomento del empleo, en especial entre los parados de más de cuarenta y cinco años, de larga duración y de los minusválidos, y para incentivar la transformación de los contratos temporales en indefinidos.

Formación profesional

En el campo de la formación profesional se consideró prioritaria la inversión, y durante el año que ahora finaliza los recursos crecieron en un 21,4 por 100. La tercera parte de estos recursos fueron gestionados por la Fundación para la Formación Continua.

Fueron suscritos varios acuerdos de cara a favorecer la formación profesional entre los trabajadores ocupados, los eventuales agrarios, autónomos y el personal de las Administraciones. También se suscribieron acuerdos entre el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Educación, y entre el INEM y la Fundación para la Formación de Aprendices.

Se avanzó notablemente en la actualización de los contenidos formativos, de manera que a finales de este año son ya cuatrocientas las ocupaciones revisadas.

Protección social

Hasta aquí un breve resumen de las más importantes medidas llevadas a cabo en el área del mercado de trabajo. Pero también en el campo de la protección social se tomaron importantes decisiones:

— A fin de consolidar y reforzar el sistema público de pensiones, se abrió un



amplio diálogo con todas las fuerzas políticas, creándose una ponencia en el seno del Congreso de los Diputados que emitirá un dictamen al respecto de estas cuestiones en los próximos meses.

— El mantenimiento de las pensiones fue garantizado al revalorizarse éstas según el IPC previsto, pero añadiéndole una cláusula de garantía: una paga en caso de desviación, que se consolida en base a la nueva revalorización. Antes de finalizar el año se llegó a un acuerdo con las centrales sindicales para que las subidas en 1995 se efectuaran con la misma cláusula.

— También antes de finalizar el año se ha enviado al Parlamento un proyecto de ley de medidas tributarias, sociales, de gestión financiera y de organización que contemplan una serie de medidas en materia de Seguridad Social que afectan al ámbito de la acción protectora, a las mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, al registro de prestaciones sociales públicas y a la modificación en el ámbito de la recaudación.

De entre todas ellas merece la pena destacar el proyecto de ley por el que se refunden las prestaciones de Incapacidad Laboral Transitoria e Invalidez Profesional en una sola prestación única de Incapacidad Temporal. Según esta nueva disposición, se reduce el período de duración de ambas prestaciones de setenta y dos a treinta meses.

Una segunda modificación importante es la separación de la maternidad como contingencia distinta de la Incapacidad Laboral Transitoria. De esta forma el Gobierno da cumplimiento a lo previsto en el Programa del Partido Socialista, así como al II Plan de Igualdad de Oportunidades de la Mujer.

— También entre estos proyectos de ley de acompañamiento de los Presupuestos de 1995 se regulan diversas medidas de mejora en la recaudación, de control del fraude, etcétera, atendiendo las recomendaciones de la Unidad de Lucha contra el Fraude.

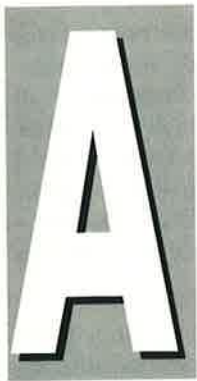
— Por último, cabe señalar también dos importantes noticias para los afiliados a la Seguridad Social: la puesta en marcha de un programa que permitirá a todos los usuarios disponer, en breve, de una nueva cartilla de la Seguridad Social en forma de tarjeta de crédito, con un *chip* incorporado que le permitirá obtener información y realizar distintas gestiones de forma inmediata por medio de cajeros automáticos, y la aprobación por el Parlamento del nuevo texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, que agrupa toda la normativa existente sobre esta materia, dando así mayor seguridad jurídica a los afiliados.

De todas estas novedades hemos ido dando cuenta ampliamente a lo largo de los últimos doce meses, pero al finalizar ahora 1994 hemos hecho un resumen de las más trascendentales para los trabajadores, que ofrecemos en las páginas siguientes. ■

Entraron en vigor al inicio del año

NUEVOS MODELOS DE CONTRATACION

El mes de enero se inicia con la entrada en vigor de nuevas modalidades de contratación que, a pesar de formar parte de la normativa que reformó el mercado de trabajo, fueron puestas en marcha por el Gobierno por medio de un real decreto antes de que aquella hubiese pasado el trámite parlamentario, a fin de ayudar a dinamizar el mercado de trabajo, que a causa de la crisis económica se encontraba muy paralizado.



SI pues, desde los primeros días del año la figura de los aprendices volvió a estar presente en las empresas españolas. Esta modalidad de contratación

fue una de las principales novedades que contenía el Decreto-Ley de Medidas Urgentes de Fomento de la Ocupación, que aprobado por el Consejo de Ministros, entró en vigor con la llegada del nuevo año.

Esta figura contractual sustituyó al contrato de formación, que desapareció; el de prácticas vio reducido su período máximo de duración hasta los dos años, mientras que en el contrato a tiempo parcial desapareció su límite vigente, quedando para esa modalidad jornadas inferiores a dos tercios de la jornada habitual.

El nuevo decreto-ley introdujo también cambios en el contrato de relevo y en el de fomento del empleo, y estableció para

éstos, cuya duración máxima era de tres años, que los que finalizaran en 1994 pudieran prorrogarse durante un año más. Cuando expiren los vigentes, esta modalidad desaparecerá.

Aprendizaje

Así pues, las tres nuevas modalidades de contratación aprobadas fueron: aprendizaje, prácticas y tiempo parcial. La más controvertida de todas, que llegó a ser detonante, junto con otros puntos de la reforma del mercado laboral, de una huelga el 27 de enero, convocada por las centrales sindicales, fue la de aprendizaje, ya que éstas consideraban que era una fórmula de trabajo muy precaria.

El Gobierno, por su parte, pretendió con ella facilitar el



ingreso en el mercado de trabajo a un colectivo de más de un millón de jóvenes con más de dieciséis años y menos de veinticinco que no tenían cualificación profesional y que así podrían obtenerla. Ver datos de esta modalidad en el cuadro 1.

Contratos de prácticas y a tiempo parcial

Este tipo de contrato está destinado a quienes estén en posesión de un título universitario o de formación profesional de grado medio o superior, o títulos oficialmente reconocidos que habiliten para el ejercicio

profesional dentro de los cuatro años inmediatamente siguientes a la terminación de los correspondientes estudios (ver cuadro 2).

Por su parte, los contratos a tiempo parcial van dirigidos a aquellas personas que pretenden compaginar el trabajo con las tareas domésticas o de otro tipo, y tal y como se previó ha sido utilizado por gran número de mujeres (ver cuadro 3).

Resultados

Al cierre de este número de la revista, según los últimos datos hechos públicos por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en los diez primeros meses del año el número de aprendices contratados había sido de 179.923, de los cuales el 35,1 por 100 eran mujeres y el resto hombres.

En cuanto a los contratos de prácticas, el total de los suscritos fue de 41.554, de los que el 50,4 por 100 eran hombres y el 49,6 por 100 mujeres.

Con estos contratos el Gobierno ha facilitado el ingreso en el mercado de trabajo a los dos colectivos con más dificultades: las mujeres y los jóvenes

Cuadro 1
EL CONTRATO DE APRENDIZAJE
EN DATOS

- Pueden ser contratados como aprendices los mayores de dieciséis años y menores de veinticinco sin título de grado medio o superior.
- La duración del contrato no podrá ser inferior a seis meses ni exceder de tres años.
- Los contratos deben formalizarse por escrito y registrarse en las oficinas de empleo.
- La formación teórica fuera del puesto de trabajo no podrá ser inferior a un 15 por 100 de la jornada y debe ser supervisada por un tutor.
- La formación teórica se podrá recibir en centros de la empresa, en los creados por patronales y sindicatos, en centros públicos o autorizados, y cuando en la localidad no exista ninguno de los centros citados, a través de la enseñanza a distancia.
- Cuando los aprendices no tengan título de graduado escolar o de estudios primarios, la formación teórica tendrá ese objetivo.
- El salario se fija en convenio y, en su defecto, no puede ser inferior al 70, 80 y 90 por 100 del salario mínimo, respectivamente, en el primero, segundo y tercer año de vigencia del contrato.
- Si las partes acuerdan un mayor tiempo de formación, el salario podrá reducirse proporcionalmente.

El número de aprendices no podrá ser superior a esta escala:

Empresas de hasta 5 trabajadores	1 aprendiz (20%)
De 6 a 10 trabajadores	2 aprendices (entre 33 y 20%)
De 11 a 25 trabajadores	3 aprendices (entre 27 y 12%)
De 26 a 40 trabajadores	4 aprendices (entre 15 y 10%)
De 41 a 50 trabajadores	5 aprendices (entre 12 y 10%)
De 51 a 100 trabajadores	8 aprendices (entre 15 y 8%)
De 101 a 250 trabajadores	10 aprendices (máximo 8%)
De 251 a 500 trabajadores	20 aprendices (máximo 6%)
Más de 500 trabajadores	30 aprendices (máximo 4%)

Las cuotas mensuales a la Seguridad Social son las siguientes:

	Cuotas en pesetas
Cuota patronal	
Contingencias comunes	2.750
Contingencias profesionales	480
FOGASA	270
Total	3.500
Cuota obrera	
Contingencias comunes	550

Por último, a tiempo parcial se firmaron 766.722. Las mujeres representaron el 60,4 por 100, mientras que los hombres fueron el 39,6 por 100.

Por lo que se refiere al contrato de aprendizaje, hay que subrayar que el promedio que se ha suscrito a diario ha sido de 600. Según el Ministerio de Trabajo, el perfil tipo de estos contratados es: hombre, con la EGB termi-

nada, sin experiencia laboral previa y normalmente se coloca en el sector servicios. Y aunque las centrales sindicales lo cuestionan, los datos que obran en poder del Ministerio confirman que la mayoría de estos aprendices cobran el salario por convenio igual que sus compañeros y no de acuerdo a los mínimos que se establecen para este tipo de contratos. ■

Cuadro 2
FICHA DEL CONTRATO
EN PRACTICAS

- Podrán acceder a él más de un millón de personas con estudios de grado medio o superior que todavía no han podido ingresar en el mercado de trabajo.
- El puesto de trabajo permitirá la obtención de las prácticas profesionales adecuadas al nivel de estudios cursados.
- La duración del contrato no podrá ser inferior a seis meses ni exceder de dos años, dentro de cuyos límites, los convenios colectivos de ámbito sectorial podrán determinar su duración.
- Ningún trabajador podrá estar contratado en prácticas en la misma o distinta empresa por más de dos años en función de la misma titulación.
- La retribución del trabajador no podrá ser inferior al 60 o al 75 por 100 del salario fijado en convenio para un empleado que desempeñe el mismo o equivalente puesto de trabajo.
- Si al término del contrato el trabajador se incorporase, sin solución de continuidad, a la empresa, no podrá concertarse un nuevo período de prueba, computándose la duración de las prácticas a efectos de antigüedad.

Cuadro 3
FICHA DEL CONTRATO
A TIEMPO PARCIAL

- El trabajador se entenderá contratado a tiempo parcial cuando preste servicio durante un número de horas al día, al mes, o al año, inferior al considerado como habitual en la actividad de que se trate en dichos períodos de tiempo.
- La base de cotización a la Seguridad Social y demás aportaciones que se recauden conjuntamente con aquella estará constituida por las retribuciones efectivamente percibidas en función de las horas trabajadas.
- En jornadas inferiores a doce horas semanales o cuarenta y ocho mensuales, los derechos de protección social sólo incluirán las contingencias de accidentes de trabajo, enfermedades profesionales, asistencia sanitaria por contingencias comunes y Fondo de Garantía Salarial.
- También será contrato a tiempo parcial la reducción de jornada y de salario en un 50 por 100, con las condiciones exigidas para tener derecho a la pensión contributiva de jubilación.
- Las personas contratadas para suplir el 50 por 100 de la jornada restante del trabajador que renuncia al otro 50 por 100 lo estarán en la modalidad denominada de relevo.

LLEGARON LAS EMPRESAS DE TRABAJO TEMPORAL

Otra de las medidas incluidas en la Reforma del Mercado de Trabajo fue la Ley que reguló las Empresas de Trabajo Temporal (ETT), con las que se dio por finalizada la obligatoriedad de que todos los trabajadores fueran contratados a través del Instituto Nacional de Empleo (INEM), terminando así la exclusividad que este organismo venía ejerciendo en la intermediación laboral. Ha continuado existiendo la obligatoriedad de registrar en sus oficinas los contratos escritos y las comunicaciones de contratos verbales.



SEGUN la normativa aprobada, la actividad desarrollada por las ETT no es constitutiva de colocación, ya que la Empresa de Trabajo Temporal no pone en relación al trabajador y a la empresa a fin de que puedan celebrar un contrato de trabajo, sino que la ETT pone a disposición de la empresa usuaria al trabajador que ha sido contratado por aquella, constituyéndose en empresario que asume las obligaciones y riesgos inherentes a la condición de empleador, si bien la prestación laboral se realiza temporalmente en el ámbito y organización de la empresa usuaria.

De ello se deduce que el concepto jurídico de «empresa

de trabajo temporal» es aquella cuya actividad consiste en poner a disposición de otra empresa usuaria, con carácter temporal, trabajadores por ella contratados, de acuerdo con los requisitos establecidos.

La ley también establece una serie de requisitos que deben cumplir este tipo de empresas, tal y como ocurre en la mayoría de los países de la Unión Europea. En primer lugar, toda ETT debe contar con autorización administrativa previa, y para tenerla los requisitos que hay que tener son:

- Disponer de una estructura organizativa que permita cumplir las obligaciones habituales del empleador por lo que se refiere a instalaciones adecuadas y plantilla necesaria.
- Dedicarse exclusivamente a la actividad constitutiva de la empresa de trabajo temporal.

● Carecer de obligaciones pendientes de carácter fiscal, laboral o de Seguridad Social.

● Garantizar de forma especial, en los términos previstos por la ley, el cumplimiento de las obligaciones salariales y para con la Seguridad Social.

El órgano competente para autorizar el funcionamiento de estas empresas, de acuerdo con las funciones que la Ley Básica de Empleo le atribuye, es el INEM. La autorización administrativa debe ser renovada anualmente hasta el cumplimiento de un plazo de tres años, a partir de los cuales podrá concederse sin límite de duración.

Aunque este tipo de empresas ya venían funcionando en nuestro país, con la nueva ley se han visto sometidas a un mayor control y para ello la ley establece una serie de sanciones para garantizar su cumplimiento estricto. Entre las infracciones muy graves en que puede incurrir una ETT figuran: no actualizar el valor de la garantía financiera que se ha de depositar al constituir la empresa cuando ésta obtenga una licencia ilimitada y formalizar contratos de puesta a disposición para la realización de actividades prohibidas reglamentariamente. Entre las infracciones graves se encuentra la de no formalizar por escrito los contratos de trabajo o contratos de puesta a disposición.

Por último, en el capítulo de sanciones se contempla la suspensión de la ETT por un año en casos de reincidencia y se remite a lo establecido en la Ley de 7 de abril de 1988, sobre infracciones y sanciones en el orden social. ■





CARRIZOS PUBLICIDAD VIGO

Rodman 83, Una perfecta máquina de pescar

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

Eslora total	25,40 m.
Eslora entre perpendiculares	21,80 m.
Manga	6,60 m.
Calado	2,40 m.
Puntal	3,47 m.
Potencia	280 CV.
Velocidad	10 nudos
Capacidad bodega	115 m. ³
Capacidad combustible	50 m. ³
Capacidad agua dulce	8 m. ³
Habilitación	14 hombres
T.R.B.	89 Tons.

**El Rodman 83 no pesca solo.
Pero es lo único que le falta.**

Porque este palangrero ha sido concebido y diseñado para ser una perfecta máquina de pescar. Las suaves líneas de su casco, fabricado en **Polyéster Reforzado en Fibra de Vidrio**, sin ninguna rugosidad; su resistencia; su dureza; su práctica inalterabilidad al tiempo le hacen similar o superior a cualquier barco de casco de acero pero ganándole en economía, ahorro y capacidad. Pero, además, sus equipos de navegación y detección le convierten en un instrumento perfecto para la faena en la mar.

 **Rodman**
POLYSHIPS
Construcción y reparación naval

Tel.: (9 86) 81 18 11 • Fax: (9 86) 45 29 61 • Tlx. 83667 • Ríos - Teis, s/nº • A. Postal 501 • 36200 VIGO • Spain



espera un pouco

... deixaa medrar...

AREA DE COMUNICACION

Para propicia-la reprodución e mellora-los rendementos, a comercialización da carioca de menos de 27 cm. está prohibida pola Lei.

Para que as cariocas ilegais - bocados ridículos - poidan converterse en magníficas pescadiñas ou succulentas pescadas, o que lles dará ademáis ocasión de reproducirse, non merques nin consumas cariocas de menos de 27 cm.

*Espera un pouco.
Deixaa medrar.*

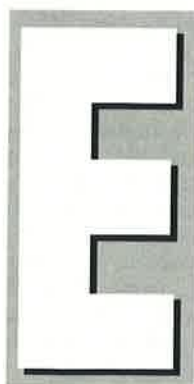


XUNTA
DE GALICIA
CONSELLERÍA DE PESCA,
MARISQUEO E ACUICULTURA

Para mayores de 45 años, parados de larga duración y minusválidos

NUEVAS MEDIDAS DE FOMENTO DEL EMPLEO

En abril, el Gobierno introdujo, mediante una enmienda en el Senado al Proyecto de Ley que modificó el Estatuto de los Trabajadores, una serie de medidas de Fomento del Empleo tendentes a paliar la situación de los parados mayores de cuarenta y cinco años, de larga duración y la de los minusválidos.



ESTAS medidas afectaron a los desempleados mayores de cuarenta y cinco años, minusválidos y parados de larga duración; es decir, aquellos que llevan más de un año sin trabajo. El total de este colectivo es de entorno a las setecientas mil personas. Con esta normativa se hizo posible que las em-

presas que contraten a estos colectivos se puedan beneficiar de una reducción de la cuota patronal a la Seguridad Social de entre un 50 y un ciento por ciento, siendo el INEM el que asume dichos pagos. Dicho porcentaje varía en función de la duración del contrato, que se establece entre uno y tres años, y las características de las empresas.

También se establecieron ayudas específicas para las empresas de menos de 25 trabajadores y para los autónomos o empresas sin trabajadores por cuenta ajena que decidieran contratar al primer trabajador. Es en estas empresas donde se crea más



empleo y más rápido con la recuperación económica.

Incentivos para el empresario

Según estas medidas, cualquier empresa, con independencia del número de trabajadores en plantilla, que contrate a un desempleado mayor de cuarenta y cinco años o minusválido, tendrá derecho a una reducción del 75 por 100 de las cuotas empresariales a la Seguridad Social por contingencias comunes.

Las empresas con menos de 25 trabajadores que contraten a un preceptor del desempleo (parado de larga duración) tendrán una bonificación del 50 por 100 de las cuotas empresariales de la Seguridad Social por contingencias comunes.

Los autónomos o empresas sin trabajadores que contraten a su primer empleado podrán beneficiarse de las siguientes bonificaciones: el ciento por ciento de la cuota empresarial a la Seguridad Social cuando contraten a un preceptor del desempleo mayor de cuarenta y cinco años o minusválido y del 75 por 100 de la cuota empresarial de la Seguridad Social cuando contraten a un preceptor del desempleo menor de cuarenta y cinco años pero que lleve al menos un año inscrito como parado.

Contratos indefinidos

La transformación en indefinidos de estos contratos de duración determinada que empleen a trabajadores mayores de cuarenta y cinco años, minusválidos o parados de larga duración, se beneficiarán también de una serie de bonificaciones: 400.000 pesetas de subvención para los casos de jóvenes menores de veinticinco años; 500.000 pesetas y el 50 por 100 de la cuota empresarial de la Seguridad Social para toda la vigencia del contrato para la transformación en indefinidos de contratos

temporales de mayores de cuarenta y cinco años.

También se subvencionarán con 500.000 pesetas los contratos indefinidos de mujeres en profesiones y oficios en que estén subrepresentadas, y con otro medio millón y el 70 o el 90 por 100 de la cuota empresarial a la Seguridad Social, incluidos los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, para los contratos indefinidos de minusválidos menores de cuarenta y cinco años o mayores de esa edad, respectivamente.

El INEM está siendo el encargado de financiar estas bonificaciones en la cuota empresarial a la Seguridad Social. Con ello se pretende que estas medidas de fomento del empleo entre los colectivos con especiales dificultades para acceder a un puesto de trabajo no repercutan en el presupuesto de ingresos a la Seguridad Social. La Tesorería de la Seguridad Social recibirá por estos contratos la misma aportación —de empresa e INEM— que corresponde a un afiliado cotizante ordinario que no cuenta ni con reducciones ni con bonificaciones.

La transformación de los contratos de fomento del empleo en indefinidos ha de formalizarse por escrito y en modelo oficial. Si este trámite no se realiza, no se perciben ninguno de los incentivos mencionados. ■

EN VIGOR LA REFORMA LABORAL

En junio entró en vigor la Reforma Laboral, que había sido aprobada en el Congreso de los Diputados por mayoría absoluta. En ella quedaron consagradas las nuevas causas de despido y las nuevas modalidades de contratación, la movilidad funcional y geográfica, la potenciación de la negociación colectiva, la cláusula de descuelgue autonómico de dichos convenios, el pacto que sobre elecciones sindicales alcanzó el Gobierno en su día con los sindicatos mayoritarios y las nuevas medidas de fomento y ayuda para empresarios que contraten parados mayores de cuarenta y cinco años, de larga duración y minusválidos y que conviertan empleos eventuales en indefinidos.



ANTO en el Congreso de los Diputados como en el Senado, el Gobierno consiguió sacar adelante la Reforma con el apoyo del Partido Nacionalista Vasco y de Convergencia i Unió. También el Partido Popular prestó su apoyo a algunas medidas, lo mismo que el resto de los grupos.

Este apoyo selectivo de los gru-

pos permitió al ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, afirmar que «ésta ha sido la reforma que ha querido el Gobierno porque es la única posible, si fuera más allá sería inaplicable y si se hubiera quedado más corta sería ineficaz».

Objetivos

En la exposición de motivos hecha por el Gobierno para llevar



a cabo esta Reforma se precisa que era necesaria «para fortalecer nuestra economía a través de una mejora de la competitividad de las empresas españolas». Pero advierte que «no cabe plantear una fórmula puramente desreguladora», sino que debe hacerse «conservando los elementos diferenciadores de la cultura política europea, que se expresan en términos de libertad sindical, negociación colectiva y protección social. Preservar estos valores es compatible con la mejora de la competitividad, pero para ello es imprescindible revisar el marco de relaciones laborales, así como las propias prácticas negociadoras de los interlocutores sociales».

Así pues, el primer objetivo de la Reforma del Estatuto de los Trabajadores que se ha llevado a cabo es la adaptabilidad y flexibilidad en las relaciones laborales con las nuevas modalidades de contratación y la regulación de los límites y garantías de la jornada de trabajo que, según el Gobierno, «sin duda es la regulación de las causas de extinción de la relación laboral el aspecto más delicado» y, por ello, ha optado por mantener parcialmente el sistema de intervención administrativa en los despidos colectivos, para garantizar el derecho de los individuos y las posibilidades de supervivencia de las empresas.

El segundo hilo conductor de la reforma es la «potenciación de la negociación colec-

tiva y la mejora de su contenido». Además se modifica la normativa reguladora de las elecciones sindicales, para «mejorar la capacidad negociadora de los interlocutores sociales».

Por último, hay que señalar que los aspectos de las relaciones laborales que han sido modificados por esta ley se refieren a: forma y duración del contrato de trabajo, clasificación profesional y promoción en el trabajo, salarios, tiempo de trabajo, notificaciones, suspensión y extinción del contrato de trabajo (movilidad geográfica y funcional, despidos, etcétera), prescripción y caducidad y negociación y convenio colectivo.

Por lo que se refiere a la Ley sobre Medidas Urgentes de Fomento de la Ocupación, que regula las nuevas modalidades de contratación, sus objetivos son varios: mejorar los servicios públicos de empleo; facilitar la inserción laboral de los jóvenes; convertir el trabajo a tiempo parcial, tal y como ocurre en otros países de nuestro entorno, en factor que favorezca el incremento de las tasas de ocupación, y orientar los futuros programas de fomento de la ocupación con el objetivo de fomentar la creación de empleo en las pequeñas empresas y dar ocupación a los desempleados.

En esta ley se regulan los contratos de aprendizaje, en prácticas, a tiempo parcial, las medidas de fomento de la ocupación de mayores de cuarenta y cinco años; parados de larga duración y minusválidos; las de conversión de contratos de duración determinada en indefinida y las de fomento de la contratación indefinida directa.

Por último, el objetivo de la legalización de las empresas de trabajo temporal, con el fin de contribuir a dinamizar el mercado de trabajo y poner a punto nuestra legislación con la vigente en la Unión Europea. ■

**Los objetivos de la Reforma son,
entre otros, crear empleo, facilitar
la inserción laboral de jóvenes
sin formación, mejorar
la competitividad de las empresas
y potenciar la negociación colectiva**

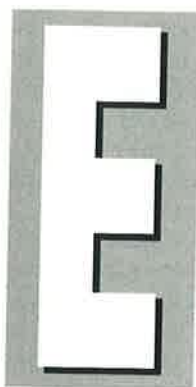
Presupuestos de la Seguridad Social 1995

ONCE BILLONES PARA PROTECCION SOCIAL

Los presupuestos de la Seguridad Social para 1995 ascienden a casi 11 billones de pesetas (10,85), lo que supone un crecimiento del 8,8 por 100 sobre las cantidades asignadas en 1994. La mayor partida de esta cifra está destinada a las pensiones, cuyo gasto ascenderá a 6,35 billones de pesetas, con un incremento de 8,88 por 100 sobre los recursos destinados a este fin en 1994.

Entre los puntos de interés a destacar en estos presupuestos figuran: la priorización de los gastos sociales; el mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones; la reforma de la Incapacidad Laboral Transitoria y la Invalidez Provisional, que se refunden en una única Incapaci-

dad Temporal; una mayor protección para las situaciones de maternidad; autofinanciación en base a las cotizaciones de las pensiones contributivas; intensificación de la lucha contra el fraude y rigor y mayor transparencia en la gestión, y una potenciación del diálogo social.



STOS presupuestos responden, según explicó el ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, a la voluntad del Gobierno de

seguir apostando por el sistema público de Seguridad Social, potenciando las prestaciones sociales: «Si en momentos de crisis económica como los últimos años, fuimos adelante con este proyecto, hoy, cuando se ha iniciado la recuperación, vamos a seguir desarrollando este modelo de protección. En contra de quienes señalan que hay que recortar los gastos sociales para lograr la recuperación económica, el Gobierno socialista no los va a reducir y va a seguir haciendo un ejercicio de solidaridad y redistribución en el conjunto de la sociedad».

Por lo que se refiere a las pensiones, y según el compromiso suscrito con CC OO, UGT y UDP, todas crecerán según la inflación prevista en un 3,5 por 100, más la revisión si hubiera desviaciones en el Índice de Precios al Consumo de 1994.

PRESUPUESTO DE GASTOS (En millones de pesetas)

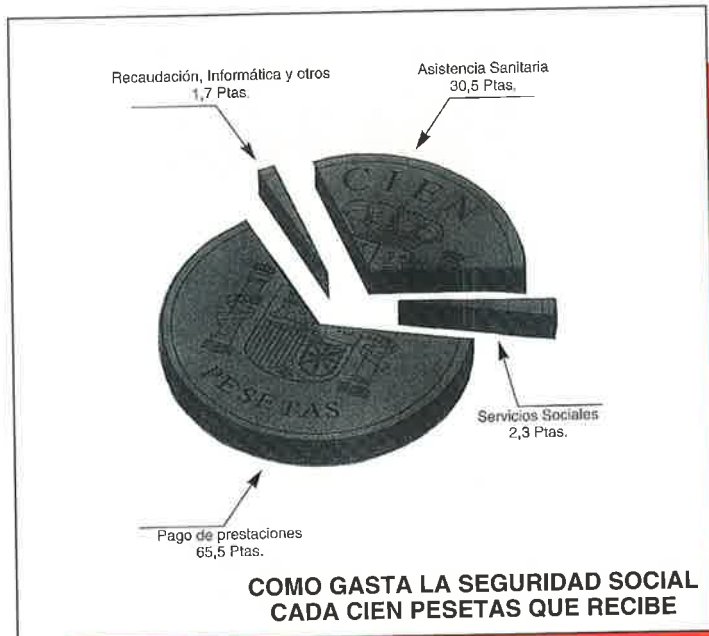
FUNCIONES Y SUBFUNCIONES	Presupuesto 1994		Proyecto 1995		Variación 95/94	
	Importe	% Partic.	Importe	% Partic.	Absoluta	%
PRESTACIONES ECONOMICAS	6.653.084	66,73	7.104.142	65,47	451.058	6,78
Pensiones:	5.843.277	58,61	6.355.412	58,57	512.135	8,76
Contributivas	5.697.022	57,14	6.177.156	56,93	480.134	8,43
No contributivas	146.255	1,47	178.256	1,64	32.001	21,88
Incapacidad temporal	577.844	5,80	533.675	4,92	-44.169	-7,64
Prestaciones por maternidad	11.033	0,11	11.364	0,10	331	3,00
Prestaciones familiares	120.621	1,21	98.309	0,91	-22.312	-18,50
Otras prestaciones económicas	29.633	0,30	31.668	0,29	2.035	6,87
Gastos de gestión	62.929	0,63	65.967	0,61	3.038	4,83
Gastos de capital	7.747	0,08	7.747	0,07	0	0,00
ASISTENCIA SANITARIA	2.910.770	29,20	3.310.096	30,51	399.326	13,72
Atención primaria	471.886	4,73	505.105	4,66	33.219	7,04
Atención especializada	794.936	7,97	790.032	7,28	-4.904	-0,62
Otras prestaciones sanitarias	32.884	0,33	33.271	0,31	987	3,00
Servicios generales	28.899	0,29	33.281	0,31	4.382	15,16
Transferencias a Comunidades Autónomas	1.582.165	15,87	1.947.807	17,95	365.642	23,11
SERVICIOS SOCIALES	254.572	2,55	250.751	2,31	-3.821	-1,50
Atención a minusválidos	100.234	1,01	88.861	0,82	-11.373	-11,35
Atención a la tercera edad	45.715	0,46	46.077	0,42	362	0,79
Otros servicios sociales	21.830	0,22	23.177	0,21	1.347	6,17
Servicios generales	9.687	0,10	9.833	0,09	146	1,51
Transferencias a Comunidades Autónomas (*)	77.106	0,77	82.803	0,76	5.697	7,39
TESORERIA, INFORMATICA Y OTROS SERV. FUNC. COMUNES	138.252	1,39	176.475	1,63	38.223	27,65
Gastos de gestión						
— Gestión de tesorería	68.544	0,69	76.310	0,70	7.766	11,33
— Apoyo informático a la gestión de la S. S.	9.635	0,10	10.493	0,10	858	8,91
— Otros servicios comunes	40.458	0,41	41.694	0,38	1.236	3,06
Gastos financieros	641	0,01	27.638	0,25	26.997	4.211,70
Gastos de capital	18.974	0,19	20.340	0,19	1.366	7,20
VARIACION DE ACTIVOS Y PASIVOS	12.742	0,13	8.937	0,08	-3.805	-29,86
PRESUPUESTO CONSOLIDADO	9.969.420	100,00	10.850.401	100,00	880.981	8,84

(*) Incorpora los importes de las pensiones no contributivas que se transfieren al País Vasco y Navarra: 7.876 millones en 1994 y 12.413 en 1995.

BALANCE DE UN AÑO

Los gastos

Del conjunto de prestaciones económicas, las pensiones ocupan un lugar prioritario con unos pagos previstos para el próximo año de 6,35 billones de pesetas, que significan un crecimiento del 8,8 por 100 sobre el año anterior. De esta cantidad las pensiones contributivas tendrán un gasto de 6,18 billones de pesetas. Esta cifra supone un crecimiento de 480.134 millones y, en términos porcentuales, un aumento del 8,4 por 100. Una parte de este incremento se produce para hacer frente al crecimiento del 1,9 por 100 en el número de pensionistas, mientras que para la mejora de las



pensiones actuales se destinan 277.248 millones de pesetas (ver cuadro).

De cada 100 pesetas gastadas en materia de Seguridad Social, 65,5 corresponden a prestaciones; 30,5, a asistencia sanitaria; 2,3 pesetas, a servicios sociales, y 1,7 pesetas, a recaudación, informática y otros.

Los presupuestos del ISM

Los presupuestos para el Instituto Social de la Marina en 1995 ascienden a 162.664 millones de pesetas, lo que supone un crecimiento de 9.323 millones de pesetas sobre el presupuesto del año que ahora finaliza y que equivale a un aumento porcentual de 6,08 por 100. De cada 100 pesetas presupuestadas para el ISM, 84,54 se destinan a prestaciones económicas, con un importe total de 137.520 millones de pesetas. Entre las prestaciones económicas destaca el pago de pensiones, que asciende a 128.232 millones de pesetas, y donde destacan las de jubilación, con 76.086 millones de pesetas.

Los gastos en asistencia sanitaria ascienden a 11.560 millones de pesetas, lo que significa el 7,10 por 100. Para servicios sociales la asignación asciende a 4.862 millones, equivalente al 2,98 por 100 del total.

Finalmente, para tesorería, informática y otros servicios funcionales comunes la dotación presupuestaria es de 8.721 millones de pesetas, el 5,36 por 100 del total de los gastos previstos para el ISM. Al igual que en el conjunto del Sistema, destaca el crecimiento de los gastos en pensiones. En el caso del ISM, mientras que en 1995 de cada 100 pesetas 78,83 serán para el pago de las pensiones, en 1992 esos pagos suponían 74 de cada 100 pesetas presupuestadas para el organismo. ■

PRESUPUESTO DE GASTOS ISM (En millones de pesetas)

FUNCION GRUPO DE PROGRAMAS PROGRAMAS	NUMERO DE PERSONAS	IMPORTES (miles ptas.)	PORCENTAJES		
			S/ GRUPO	S/ FUNCION	S/ PTO.
1 PRESTACIONES ECONOMICAS	164	137.520.414		100,00	84,54
11 Pensiones	104	128.232.030	100,00	93,24	78,83
1101 Pensiones de invalidez permanente	31	23.216.737	18,10	16,88	14,27
1102 Pensiones de jubilación	47	76.086.167	59,33	55,32	46,77
1103 Pensiones de muerte y supervivencia	26	28.929.126	22,55	21,03	17,78
12 Incapacidad temporal y otras prestaciones	60	9.288.384	100,00	6,75	5,71
1204 Incapacidad temporal	39	7.048.076	75,88	5,12	4,33
1205 Maternidad, protección familiar y otras prestaciones	21	2.240.308	24,11	1,62	1,37
2 ASISTENCIA SANITARIA	1.948	11.560.384		100,00	7,10
21 Atención primaria de salud	1.755	6.038.815	100,00	52,23	3,71
2121 Atención primaria de salud	1.755	6.038.815	100,00	52,23	3,71
22 Atención especializada		4.039.687	100,00	34,94	2,48
2223 Atención especializada		4.039.687	100,00	34,94	2,48
23 Medicina marítima	193	1.481.882	100,00	12,81	0,91
2325 Medicina marítima	193	1.481.882	100,00	12,81	0,91
3. SERVICIOS SOCIALES	702	4.862.623		100,00	2,98
33 Otros servicios sociales	702	4.862.623	100,00	100,00	2,98
3350 Atención asistencial y social	182	1.275.642	26,23	26,23	0,78
3351 Acción formativa	520	3.586.981	73,76	73,76	2,20
4. TESORERIA, INFORMATICA Y OTROS SERVICIOS FUNCIONALES COMUNES	1.666	8.721.421		100,00	5,36
41 Gestión de cotización y recaudación	135	413.710	100,00	4,74	0,25
4161 Gestión de afiliación, cotización y recaudación voluntaria	135	413.710	100,00	4,74	0,25
45 Admón. S. G. y Cont. interna de Tesor. y S. Func. Com.	1.531	8.307.711	100,00	95,25	5,10
4565 Gestión de empleo y desempleo de los trabajadores del mar	125	542.816	6,53	6,22	0,33
4591 Dirección y servicios generales	823	5.914.793	71,19	67,81	3,63
4592 Control interno y contabilidad	188	616.006	7,41	7,06	0,37
4593 Información y atención personalizada	395	1.234.096	14,85	14,15	0,75
TOTAL GASTOS Y DOTACIONES	4.480	162.664.842			100,00

Se aprobó el Texto Refundido de la Ley General

UNIFICADA LA NORMATIVA SOBRE SEGURIDAD SOCIAL



En el mes de septiembre se produjo una buena noticia para los beneficiarios del sistema de Seguridad Social: entró en vigor el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social que, aprobado por el Gobierno, pasa a ser la norma básica en esta materia, aportando a los ciudadanos mayor seguridad jurídica y claridad en el ejercicio de sus derechos y en el conocimiento y cumplimiento de sus obligaciones con la Seguridad Social.



A nueva ley recoge todo el conjunto de normas que en cuestiones de Seguridad Social se han ido configurando desde la época preconstitucional, especialmente desde la década de los ochenta, en que se consagró la extensión de la cobertura al conjunto de los ciudadanos tanto en pensiones como en la asistencia sanitaria.

Esta nueva Ley General de la Seguridad Social, como norma esencial en el campo de

la protección social, constitucionaliza, democratiza, sistematiza, da estabilidad y aclara la legislación de la Seguridad Social, y en este sentido refuerza la propia estabilidad del sistema de pensiones y, en general, de todas las prestaciones de la Seguridad Social, y supone, en último término, una mayor garantía para el futuro del Estado de Bienestar.

La legislación hasta ahora vigente en este ámbito partía de

una norma preconstitucional, la Ley General de la Seguridad Social de 1974, que, en consecuencia, no recogía los criterios contenidos en la Constitución, ni contemplaba las modificaciones y mejoras que se han producido en la Seguridad Social en el período democrático a través de diversas leyes, tales como el Real Decreto-Ley de Reforma Institucional de 1978, la Ley de Protección por Desempleo de 1984, la Ley de Pensiones de 1985 y la de Prestaciones no Contributivas.

Dado que esta proliferación de normas y reformas estaba dispersa, se hacía necesaria la «*elaboración de una norma unificadora que recogiese, en un cuerpo legal independiente y completo, el nuevo marco regularizado y armonizado, para así dotar a nuestro ordenamiento de Seguridad Social de mayor sistematicidad, claridad y coherencia interna, garantizar una mayor seguridad jurídica y posibilitar el mejor conocimiento por parte de los ciudadanos del sistema de protección actual*», tal y como lo explicó el propio secretario general para la Seguridad Social, Adolfo Jiménez.

Ese ha sido el primer objetivo del nuevo Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, que consta de 234 artículos distribuidos en tres títulos, dedicados, respectivamente, a Normas Generales del Sistema de Seguridad Social, Régimen General de la Seguridad Social y Protección por Desempleo; 24 disposiciones adicionales, 13 transitorias, una derogativa y seis finales, en las que se recogen de manera coordinada el contenido de las 39 normas que con rango de ley existían en materia de Seguridad Social.



Adolfo Jiménez, secretario general para la Seguridad Social.

La unificación de todas las normas existentes aportará a los ciudadanos una mayor seguridad jurídica y claridad en el ejercicio de sus derechos y obligaciones

Estabilidad del sistema

El nuevo texto legal supone, además de la sistematización ya mencionada, la constitucionalización; es decir, la adecuación de la norma básica de la Seguridad Social a lo dispuesto en la Constitución en materia de derechos humanos tales como la igualdad de sexos, la universalización del derecho a la protección social y la inclu-

servicios sociales, o prestaciones a familias con recursos escasos.

- La garantía de los complementos de pensión para quienes no alcanzan las cuantías mínimas establecidas.

- La supresión del requisito de estar en alta para acceder a las pensiones de invalidez y jubilación.

- La ampliación a dieciséis semanas del descanso por maternidad y su extensión a los supuestos de adopción y acogimiento.

- El establecimiento de catorce pagas para todas las pensiones, contributivas y no contributivas.

- La regulación del acceso y cálculo de las pensiones.

- La simplificación del número de regímenes.

- La supresión del requisito de convivencia para tener derecho a la pensión de viudedad.

- La percepción del subsidio de desempleo desde los cincuenta y dos años hasta enlazar con la jubilación.

- La revalorización de las pensiones de acuerdo con el incremento del coste de la vida.

Hay, además, en la promulgación de esta nueva ley, un tercer efecto positivo, y es la expresión de la voluntad política de reforzar, desde el ámbito normativo, la estabilidad del sistema de Seguridad Social —es decir, de las pensiones, de la asistencia sanitaria y de otras prestaciones económicas, como las que dan cobertura en las situaciones de enfermedad o de desempleo—, al quedar remarcado en una ley básica que la Seguridad Social es el medio más adecuado para seguir ofreciendo respuesta a las demandas de cobertura social del conjunto de la población. ■

sión en un solo texto de todo el conjunto de derechos que en materia de Seguridad Social se han ido configurando, especialmente en la década de los ochenta. Entre ellos destacan:

- La extensión de la cobertura al conjunto de los ciudadanos, tanto en pensiones —si han cotizado lo suficiente o se encuentran en situación de necesidad— como en la asistencia sanitaria,

NUEVA TARJETA DE LA SEGURIDAD SOCIAL

La nueva tarjeta de la Seguridad Social permitirá a los afiliados conocer su vida laboral y las prestaciones a que tienen derecho de forma inmediata

En junio, el ministro de Trabajo y Seguridad Social, acompañado por altos cargos de su Departamento, entre los que figuraban el secretario general para la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, y el director general de la Tesorería, Francisco Francés, presentó en Córdoba, el proyecto piloto que hará posible la puesta en marcha de lo que será en un futuro próximo la nueva cartilla de la Seguridad Social.

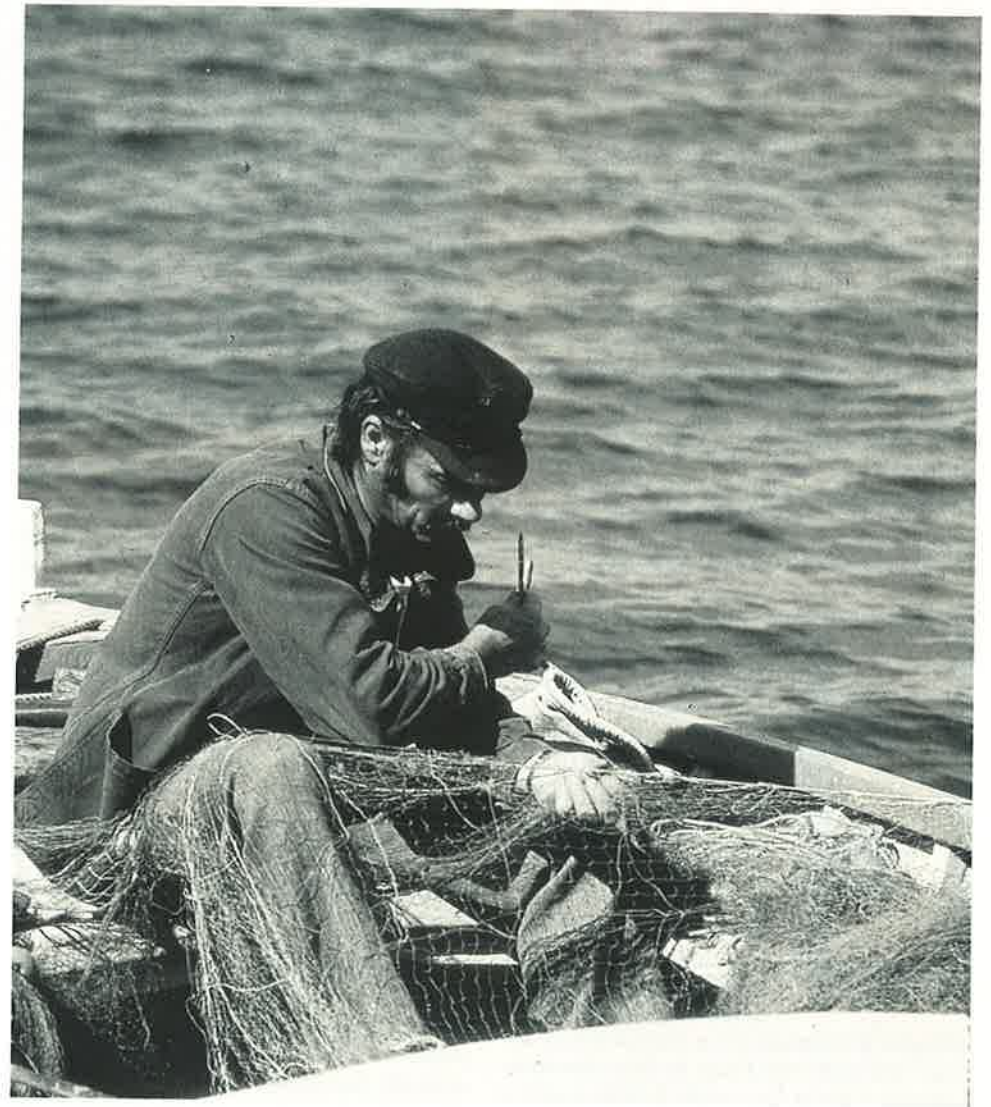


El ICHA cartilla ya no será tal sino que será una tarjeta semejante a la de los cajeros bancarios que llevará incorporada una memoria informática, a lo que en la terminología especializada se denomina *chip*, en el que se encontrarán grabados todos los datos del afiliado.

Este nuevo documento, además de ser más seguro, manejable y duradero que la actual cartilla, permitirá, fundamentalmente a través de difusores de información —cajeros automáticos—, la prestación de nuevos y mejores servicios a los ciudadanos.

Varias prestaciones

La nueva tarjeta consistirá en un documento de plástico similar a cualquier tarjeta de crédito, dotado de un *chip* de memoria en la parte delantera y de una banda magnética en la cara posterior, en el que sólo figuran el nombre, apellidos y número de la Seguridad Social y del Documento Nacional de Identidad del titular, quedando grabados en el *microchip* otros datos necesarios para la gestión de la Seguridad Social, como son la condición de trabajador en alta, desempleado, pensionista o beneficiario; el régimen de asistencia sanitaria, la entidad responsable en caso de accidente de trabajo, etcétera.

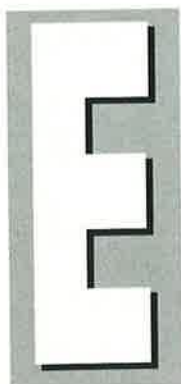


Además de acreditar la situación de su titular de cara a la Seguridad Social, la tarjeta servirá para la mejora de la gestión de determinadas prestaciones, como la incapacidad laboral transitoria o el desempleo; la obtención de información general o personalizada sobre Seguridad Social, asistencia sanitaria, desempleo, y la realización de trámites ante los servicios autónomos de Salud, los del Instituto Nacional de Empleo, el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), el Instituto Social de la Marina (ISM) y la Tesorería General de la Seguridad Social.

Otras prestaciones que se podrán obtener con la nueva tarjeta, gracias a la instalación de dispensadores de información interactivos conectados con las bases de datos del Sistema de la Seguridad Social serán: obtener información general de la Seguridad Social y el INEM; consultar la vida laboral; obtener certificaciones de cobro de prestaciones, de las retenciones del IRPF o de demanda de empleo, renovar dichas demandas de empleo, sustituir los controles de presencia física o solicitar la inscripción en cursos del INEM. ■

De octubre de 1994 a diciembre de 1995 **ELECCIONES SINDICALES**

En octubre comenzó el período de Elecciones Sindicales para designar a los representantes de los trabajadores tanto en empresas privadas y públicas como en la Administración del Estado y en las autonómicas. Previamente el Gobierno había aprobado el Nuevo Reglamento de Elecciones de Representantes Sindicales, que amplió el período de votaciones a quince meses (octubre de 1994 a diciembre de 1995) frente a los tres meses de la normativa anterior.



L nuevo Reglamento de Elecciones a Representantes de los Trabajadores en la Empresa ha sido la primera norma de desarrollo de la Reforma Laboral aprobada el pasado mes de mayo por el Parlamento y viene a desarrollar lo establecido en el artículo 7.º sobre derecho de representación colectiva, de la Ley 11/1994, por la que se modifican determinados

artículos del Estatuto de los Trabajadores y del texto articulado de la Ley de Procedimiento Laboral y de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social. Esta nueva regulación de las elecciones sindicales tiene como referente directo el acuerdo alcanzado en torno a esta cuestión por los sindicatos mayoritarios UGT y CC OO.

La reforma de la normativa electoral de los representantes de los trabajadores en la empresa está orientada en tres aspectos prioritarios:

- Supresión del período del cómputo institucional, estableciendo un período abierto.

- Establecer un procedimiento arbitral para controlar las actas electorales, como



paso previo a las demandas ante el orden jurisdiccional social.

- Creación de una Oficina Pública depositaria de las actas de elecciones y de la expedición de la certificación a efectos de negociación colectiva.

El reglamento aprobado consta de tres capítulos que regulan los aspectos básicos de la reforma normativa electoral. El capítulo I se refiere al procedimiento electoral y contiene como novedad la regulación del acceso a los registros de las Administraciones públicas, con el fin de que los sindicatos que promuevan elecciones cuenten con un medio que les permita conocer el número de trabajadores y las empresas en las que se puedan llevar a cabo elecciones.

El capítulo II, que regula las Oficinas Públicas de Registro, establece una Oficina Pública Estatal y Oficinas Públicas Provinciales en cada una de las provincias. No obstante, las Comunidades Autónomas a las que se hayan traspasado las funciones en esta materia se encargarán de señalar el ámbito territorial que han de tener.

Por último, el capítulo III regula las reclamaciones en materia electoral y el procedimiento arbitral, señalando las personas legitimadas para interponer reclamaciones, las causas susceptibles de impugnación, así como la forma de designación de los árbitros, de acuerdo con las normas del Estatuto de los Trabajadores. Con este procedimiento arbitral, que sustituye a las anteriores Comisiones Provinciales de Elecciones Sindicales, se pretende ganar en agilidad, rapidez y eficacia

en la resolución de las reclamaciones que se puedan presentar. Además, se da la posibilidad de acudir a los juzgados de lo social cuando no se esté de acuerdo con el laudo arbitral.

Elecciones en el sector marítimo-pesquero

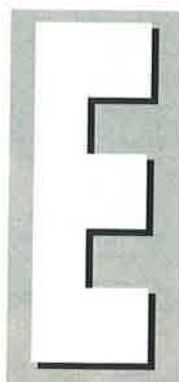
Especial atención dedica el reglamento a los sectores con procesos electorales especiales, como son las flotas de Marina Mercante y Pesquera. Dadas las características de la actividad de trabajo en el mar, y a los efectos de constitución de los órganos de representación de los trabajadores en la empresa, se considera la flota en la Marina Mercante como la única unidad electoral, con independencia del número de buques y su registro de matrícula, salvo que la empresa cuente con buques de 50 o más trabajadores, en cuyo caso en estos últimos se elegirá a su propio Comité de Buque, de acuerdo con el artículo 63 del Estatuto de los Trabajadores, constituyéndose con el resto de los buques una sola unidad electoral, conforme a lo previsto en el artículo 17 de este reglamento.

Según este artículo, el Comité de Flota es el órgano representativo del conjunto de los trabajadores que prestan servicio en los buques de una misma empresa, siempre que entre todos los buques cuenten con 50 o más trabajadores. El número de miembros se determinará de acuerdo a lo previsto en el artículo 66.1 del Estatuto de los Trabajadores. ■

Se aprobó una nueva Directiva comunitaria

MAYOR SEGURIDAD Y MEJORES CONDICIONES DE VIDA A BORDO

El Consejo de la Unión Europea aprobó, a propuesta de la Comisión, la Directiva relativa a las Disposiciones mínimas de seguridad y salud a bordo de los buques de pesca, lo que significa que, cuando esta norma esté totalmente en vigor en el año 2002, todos los buques de pesca, tanto los que existen en la actualidad como los que se hayan construido durante ese período transitorio, deberán contar con una serie de nuevos equipamientos que afectarán no sólo a las instalaciones mecánicas, eléctricas, de radiocomunicaciones y de seguridad, sino también a las zonas sanitarias y de descanso de los trabajadores.



Esta nueva Directiva, que es la número trece de carácter específico para los temas relacionados con el sector marítimo-pesquero, se estuvo preparando durante dos años en el seno de la Comisión Comunitaria correspondiente y en su elaboración participaron por parte española, además de la

representación permanente de España en la Unión Europea, expertos de la Secretaría General de Pesca Marítima, de la Dirección General de la Marina Mercante y del Instituto Social de la Marina.

El espíritu que ha inspirado la normativa no ha sido otro que el de considerar como un imperativo el garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores del sector pesquero, el de reconocer

la importancia que la prevención tiene en materia de seguridad en el trabajo a bordo de los buques de pesca, con el fin de reducir al máximo el elevado índice de siniestralidad que afecta al sector y, por último, el de mejorar la localización de las embarcaciones en caso de emergencia, utilizando las nuevas tecnologías.

Fechas de aplicación

Según se especifica en el artículo 13 de esta Directiva, cada uno de los países miembros de la Unión Europea deberá poner en marcha las disposiciones reglamentarias y administrativas necesarias para adaptar esta normativa a su propia legislación. El plazo para hacer esta transposición finalizará el 23 de noviembre de 1995.

Una vez armonizada la legislación en el plazo citado, los buques existentes deberán cumplir las disposiciones mínimas de seguridad y salud que dispone el texto legal «lo más tarde siete años después de la fecha a la que hemos hecho referencia», lo que significa que el plazo transitorio final para la entrada en vigor de esta medida será de nueve años para los buques existentes.

Para los buques nuevos la norma afectará a los que hayan firmado el contrato de construc-

ción antes del 23 de noviembre de 1995.

Ambito de aplicación

El ámbito de aplicación de esta Directiva es para buques de pesca ya existentes cuya eslora entre perpendiculares sea equivalente o superior a los 18 metros.

Para los buques de pesca nuevos la norma especifica que son aquéllos cuya eslora entre perpendiculares sea igual o superior a los 15 metros y que en la fecha de 23 de noviembre de 1995 o con posterioridad cumplan alguna de las condiciones siguientes: que se haya celebrado el contrato de construcción o de transformación importante; de haberse celebrado el contrato de construcción o transformación antes del 23 de noviembre de 1995, que la entrega del buque se produzca transcurridos al menos tres años a partir de dicha fecha.

Si no existiera contrato de construcción, la norma afectará: si se ha instalado la quilla del buque, si se ha iniciado la construcción por la que se reconozca un buque concreto y si ha empezado la operación de montaje que suponga la utilización de, al menos, 50 tonealdas del total estimado de los materiales de estructura o de un 1 por 100 de dicho total si este segundo valor es inferior al primero.

También estarán obligados a cumplir estas disposiciones mínimas de seguridad y salud aquellos buques en los que se efectúen reformas, reparaciones o modificaciones a partir del 23 de noviembre de 1995. ■





LXXV ANIVERSARIO DE LA OIT

Durante 1994 la Organización Internacional de Trabajo (OIT) ha conmemorado el LXXV aniversario de su creación con la celebración de distintos actos y la publicación de materiales de trabajo e informes en los que muestra su preocupación por la evolución que sufren las relaciones laborales en un mundo, en el que la internacionalización de la economía es ya un hecho. En junio celebró su 81 Conferencia, en la que se puso de manifiesto que el objetivo de la Organización sigue siendo mantener la justicia social y buscar un nuevo equilibrio entre el Estado, el mercado y la sociedad civil.



LEIDA en 1919 para aunar la acción de Gobiernos, empleadores y trabajadores para impulsar la justicia social y mejorar las condiciones de vida y trabajo en todo el mundo, la OIT tiene como meta para los próximos años desarrollar su acción en cuatro áreas principales: la defensa y promoción de los derechos humanos, la respuesta a los desafíos del paro y el subempleo, la mejora de las condiciones de trabajo y el mantenimiento y extensión de la protección social.

Pero además de estos trabajos, la OIT se apresta a adaptarse a los rápidos cambios que el mundo ha sufrido en los últimos años. De ahí que su director general, Michel Hansenne, haya propuesto profundizar sobre la idea de la «asociación activa» como motor de los

cambios que han de producirse. Esta idea consiste en «definir, de común acuerdo entre partícipes iguales y responsables los objetivos que deben alcanzar juntos a medio plazo». El trabajo de la OIT se situará en los próximos años en la «confluencia entre las necesidades expresadas por nuestros mandantes y la capacidad y los valores postulados por la OIT. Socios activos significa socios autónomos, libres, que negocian entre sí y adquieren compromisos mutuos».

Tema clave en la 81 Conferencia celebrada en Ginebra fue la cláusula social. Aunque las posiciones fueron enfrentadas, el punto de acuerdo es que dicha cláusula la constituyen aquellas garantías que un número creciente de países desean incorporar en sus acuerdos comerciales internacionales para asegurar que la liberalización paulatina de los mercados se acompaña de mejoras en las condiciones de trabajo, de la eliminación de los

abusos y las formas de explotación más escandalosas.

Por lo referente a otra de las cuestiones clave tratadas en esta 81 Conferencia, como fue el papel de las agencias privadas de colocación en el funcionamiento de los mercados de trabajo, se recomendó a la Comisión correspondiente que reestudiase el Convenio número 96, que da el monopolio a las agencias públicas de colocación frente a las privadas.

La Comisión de Resoluciones, por su parte, adoptó una resolución respaldando y robusteciendo a los Convenios 87 y 98 sobre libertad sindical y negociación colectiva; a los Convenios 29 y 105 sobre trabajo forzoso y a los Convenios 100 y 111 sobre igualdad de oportunidades y trato. Finalmente, se aprobaron un Convenio y una Recomendación sobre el trabajo a tiempo parcial y sobre seguridad y salud en las minas. En el primero se pide más protección para los trabajadores a tiempo parcial. ■

PUERTOS DEL ESTADO APUESTA POR LA COMPETITIVIDAD

El sistema portuario español apuesta firmemente por un modelo de gestión empresarial cuyo reto principal es mejorar los niveles de eficacia y competitividad. Para conseguirlo el Ente público Puertos del Estado mantendrá los actuales niveles de inversión y reducirá las tarifas en algunos servicios.



El sistema portuario español ha vivido una transformación radical como consecuencia de la entrada en vigor de la Ley de Puertos (Ley 27/92). El nuevo modelo de gestión se ha plasmado en la constitución de un Ente público, Puertos del Estado, responsable global del sistema, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, con funciones de coordinación y control de un grupo de empresas integrado por 27 entidades públicas denominadas Autoridades Portuarias,

37 Sociedades Estatales de Estiba y nueve empresas participadas (dos con participación mayoritaria y las siete restantes con participación minoritaria). La reformulación empresarial persigue una mayor eficacia en los servicios, lo que permitirá una reducción de costes y tarifas y un aumento de la competitividad de la red portuaria nacional.

El cambio de la estructura portuaria ha coincidido con una etapa de reducción de tráficos, que en 1993 fue del 3,2 por 100 en el tráfico de mercancías en los puertos del Estado, situándose, con 251,9 millones de toneladas, en los niveles de 1989. El segmento de graneles líquidos fue el más afectado por este

descenso, con una disminución del 6,8 por 100; en graneles sólidos la caída fue del 3 por 100. El segmento de mercancía general creció en el mismo año un 4,3 por 100. El tráfico portuario total (mercancías en cabotaje y exterior, tráfico local, avituallamiento y pesca) se manipuló a través de 198 puertos españoles. El 96 por 100 del tonelaje total se movió a través de sólo 24 puertos, que superaron los dos millones de toneladas. Quince puertos superaron los cinco millones de toneladas, acaparando el 83 por 100 del tonelaje. Únicamente 10 puertos superaron los 10 millones. Bilbao y Algeciras con 30 millones de toneladas cada uno, Tarragona





(23,8 millones), Barcelona (18) y Gijón (12,6) fueron los puertos con mayor movimiento de mercancías.

La cifra de negocios del sistema portuario aumentó en 1993 un 2,2 por 100 respecto al año anterior, registrando unos ingresos de 87.921 millones de pesetas y unos gastos de 85.184 millones. La venta de servicios portuarios supuso unos ingresos de 73.215 millones. La partida principal del capítulo de gastos fue para amortización de inmovilizado, por un total de 31.672 millones de pesetas, y 6.019 para provisión de tráfico. Los gastos de personal fueron de 26.391 millones y de 11.520 los de gestión. El beneficio por actividades ordinarias fue de 6.241 millones y el resultado del ejercicio positivo en 2.737 millones de pesetas.

Las primeras posiciones en ingresos por servicios portuarios corresponden a los puertos de Barcelona (9.614 millones),

Bilbao (7.192), Gijón (6.212), Valencia (5.857) y Algeciras (5.509). En el capítulo de beneficios por explotación los primeros puestos corresponden a Barcelona (2.560 millones), Tarragona (2.281 millones) y Algeciras con 2.100 millones. El de Tarragona fue también el puerto que mejores resultados obtuvo en el ejercicio de 1993, con unos beneficios de 2.364 millones de pesetas, seguido por Algeciras con 1.967. Baleares registró unas pérdidas de 1.673 millones de pesetas y Sevilla de 1.485 millones.

Las inversiones realizadas en el sistema portuario durante el ejercicio económico de 1993 superaron los 45.000 millones de pesetas, con un crecimiento del 20 por 100 sobre 1990, consecuencia de los recursos generados por el propio sistema. Estos recursos han permitido también pasar de una subvención estatal de 4.890 millones en 1990 a 990 en 1993

y a la completa autofinanciación en 1994. La inversión prevista para los próximos tres años sólo en infraestructuras y sistemas de comunicación es de 10.000 millones de pesetas.

La plantilla del sistema portuario está formada por 6.681 trabajadores, más los 3.979 del sector de estiba.

El Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, al dar por concluido el proceso de autofinanciación del sistema portuario ha anunciado para el próximo año una reducción tarifaria que en algunos casos alcanzará hasta el 25 por 100. Estas medidas se especificarán en una Orden Ministerial, primando los tráficos de la península con los archipiélagos canario y balear y con Ceuta y Melilla, el transporte interinsular, el tráfico de cruceros con escala en puertos españoles y el desarrollo del cabotaje europeo dentro de la línea de política de transporte propugnada por la

Unión Europea. Al mismo tiempo que anunciaba su apuesta por el descenso continuado de las tarifas portuarias, el MOPTMA se comprometía a mantener los niveles de inversión existentes en la actualidad.

Por otra parte, y en la misma línea de consolidación del sistema portuario, concluido el Acuerdo Marco en el sector de estiba y en marcha el programa de medidas para mejorar el funcionamiento de los puertos, el MOPTMA ha hecho pública su intención de promover un acuerdo global de competitividad en los puertos españoles, para lo cual convocará a todos los agentes portuarios: autoridades portuarias consignatarios, empresas, estibadoras, sindicatos, transitarios, etcétera.

En el objetivo final de todo el proceso figura hacer de los puertos españoles los puntos de entrada en la UE, especialmente para los tráficos de Extremo Oriente. ■

MAS VENTAJAS FISCALES PARA EL SEGUNDO REGISTRO

La Administración ampliará las ventajas fiscales para las compañías navieras que abanderen sus barcos en el Segundo Registro de Canarias. Se prevé aumentar al 25 por 100 la exención actual del 15 por 100 del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, y el 75 por 100 la bonificación en las cotizaciones empresariales a la Seguridad Social cuando se trate de tripulantes no residentes en España.



La Administración va a ampliar las ventajas fiscales del Segundo Registro de Canarias, medidas que se incluirán en el Proyecto de Ley

de Presupuestos Generales para 1995 y el Proyecto de Ley de Acompañamiento.

Las novedades será aumentar al 25 por 100 la exención actual del 15 por 100 del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas sean o no residentes en España. Igualmente se incrementará hasta el 75 por 100 la bonificación en las cotizaciones empresariales a la Seguridad Social cuando se trate de tripulantes no residentes en España.

Poca acogida

En los últimos quince años los países comunitarios han ido creando segundos registros de buques para hacer más competitiva su flota. Desde 1988 la Unión Europea contribuyó a la creación de los segundos registros; en Portugal se creó el Registro de Madeira; en Dinamarca, el registro DIS; así como en Irlanda, Alemania y Luxemburgo.

Ante la larga crisis de la flota mercante española, el Gobierno español creó a través de la Ley 27/92 de Puertos de Estado y de la Marina Mercante, de 24 de noviembre de 1992, en la disposición adicional decimoquinta, el Segundo Registro de Canarias, en donde se establecían las condiciones laborales para la contratación de la tripulación. Para hacer competitivo el Segundo Registro estas condiciones laborales tenían que ser complementadas con la Ley de Régimen Económico y Fiscal.

Cuando se aprobó la Ley de Régimen Económico y Fiscal, a mediados de 1994, la decepción de los armadores fue grande, ya

que consideraban que se había perdido una oportunidad histórica para establecer un registro competitivo equivalente al de la mayor parte de los países comunitarios. Para el director general de Anave, Fernando Casas, con esas medidas fiscales la flota española se vería forzada a una masiva huida hacia pabellones de conveniencia con objeto de ser competitiva.

De hecho, la acogida de este segundo registro desde su implantación, en 1992, ha sido muy poca, ya que tan sólo se han inscrito 12 buques. Los empresarios alegan la falta de atractivo, y se fueron a otros registros con más ventajas fiscales.

Durante 1993 la flota de buques mercantes de pabellón español perdió el 47 por 100 de su TRB, tendencia que continúa agravándose ya que desde enero hasta abril, unos 40 barcos pertenecientes a navieras españolas están tramitando las licencias de exportación a segundos registros de otros países.

Pero el descontento inicial de Anave y los armadores era compartido por el Grupo Parlamentario Socialista, para los que, según su portavoz, José Segura, había que mejorar los incentivos fiscales, y la prueba más evidente estaba en el artículo 79, que deja estos incentivos abiertos a una fluctuación. «Si bien es cierto que con estos incentivos fiscales no hemos alcanzado el escalón que deseáramos, no lo hemos dejado cerrado, sino que ha quedado abierto para ir introduciendo mejoras progresivas», dice José Segura. «De hecho —continúa Segura—, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 1995 va a mejorarse.» El artículo 79 se remite a los Presupuestos Generales del Estado año tras año para adoptar medidas que puedan ir mejorando esa competitividad.

En opinión del portavoz socialista, estamos en la línea de ir subiendo escalón tras escalón hasta conseguir el incentivo fiscal adecuado. ■



Pierde el 47 por 100 de su tonelaje

FUERTE REDUCCION DE LA FLOTA MERCANTE



Durante 1993 la flota mercante de pabellón español se redujo el 47 por 100, mientras que la flota controlada por navieras españolas bajo otros pabellones aumentó de 0,815 millones de TRB a 1 de enero de 1993 a 1,412 millones de TRB a 1 de enero de 1994.



A flota mercante de pabellón español sufrió durante 1993 un fuerte retroceso, ya que se redujo el 47 por 100 de su tonelaje. A 1 de enero de 1994 la flota de buques mercantes de pabellón español estaba integrada por 250 buques, de los cuales 245 estaban en el Registro ordinario y cinco en el Registro Especial de Canarias. Pero esta reducción se ha compensado con el aumento experimentado por la flota española registrada en otros pabellones.

En opinión de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), las causas de esta evolución son la liberalización comunitaria de las reservas de carga en tráficos internacionales, total desde enero de 1993; el acuerdo comunitario de liberalización

del cabotaje, y la oposición sindical y la no disponibilidad de los incentivos fiscales y de Seguridad Social previstos para el Registro Especial español, que se aprobaron en verano.

Los buques mercantes bajo pabellón español que han experimentado una mayor reducción son los graneleros, que perdieron el 90 por 100; los buques de carga general, un 56 por 100, y los petroleros, cuyo tonelaje descendió, un 51 por 100.

Respecto a la flota controlada por navieras españolas en otros pabellones, a 1 de enero de 1994 era de 1,412 millones de TRB, mientras que a 1 de enero de 1993 totalizaban sólo 0,815 millones de TRB.

En cuanto a la demanda, se sostuvo e incluso registró un ligero crecimiento en algunos sectores, como el petrolero y *bulkcarriers* de pequeño y medio porte. La demanda del transporte marítimo de petróleo aumentó durante 1993 en torno a un 2,9 por 100. El sector de los grandes graneles sólidos se recuperó alrededor del 6 por 100 de la demanda de transporte de mineral de hierro, compensando los descensos registrados por el carbón y grano.

Por su parte, se prevé que la flota mundial ha crecido alrededor de un 1,3 por 100, ya que en diciembre de 1992 era de unos 445 millones de TRB, hasta 451 millones de TRB en 1993.

Además, continúa la tendencia al aumento de la participación de los registros abiertos a la flota mundial, ya que actualmente es del 38,0 por 100 respecto del tonelaje de peso muerto de la flota mercante mundial, mientras que hace sólo un año era del 36,6 por 100. Esto es consecuencia de la búsqueda de la mayor competitividad de costes por parte de las empresas navieras.

Durante 1993 algunos mercados de fletes se recuperaron en cierta medida respecto de la muy negativa situación por la que atravesaron en general en 1992. La evolución del mercado de fletes a lo largo del año fue bastante atípica, especialmente para los buques de carga seca, ya que los fletes se mantuvieron bastante altos hasta entrado el verano.

La crisis del sector marítimo tocó fondo en otoño de 1992, fecha en la que las ventas para desguaces y el tonelaje de buques amarrados alcanzaron un máximo. ■

La flota controlada bajo otros pabellones aumentó de 0,815 millones de TRB a 1,412 millones de TRB a 1 de enero de 1994

Peligro de supervivencia, a pesar de que la contratación aumenta

LEVE MEJORIA DE LA SITUACION EN LOS ASTILLEROS

La cartera de pedidos descendió durante 1993 un 19 por 100, lo que garantiza carga de trabajo para un año, pero muy desigualmente repartido, lo que sitúa a muchos astilleros en grave peligro de supervivencia. Por su parte, durante los seis primeros meses de 1994 la contratación de los astilleros españoles ha sufrido una pequeña mejora, ya que se cuadruplicó.

D

URANTE 1993 la cartera de pedidos de los astilleros españoles descendió un 19 por 100, ya que a 31 de diciembre de 1993 era de 497.363 CGT, correspondientes a 55 buques, mientras que a 31 de diciembre de 1992 fue de 614.289 CGT. Esta situación ha mejorado durante el primer semestre de 1994, ya que la

contratación se cuadruplicó, elevándose a 57.175 CGT, con 25 buques contratados frente a 13.495 CGT, y 10 buques contratados durante el mismo período del año anterior.

En cuanto a la cartera de pedidos, durante los seis primeros meses de 1994 aumentó un 9 por 100, pasando de 426.129 CGT el 30 de junio de 1993, a 462.985 CGT al final del primer semestre de 1994.

A pesar de esta mejora, las cifras están muy alejadas de las necesarias para asegurar un trabajo continuado en los astilleros, ya que, según el Ministerio de Industria, con esta cartera de

pedidos sólo hay trabajo para un año.

Como consecuencia de la escasa carga de trabajo, las puestas de quilla descendieron mucho (-13 por 100), las botaduras (-19), las entregas (-49), lo que representa un índice de actividad ponderada de 96.371 CGT en el primer semestre de 1994, frente a 135.944 CGT en el mismo período del año anterior, lo que significa un descenso del 29 por 100.

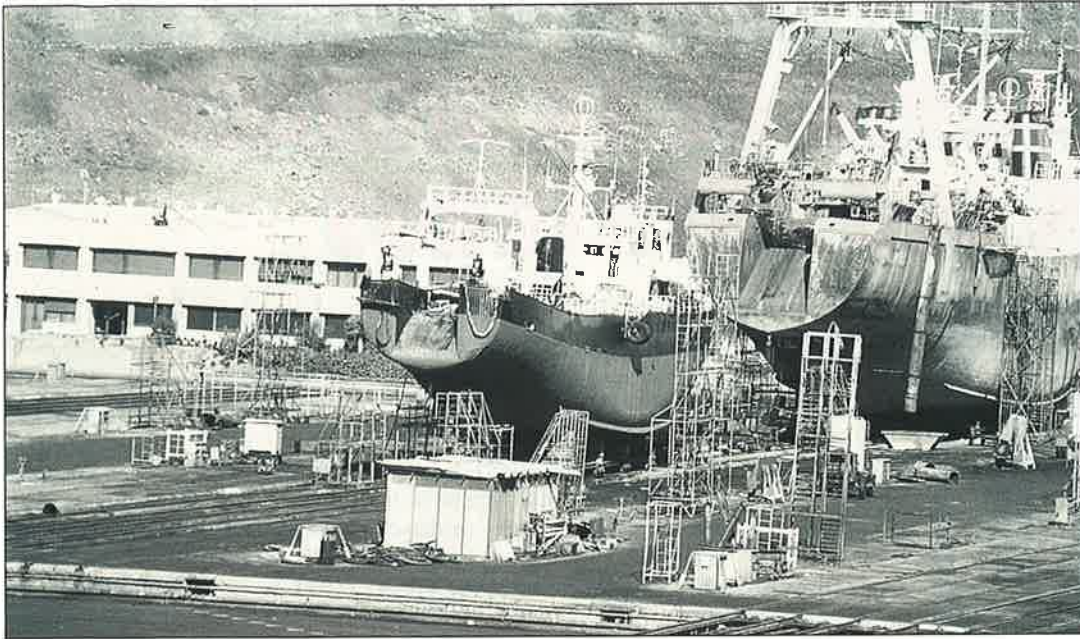
El principal motor de la actividad de los astilleros españoles continúa siendo la exportación. Veinte de los nuevos contratos formalizados hasta junio, por un total de 36.909 CGT, corresponden a la demanda exterior, frente a la demanda nacional que sólo aporta cinco nuevos contratos, por 20.266 CGT, con un incremento del ciento por ciento.

Con el real decreto sobre primas y financiación a la construcción naval, aprobado en 1994 por el Gobierno, se establece un sistema de primas a la construcción naval más flexible y condiciones de financiación análogas a las de otros países europeos.

Cabe destacar que la preocupante situación en la que estaban los astilleros gallegos puede mejorar gracias a la construcción de 19 buques para renovar la flota del Gran Sol y la de 75 pesqueros para Camerún.

Por su parte, Japón vuelve a liderar el mercado mundial de construcción naval, ya que aumentó su cartera de pedidos en 1,7 millones de GT, hasta alcanzar en el segundo trimestre los 13,3 millones, y Corea del Sur alcanzó los 10,2 millones. ■





APROBADO UN REAL DECRETO SOBRE AYUDAS A LA CONSTRUCCION NAVAL

El pasado 11 de marzo el Consejo de Ministros aprobó un real decreto sobre primas y financiación a la construcción naval, cuyo período de vigencia será hasta el 31 de diciembre de 1994. Esta medida tomada por el Gobierno es consecuencia de la negativa evolución de la contratación.



interés subvencionado. En las primas al funcionamiento se establece un tope máximo para

STE real decreto contempla tres tipos de medidas: primas al funcionamiento; primas a la reestructuración y créditos más blandos con interés subvencionado. En las primas al funcionamiento se establece un tope máximo para

nuevas construcciones del 9 por 100 del valor base cuando este sea igual o superior a 10 millones de ecus. «El aspecto más novedoso de este real decreto —aseguran en Industria— es la posibilidad de, sin sobrepasar el techo máximo común establecido anualmente por la Comisión Europea para las ayudas de funcionamiento a los astilleros, actualmente el 9 por 100, destinar la prima de funcionamiento total o parcialmente a diferentes fines: reducción del precio del buque, mejora de las condiciones de financiación y otro tipo de apoyos.»

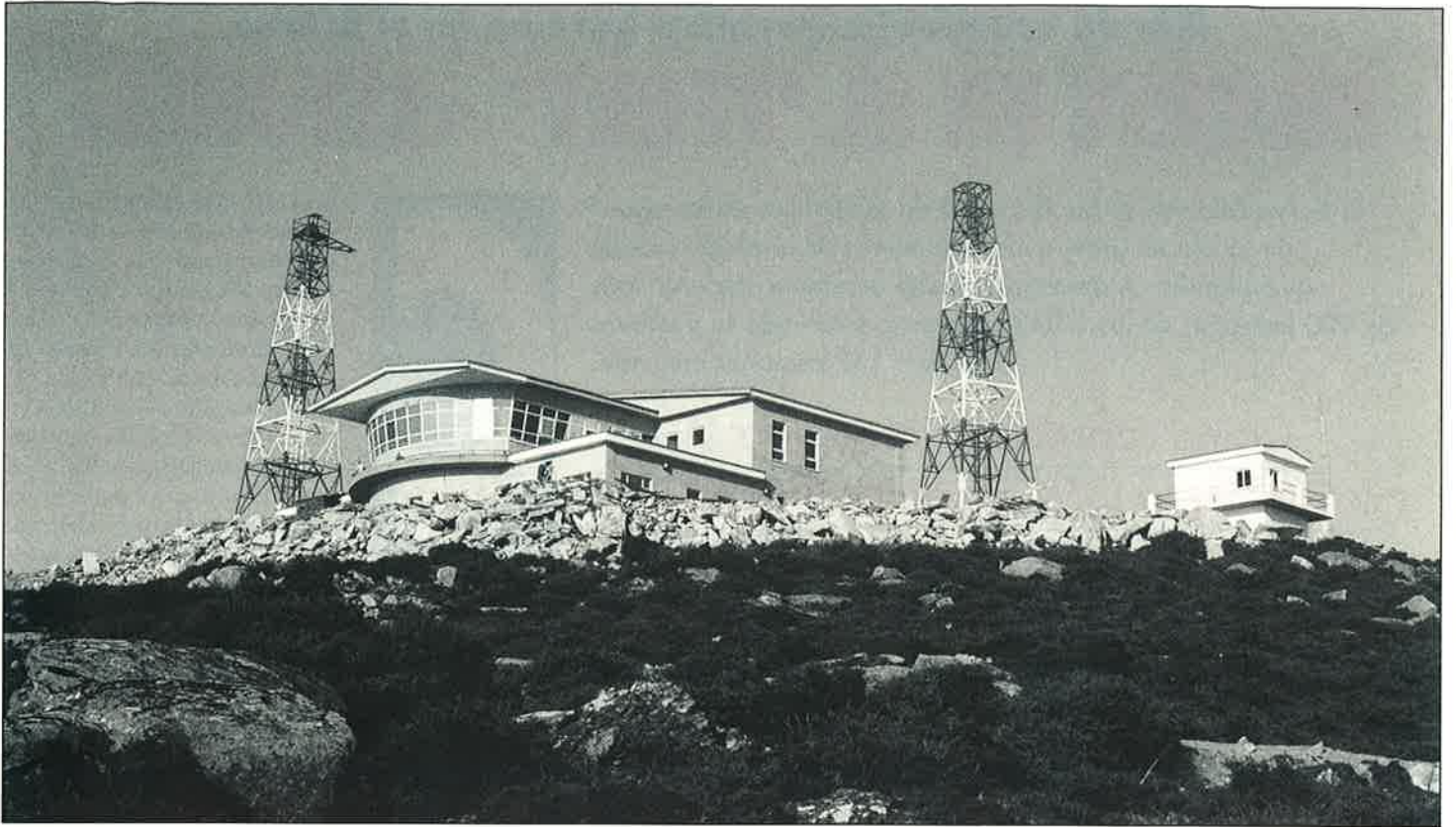
Para transformaciones o nuevas construcciones cuyo valor base sea inferior a 10 millones de ecus, el tope máximo de prima de funcionamiento será de 4,5 por 100 sobre el valor base.

Dentro de este sistema de financiación se mantiene el fondo de reestructuración para atender las necesidades que todavía subsisten en el sector. Las primas a la reestructuración serán de un 20 por 100 sobre el valor base, sea cual sea la cifra del buque construido, pero que lleve una simultánea reestructuración. Desaparece la prima de compensación de aranceles.

En tercer lugar están los créditos blandos con interés subvencionado. Las condiciones de financiación serán hasta el 80 por 100 del valor del buque. El período máximo de amortización de los créditos será de doce años, ampliables a catorce si el tipo de contratación lo requiere. El tipo de interés será del 8 por 100 neto y el Ministerio de Industria subvencionará con cargo a sus presupuestos hasta tres puntos porcentuales para tratar de alcanzar el 8 por 100 desde el tipo de interés preferencial a largo plazo de la entidad financiadora.

Para los buques pesqueros con destino a armadores de la Unión Europea, las ayudas serán exclusivamente las que se conceden según los criterios establecidos en el Reglamento comunitario 2080/83 y disposiciones comunitarias o nacionales que los complementen o desarrollen. Se establece una prima, denominada de reestructuración, que tendrá como finalidad que los astilleros continúen adaptando sus estructuras para permitirles conseguir niveles de competitividad adecuados. Su cuantía se fija en el 20 por 100 del valor base y se incorporará al fondo de reestructuración, cuyas propuestas de aplicación serán realizadas por la gerencia del sector. El porcentaje podría reducirse en el futuro en función del nivel de contratación de los astilleros y de las aplicaciones del fondo necesaria para el cumplimiento de sus programas de actuación. ■

Con este Real Decreto se pretende aumentar la contratación de nuevas construcciones de buques en los astilleros nacionales



EL NUEVO DISPOSITIVO DE TRAFICO MARITIMO DE FINISTERRE, EN VIGOR

El nuevo dispositivo de separación de tráfico marítimo de Finisterre, aprobado por la OMI en 1993, entró en vigor el pasado 4 de mayo. La vía de circulación más cercana a la costa es de 21,4 millas y la más lejana es de 31,4 millas.



A zona de Finisterre, por la que transitan anualmente cerca de cien mil buques, es base de una gran flota pesquera que tiene sus caladeros habituales en medio de las grandes rutas de navegación. Esta zona marítima europea ha sido siempre una encrucijada de rutas y paso obligatorio de todo el tráfico marítimo que circula entre el Atlántico Central y Sur y los puertos del norte europeo.

Tras numerosas actuaciones, en junio de 1991 la Administración marítima española propuso a la OMI el traslado del DST a una zona más aleja-

da del litoral. La Administración marítima española presentó el 22 de abril de 1992, ante el Subcomité de Seguridad de Navegación de la OMI, el documento sobre el alejamiento del dispositivo. El 10 de septiembre de 1993 llegó la aprobación previa, y la definitiva se adoptó mediante Resolución de la 18 Asamblea de la OMI, firmada el 4 de noviembre de 1993, fijando su entrada en vigor para las cero horas del día 4 de mayo de 1994.

Con este nuevo dispositivo, lo más cercano a la costa que pueden navegar los barcos es de 21,4 millas y lo más lejos es a 31,4 millas.

Con el dispositivo de separación de tráfico corregido y

con el Centro de Control en funcionamiento, uno de los problemas existentes en la actualidad son las notificaciones que los buques deberían hacer cuando transitan por él. Según Marina Mercante, muchos capitanes ignoran el dispositivo y transitan por él sin hacer uso de las ayudas ofrecidas desde los Centros de Control.

A este respecto, España ha presentado ante el Comité de Seguridad Marítima de la OMI una propuesta para hacer obligatoria la notificación de cada buque que circule por un DST, propuesta que ha sido bien acogida y apoyada por Estados Unidos y la Asociación Internacional de Navieros (ICS). ■

Más de novecientas personas perecen en el Báltico

MUERTE EN EL 'FERRY' «ESTONIA»

El ferry «Estonia» se hundió el 28 de septiembre en las aguas de la isla de Utoe, a cien kilómetros de la costa suroeste de Finlandia. A consecuencia del accidente murieron más de 900 personas de los 1.049 pasajeros, y tan sólo se pudieron rescatar 142 personas con vida.

Como consecuencia de esta catástrofe la OMI propone el estudio de una normativa de seguridad para todos los ferrys



ALIFICADA como la mayor catástrofe marítima ocurrida en Europa desde la Segunda Guerra Mundial, el hundimiento del ferry «Estonia» se saldó con 912 muertos, de los que sólo se han recuperado 65 cadáveres. Según las últimas investigaciones, el ferry «Estonia» transportaba 40 toneladas de cobalto de contrabando. Al parecer, el buque ya había sido utilizado con anterioridad para el contrabando de diversos metales. Además de cobalto, también transportaba 150 kilos de osmio, metal de características similares a las del platino.

Todo parece apuntar a que el accidente se produjo por un defecto de uno de los portones de vehículos. Según los supervivientes, una de las rampas utilizadas para la entrada de coches y camiones se había abierto, lo que provocó la inundación de la bodega y de los puentes bajos de la nave.

Como consecuencia de la catástrofe del «Estonia», el secretario general de la OMI, William O'Neil, ha propuesto a todos los países una reunión para el estudio de la posible normativa de seguridad de los ferrys. De aprobarse esta medida, afectará a los cerca de 4.500 transbordadores existentes en todo el mundo, entre ellos los 28 españoles. El Comité de la OMI se reunirá a principios de diciembre en Londres para convocar a un grupo de expertos, que antes de mayo de 1995 defina qué modificaciones hay que realizar en la normativa de seguridad. ■





II PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARITIMO

El II PNS se inició ya en 1993 y se desarrollará hasta 1997, con un presupuesto cifrado en 36.570 millones de pesetas en el capítulo de gastos y 10.043 millones en inversiones

El Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente ha puesto en marcha un Segundo Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento (PNS).

Con un presupuesto de más de 46.000 millones de pesetas, este plan estratégico global e integral, elaborado por la Dirección General de Marina Mercante, tiene como horizonte el año 1997 y se realizará a través de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima.



LOS objetivos del II Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la vida humana en el mar y de la lucha contra la contaminación son los de coordinar la actuación de los medios disponibles en las administraciones e instituciones públicas y privadas para las operaciones de búsqueda y salvamento de vidas humanas y la lucha contra la contaminación marina; implantar un sistema de control de tráfico marítimo que cubra la totalidad de las costas nacionales, potenciar los medios materiales

adscritos a la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima y formar al personal encomendado al servicio.

El II PNS se inició ya en el año 1993 y se desarrollará hasta 1997 con un presupuesto cifrado en 36.570 millones de pesetas en el capítulo de gastos y 10.043 millones de pesetas en inversiones. Ya en 1993 se invirtieron por los mismos conceptos 5.340 y 3.318 millones de pesetas, respectivamente.

Los objetivos del PNS se completarán con nuevas inver-

siones en infraestructuras entre 1997 y el año 2000.

Se trata de un documento básico de planificación que persigue el desarrollo de las infraestructuras marítimas de control de tráfico marítimo y de coordinación de las operaciones de salvamento y lucha contra la contaminación marina de competencia estatal, así como establecer y mantener una organización nacional en esta materia capaz de responder satisfactoriamente ante cualquier emergencia ocurrida en las zonas de responsabilidad marítima asignadas a España. Diseñado para interconectarse con los planes nacionales de los países del entorno geográfico español y con los planes de la Unión Europea, su ejecución corre a cargo del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y su desarrollo ha sido encomendado a la Dirección General de Marina Mercante. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, adscrita al MOPTMA, será la encargada de prestar los servicios específicos que demande el PNS con una función estrictamente operativa. En su desarrollo participan también otros departamentos ministeriales y organismos: Ministerios de Defensa (SAR), de la Presidencia de Gobierno (Dirección General de Infraestructura y Seguimiento para Situaciones de Crisis), de Interior (Direcciones Generales de Protección Civil y de la Guardia Civil, Servicio Marítimo), de Economía y Hacienda (Agencia Estatal Tributaria, Servicio de Vigilancia Aduanera), de Trabajo (Instituto Social de la Marina), Comunidades Autónomas de Galicia, Valencia, Andalucía y Asturias, Cruz Roja Española, Real Liga Naval Española y Telefónica de España, entre otros. Por otra parte, las Comunidades Autónomas competentes participarán en el PNS mediante programas sectoriales y territoriales que serán aprobados por el MOPT-



MA. La filosofía de estas líneas de actuación parte de la solidaridad entre ciudadanos y territorios teniendo en cuenta las especiales características del litoral español.

La implantación del PNS se justifica en razones geográficas y compromisos internacionales. Entre las primeras, se incluyen los 7.888 kilómetros de costa, la situación de España como encrucijada de rutas marítimas, de prospección y explotación de

recursos submarinos, la superficie marítima de las zonas de responsabilidad española —que es tres veces superior a la del territorio nacional—, la creciente sensibilidad social ante los riesgos potenciales de la actividad marítima y, sobre todo, la constatación estadística de los numerosos accidentes y emergencias marítimas y sus gravísimas consecuencias potenciales sobre ciudades y zonas económicas,

sociales, pesqueras y turísticas de importancia vital para el país. Por otra parte, este II Plan de Salvamento incorpora los compromisos internacionales suscritos por España como consecuencia de su adhesión a distintos convenios internacionales en materia de salvamento en la mar y prevención y lucha contra la contaminación marina.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima gestionará una serie de medios marítimos y aéreos para la prestación de los servicios que le han sido encomendados. Las previsiones del PNS en medios marítimos son de 11 buques, 33 embarcaciones menores de salvamento de intervención rápida distribuidas por el litoral español, de las que dispone ya de 14, y 15 lanchas para limpieza de aguas portuarias e interiores, de las que cuenta con cuatro. En el capítulo de unidades aéreas de rescate, la Sociedad dispone ya de tres helicópteros, a los que se añadirán dos más durante 1994 y 1995. El programa contempla la incorporación de cinco aviones de ala fija para rastreo de grandes áreas marítimas, si bien este servicio puede realizarse con efectivos del SAR del Ejército del Aire.

El Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) coordinará los Centros Periféricos y realizará el enlace con sus centros equivalentes internacionales. Paralelamente, se crean centros locales, regionales y zonales para dar cobertura rádar y radiogeniométrica a sus distintos ámbitos de actuación. El PNS dispondrá, además, de Centros de Apoyo Logístico distribuidos en puntos estratégicos de la costa para el almacenamiento de equipos anticontaminación dispuestos para uso en cualquier punto y en el menor tiempo posible. Cuenta, asimismo, con un centro de Seguridad Marítima Integral, el Centro «Jovellanos», para formación de personal, situado en el término asturiano de Veranes. ■

LIBERALIZACION DEL CABOTAJE DE FORMA ESCALONADA



El próximo 1 de enero de 1995 se producirá la liberalización del cabotaje de servicios de crucero. Dos años más tarde, en enero de 1997, se liberalizan los productos estratégicos (productos petrolíferos, petróleo crudo y agua potable), y los tráficos con las islas, en enero de 1999.



A liberalización se está produciendo de forma escalonada. El pasado mes de febrero terminó la moratoria de seis meses en la liberalización de cabotaje para la carga general suelta, los graneles sólidos y productos químicos en buques tanque. Desde esa fecha todos los buques comunitarios podrán transportar entre puertos de la Península los tres tipos de mercancías, lo que provocará una fuerte exportación de la flota española a otros pabellones. Junto a ésta, el próximo 1 de enero se liberaliza el cabotaje de servicios de crucero; en enero de 1997, el de productos estratégicos, y el 1 de enero de 1999, los tráficos con las islas. Según Anave, esta liberalización forzará a muchas navieras a matricular sus buques en registros comunitarios.

Con la moratoria de seis meses, finalizada en febrero, lo que se pretendía era salvaguardar los intereses de los armadores españoles, ya que se

podría perturbar el mercado español, amenazando la estabilidad financiera.

Para Anave esta moratoria ha servido para que las empresas españolas se hayan ido posicionando. «Una gran parte de los barcos que se han exportado se ha debido a este motivo.»

De hecho, en 1993 la flota de buques mercantes bajo pabellón español perdió el 47 por 100 de su tonelaje. Esta fuerte reducción se ha compensado por el aumento en el mismo período de la flota controlada por armadores españoles y registrada en otros pabellones.

Una de las principales causas de esta evolución ha sido el acuerdo comunitario de liberalización del cabotaje, ya que para algunos tráficos entre puertos continentales se encuentran ya liberalizados y para otros la apertura es inminente.

Ante la liberalización del cabotaje, los armadores españoles hubieran deseado disfrutar de las ventajas fiscales del Segundo Registro, que tanta decepción han levantado entre los armadores. «Algunos barcos podrían haber optado por este Registro en lugar de irse fuera», asegura Anave. ■

Información elaborada por Raúl Gutiérrez, Concha Hernández, Vidal Maté, Inés Otero y Mery Verona

ARTICULO	Revista	Mes	ARTICULO	Revista	Mes
Acuicultura			Los sindicatos europeos aplazan hasta noviembre las movilizaciones en Marina Mercante	318	Junio
La acuicultura busca fórmulas de comercialización.....	317	Mayo	Petrolero ecológico, económico y europeo	318	Junio
La acuicultura continental ronda las 20.000 toneladas	319	Julio-Agosto	Anave pide más ayudas para salvar la flota	319	Julio-Agosto
España incorpora las medidas sanitarias europeas en acuicultura	322	Noviembre	Decepción ante las escasas medidas fiscales del Segundo Registro	319	Julio-Agosto
Gobierno			La construcción de los buques para Camerún comenzará, a más tardar, en noviembre.....	320	Septiembre
El PP ganó las elecciones al Parlamento Europeo	318	Junio	Malestar en los astilleros españoles.....	320	Septiembre
Constantino Méndez nuevo secretario de Estado para la Administración Pública	320	Septiembre	Trasmediterránea renueva su flota	320	Septiembre
Grandes reportajes			Acuerdo de colaboración entre Anave y Canaintram.....	321	Octubre
XXXII SalóN Náutico Internacional de Barcelona: amarrados por la crisis	313	Enero	El MOU actúa contra los buques subestándar	321	Octubre
Ranchos de a bordo. El FROM rinde homenaje a la cocina marinera.....	314	Febrero	Euros, por la competitividad de la flota comunitaria.....	321	Octubre
Santa Pola: la sal de la tierra	314	Febrero	Marina Mercante prepara un nuevo reglamento de inspección marítima	321	Octubre
El mar en la OIT	315	Marzo	El aumento de la contratación no resuelve el problema de los astilleros	322	Noviembre
España desarrolla una importante labor de cooperación con la OIT	315	Marzo	El Gobierno promete mejorar el Segundo Registro	323	Diciembre
La gran aventura (6ª edición de la Whitbread).....	315	Marzo	Medio Ambiente		
Tiempos de cambio (LXXV aniversario de la OIT)	315	Marzo	España invertirá 5.500 millones en cinco años (para la recogida y tratamiento de residuos).....	313	Enero
El reparto de los mares. V aniversario del Tratado de Tordesillas	317	Mayo	Prohibidos los vertidos al mar	313	Enero
Fondos marinos de ensueño. XVIII Ciclo Internacional de Cine Submarino.....	317	Mayo	La marea negra del «Mar Egeo» un año después	314	Febrero
Tabarca, isla gentil	317	Mayo	Salvar la Antártida	314	Febrero
XXIX edición de la Copa América 95.....	319	Julio-Agosto	Especies marinas a proteger (Cabo de Gata)	315	Marzo
Viaje al sol de medianoche	320	Septiembre	La planta británica Thorp amenaza el ecosistema marino.....	315	Marzo
A toda vela.....	321	Octubre	En defensa de las ballenas «Calderón tropical»	316	Abril
III Muestra Flotante de Barcelona.....	322	Noviembre	España, a favor del santuario en la Antártida.....	316	Abril
El Sector marítimo reclama un programa de actuaciones ..	323	Diciembre	La calidad de las aguas de baño: se consolida la mejoría.....	316	Abril
Congreso Nacional de Industrias Marítimas	323	Diciembre	Regulada la recogida de residuos oleosos.....	316	Abril
Plan estratégico para los astilleros	323	Diciembre	Jornadas Internacionales de Salvamento y Medio Ambiente Marino	317	Mayo
Instituto Social de la Marina			El Mar del Norte, altamente contaminado	318	Junio
II Congreso Nacional de Medicina del Mar	313	Enero	Fondos marinos, basureros internacionales	318	Junio
Jornadas sobre Condiciones de Trabajo y Salud en el Sector Pesquero	316	Abril	Redes de deriva: la prohibición que no llega	319	Julio-Agosto
Apoyo médico a la costera del bonito. El «Investigador» realiza la AME'94	317	Mayo	Un logro histórico: la CBI aprobó el santuario ballenero antártico	319	Julio-Agosto
El ISM en Portuaria'94.....	318	Junio	Más de 600 rederos arrasan el Mediterráneo	320	Septiembre
La protección por desempleo. Campaña informativa del ISM	318	Junio	Redes de deriva. La Eurocámara, a favor de la prohibición inmediata.....	321	Octubre
Centros asistenciales del ISM. Seguridad en África.....	319	Julio-Agosto	La pesca del atún, una actividad fuera de control	322	Noviembre
Científicos de tres países investigan desde el «Esperanza del Mar»	319	Julio-Agosto	Otros		
Los presupuestos del Instituto Social de la Marina	321	Octubre	Cataluña: Primera Guía de Salud Laboral	313	Enero
El «Investigador» finalizó la AME'94.....	322	Noviembre	Valencia: el Gobierno regional investiga los resultados del I Programa de Mejora	313	Enero
El ISMA ayuda a los familiares de las víctimas del «Ana Rosa» ...	322	Noviembre	XXV aniversario de la Escuela Náutica de Bilbao	313	Enero
Guía de Seguridad en el Trabajo para la Pesca en Cataluña ..	322	Noviembre	Baleares: un pesquero se hunde al colisionar con un mercante pequeño.....	317	Mayo
Marina Mercante			Higiene del medio a bordo (I)	317	Mayo
«Tarifa-Tráfico» la torre del Estrecho	313	Enero	Higiene del medio a bordo (II).....	318	Junio
II Jornadas marítimas del COMME: la formación, protagonista del futuro	313	Enero	Muestra Flotante del Barco de Ocasión	318	Junio
La torre de control marítimo de La Coruña entrará en funcionamiento en la primavera	313	Enero	Higiene del medio a bordo (III)	319	Julio-Agosto
El servicio de salvamento marítimo realizó 207 misiones el pasado año.....	314	Febrero	El rescate de los cadáveres del «Ana Rosa» duró casi un mes	320	Septiembre
La flota mercante española pierde el 47% de su tonelaje ...	315	Marzo	Naufrajo al noroeste de Casablanca.....	320	Septiembre
Ayudas a la construcción naval	316	Abril	Mueren más de 900 personas en el Báltico.....	321	Octubre
II Plan Nacional de Salvamento Marítimo.....	316	Abril	Estonia: la última catástrofe	322	Noviembre
La CE apoya acuerdos entre las empresas navieras	316	Abril	La OMI busca mayor seguridad en los ferrys	322	Noviembre
Los sindicatos se unen para crear un Registro europeo de buques	316	Abril	Lloyd's Register, la seguridad en el mar	322	Noviembre
«España», un buque-escuela para la Marina Mercante.....	317	Mayo	Pesca y política pesquera		
Vientos de esperanza para los astilleros gallegos	317	Mayo	Aetinape reclama una política pesquera más allá de la política de capturas	313	Enero
El Segundo Registro tendrá régimen económico y fiscal antes del verano	318	Junio	Ayudas para mejorar los puertos pesqueros	313	Enero
Entra en vigor el dispositivo de tráfico marítimo en Finisterre....	318	Junio	Cuotas pesqueras, España paró los recortes	313	Enero
Los estibadores europeos debaten su futuro.....	318	Junio	La CE congeló los precios pesqueros	313	Enero
			La pesca en Cataluña necesita una urgente reestructuración	313	Enero
			Modernización y cambio en el sector de la pesca	313	Enero
			Reforma laboral, formación, cuotas pesqueras y precios.....	313	Enero
			Enero 1996: integración española en la política común de pesca	314	Febrero

«MAR» EN 1994

ntes recogidos por índices temáticos

ARTICULO	Revista	Mes	ARTICULO	Revista	Mes
La industria conservera, estratégica para Galicia.....	314	Febrero	En los puertos de La Luz y Las Palmas bajan las tarifas portuarias	315	Marzo
Más ayudas para el sector de la pesca	314	Febrero	España intensifica la inspección de buques extranjeros	315	Marzo
Perú pone a la venta sus empresas públicas	314	Febrero	Puertos del Estado ingresó más de 81.600 millones en 1993	316	Abril
Renovación de la flota del Gran Sol	314	Febrero	Portuaria'94. El puerto: pieza clave en el desarrollo económico	318	Junio
Investigación para mejorar los stocks con menor corte social	315	Marzo	La SEED tendrá la exclusiva de las descargas portuarias	320	Septiembre
La liberalización del cabotaje, en vigor	315	Marzo	Los puertos del Estado	321	Octubre
Las importaciones de pescado barato	315	Marzo	Puertos españoles: más competitividad y menos subvenciones	322	Noviembre
Más control sobre el sector de la pesca	315	Marzo	Seguridad y formación profesional		
España pescará más bacalao	316	Abril	Acuerdo entre España y Francia sobre salvamento marítimo	313	Enero
Argelia. Falsa alarma	317	Mayo	Los nuevos profesionales del mar: entre la LOGSE y la Universidad	314	Febrero
Campaña de la anchoa. Tempestad en el Cantábrico	317	Mayo	Los pesqueros tendrán mayor seguridad	314	Febrero
España mejora sus posiciones en el caladero angoleño	317	Mayo	Los peligros de la mar	315	Marzo
Las redes de deriva enfrentan a los países comunitarios	317	Mayo	Mayor seguridad y mejores condiciones de vida y trabajo a bordo (nueva Directiva Comunitaria)	315	Marzo
Por fin se abrió el caladero argentino	317	Mayo	Antes de embarcar (lista mínima de comprobaciones)	316	Abril
Recta final para la integración plena de España en la política común de pesca	317	Mayo	Más formación para los aprendices	321	Octubre
Estados Unidos levantó el veto a los túnidos procedentes de España	318	Junio	Trabajo y Seguridad Social		
Pesca en Andalucía: un sector en crisis	318	Junio	«El Gobierno pretende promover y proteger el empleo» (entrevista con José Antonio Griñán)	313	Enero
Plan sectorial de pesca 1994-99	318	Junio	Habrán empresas de trabajo temporal	313	Enero
Plan sectorial de pesca en Cantabria. Inversión de más de 11.000 millones de pesetas	318	Junio	La reciente reforma del mercado laboral	313	Enero
Plan sectorial de pesca en Euskadi. El Gobierno vasco adaptará la flota a la nueva reglamentación	318	Junio	Los nuevos modelos de contratación	313	Enero
Acuerdo pesquero con Francia	319	Julio-Agosto	Mayor protagonismo para la negociación colectiva	313	Enero
Aumentó el consumo de pescado	319	Julio-Agosto	No fue posible el pacto (para la reforma del mercado de trabajo)	313	Enero
Cuenta atrás para la política azul en el Mediterráneo	319	Julio-Agosto	Suben las pensiones un 3,5 por 100	313	Enero
España limita las capturas de atún	319	Julio-Agosto	Contratos en prácticas y de aprendizaje	314	Febrero
Las cofradías de pescadores reclaman la armonización pesquera	319	Julio-Agosto	Objetivo: controlar el fraude (principales estrategias del M.T. y S.S.)	314	Febrero
Marruecos quiere otro acuerdo pesquero	319	Julio-Agosto	Aumentan las contrataciones. En febrero, remite el paro	315	Marzo
Regulada la pesca de especies pelágicas en el Cantábrico	319	Julio-Agosto	Contrato a tiempo parcial	315	Marzo
Guerra del bonito: reacciones	320	Septiembre	136.000 millones para prevenir el desempleo	316	Abril
La batalla de la calidad	320	Septiembre	Crédito horario	316	Abril
La batalla de las redes	320	Septiembre	100.000 plazas de formación financiadas por los Ministerios de Trabajo y Educación	317	Mayo
La batalla del comercio	320	Septiembre	Convenio España-México sobre pensiones de vejez, invalidez y supervivencia	317	Mayo
Artes y crisis en el sector pesquero	321	Octubre	El paro de larga duración. Un estigma de nuestro tiempo	317	Mayo
Hacia la profesionalización del marisqueo gallego	321	Octubre	Las reclamaciones laborales	317	Mayo
Los científicos evalúan los stocks de grandes pelágicos en el Mediterráneo	321	Octubre	Nuevas medidas de fomento del empleo	317	Mayo
Marruecos y la Unión Europea negociarán un nuevo acuerdo de pesca	321	Octubre	Aumentan los centros de trabajo y los cotizantes a la Seguridad Social	318	Junio
Mejoró la balanza pesquera con terceros países	321	Octubre	En vigor la Reforma Laboral	318	Junio
Plena integración de España en la política pesquera de la UE: siguen los flecos	321	Octubre	La reforma del mercado laboral	318	Junio
Presupuestos 1995: más dinero para la pesca	321	Octubre	LXXXI Conferencia de la OIT. Preservar los valores, promover el cambio	319	Julio-Agosto
Redes de deriva. Ministros de pesca de la UE, de espaldas a la realidad	321	Octubre	La vida laboral, en un chip	319	Julio-Agosto
Cuotas de pesca 1994	322	Noviembre	Los puntos de la Reforma Laboral	319	Julio-Agosto
El Gobierno definió los criterios para aplicar el Plan Sectorial de Pesca	322	Noviembre	UGT pide soluciones para Pesca y Marina Mercante	319	Julio-Agosto
Los mejilloneros se reorganizan	322	Noviembre	Adolfo Jiménez analiza la gestión de la Seguridad Social	320	Septiembre
Luis Atienza, ministro de Agricultura y Pesca: «Ni un paso atrás»	322	Noviembre	Clasificación profesional y movilidad geográfica	320	Septiembre
NAFO reduce las capturas a menos de la mitad del nivel actual	322	Noviembre	Gestión económica y contable de la Seguridad Social	320	Septiembre
Nuevo amarre de la flota de bajura del Cantábrico	322	Noviembre	Guía laboral 1994	320	Septiembre
La Comisión aplaza la plena integración en la UE	323	Diciembre	Unificada toda la normativa sobre la Seguridad Social	320	Septiembre
Puertos y costas			Comienzan las elecciones sindicales	321	Octubre
Constituida en Cádiz la Sociedad Mixta de Estiba y Desestiba	313	Enero	La extinción del contrato por causas objetivas	321	Octubre
El puerto de La Luz y de Las Palmas será sede del centro integrado de servicios al tráfico	314	Febrero	Presupuestos 1995: el Gobierno apuesta por la protección social	321	Octubre
Alicante, un puerto con interrogantes	315	Marzo	Empleo, protección social y formación profesional	322	Noviembre
El Centro de Salvamento de Finisterre atendió 423 emergencias durante 1993	315	Marzo	Modificaciones en el despido	322	Noviembre
Empresas marítimas del Atlántico, contra las sociedades de estiba	315	Marzo	Servicios de empleo europeos	323	Diciembre
En 1993 el Gobierno vasco invirtió 3.200 millones en los puertos de su competencia	315	Marzo	Quiénes y dónde encuentran trabajo	323	Diciembre

La Reforma Laboral

LA REDUCCION DE COSTES POR DESPIDO IMPROCEDENTE

En este número vamos a intentar terminar de dar el repaso a la reforma laboral habida con la publicación de la Ley 11/94, de 19 de mayo, en la materia con la que en el anterior habíamos terminado, cual era la repercusión de dicha reforma en materia de reducción de costes por despido improcedente. Siguiendo con este objetivo, vamos a tratar ahora la reducción de costes en el despido improcedente en el momento procesal que éstos pueden devenir, como es el de la ejecución provisional de las sentencias de despido.

REDUCCION de costes de tramitación o sustanciación con la nueva regulación de la Ejecución Provisional de las Sentencias por Despido.

Otra de las cuestiones que ha traído la reforma, a la que no se le ha dado tanta cobertura informativa y divulgativa, pero no por ello deja de tener menor importancia, es la reducción de los costes de tramitación en una segunda instancia judicial, o instancia superior. Esto es, reducción de costes durante el tiempo que tarda la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Autónoma de que se trate en resolver el Recurso de Suplicación que tanto el empresario como el trabajador hayan podido interponer contra la sentencia dictada por el Juzgado de lo Social.

Con anterioridad a la reforma de la que estamos tratando, cuando la sentencia era recurrida, tanto si el empresario optaba por la readmisión como por la indemnización, entraba en juego el artículo 295 de la Ley de Procedimiento Laboral (LPL). Esto es, la ejecución provisional de la sentencia de instancia.

Esta ejecución significaba que el empresario tenía siempre la obligación de abonar los salarios al trabajador como si estuviera en activo, o bien trabajando en la empresa hasta la sentencia del Tribunal Superior, o bien en casa, pero con abono de salarios igualmente.

Situación, si la miramos con detenimiento, un tanto lógica, pues en caso de recurso por

cualquiera de las partes, el trabajador resultaba ser la parte más vulnerable, puesto que durante todo ese tiempo de sustanciación del recurso no percibía ingreso alguno, lo que le sumía en una situación crítica ante la ausencia de recursos económicos, a no ser que provisionalmente, y éstos eran los menos, tuvieran la suerte de encontrar mientras tanto otro trabajo. De ahí que el empresario con la Ley de Procedimiento de 1990 resultaba perjudicado, puesto que el retraso de la justicia, de alguna manera, lo venía pagando él.

Esta relación descrita ha variado notablemente con la reforma que los artículos 111 y 112 de la Ley de Procedimiento Laboral han introducido, plasmando unas posiciones dentro de la relación jurídica distintas a las anteriores y, a mi juicio, más justas.

El artículo 295 de la LPL no han cambiado, si bien los supuestos susceptibles a los que se les puede aplicar el citado artículo sí que han cambiado.

La reducción de costes en la reforma va unida a la introducción de supuestos en los que no procede la ejecución provisional de la sentencia. Y si toda ejecución provisional representaba un coste o extracoste para el empresario, al disminuir los supuestos en los que la ejecución provisional procede, correlativamente puede ver desaparecer esos extracostes. Puede decirse, pues, que a menos supuestos susceptibles de ejecución provisional, más ahorro de costes. Costes que se traducen en una abstención en

el pago de salarios durante el tiempo que el Tribunal Superior se tome para resolver el recurso de suplicación planteado por cualesquiera de las partes.

1. Casos en los que procede la ejecución provisional.

Dicho en otros términos: supuestos en los que el empresario viene obligado a pagar los salarios de sustanciación del recurso.

Son los casos en los que la sentencia declare el despido nulo, o también improcedente cuando el efecto sea la readmisión.

Si el despido es declarado nulo y el empresario recurre en suplicación, éste deberá abonar al trabajador la misma retribución o iguales salarios que venía percibiendo en la fecha anterior a producirse el despido, continuando el trabajador prestando servicios a no ser que el empresario prefiera abonar dichas cantidades manteniendo en su casa al trabajador. Pero tanto en un caso como en el otro deberá abonar los salarios hasta que el Tribunal Superior de Justicia (TSJ) dicte nueva sentencia.

Igual sucede cuando el Juzgado de lo Social declara improcedente el despido y la empresa, bien de forma expresa o tácita, por el transcurso de los cinco días desde la notificación de la sentencia sin haber hecho declaración alguna al respecto, opta por la readmisión del trabajador a su puesto de trabajo.

De la misma forma corren los salarios de trámite o, mejor, de sustanciación, para diferenciarlos de los salarios devengados desde la fecha del despido hasta la notificación de la sentencia



del Juzgado de lo Social, en el caso en el que el titular de la opción es el trabajador-representante de los trabajadores que opta porque se le readmita y la empresa recurra, con el añadido en este último supuesto de que la ejecución provisional alcanza a que el Juzgado tome las medidas necesarias, si a ello hubiere lugar, «para garantizar la continuidad del ejercicio de las funciones representativas durante la sustanciación del recurso».

En ninguno de estos supuestos enunciados la empresa podrá resarcirse de estos salarios abonados aunque la sentencia del TSJ modifique el sentido de la sentencia dictada por el

Juzgado de lo Social. En este permanece igual tras la reforma, a diferencia de que la Ley de Procedimiento de 1980, que preveía, en caso de modificarse la parte dispositiva, el que el empresario pudiera repercutir al Estado «esos salarios de sustanciación abonados».

2. Casos en los que no procede la ejecución provisional.

Desaparece la ejecución provisional y, por tanto, la obligación de la empresa de abonar los salarios de sustanciación, en el supuesto de que la sentencia del Juzgado de lo Social declare la improcedencia del despido y se opte por la indemnización,

con independencia de quién sea la parte (trabajador o empresa) que haya optado por la indemnización. De otro modo, se excluye en este caso el pago de salarios, con o sin contraprestación, durante la sustanciación del recurso de suplicación.

No hay que perder de vista que la finalidad que la ley ha perseguido con la ejecución provisional de las sentencias de despido era, en palabras de la misma ley, «la de garantizar al trabajador la percepción de una renta... durante toda la tramitación del recurso», al objeto de que la tardanza en resolver el recurso no perjudicase todavía más la situación del trabajador despedido.

Esta finalidad de la ley de garantizar al trabajador la percepción de una renta durante la sustanciación del recurso se cumple, aunque de otra forma, con la Ley 11/94, de 19 de mayo, al prever el artículo 111 b) de la Ley de Procedimiento Laboral que «...durante la tramitación del recurso el trabajador se considerará en situación legal de desempleo involuntario».

Es decir, tras la reforma puede decirse que las prestaciones por desempleo que percibe el trabajador sustituyen al pago de los salarios de sustanciación que antes abonaba la empresa. Modificación introducida con el fin de que no resulte perjudicado el trabajador ante la imposibilidad de ejecutar provisionalmente la sentencia tras la reforma. Un sistema, a mi entender, como he dejado dicho, más equitativo que el anterior, en el que el empresario siempre venía obligado a pagar si decidía recurrir.

De esta forma la anticipación de la prestación por desempleo cubre el vacío económico que se hubiera producido de eliminar sin más la ejecución provisional en este supuesto, y facilita a ambas partes la posibilidad de recurrir. Por un lado, el empresario no está obligado a abonar cantidad alguna en el tiempo que dure la sustanciación del recurso, y, por otra, el trabajador percibe su prestación por desempleo. Si el fallo de la sentencia recurrida se confirma por el TSJ, no se derivan ya otras consecuencias que las previstas por la condena previa, y para el trabajador lo que le ocurrirá será que su tiempo de percepción de la prestación por desempleo se habrá aminorado en la misma proporción al tiempo transcurrido con la sustanciación del recurso de suplicación. ■

José Manuel MARTINEZ GALAN

Sanidad a bordo

Una droga es una sustancia que produce modificaciones en el organismo actuando sobre el sistema nervioso central, que es el encargado de coordinar y controlar los diferentes órganos y funciones del cuerpo. Una droga es capaz, mediante estas alteraciones, de modificar el comportamiento y la capacidad de percibir, sentir y pensar, pudiendo llegar a producir dependencia (física y psíquica), tolerancia y síndrome de abstinencia. Casi siempre, al hablar de drogas se han clasificado de forma médica difícil de entender. Más sencilla y relacionada con nuestro entorno social y cultural es la siguiente:

Drogas legales:

- Tabaco.
- Alcohol.

Drogas ilegales:

- Cannabis.
- Cocaína.
- Opiáceos
- Alucinógenos.



LAS DROGAS LEGALES

ALCOHOL

«El vino es cosa maravillosamente apropiada al hombre si se administra con tino y justa medicina.» Hipócrates, padre de la Medicina, hace dos mil años.

El consumo de alcohol forma parte de nuestros usos y costumbres; es nuestra droga cultural por excelencia, hasta el punto de que el hecho de beber es considerado normal y aceptado por todos. Los lugares en que se vende alcohol constituyen un sitio de encuentro y relación.

El alcohol no tiene por qué no gustar; de hecho gusta a millones de personas, está presente en las relaciones sociales, en acontecimientos importantes como nacimientos, bodas y muertes, y acompaña a celebraciones y firma de acuerdos...

El alcohol puede ser considerado como un elemento más de una dieta rica y variada y, por consiguiente, con unos claros efectos saludables.

«Todo es veneno y nada es veneno, depende sólo de la dosis.» Paracelso, alquimista.

El abuso del alcohol puede producir graves daños al organismo y alterar las relaciones interpersonales.

A los pocos minutos de su ingestión el alcohol pasa a la sangre, donde puede llegar a permanecer hasta dieciocho horas, y desde ella llega al resto del organismo.

Efectos del alcohol

- **Cerebro:** Alteración de la consciencia y la conducta, degeneración y atrofia.
- **Sistema nervioso:** Alteraciones sensitivas y de los reflejos, neuritis.
- **Corazón:** Insuficiencia cardiaca, alteraciones en el EKG.
- **Sangre:** Disminución del número de leucocitos, hemáties y plaquetas.
- **Hígado:** Cirrosis.
- **Estómago:** Gastritis.
- **Páncreas:** Inflamación o pancreatitis.
- **Intestino:** Alteración en la absorción de vitaminas, hidratos de carbono y grasas.

«El alcohol en la cama provoca el deseo, pero se lleva la actuación.» W. Shakespeare.

El OH es también responsable de problemas familiares, laborales y de rendimiento.

Según la cantidad de alcohol que se beba podemos clasificar a los consumidores de alcohol:

Bebedor moderado:

Es aquel que bebe al día una cantidad de alcohol inferior al equivalente a una botella de vino (750 cc), lo que no significa que dicho consumo sea el adecuado.

Bebedor excesivo:

Es el que bebe al día una cantidad de alcohol equivalente al que

hay entre una y dos botellas de vino.

Sospechoso alcohólico

El que bebe al día una cantidad de alcohol superior al equivalente a dos botellas de vino.

El problema más evidente tiene que ver con la cantidad de alcohol que se toma. Una forma sencilla de calcularlo es convertir todo lo que se bebe en unidades de alcohol.

¿Cuántas unidades hay en tu bebida? (Ver cuadro).

¿CUANTAS UNIDADES HAY EN TU BEBIDA?

Bebida	Unidades
1 copa de licor (whisky, ginebra, vodka)	2
1 copa de vino fino (jerez, oporto, vermut)	1
1 vaso de vino de mesa	1
2 cañas de cerveza (1/2 litro)	2
1 lata de cerveza	1,5
1 botella de vino de mesa (3/4 de litro)	7
1 botella de litro de vino de mesa	10
1 botella de vino fino (jerez, oporto, vermut)	14
1 botella de licor (whisky, ginebra, vodka)	30

Al leer esto se puede pensar que estos límites son una tontería. Casi todos, quizá nosotros mismos, sobrepasamos ese límite y estamos aparentemente bien; no hay que engañarse, sobrepasados estos límites se bebe demasiado y esto ocurre con demasiada frecuencia.

Estos totales son límites máximos que no se deben rebasar, por dos razones fundamentales.

1. Aumentan las posibilidades de dañar permanentemente el hígado.
2. Se corre el riesgo de ser un adicto al alcohol.

Los efectos del alcohol dependen de la cantidad presente en la sangre en un momento determinado, por lo que no deberían superarse las cinco unidades/día en el hombre y las tres unidades/día en la mujer. Hay que recordar que la sensibilidad al alcohol es personal. No existe un nivel peligroso para todos ni uno en que todos estén libres de riesgo.

Una droga se caracteriza porque su consumo produce los siguientes efectos:

1. **Tolerancia:** Necesidad de dosis cada vez mayores para conseguir los mismos efectos.

2. **Dependencia física:** Aparición de efectos físicos a la supresión de la droga.

3. **Dependencia psíquica:** Necesidad reiterada de conseguir la droga.

4. **Síndrome de abstinencia:** El que se produce al suspender bruscamente el consumo de la droga.

«El alcohol es una droga»

Todos sabemos que la heroína, cocaína, cannabis... son drogas. El OH también es una droga. La diferencia más obvia entre el OH y las otras drogas es que el OH es legal, mientras que las otras citadas no lo son.

El OH es una droga depresiva. En un principio deprime la zona más especializada de nuestro SNC, por lo que produce, transitoriamente, desinhibición y euforia.

1. **Tolerancia:** Se precisa una dosis cada vez mayor de OH para conseguir los mismos efectos, la misma sensación de bienestar.

2. **Dependencia:** El síndrome de dependencia al OH se denomina alcoholismo; es de aparición progresiva. Se caracteriza por la incapacidad de abstenerse a pesar de la evidencia de que el OH es el responsable del deterioro físico, psíquico, social y laboral que el individuo padece.



3. Síndrome de abstinencia: Aparece cuando una persona dependiente del OH deja de consumirlo bruscamente o reduce considerablemente su consumo. El síndrome de abstinencia al OH puede ser mortal, pudiendo aparecer un delirium tremens a las cuarenta y ocho horas de haber dejado el OH.

El abandono del OH en personas dependientes debe estar sometido a riguroso control médico, a fin de prevenir la aparición de este síndrome. Ante una situación a bordo de accidente o enfermedad en un tripulante del que sospechamos que es un bebedor excesivo o un sospechoso alcohólico, es imprescindible ponerlo en conocimiento del Centro Radio-Médico a la mayor brevedad posible.

4. Intoxicación aguda: La intoxicación aguda por OH puede producir inconsciencia y coma. Ante esta situación siempre efectuar consulta radio-médica.

TABACO

Encender un cigarrillo es fácil y aun socialmente aceptable. Para algunos el cigarrillo entre los dedos forma parte de su identidad.

Un fumador no tarda mucho tiempo en hacer que arraigue y se consolide el hábito de fumar en su estilo de vida. Aspira una media de 200 caladas al día; es decir, más de 6.000 al mes, 72.000 al año y más de 2.000.000 si tiene cuarenta y cinco años y empezó a fumar a los quince.

Fumar es también una adicción. Los consumidores habituales de tabaco se caracterizan por:

1. Han intentado, sin éxito, dejar de fumar o reducir la dosis.

2. Durante las primeras veinticuatro horas tras dejar el tabaco o reducir significativamente su consumo se presentan los síntomas del síndrome de abstinencia:

- Craving o deseo intenso de fumar.
- Irritabilidad o ansiedad.
- Dificultad de concentración.
- Insomnio o somnolencia.
- Dolor de cabeza.
- Trastornos gastrointestinales.

3. Continúan fumando a pesar de presentar trastornos físicos serios (cardiovasculares, respiratorios...) y aun sabiendo que fumar empeora su salud.

Fumar es peligroso. Aunque todos los fumadores conocen hasta cierto punto la relación entre fumar y enfermedad, pocos son conscientes de la magnitud del peligro que

entraña seguir fumando. El tabaquismo es causa de muchas enfermedades:

- **Neoplásicas:** Como el cáncer de pulmón y de bronquios, laringe, esófago, faringe, cavidad oral, vejiga urinaria, páncreas, riñón y muy posiblemente de cuello de útero.

- **Cardiocirculatorias:** Cardiopatía isquémica, patología vascular cerebral y vasculopatía periférica.

El 90 por 100 de los cánceres de pulmón y de la patología respiratoria crónica y un 25 por 100, aproximadamente, de la patología cardiovascular pueden ser atribuidos al tabaquismo. Asimismo, este tóxico empeora el curso y el pronóstico de muchos otros cuadros clínicos, como el úlcus gástrico, la diabetes, el asma bronquial, las cataratas, etcétera.

De cada cuatro personas que fuman, una morirá prematuramente por el hecho de fumar. Muchas de ellas podrían haber vivido diez, veinte o treinta años más.

El consumo de tabaco es mucho más peligroso por las muertes que provoca que el resto de los elementos de riesgo a los que nos encontramos sometidos diariamente. Es más peligroso que los accidentes de tráfico, los homicidios, la heroína, el alcohol, el SIDA, los incendios y todos ellos a la vez.

Los beneficios de dejar de fumar son inmediatos y se traducen en:

1. Mejora rápidamente la respiración (al subir escaleras, al correr...).

2. Disminuye la predisposición a la tos, los resfriados y otras infecciones del tracto respiratorio.

3. La piel y el rostro se recuperan del envejecimiento prematuro causado por los tóxicos del humo del tabaco.

4. El mal aliento de los fumadores, los dientes y los dedos manchados, el olor de las manos, de la ropa, desaparecen tan pronto como se deja de fumar.

5. Se recuperan inmediatamente los sentidos del gusto y el olfato.

6. Se evitan quemaduras en la ropa y los muebles, y se reduce el riesgo de incendios.

7. Se reduce el riesgo de úlcera gástrica y se obtiene una curación más rápida de un brote ulceroso.

8. Mejora la calidad de vida y se reduce el riesgo de muerte prematura.

9. Los familiares y amigos pueden disfrutar de un aire más limpio.

10. Se aumenta la probabilidad de tener un embarazo normal, si la madre deja de fumar al quedar embarazada o en el primer trimestre de la gestación.

11. Los hijos de padres no fumadores tienen menos trastornos respiratorios y es menos probable que se conviertan en fumadores.

Un vaso de vino o una «caña» tienen una unidad de alcohol. El cuerpo puede tolerar semanalmente 35 unidades en los hombres y 20 en las mujeres.

El 90 por 100 de los cánceres de pulmón y el 25 por 100 de patología cardiovascular pueden ser atribuidos al tabaco.

El tabaco no es sólo un hábito, puede ser una dependencia. El test de Fagerstrom puede ayudarle a conocer si éste es su caso; si es usted dependiente de la nicotina, necesita ayuda para dejar el tabaco; solicítela.

1. ¿Cuántos cigarrillos fuma diariamente?

Menos de 15 0
Entre 15-25 1
Más de 25 2

2. ¿Qué contenido de nicotina tienen sus cigarrillos?

Bajo (<0,5 mg.) 0
Medio (0,6-1,1 mg.) 1
Alto (>1,2 mg.) 2

3. ¿Se traga el humo?

Nunca 0
A veces 1
Siempre 2

4. ¿Fuma más por la mañana que por la tarde?

Sí 1
No 0

5. ¿Cuándo fuma el primer cigarrillo?

Nada más levantarse (primera media hora del día) 1
Después de desayunar 0

6. ¿Qué cigarrillo le produce mayor satisfacción?

El primero 1
Otro 0

7. ¿Fuma también cuando está enfermo (gripe, anginas...)?

Sí 1
No 0

8. ¿Le cuesta no fumar donde está prohibido (cine, transporte público, etcétera)?

Sí 1
No 0

Puntuación total

Con una puntuación total de:

Menos de cuatro puntos: El fumador es poco dependiente de la nicotina.

4-5-6 puntos: El fumador es dependiente de la nicotina.

Con más de 6 puntos: El fumador tiene una dependencia fuerte de la nicotina. ■

M. José GRANDES
Miren IBARGUTXI
Médicos de Sanidad Marítima de Bilbao

BIBLIOGRAFIA

1. *¿Así que quieres beber menos?* Ian Robertson, Nick Heather, Eusko Jaurlaritza. Osasun eta Kontsumo Saila.
2. *Actuar es posible.* D.G.P.N.D. Ministerio de Sanidad y Consumo.
3. *El problema de las drogas. Dossier para padres.* Bermeoko Udala.
4. *Infórmate sobre las drogas.* Bermeoko Udala.
5. *Si bebes en exceso te la juegas.* Eusko Jaurlaritza.
6. *ABC de las Drogodependencias.* CREFAT & Eusko Jaurlaritza.
7. *Ayuda a su paciente a dejar de fumar.* Eusko Jaurlaritza. Osasun Saila.

Elecciones sindicales en el ISM

EL pasado 8 de noviembre se puso en marcha en el Instituto Social de la Marina el proceso electoral tendente a renovar los representantes que conforman la Junta de Personal (funcionarios) y Comité de Empresa (laborales) de los distintos centros.

Salvo algunas excepciones, como Euskadi y Madrid, en el resto de las entidades de la Administración de la Seguridad Social la elección de los representantes de los funcionarios se celebrará a partir del 15 de diciembre. En Madrid, en el ISM se produjo un empate entre CC OO y CSIF, con cuatro representantes cada uno, mientras que UGT obtuvo tres. En el cómputo global de la Seguridad Social en Madrid (INSS, Tesorería General, ISM y Gerencia Informática), CC OO obtuvo 32 representantes en las Juntas de Personal, por 28 CSIF y seis UGT.

En Euskadi los funcionarios dieron la representación a 27 miembros de CC OO, a 14 de ELA-STV, 10 de CSIF, ocho de UGT, dos de LAB y otros dos del CAT.

En cuanto a la elección para los comités de empresa, y cuando prácticamente ya se han realizado en todas las provincias, con un total de 253 representantes elegidos en la Administración de la Seguridad Social en el momento de redactar esta información, CC OO ha obtenido un 50 por 100 de estos representantes, por un 15 por 100 de UGT, un 10 por 100 de USO y un 9 por 100 de CSIF. Otras opciones sindicales obtuvieron el 15 por 100 restante. En Madrid, donde esta Redacción ha logrado contrastar los resultados obtenidos, CC OO ha obtenido 16 representantes, CSIF logró nueve, UGT consiguió cinco, y otros sindicatos, seis. En el ISM, CC OO y UGT lograron dos representantes cada uno, obteniendo CSIF un miembro para el Comité de Empresa.



Objetivos para el personal laboral

A tenor de los resultados registrados, y aunque provisionales y sujetos a pequeñas variaciones, CC OO y UGT a parecen como las fuerzas sindicales vencedoras en las elecciones para comités de empresa.

Tanto UGT como CC OO ponen el acento en el cumplimiento de los acuerdos entre Administración y sindicatos; el reforzar la figura del empleado público a través de los procesos de «funcionarización» ya iniciados; la modificación de las Relaciones de Puestos de Trabajo (RTP) adaptándolas a la realidad de cada organismo;

exigencia de oferta de empleo público que recoja los puestos de trabajo temporales y finalice con la precariedad en el empleo; el control por parte de los representantes de los trabajadores de los Planes de Formación Interna, y la recuperación y mantenimiento del poder adquisitivo. ■

R. G.

MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

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



MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

Orense, 58 - 6.º plta. 28020 MADRID Tel.: 597 18 35 - Telex: 46550 - Fax: 597 18 13

ALTA TECNOLOGÍA ESPAÑOLA DE APLICACIÓN NAVAL



SIMULACIÓN NAVAL

- DE MANDO Y CONTROL.
- DE SENSORES Y ARMAS.
- TÁCTICOS.
- DE MANIOBRA.
- DE NAVEGACIÓN.
- DE CONTROL TRÁFICO MARÍTIMO.
- DE PLANTA PROPULSORA.
- DE MANEJO DE CARGA.
- DE LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN.
- DE PESCA.

CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO. FLUVIAL Y PORTUARIO



- INGENIERÍA DE SISTEMAS.
- CONSOLAS DE VTS MULTISENORES.
- SISTEMAS INTEGRADOS DE COMUNICACIONES SEGÚN G.M.D.S.S.
- SISTEMA NAVTEX.
- SENSORES.
- CONTROL Y SUPERVISIÓN ESTACIONES REMOTAS.
- MONITORIZACIÓN DE BUQUES VÍA SATÉLITE.

MANDO Y CONTROL NAVAL



- INGENIERÍA DE SISTEMAS.
- SISTEMAS DE MANDO Y CONTROL.
- SISTEMAS INTEGRADOS DE COMUNICACIONES.
- MODELIZACIÓN DE AREAS DE GUERRA (AAW, ASW, ASVW).
- CONSOLAS TÁCTICAS NAVALES Y SUS EQUIPAMIENTOS.
- EQUIPOS AUXILIARES ELECTRÓNICOS.

SERVICIOS

- APOYO LOGÍSTICO INTEGRADO.
- MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN.
- FORMACIÓN.

SAINSEL
SISTEMAS NAVALES, S.A.

CENTRAL:

C/ MANUEL VELASCO PANDO, S/N - 41007 - SEVILLA
TEL: 457 36 91 - FAX: 457 93 62

DIRECCIÓN COMERCIAL