

MAR

N.º 321 - OCTUBRE 1994

PROBLEMAS
CON MARRUECOS

Presupuestos de la Seguridad Social 1995

EL GOBIERNO APUESTA POR LA PROTECCION SOCIAL



**BRUSELAS APLAZA LA PROHIBICION
DE LAS REDES DE ENMALLE A LA DERIVA**

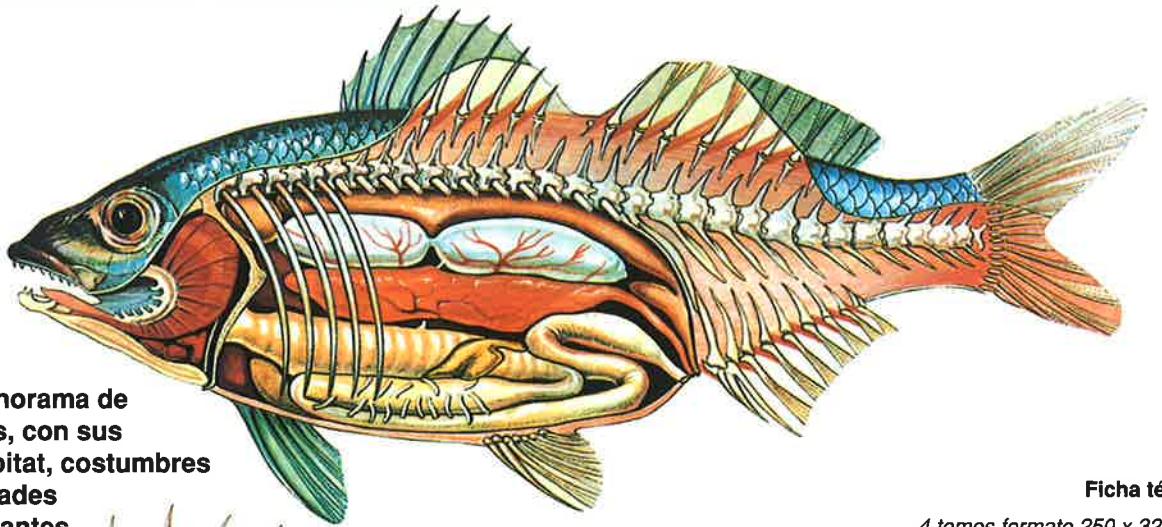
PECES

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



NOMBRE

DIRECCION

POBLACION CP

TELF. TELF. EMPRESA

Presupuestos de la Seguridad Social

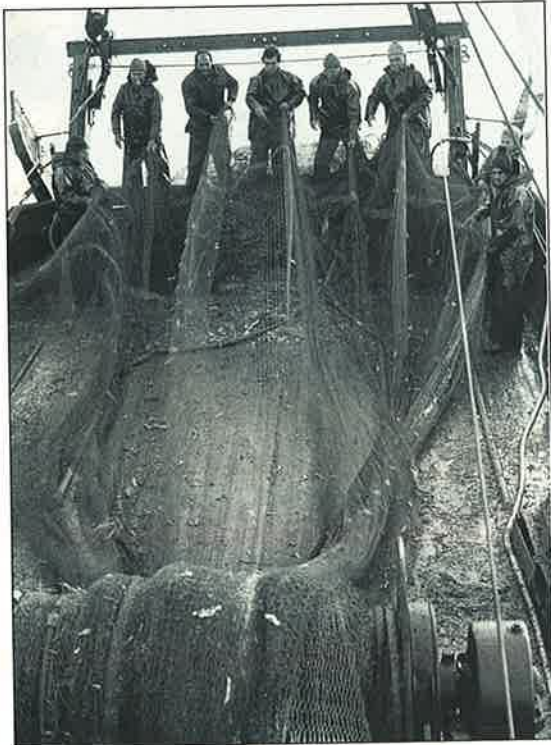
El ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, presentó el proyecto de los Presupuestos para el próximo año, donde el Gobierno apuesta por una mayor protección social.



6

Debate por las redes de enmalle

Las redes de enmalle fueron objeto de debate en la Unión Europea. El Parlamento se pronunció contra su prohibición y el Consejo de Ministros da largas.



© GREENPEACE/DANIEL BETRA



14

Problemas con Marruecos

Las autoridades de Rabat utilizan el acuerdo de pesca como un arma de presión contra Bruselas.

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: Puiguiriquet, 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) 28 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 y 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. Solileza, 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. Villagarcía de Arosa: Casa del Mar, Avda. de la Marina, s/n - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

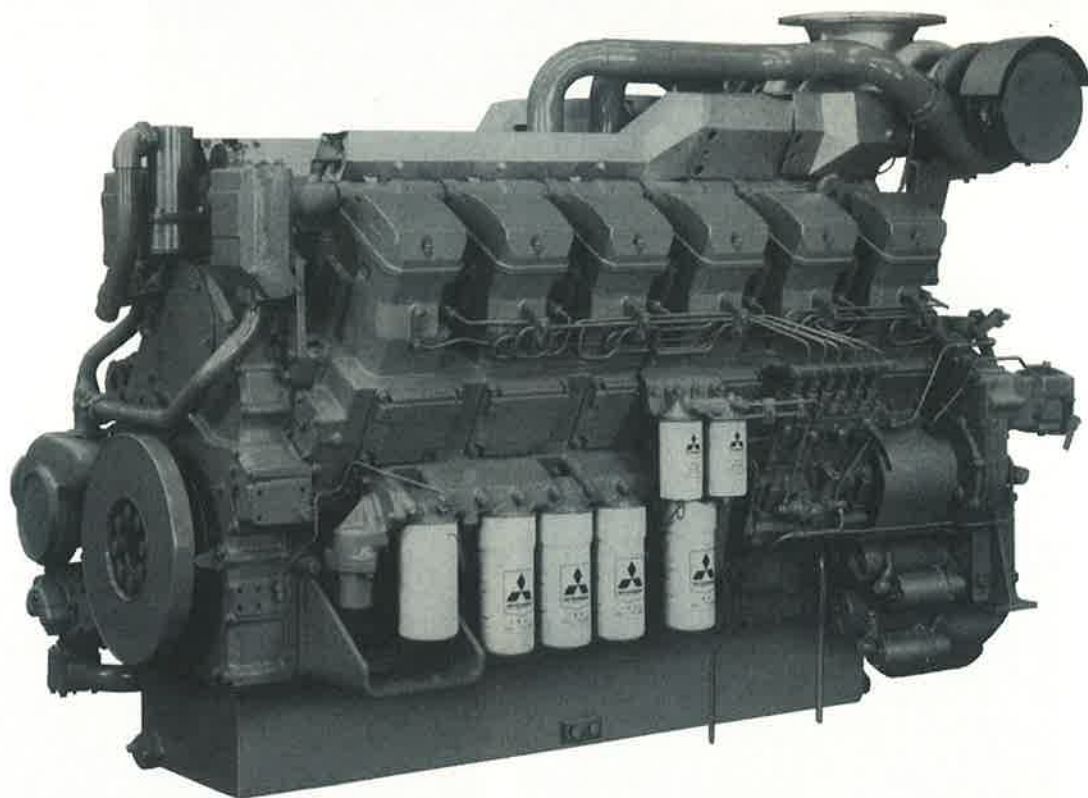
Publicidad: Vicente Barberá. Calle Don Ramón de la Cruz, 71, bajo D. 28001 MADRID. Teléfono (91) 309 24 71. Fax 309 11 40.

Imprime: EGRAF, S. A. Polígono Industrial de Valdecas. Calle Luis I, 5-7. 28031 MADRID. Depósito legal: M. 16516/1963. N.I.P.O.: 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.

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.



CTUBRE ha sido un mes de números y de mensajes. Para el caso concreto de la pesca, de problemas y algunas nuevas decepciones en el marco comunitario.

El ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, presentó las cifras del proyecto de los presupuestos para la Seguridad Social en 1995, que ascenderán a casi 11 billones de pesetas, con un crecimiento del 8,8 por 100 sobre las cifras del año anterior. De ese presupuesto, que asciende exactamente a 10,85 billones de pesetas, solamente para el pago de pensiones se destinarán 6,35 billones de pesetas, lo que significa también un crecimiento en el volumen total de los recursos para este fin del 8,8 por 100. El conjunto de las pensiones, las contributivas, y no contributivas suben el 3,5 por 100, porcentaje igual a la inflación prevista, con el compromiso del Gobierno de su compensación automática en el caso de que existieran desviaciones en la subida prevista del Índice de Precios al Consumo.

En este número de MAR ofrecemos un amplio informe sobre el contenido de estos presupuestos de la Seguridad Social para 1995, en cuya presentación, a cargo del ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, hubo números, pero también filosofía y algunos mensajes contundentes. Frente a las manifestaciones de algunos asistentes a las reuniones del Fondo Monetario Internacional y del Banco Mundial, que se celebraron en Madrid, y que sugerían a los países desarrollados la necesidad de recortar los gastos sociales en general, el ministro de Trabajo reafirmó la decisión del Gobierno de potenciar y seguir avanzando en el

O M DIAS

DE PESCA Y SEGURIDAD SOCIAL

actual modelo público de protección social como un instrumento clave para la redistribución de la riqueza en cualquier sociedad.

Los presupuestos han despejado algunas incógnitas, en línea positiva, para el conjunto de la sociedad, con medidas que afectan a los millones de pensionistas, a los millones de activos, a los empresarios en sus cotizaciones, o a la mujer en los casos de maternidad. Pero, para el sector pesquero, las últimas semanas no han servido para ahuyentar muchas dudas que se ciernen sobre su actividad inmediata.

Los ministros de Pesca de la Unión Europea no se pusieron de acuerdo, como era de esperar, sobre la prohibición de las redes de enmalle a la deriva y España se quedó, también como se temía, casi sola en sus posiciones. Sin embargo, frente a las posturas de los ministros, el Parlamento europeo se manifestó masiva y contundentemente en contra de su uso. Lo que sucede es que lo que aprueba el Parlamento, en líneas generales, no pasa de unas buenas intenciones y la Comisión se lo suele pasar por el «arco del triunfo».

Mal, pues, en lo que se refiere a las redes de enmalle a la deriva y excesivos interrogantes en otras cuestiones básicas en política de pesca. Lo de la integración plena de España en la política pesquera de la Unión Europea para el 1 de enero de 1996, aprobado y comprometido por la Comisión, ahora resulta que debe ser todavía objeto de matices... El Parlamento español ha sido claro. Si no hay plena integración, España votará en contra de la ampliación de la Unión Europea.

Finalmente, en este mes de octubre nos hemos topado con otro capítulo más de los chantajes de Marruecos con su pesca. Rabat lo utiliza como moneda de cambio para su negociación global con Bruselas. El chantaje le ha dado hasta la fecha buenos resultados. Quizá ya va siendo hora de que Bruselas devuelva esas exigencias de Rabat con represiones comerciales más duras, aunque en esto del Magreb existan otras razones geopolíticas más complejas a tener en cuenta a la hora de apoyar a Marruecos. ■

Vidal MATÉ



REDES DE DERIVA



© GREENPEACE/DANIEL BELTRA

Ministros de Pesca de la UE DE ESPALDAS A LA REALIDAD

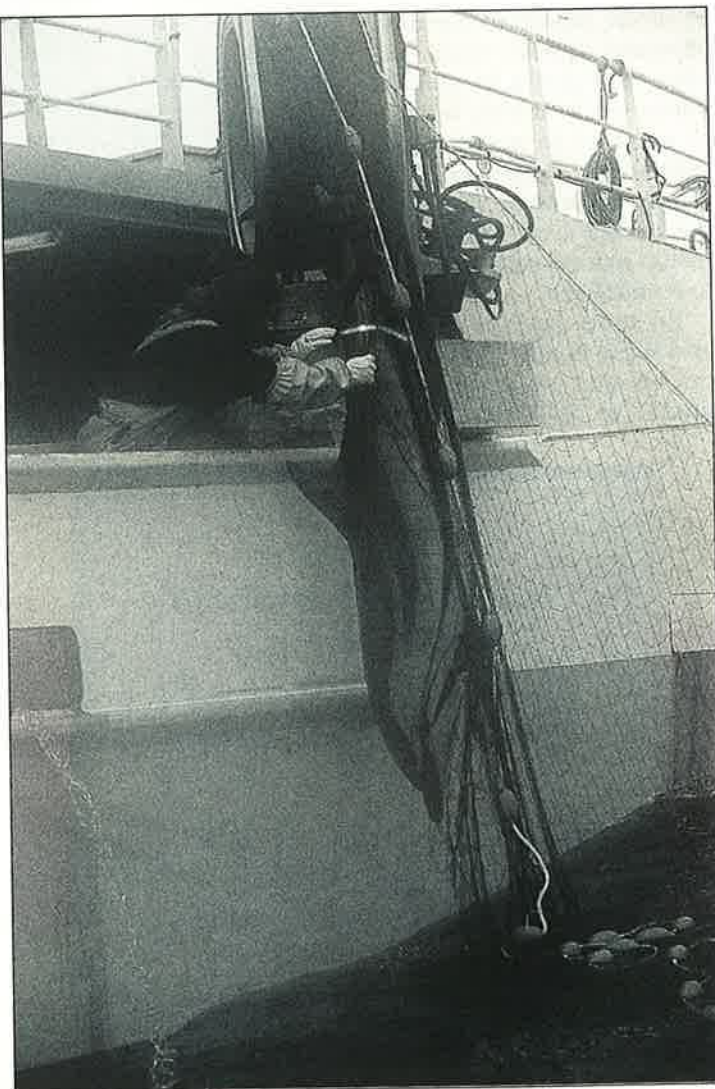
Los ministros de Pesca de la Unión Europea son partidarios de mantener la situación actual. Es decir, aceptar el uso de volantas, lo cual no debería pillar por sorpresa a nadie. Sin embargo, la discusión de este punto a instancias del ministro español Luis Atienza cobra una nueva dimensión, en especial tras la aprobación por los parlamentarios europeos de un informe que solicita la prohibición de volantas para finales de este año.



«Los ministros de Pesca de la UE no están teniendo en cuenta la situación que se ha creado; están jugando con vidas humanas... Nadie sabe lo que puede pasar en la próxima campaña del bonito.»

(Ricardo Aguilar)

© GREENPEACE/HODSON



SALVO España, que logró el apoyo de Grecia y Portugal, el resto de los Estados europeos, a través de sus responsables de pesca, optó por rechazar la posibilidad de prohibir el uso de volantas el 31 de diciembre de este año.

El Consejo de Ministros de Pesca de la Unión Europea, celebrado el pasado día 28 de septiembre, no podía tomar una decisión respecto

al uso de redes de deriva, ya que debía esperar el pronunciamiento del Parlamento europeo —y van tres— sobre esta cuestión. Una vez más se pone de manifiesto la perfecta utilización de los vericuetos de la burocracia por parte de los Estados que pretenden que todo siga como está.

El principal rechazo a la prohibición provino de Francia, Italia y Reino Unido. La mayoría son partidarios de mantener la situación actual, mientras que otros, como Francia, piden aumentar el actual límite de 2,5 kilómetros de longitud de las citadas artes de pesca. Es un paso más en la ceremonia de la confusión y un intento de demorar al máximo cualquier decisión al respecto. Una actitud dilatoria que ya ha levantado fuertes críticas en el propio Parlamento Europeo.

Ignorar la realidad

Sin embargo, los últimos acontecimientos, en especial el pronunciamiento del Parlamento europeo por su inmediata prohibición (ver información al respecto), abren una nueva dimensión al debate. Como señalaba Ricardo Aguilar, portavoz de Greenpeace, a esta revista: *«Tras los distintos informes y pronunciamientos sobre el uso de redes de deriva, tras los distintos informes científicos sobre las consecuencias de la utilización de estas destructivas artes de pesca, y tras el pronunciamiento de los parlamentarios europeos... el Consejo de Ministros de Pesca ha quedado en muy mal lugar».*

En efecto, los ministros de Pesca han dado, una vez más, una prueba evidente de ignorar la realidad existente.

REDES DE DERIVA



Ignoran los graves acontecimientos ocurridos en la pasada «guerra del bonito»; ignoran el expolio al que están sometidas las especies objeto de interés comercial; ignoran la mortandad de otras especies, como delfines, tortugas...; ignoran el no cumplimiento de la propia legislación de la Unión Europea respecto a las dimensiones de las redes de deriva por parte de algunos Estados miembros (en especial Francia e Italia); ignoran el pronunciamiento —por tercera vez— de los parlamentarios europeos... Ante esta situación, sólo cabe preguntarse: ¿qué intereses están defendiendo con esta actitud?

La pregunta tiene fácil respuesta, y es que defienden sus propios intereses sin tener en cuenta la realidad existente. Francia utiliza redes de deriva para la pesca del atún, al igual que Irlanda; el Reino Unido, para el atún y el salmón; salmón es lo que pescan también alemanes y daneses; los italianos se dedican a capturar el pez espada.

Sencillamente, han dado la espalda a la realidad, una realidad que puede llegar a resultar trágica si nadie lo remedia, algo en lo que incide Ricardo Aguilar al señalar: «Los ministros de Pesca de la Unión Europea no están teniendo en cuenta la situación que se ha creado; están jugando con vidas humanas... Nadie sabe lo que puede ocurrir en la próxima campaña del bonito».

En el mismo sentido se pronunciaron el presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa, Juan María Urbietta, y su homólogo de Vizcaya, Antón Garay, al afirmar que la flota no aguantará tres años hasta que se supriman las volantas y que «podía haber una batalla campal e

incluso hundimientos y ahogados».

Nuevas expectativas

A la salida de la reunión, el ministro de Pesca español realizó algunas declaraciones que levantaron fuertes críticas por parte del sector pesquero español. Entre ellas, lanzó una especie de «órdago» a los ministros de Pesca europeos, al señalar que si no se prohíben las redes de deriva, España podría autorizar a sus pescadores el que las volvieran a utilizar.

El embite ha sido recibido con diferentes opiniones por el sector pesquero español. Mientras que los vascos rechazan siquiera la idea de volver a utilizar estas destructivas artes de pesca, otros señalan que habría que pensárselo seriamente, alegando que no era justo velar por el medio marino para que otros lo rentabilicen.

En todo caso, la jugada está sobre la mesa, lo que ha hecho que se empiece a opinar al respecto. Por lo

© GREENPEACE/AGUILAR



pronto, la parlamentaria irlandesa Patricia McKenna ha dicho que «si la flota española se decidiera a utilizar redes de enmalle, serían más

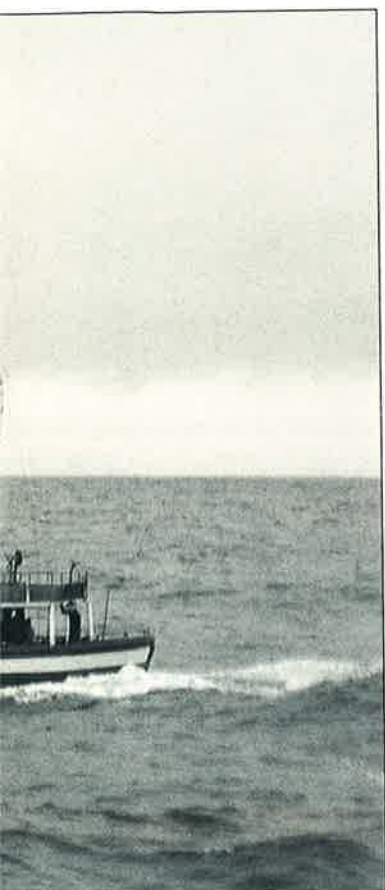
de 800 buques los que esquilmarían las aguas de la Unión, lo que supondría una verdadera catástrofe».

Lo único que queda por hacer es seguir presionando, a través de la opinión pública, a los Gobiernos que siguen empeñados en oponerse a la prohibición de volantas. En este sentido se pronunciaba Ricardo Aguilar, quien aseguraba a esta revista que ellos seguirán con la campaña de recogida de firmas iniciada en Alemania, así como las de denuncia que han venido realizando por toda Europa. Por otro lado, según Ricardo Aguilar: «Greenpeace va a trabajar con los pescadores para intentar cerrar el mercado del atún capturado con artes de deriva». ■

«Si la flota española se decidiera a utilizar redes de enmalle, serían más de 800 buques los que esquilmarían las aguas de la Unión, lo que supondría una verdadera catástrofe.»

(Patricia McKenna)

Raúl GUTIERREZ



© GREENPEACE/SMITH

203 eurodiputados apoyaron el dictamen de Carmen Fraga

LA EUROCAMARA, A FAVOR DE LA PROHIBICION INMEDIATA

Eurodiputados españoles, portugueses, griegos y alemanes dieron su apoyo a la propuesta de la diputada del Partido Popular Carmen Fraga para la prohibición del uso de volantas a partir del próximo 31 de diciembre. El inesperado y contundente resultado —203 votos a favor, 85 en contra y siete abstenciones— deja en mal lugar a los ministros de Pesca, especialmente al alemán, ya que los eurodiputados de este país votaron en bloque a favor de la inmediata prohibición del uso de redes de deriva.

EL dictamen del Parlamento no es vinculante, por lo que los ministros de Pesca tendrán la última palabra. Sin embargo, la contundencia de la votación, calificada de «espectacular» por el presidente de la Comisión de

Pesca de la Asamblea, Miguel Arias Cañete, podría obligar a los ministros a revisar su decisión.

Cuando todo parecía definitivamente perdido, 203 diputados del Parlamento europeo han vuelto a abrir una puerta a la esperanza. Españoles, griegos, portu-

REDES DE DERIVA



güeses y alemanes de todos los grupos políticos secundaron la propuesta formulada por la eurodiputada Carmen Fraga. Esta es la tercera vez que el Parlamento europeo se pronuncia en contra del uso de redes de deriva, la última tuvo lugar el 17 de diciembre de 1993.

Prohibición total

El Parlamento europeo es favorable a la prohibición total de las redes de enmalle a la deriva a partir del 31 de diciembre de 1994, pudiendo sólo autorizarse su uso en el interior de la zona de 12 millas del Estado miembro solicitante siempre y cuando su longitud individual o acumulada sea inferior a 2,5 kilómetros. Para cubrir el coste económico que tal decisión acarrea a los pescadores, el Parlamento europeo propone la habilitación de subvenciones económicas compensatorias, para favorecer la adaptación de los barcos, por un importe de 22 millones de ecus (3.500 millones de pesetas).

El primer enfrentamiento se originó cuando el eurodiputado francés Gérard d'Aboville solicitó el reenvío

a la Comisión del informe presentado por Carmen Fraga. A ello se opuso el eurodiputado de los Verdes Alexander Langer y el presidente de la Comisión de Pesca, Miguel Arias Cañete. La intervención del comisario Paleokrassas a favor de un rápido pronunciamiento del Parlamento motivó la protesta del francés Jean-Louis Bourlanges, que calificó esta intervención como «*intrusión inadmisibile*».

Carmen Fraga señaló en su intervención que la propuesta de la Comisión de reducir paulatinamente la utilización de volantas hasta 1997 no va a resolver el conflicto y que es necesaria una respuesta más rápida. También señaló que si la propuesta de la Comisión se aprueba sin modificaciones, buena parte del sector pesquero y de las organizaciones no gubernamentales considerarán este hecho como una nueva táctica dilatoria de las instituciones comunitarias, que no habrán tenido suficientemente en cuenta la importancia del tema.

La eurodiputada del Partido Popular cree que la Comunidad cuenta con suficientes informes científicos para saber que la única solución

© GREENPEACE/DANIEL BELTRA



© GREENPEACE/DANIEL BELTRA



Los eurodiputados españoles, griegos, portugueses y alemanes votaron en bloque a favor de la prohibición inmediata de las redes de deriva.



Carmen Fraga es la autora del informe sobre redes de deriva aprobado por la Eurocámara.

«La prohibición es la única solución lógica, porque permitir el uso de volantas de 2,5 kilómetros hasta 1977 es dejar la puerta abierta al fraude...»

(Carmen Fraga)



lógica es la prohibición inmediata de las redes de enmalle a la deriva. *«La prohibición —señaló— es la única solución lógica, porque permitir el uso de volantas de 2,5 kilómetros de longitud hasta 1997 —como propone la Comisión— es dejar la puerta abierta al fraude, debido a que con ese tamaño no son rentables económicamente.»*

El francés Gérard d'Abville considera que el informe *«refleja exclusivamente los intereses de España y no los de las flotas de otros países (!)»*. Apostilló que *«ni las redes de deriva que utilizan los pescadores franceses han sido condenadas por las Naciones Unidas, ni ponen en peligro la vida de los delfines. Su selectividad es del 85 por*

100». Similar demagogia empleó el también eurodiputado francés Philippe de Villiers, quien califica el informe como *«una agresión drástica a los pescadores franceses, a quienes se les quieren retirar los instrumentos de trabajo que permiten su supervivencia»*. A su juicio, no hay elementos científicos que permitan justificar la prohibición de la utilización de volantas.

La última palabra

El debate de la propuesta favorable a la prohibición inmediata estuvo marcado por constantes enfrentamientos entre los eurodiputados franceses y españoles. Antes

de procederse a la votación, se produjo un nuevo intento de evitar que ésta tuviera lugar, al solicitarse otra vez su reenvío a la Comisión de Pesca, y que nuevamente fue rechazado.

La satisfacción española por el resultado de la votación no se hizo esperar. Para José Loira, secretario general de Pesca, esta decisión *«debería hacer reflexionar a los responsables de algunos Gobiernos europeos para que se sumen a la lucha que hasta ahora ha llevado España casi en solitario»*.

Según el presidente de la Comisión de Pesca de la Asamblea, Miguel Arias Cañete, la decisión de los europarlamentarios permitirá al comisario europeo del sector, Yannis Paleokrassas, acelerar el nuevo informe del Comité Científico de la UE sobre estas redes, que han solicitado los ministros, y mantener la posibilidad de que se tome una decisión antes de finales de año. Si lo avalan los nuevos datos científicos (hay que recordar que ya se han pronunciado en reiteradas ocasiones sobre los nocivos efectos de las volantas), también podría favorecer un cambio en la propuesta de la Comisión Europea que discuten los ministros y que aplaza la prohibición de las volantas a 1997.

Ahora la pelota vuelve a estar en el tejado de los ministros de Pesca comunitarios, a los que cada vez les quedan menos posibilidades de demorar una decisión coherente sin dejar al descubierto los intereses que les mueven. Por ello, la próxima reunión de los responsables de Pesca, que tendrá lugar el 23 de noviembre, puede resultar más que decisiva. ■

R. G.

ARTES Y CRISIS EN EL SECTOR PESQUERO

DE boca de mis viejos maestros he oído muchas veces que «el pueblo que no conoce su historia está condenado a repetirla». Y no sé si es por esta razón (el desconocimiento del pasado de la pesca y las artes en el Estado español) o por el trepidante camino hacia la posmodernidad, anclada en la brutal competitividad que exige la acumulación rápida de riqueza en unos pocos, lo que subyace en el fondo del conflicto pesquero actual.

Dos argumentos tan aparentemente alejados del actual conflicto sobre las redes (porque así prefiero denominarlo, ya que, al fin y al cabo, el bonito no hace la guerra con nadie más que con su propia supervivencia) responden a dos realidades bien precisas: de un lado, el pasado, y de otro, el presente y sobre todo el incierto futuro de los pescadores, que no hace ahora sino expresarse de forma violenta.

Dos realidades (temporales) atravesadas por un solo hilo conductor en el que casi nadie repara: las características que otorgan a la pesca su especificidad como actividad productiva. Estas características son su carácter cinegético, al ser una caza no hay control sobre los recursos, y que éstos, los recursos, de los que los pescadores-armadores se apropian, no son privados. Tanto el uno como el otro son de vital importancia para entender el desarrollo del conflicto y la actuación de organismos y colectivos. El que los ecologistas actúen, según se les acusa, de «policías», cuando la oficialidad se ha desprendido de estas tareas, podría ser un ejemplo.

Guerra de arte contre arte en el siglo XVIII

«La pesca, como arte de caza que es, sólo puede avanzar (o retroceder) en su eficacia y rentabilidad modificando las armas del cazador. Cada vez que en la historia pesquera un nuevo arte ha hecho su aparición en un litroal concreto, se ha desencadenado una crisis» (Arbex, 1992, página 48).

Con el correr del tiempo las pesquerías se agotaban. En el siglo XVII tiene lugar el colapso de pesquerías tan brillantes en siglos anteriores como lo fueran la del bacalao y ballena. Los cambios políticos y económicos acaecidos, como la desamortización marítima y los efectos de la Matrícula del Mar, entendida como privilegio para explotar el mar, significaron el florecimiento de las pesquerías del siglo XVIII. Sin embargo, el proceso de modernización impuesto no estaba exento de convulsiones y conflictos.

Hasta entonces la sociedad se estructuraba sobre la familia y el sistema económico que regía era el de la unidad económica familiar. Los pescadores no eran especiales; sus artes además de artesanales estaban diseñadas para ser utilizadas por la familia. Era el caso de artes como liñas y nasas. Sin embargo, el nuevo modo de producción en marcha exigía la obtención de mayores cantidades de pescado y precisaba una organización más compleja del trabajo. Entre las artes que necesitaban una organización más compleja del trabajo estaba el enmalle a la deriva (o volanta) y el cerco. Era el inicio de la apropiación privada de los medios de producción y la diferenciación social estaba en marcha.

El gran cambio se dio en todas las regiones pesqueras

Aunque a diferencia del conflicto actual situado en el plano internacional, la batalla se dio en el siglo XVIII de forma más restringida (andaluces y gallegos contra catalanes), también los buques

pesqueros españoles fueron expulsados de aguas canadienses, ya que las aguas de El Labrador y todo el Atlántico Norte fueron escenario del permanente conflicto entre potencias europeas.

Los catalanes se instalaron en las Rías Altas llevando artes de pesca mediterráneas, lo que causó un gran conflicto de arte contra arte. Los gallegos no estaban dispuestos a arrinconar sus artes de enmalle, primitivas pero eficaces, y en 1792 enviaron a las Cortes quejas contras las nuevas artes. Un año más tarde se suprimía el cerco real, gigantesco arte de cerco,



Los conflictos entre colectivos de pescadores por el uso de artes diferentes se remontan a la historia de la pesca

en 1791, denunció la utilización de un arte en el Mediterráneo que impedía escapar a ningún pez, provocando verdaderos estragos en los fondos, perturbando la reproducción de especies y la crianza de inmaduros, al tiempo que trastornaba el orden de la pesquería de una región. A los efectos de tipo ecológico se sumaban los potenciales problemas sociales derivados de la utilización de «artes de rapiña». La pronta captura de los recursos biológicamente renovables se había puesto en peligro y con ello familias enteras se verían sumidas en la pobreza.

Como se puede comprobar, los argumentos esgrimidos hoy por ecologistas, gobernantes, pescadores y gran parte de la opinión pública ya circulaban hace doscientos años y, sin embargo, parece que las cosas no han cambiado mucho.

¿Estamos ante los prolegómenos de la desaparición de una especie? ¿Los bonitos del norte de hoy van a quedar restringidos a su dibujo en las chapas verdes que algunas amas de casa con cierto poder adquisitivo guardarán de recuerdo? ¿A alguien en este conflicto de veras le interesa el mar o los intereses políticos y económicos están por debajo? ¿Qué favores le debemos a Francia?

Un futuro muy negro

La tarta es pequeña y muchos los invitados al convite, o, lo que es igual, poco bonito para muchos barcos. Con lo cual no quiero decir que se vaya a suprimir más flota creando más paro, etcétera. Pero para que los pescadores españoles no se vean reducidos a las fotos e historias de comunidades perdidas escritas en libros de antropólogos, es preciso que pesquen. Lo cual parece difícil cuando durante siglos se han estado haciendo barbaridades con ese mar que es de todos.

Estamos ante la típica situación que tanto gustaba explicar el sociólogo Jesús Ibáñez: necesidad e imposibilidad, y cuando algo es necesario —pescar peces (da lo mismo la especie)— e imposible (porque ya no quedan porque los han cazado), sólo queda una solución: romper las reglas del juego. Y eso es, precisamente, lo que han hecho los pescadores españoles, han estallado de forma violenta

presentándose ante el resto de personas de tierra, llamando la atención sobre uno de sus problemas.

No sé si por suerte o por desgracia lo han hecho con el tema de las redes. Por suerte, para las personas que llevan años diciendo que esto no puede seguir así y se hace necesaria una regulación que proteja la vida en el mar, y por desgracia, porque ha sido una motivación económica y no ecológica, si no de forma exclusiva, sí determinante, la que ha generado este conflicto. Esta costera no se pesca y marineros y armadores, especialmente estos últimos, están viendo disminuir sus beneficios, que en algunos casos son sus salarios. Habría, quizá, que recordar que fue este mismo móvil, el económico, el que ha llevado a los pescadores del último siglo a utilizar cada vez barcos más grandes y artes técnicas cada vez más sofisticadas para pescar, lo que ha provocado que actualmente los caladeros estén vacíos.

En cualquiera de los casos, lo que parece incuestionable es que a los de tierra y después (y gracias a) de este conflicto, nos hemos dado cuenta de que «el otro» (llámese mar, peces, pescadores) también existe. Aunque esto no basta y se necesita una decisión política internacional en defensa de la vida y la supervivencia del medio marítimo. O cuando menos una aptitud de decisión y coraje por parte de los negociadores españoles en materia de política pesquera para con los propios y extraños.

La solución a éste y los sucesivos conflictos por el momento no está nada clara. ■

Begoña MARUGAN
Socióloga del ISM

BIBLIOGRAFIA

- LABARTA, U.: *A Galicia Mariñeira*. Galaxia, Biblioteca Básica de la Cultura Galega, 1985. Vigo.
- ASTUI, A.: *La pesca en Bermeo en el siglo XIX*. Caja de Ahorros de Vizcaya, 1984.
- ARBEX, J. C.: *Pescadores españoles*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1990. Madrid.
- SÁÑEZ REGUART (1791): *Diccionario histórico de las artes de pesca nacionales*. MAPA, 1988. Madrid.
- IBÁÑEZ, J.: *El regreso del sujeto. La investigación social de segundo orden*. Siglo XIX Editores, 1994. Madrid.



a la par que se trataba de fomentar arte menores.

Los catalanes también desplegaron sus artes, el bou y el gran palangre, en las costas del sur.

El rendimiento económico de las nuevas artes (se supone que algunas de origen francés, como el bou, o arrastre a la pareja) y los grandes palangres, era muy alto; sin embargo, las plataformas llenas de vida comenzaron a despoblarse de peces. Este fenómeno fue espectacular en las costa catalana y levantina, fuertemente implantadas las nuevas y depredadores artes.

La esquilación y depredación de los mares ya entonces no sólo provocaba conflictos entre los pescadores. Ilustrados como Sáñez Reguart, comisario Real de Marina e inspector general de Matrícula

**RABAT DIO AL FIN
LAS LICENCIAS PARA
EL CUARTO TRIMESTRE**

MARRUECOS Y LA UNION EUROPEA NEGOCIARAN UN NUEVO ACUERDO DE PESCA

Marruecos y la Unión Europea iniciarán en las próximas semanas, tan pronto como Bruselas dé luz verde a la consiguiente Directiva, las conversaciones para la aprobación de un nuevo acuerdo de pesca entre ambas partes que afecta a unas 700 embarcaciones, de las que 650 son españolas. El objetivo es lograr un compromiso antes del próximo mes de mayo, fecha en la que se cumplirá el tercer año del acuerdo anterior.

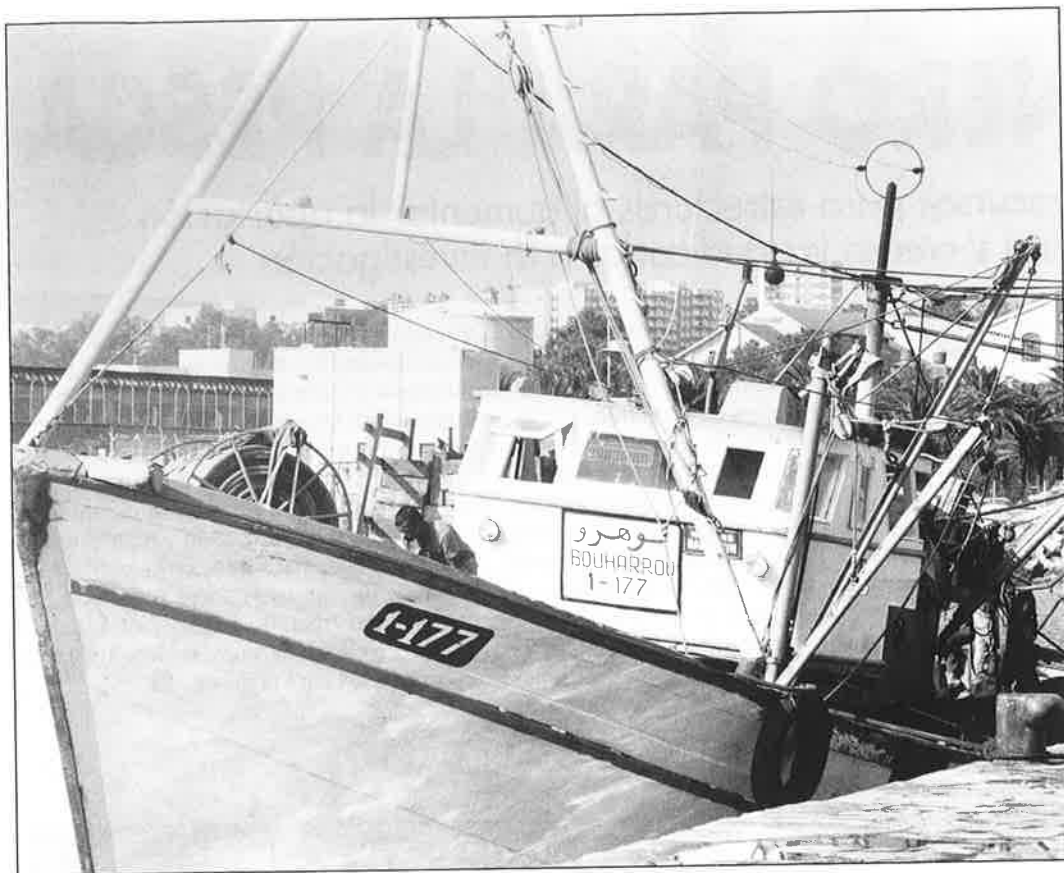
LAS autoridades de Rabat entregaron finalmente, el pasado 15 de octubre, las licencias por las que los barcos españoles pueden seguir faenando hasta finales de año. El retraso en este trámite ha dado lugar a que una parte de la flota española que opera en ese caladero haya estado amarrada por falta de permisos. Igualmente, han estado acogidos a la inactividad temporal más de 40 barcos que utilizaban redes de monofilamento, ante la prohibición de su uso por las autoridades de Rabat.

Los problemas pesqueros con Marruecos, agravados en las últimas semanas, en realidad se vienen gestando desde hace algunos meses y concretamente desde mayo, cuando se cumplieron los dos años desde la entrada en vigor del actual acuerdo. Rabat interpretó siempre que la cláusula de revisión prevista al término de los dos primeros años daba lugar en realidad a la posibilidad de un nuevo

acuerdo. La Unión Europea rechazó de entrada este planteamiento. Al final se habría llegado a un punto intermedio. No hay un acuerdo a dos años como pretendía Marruecos, pero tampoco un compromiso a cuatro años como señalaba la Unión Europea. Se mantiene en las actuales condiciones el acuerdo hasta el próximo mes de mayo, lo que supone tres años de vigencia para el actual compromiso, mientras se inician ya las negociaciones de cara a lograr un nuevo pacto.

Rabat sigue en sus posiciones iniciales de cara a ese nuevo acuerdo, en el sentido de que es preciso una mayor protección de sus recursos, lo que equivale a menor esfuerzo pesquero y, en consecuencia, a menos barcos españoles en la zona. En los últimos meses han llegado a plantear una reducción de hasta el 50 por 100, propuesta inaceptable por la Unión Europea, sobre todo cuando los estudios técnicos no revelan la existencia de ese deterioro en





los *stocks* de pesca. Se espera una dura negociación entre Rabat y Bruselas, y en medios pesqueros se teme que las autoridades de Marruecos logren «meter» muchos de sus actuales planteamientos, como ha sucedido en el pasado, aunque no lleguen a esas reducciones del 50 por 100.

Las diferencias entre la Unión Europea y las autoridades de Rabat en los últimos meses con motivo de este acuerdo se han completado por los problemas derivados de la entrega de licencias por parte de Marruecos. Lo que debería haber sido un trámite normal, toda vez que se halla en vigor el acuerdo, se planteó desde Rabat como una cuestión política, reteniendo las entregas de las mismas a los pescadores españoles. Esta situación se ha prolongado desde el 1 de octubre hasta el pasado día 16, fecha en que las autoridades de Rabat comenzaron a entregar las mismas a una flota que se hallaba paralizada en puerto.

Al cierre de este número se había normalizado la actividad de toda la flota en los caladeros de Marruecos en lo que afectaba al problema de las licencias.

Una segunda dificultad vivida en las últimas semanas ha sido la exigencia de las autoridades de Rabat para prohibir, por razones ecológicas, las redes de monofilamento, al igual que ya han hecho los pescadores de Marruecos. Pescar con este tipo de redes se prohibió desde el día 1 de octubre.

En relación con este punto, la Administración central y el sector mantuvieron largas negociaciones para buscar una salida a este problema. El resultado fue el compromiso de eliminar su utilización. La Administración central, junto con la Unión Europea, se harán cargo de la sustitución de unas redes por otras, con un coste medio de 4,5 millones por embarcación, lo que supone unos 200 millones de pesetas. Además de esta medida, las embarcaciones que han tenido que proceder a este cambio habrían recibido en concepto de inactividad temporal otros 100 millones de pesetas para empresarios y trabajadores.

Consecuencia del retraso en la entrega de licencias por las autoridades de Marruecos, la flota española que opera en esas aguas se pudo acoger a la inactividad temporal, lo que ha supuesto un coste de unos 500 millones de pesetas.

Para la sustitución de las redes de monofilamento las condiciones se fijaron por una orden ministerial publicada en el «BOE» el pasado 30 de septiembre.

Marruecos ha puesto de manifiesto, una vez más, que se trata de un caladero con problemas, cada vez más caro para las flotas comunitarias y donde Rabat trata de reducir las posibilidades de capturas. ■

V. M.

Presupuestos para 1995

MAS DINERO PARA LA PESCA

Se reducen los recursos para estructuras al aumentar la aportación comunitaria y crecen los dedicados a la investigación

LOS presupuestos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación mantienen una línea de continuidad en relación con las cantidades asignadas el año anterior, aunque en teoría se trata de uno de los departamentos con mayor crecimiento, al aumentar las aportaciones del Estado español un 24,7 por 100. La mayor parte de esos incrementos, unos 40.000 millones de pesetas sobre el año anterior, ya están prácticamente gastados al destinarse para tapar agujeros pendientes de años anteriores. Luis Atienza ha conseguido fondos para ponerse al día, a la vez que ha logrado también más recursos para lograr una

mejor organización de los agentes económicos en los sectores afectados. En esta línea, se tratan de potenciar las organizaciones de productores de todo tipo.

En el caso concreto del sector de la pesca, en conjunto se puede hablar igualmente de estabilidad en los fondos, aunque existen algunas notas claramente diferenciadoras respecto a los presupuestos del año anterior.

En primer lugar, cabe reseñar que se produce una reducción en los fondos asignados para la mejora de las estructuras pesqueras, que pasan de los 16.112 millones asignados en 1994 a los 14.162 millones de pesetas que se van a gastar en 1995. Hay reducción en todas las partidas. Sin embar-

go, ello no va a suponer un descenso en las inversiones. La menor asignación presupuestaria se debe a que para el próximo año aumentarán las ayudas comunitarias, lo que supone una reducción de la aportación española. Sin embargo, frente a esta reducción en política de estructuras, aumentan los fondos para la organización y regulación de los mercados, para apoyar la política de recursos pesqueros y, sobre todo, para los trabajos del Instituto Español de Oceanografía. En conjunto, pues, se debe hablar de más recursos para la pesca. ■

V. M.

POLITICA DE ESTRUCTURAS

Líneas de actuación	1994	1995
Construcción de buques	500,0	742,0
Modernización y renovación de la flota	1.628,0	1.386,0
Adaptación de capacidades:		
Paralización temporal	1.500,0	2.857,0
Paralización definitiva	7.378,6	8.647,0
Sociedades mixtas y fondos de garantía	2.046,1	1.168,0
Reorientación de la actividad pesquera:		
Campañas experimentales	—	197,3
Operaciones de redistribución	—	168,1
Asociaciones temporales de empresas	230,0	197,3
Acciones piloto pesca experimental	20,0	—
Fomento de la acuicultura	280,0	553,7
Planes nacionales de cultivos marinos	—	49,5
Acondicionamiento franja costera y reservas marinas	360,0	106,7
Iniciativa comunitaria pesca	220,0	—
B/O «Cornide de Saavedra», conservación y mejora	—	39,6
Total programa	14.162,7	16.112,2
TOTAL SERVICIO	14.162,7	16.112,2

RECURSOS PESQUEROS

Líneas de actuación	1994	1995
B/O «Cornide de Saavedra», conservación y mejora	—	39,6
Control de recursos	128,6	369,7
(Programa observadores a bordo-Reglamento CEE 1382/91)		
Explotación y gestión de los recursos	19,6	64,0
(Análisis, instrumentación y supervisión de sistemas de explotación de los recursos)		
Asistencia técnica:		
Desarrollo pesquerías nacionales	56,5	107,3
Desarrollo pesquerías internacionales	60,9	—
Control actividad pesquera:		
Adquisición medios vigilancia	380,5	530,0
Mantenimiento medios vigilancia	29,7	—
Equipamientos	25,7	—
Total programa	701,5	1.110,6
TOTAL SERVICIO	701,5	1.110,6

FROM

Líneas de actuación	1994	1995
Comercialización y transformación de los productos de la pesca (R. 4042)	50,5	106,2
Orientación del consumo de los productos de la pesca	390,0	390,0
Equipamientos portuarios (R. 4028)	63,4	302,6
Acondicionamiento y equipamiento	2,0	2,0
Total programa	505,9	800,8
TOTAL ORGANISMO	505,9	800,8

INVESTIGACION

Líneas de actuación	1994	1995
Investigación pesquera:		
Evaluación de recursos pesqueros	260,7	385,6
Acuicultura	200,0	204,1
Medio marino y protección ambiental	55,0	76,7
Investigación científica en Antártida	5,0	—
Instalación y equipamiento de centros	230,0	413,0
Coordinación, apoyo y divulgación	20,0	27,0
Becas de formación	9,9	9,9
Operatividad de buques de investigación oceanográfica	—	156,2
Total programa	780,6	1.272,5
TOTAL ORGANISMO	780,6	1.272,5

Para la plena integración de España en la política pesquera de la Unión Europea el 1 de enero de 1996

SIGUEN LOS FLECOS SIN CERRAR

En contra de las previsiones que sobre este particular existían hace unos meses, todavía siguen sin cerrarse los flecos para la plena integración de España en la política común de pesca a partir del 1 de enero de 1996. Los últimos reglamentos presentados no han sido del agrado de algunos países y deberán seguir unas negociaciones que en medios de la Administración española se espera puedan cerrarse antes del próximo mes de diciembre.



LAS posiciones a favor de la plena integración de la pesca española en el marco de la política común fueron iniciadas por el actual ministro de Economía, Pedro Solbes, cuando se hallaba al frente de Agricultura, Pesca y Alimentación. Posteriormente, durante el mandato de Vicente Albero, el pasado mes de abril los ministros de Pesca se volvieron a ratificar en su posición, aunque quedaban algunas reticencias por parte de países como Irlanda y, en menor

medida, por el Reino Unido y Portugal.

La Administración española aprovechó las negociaciones para la aplicación de la Unión Europea a los países del norte y, concretamente, en el caso de Noruega, para poner sobre la mesa todo su paquete de reclamaciones en este campo. Bruselas respondió positivamente a los planteamientos del Gobierno español, lo que hizo que Vicente Albero viajara a España como si tuviera ya prácticamente en el bolsillo el acuerdo para esa

plena integración que acabe de una vez con una serie de discriminaciones para la llamada flota de los 300 impuestas en 1986 por Bruselas. España se hizo fuerte en sus derechos como un país miembro de la Comunidad Europea y planteó la imposibilidad de seguir con discriminaciones o un trato peor en política de pesca que cualquier nuevo socio.

En el último Consejo de Ministros de Pesca del pasado mes de septiembre, el proyecto correspondiente de reglamento tuvo reservas de algunos países, por lo que seguirán los debates hasta el final de año. España confía en que todo se resuelva según el calendario previsto inicialmente.

En apoyo de la Administración española se manifestó por unanimidad el Parlamento español el pasado mes de octubre. El representante del Grupo Popular, Rafael Arias Salgado, presentó una proposición de ley por la que se instaba al Gobierno para que no ratificase el tratado de ampliación de la Unión Europea con Austria, Noruega, Suecia y Finlandia mientras el Consejo de Ministros de la Unión Europea no haga efectiva la plena integración de España en la política común de pesca para que sea aplicada el 1 de enero de 1996. La propuesta tuvo el apoyo de todos los grupos parlamentarios. ■

V. M.

HACIA LA PROFESIONALIZACIÓN DEL MARISQUEO GALLEGO

LA XUNTA DE

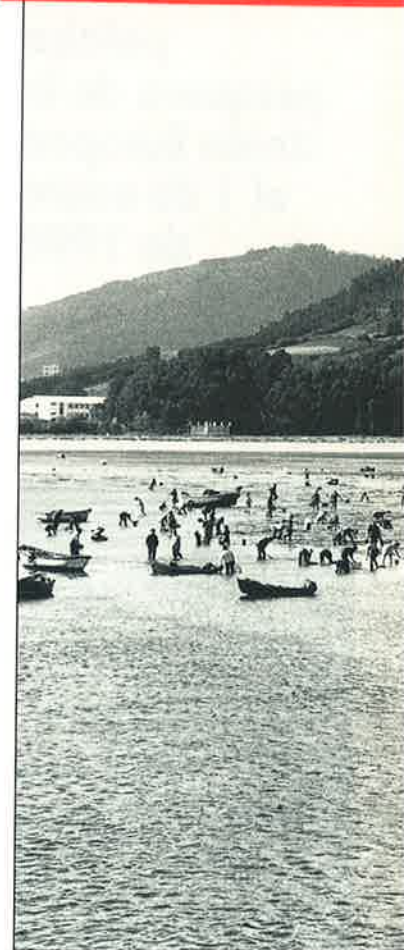
La producción marisquera gallega alcanza unas magnitudes en capturas y en valor económico que hasta ahora casaban malamente con la escasa profesionalidad, en cuanto a cualificación y control, de quienes realizaban la recolección en las sucesivas campañas de marisqueo. La Xunta de Galicia está empeñada en acabar con este estado de cosas. El marisqueo a pie dejará de ser una forma de economía marginal para convertirse en un sector económicamente controlado, planificado y laboralmente profesionalizado.

TODO empuja en la misma dirección. La necesidad de establecer cauces en una actividad que cada año se tornaba más conflictiva y opaca, unido a la competitividad, permeabilidad e internacionalización del mercado, desembocan en Galicia en un solo camino: es necesario ordenar el marisqueo. La escasa movilidad de las especies y el fácil control de las zonas de producción, que permitiría la aplicación de técnicas y tecnologías propias de los cultivos marinos, favorece la introducción de factores de racionalización. El primer paso conduce a una obviedad que hasta ahora no siempre se cumplía: hacer que, efectivamente, sea mariscador el pescador que se dedica a extraer marisco. Una mejor organización administrativa y de recursos, una adecuada capacitación profesional, son los pasos siguientes.

Tradicionalmente el marisqueo a pie se ha venido realizando por no profesionales, o sin conciencia de serlo, entre quienes se encuentran un alto número de mujeres que tenían en esta actividad una ayuda complementaria a los ingresos familiares, frecuentemente al margen de cualquier control, engrosando las cifras siempre inciertas de la economía sumergida. La propia Xunta de Galicia hacía una radiografía de la situación en su Plan de Ordenación de los Recursos Pesqueros y Marisqueros, al señalar que «el sector del marisqueo a pie se caracteriza por una mano de obra excesiva, una ausencia generalizada de formación profesional y cultural—agravada por tratarse de un colectivo de edad media avanzada y a la que no es ajena la tradicional dificultad de las mujeres, componente mayoritario del subsector, para acceder a la formación—, unos métodos de extracción manuales

A las normas para conseguir una gestión racional de los recursos se han añadido nuevas directrices para ajustar el procedimiento de extracción.

poco eficientes, una falta de conciencia arraigada sobre el carácter limitado de los recursos marinos, un escaso interés por parte de muchos colectivos sobre las posibilidades de mejorar su rendimiento, falta de solvencia de las organizaciones profesionales para acometer proyectos debido a la poca tradición y a la formación empresarial y, finalmente, una insuficiente organi-



zación asociativa de productores de base». La necesidad de conjugar la competitividad del sector con el mantenimiento de una mano de obra numerosa y la urgencia de las reformas ante la permeabilidad e internacionalización del mercado han empujado unas reformas que resultaban inevitables.

Planes de explotación

Para empezar, ya no debería hablarse de campañas de marisqueo, puesto que tras la entrada en vigor del Decreto 59/1992, en el que se establecen los planes anuales de explotación marisquera y de trabajo, cada zona y cada especie tienen distintas épocas de captura de acuerdo con la demanda del mercado y con criterios de protección biológica. Para 1994 esta normativa se

GALICIA PRETENDE ORDENAR EL SECTOR



ha regulado mediante sendas ordenes de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura, de 27 de diciembre de 1993, por la que se aprobaba el plan de explotación general marisquera, y de 4 de enero, que contempla los planes de explotación de equinodermos, algas, orejas de mar, navajas y longueirón.

En la primera se fijaban las autorizaciones a las distintas Cofradías, estableciendo el número máximo de días y las épocas probables de extracción (que han de ser confirmadas por los delegados territoriales de la Consejería con quince días de antelación), las zonas de libre marisqueo, igualmente con las fechas de extracción permitida, los planes específicos y, finalmente, las condiciones de captura de cefalópodos, percebes y otros crustáceos (nécora, bogavante, langosta, santiaguíño, cangrejo, centolla). En las zonas de libre marisqueo se fijan unas cuotas de capturas que para las embarcaciones son de 15 docenas de vieiras, 10 kilos de almeja fina, la misma cantidad de almeja babosa y 30 kilos de otros moluscos por tripulante y día. En el marisqueo a pie las cuotas son de cinco kilos de almeja fina, cuatro de cadelucha, ocho de babosa y 15 kilos de otros moluscos por mariscador y día, cuotas que, en todo caso, podrían verse modificadas por la Consellería de Pesca dependiendo del estado del recurso.

La Orden de 4 de enero amplía la anterior en cuanto que contempla las especificaciones de explotación de equinodermos, algas, orejas de mar, navajas y longueirón, regulando, igualmente, los días de extracción y las épocas probables para hacerlo, puntos de control y de venta de cada una de las especies.

Zonas y especies

Las circunstancias de marisqueo, por tanto, varían notablemente de unas zonas a otras y de unas a otras especies. El Plan de



Explotación General establece, valga el ejemplo, autorizaciones administrativas para la Cofradía de Isla de Arosa por un máximo de ciento noventa y siete días de extracción entre enero y abril y julio a diciembre, en tanto que para la Cofradía de Vilanova fija un máximo de ciento cincuenta y dos días desde embarcación y noventa y uno a pie entre enero y marzo y de junio a diciembre. La Cofradía de Coruña tiene un máximo de noventa días de operación en los meses de enero y febrero y de octubre a diciembre, y la de Carril un máximo de sesenta y ocho días en los meses de enero, de julio a septiembre y diciembre. En el caso del percebe los planes de explotación contemplan para la Cofradía de Cangas un máximo de doscientos cuarenta y tres días de extracción de enero a diciembre; en la de Malpica el máximo es de ciento sesenta días de enero a abril y durante los meses de julio, agosto, noviembre y

diciembre. Para las algas, la extracción se realiza de acuerdo con los planes de explotación presentados por las empresas que comercializan la producción: Algas de Galicia, S. L.; Compañía Española de Algas Marinas, S. A., y Gerardo Nieto Alvarez-Uría.

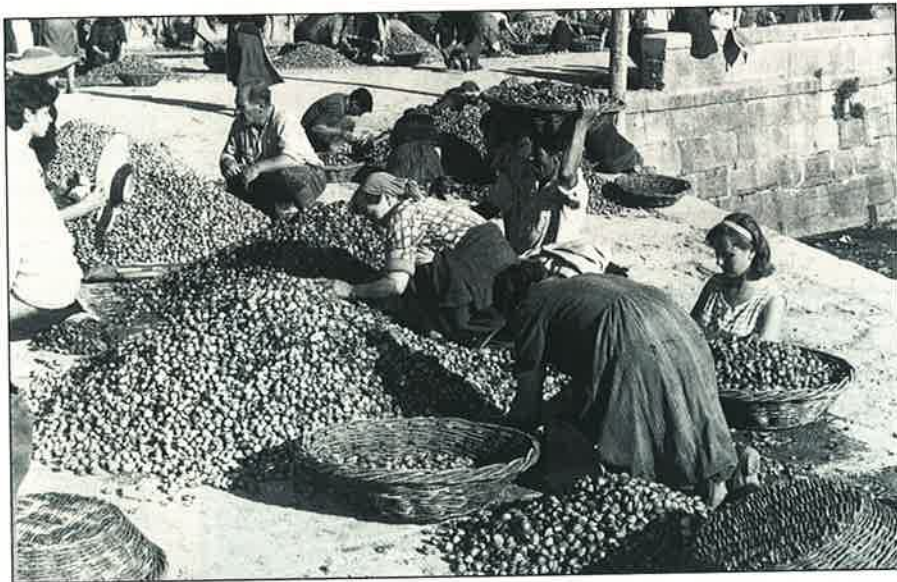
Permex

A estas normas, con las que se pretende una gestión racional de los recursos, se han añadido nuevas directrices para ajustar el procedimiento de extracción. En la actualidad la actividad mariscadora viene regulada por un decreto de diciembre de 1993 en el que se refundía la normativa vigente sobre permisos de explotación para ejercer la actividad pesquera o marisquera, al que siguió una orden de abril de 1994 por la que se regula la obtención de permiso de explotación para dichas actividades.

Según datos de la Xunta de Galicia, durante 1993 la producción marisquera en aguas gallegas alcanzó las 7.377 toneladas, por un valor de 4.247 millones de pesetas.

En la campaña 90-91, coincidiendo con el inicio del cambio de sistema, se habían expedido 21.138 carnets de mariscador, de los que 16.355 correspondían a mariscadores a pie y 4.783 a mariscadores a flote. En aquel primer proceso se había producido ya una primera depuración eliminando a quienes tenían otro empleo estable. Los beneficios oficiales por mariscador y año se cifraban en unas 100.000 pesetas, si bien se calculaba que los beneficios reales eran mayores de computarse los ingresos correspondientes al furtivismo y la comercialización ilegal, considerados la verdadera plaga del marisqueo.

En 1994 se introduce una nueva fórmula de autorización para ejercer el marisqueo. El antiguo carnet es sustituido por un permiso de explotación —el llamado *permex*— para ejercer la actividad mariscadora. La novedad principal se refiere a la filosofía misma del marisqueo.



En adelante esta actividad se corresponde exclusivamente con la realizada a pie, en tanto que la extracción desde embarcación tendrá la condición de pesca de bajura y los permisos se asignarán al barco y no a los pescadores. Los *permex* concedidos para este primer año se calculan entre 18.000 y 20.000. Las cifras empezarán a ser realmente ilustrativas cuando en 1995 se hayan de renovar los permisos, lo que requerirá la acreditación de determinadas condiciones, entre ellas el haber realizado actividades extractivas suficientes, entendiendo como tal la que se realiza de modo efectivo durante un mínimo del 70 por 100 de los días

autorizados dentro del marco previsto en el Plan General para la zona correspondiente.

No obstante las disposiciones oficiales de la Administración gallega, en algunas rías todavía se detecta marisqueo sin licencia que da lugar al levantamiento de actas de infracción.

Producción marisquera

Según datos de la Xunta de Galicia, durante 1993 la producción marisquera en aguas gallegas alcanzó las 7.377 toneladas, por un valor de 4.247 millones de pesetas. De estas cifras, 364 toneladas y 916 millones correspondieron a capturas de crustáceos, entre los que ocupa lugar

destacado al percebe, que por sí solo alcanzó las 179 toneladas y movió 548.432 millones de pesetas. Las capturas de centolla fueron de algo más de 100 toneladas, por un valor de 164 millones de pesetas. Apenas relevantes fueron las capturas de santiaguíño, 12 kilos, que alcanzaron las 19.800 pesetas, y la langosta, con 76 kilos y 314.400 pesetas. La partida más cuantiosa correspondió a moluscos, con un total de 7.012 toneladas, por valor de 3.331 millones de pesetas. La mitad del volumen correspondió a berberecho con 3.588 toneladas, que se vendieron a un precio medio de 168 pesetas/kilo, por un valor total de 601,5 millones de pesetas. El segundo lugar en

El antiguo carnet de mariscador ha sido sustituido por un permiso de explotación -el llamado 'permex'- para ejercer la actividad mariscadora.

cuanto a capturas lo ocupa la almeja babosa, con 1.262 toneladas y un precio medio de 868 pesetas, lo que supuso un valor final de 1.096 millones de pesetas. El precio más alto, 1.670 pesetas/kilo, lo alcanzaba, sin embargo, la almeja fina, de la que se capturaron 585 toneladas, por un valor total de 978 millones de pesetas. La cotización más baja la alcanzó el mejillón, con un precio medio de 52 pesetas y unas capturas de poco más de 42 toneladas.

Fuentes de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura señalan la necesidad de introducir las reformas inevitables en el sector sin perder de vista las repercusiones que puede tener en las economías de varios miles de familias. Esta presión social sobre el marisqueo tradicional impediría, al menos a corto plazo, el cultivo intensivo de especies de alto valor, como la almeja, tal como se viene realizando, por ejemplo, en Francia. Lo inmediato, insisten en la Administración autonómica gallega, es modernizar y rentabilizar la explotación de las poblaciones salvajes. La profesionalización del marisqueo en Galicia es el primer paso en esa dirección. ■

Mery VARONA

Aprobado el Reglamento que las regula

COMIENZAN LAS ELECCIONES SINDICALES

EL Reglamento de Elecciones a Representantes de los Trabajadores en la Empresa, al que ha dado luz verde el Consejo de Ministros, es 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 séptimo 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 de 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

El Gobierno ha aprobado el nuevo Reglamento de Elecciones a Representantes Sindicales, que amplía el período de votaciones a quince meses (octubre de 1994 a diciembre de 1995) frente a los tres meses de la normativa anterior. Las centrales sindicales, que quieren abordar estas elecciones sin las tensiones de otras anteriores, tienen prácticamente pactados ya la mayoría de los calendarios electorales sectoriales y han comenzado a hacer campaña en las distintas empresas en busca de apoyos.



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.

El Reglamento
que regula las Elecciones
Sindicales es el primero que se
aprueba de una larga serie cuyo
objetivo es desarrollar la
Reforma Laboral.

cincuenta o más trabajadores. El número de miembros se determinará de acuerdo con lo previsto en el artículo 66.1 del Estatuto de los Trabajadores.

ELECCIONES EN EL SECTOR MARITIMO-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 cincuenta o más trabajadores, en cuyo caso, en estos últimos se elegirá a su propio Comité de Buque, de acuerdo con el artícu-

lo 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 servicios en los buques de una misma empresa, siempre que entre todos los buques cuenten con

ELECCIONES DE DELEGADOS DE PERSONAL EN MARINA MERCANTE

Las elecciones para Delegados de Personal en empresas de diez a cuarenta y nueve trabajadores se efectuarán conforme al procedimiento establecido en el Título II del Estatuto de los Trabajadores.

Se constituirá una Mesa Electoral Central en el domicilio de la empresa, formada por un presidente y dos vocales, designándo-

La nueva normativa

se ocupa especialmente de las elecciones en el sector marítimo-pesquero

se éstos y los suplentes de conformidad con lo previsto en el artículo 73 del Estatuto de los Trabajadores. Los miembros de esta Mesa Electoral deberán estar residiendo durante todo el período electoral en el municipio del domicilio social de la empresa.

Con la finalidad de facilitar la votación de los trabajadores embarcados, en cada buque se constituirá una Mesa Auxiliar, formada con los mismos criterios que la Mesa Central. Las Mesas Auxiliares levantarán aca de escrutinio y remitirán ésta a la Mesa Central, junto con las papeletas impugnadas, por el medio más rápido posible.

La Mesa Central, una vez recibidas todas las actas de escrutinio de las Mesas Auxiliares, en el día hábil siguiente levantará el acta global del escrutinio.

El requisito de la firma de los candidatos a que hace referencia el artículo 8.1 de este Reglamento podrá ser sustituido por un telegrama o télex enviado por conducto del capitán a todos los buques.

ELECCIONES DEL COMITE DE FLOTA

El Comité de Flota de la Marina Mercante es el órgano representativo del conjunto de los trabajadores que prestan servicios en los buques de la misma empresa, siempre que

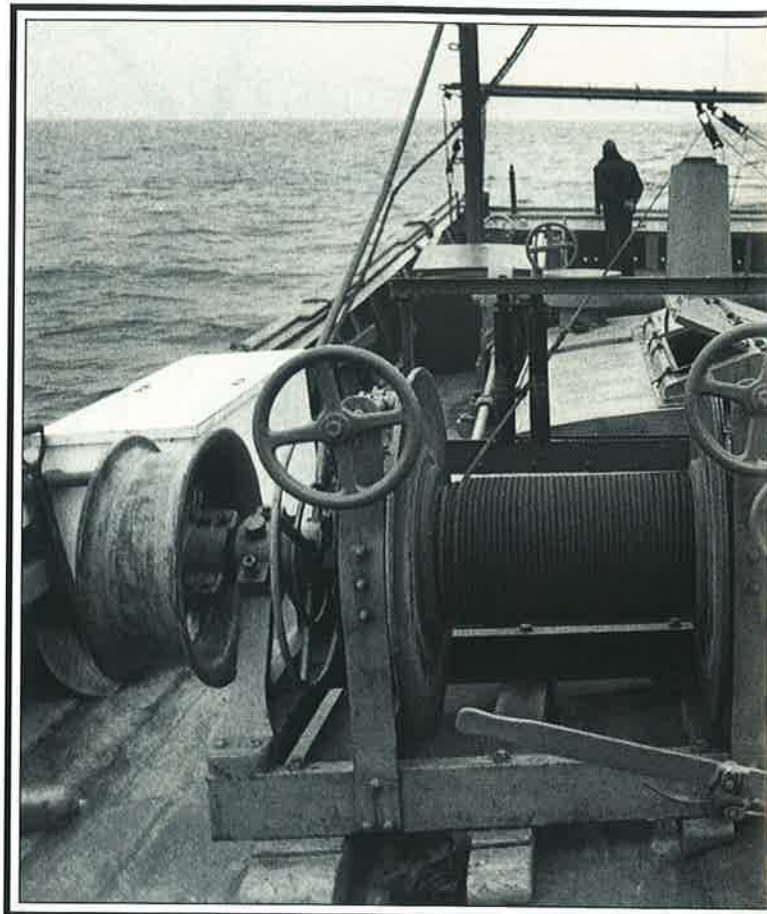
entre todos los buques cuenten con cincuenta o más trabajadores, salvo lo dispuesto en el artículo 15 respecto al Comité de Buque.

El número de miembros se determinará de acuerdo con la escala prevista en el artículo 66.1 del Estatuto de los Trabajadores, ateniéndose todo el proceso electoral a lo previsto en dicha ley, con las peculiaridades reguladas en este Reglamento.

En cuanto al censo de electores y elegibles, se estará a lo dispuesto en el artículo 71.1 del Estatuto de los Trabajadores.

En el domicilio social de la empresa se constituirá una sola Mesa Central del proceso electoral, con dos urnas, una para el colegio de técnicos y administrativos y otra para el de especialistas y no cualificados, formada por un presidente, que será el trabajador de más antigüedad, y dos vocales, que serán los electores de mayor o menor edad, actuando este último de secretario, designados todos ellos entre el personal desembarcado por vacaciones.

En cada buque, y para los trabajadores embarcados, se constituirá una Mesa Auxiliar con dos urnas, una para técnicos y administrativos y otra para especialistas y no cualificados, formada por un presidente, que será el trabajador de más antigüedad en el buque, y dos vocales, que serán los electores de mayor y menor edad en el mismo, actuando este último como secretario.



Las actas de escrutinio de las Mesas Auxiliares de cada buque se remitirán por el medio más rápido posible a la Mesa Central, la cual efectuará el cómputo global y realizará la atribución de resultados en el Comité de Flota. Este Comité tendrá las mismas competencias que los Comités de Empresa, regulados en los artículos 64 y siguientes del Estatuto de los Trabajadores.

ELECCIONES EN LA FLOTA PESQUERA

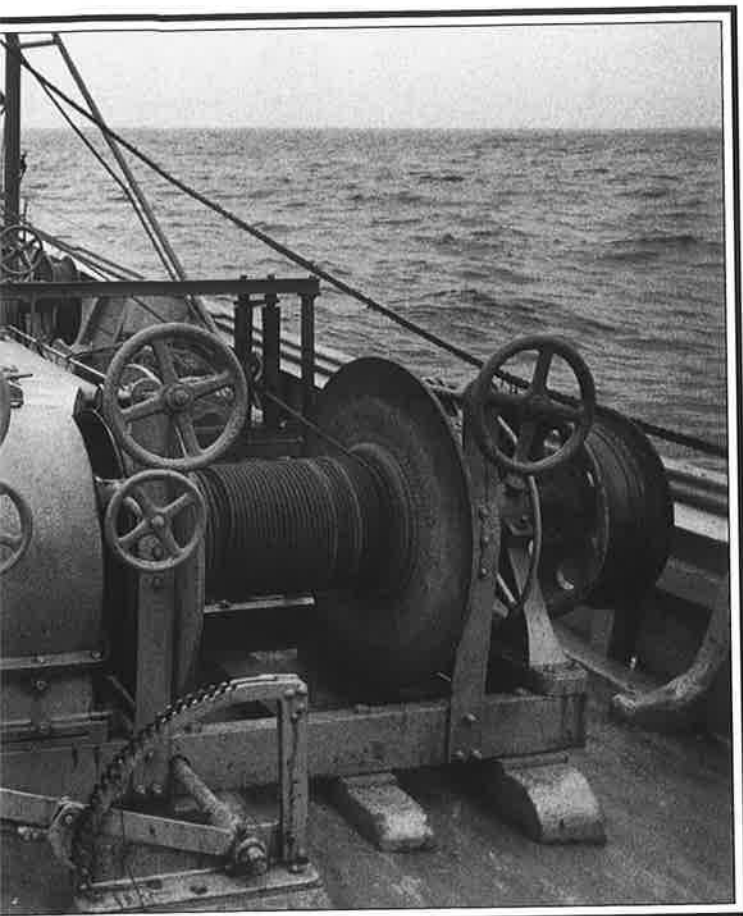
Dadas las peculiaridades de este sector, el Reglamento distingue, a efectos electorales, tres tipos de flota:

– Flota de altura y gran altura, formadas principalmente por los buques congeladores, cuyo régi-



men electoral será el previsto para la Marina Mercante.

– Flota de media altura, que es aquella en la que se precisa una media de veintidós días de embarque.



DELEGADOS DE PERSONAL EN LA FLOTA PESQUERA

Las elecciones para Delegados de Personal de los trabajadores que presten servicios en los buques pesqueros de una misma empresa se celebrarán en el puerto base o en el puerto en que los buques operen de forma habitual.

Los trabajadores que presten sus servicios en actividades auxiliares de los barcos en puerto, cuando por su escaso número no puedan elegir representación propia, participarán en el proceso electoral conjuntamente con los que presten servicios en los buques pesqueros.

La Mesa Electoral de cada empresa estará constituida por un presidente, que será el trabajador de más antigüedad, y dos vocales, que serán los electores de mayor

y menor edad, actuando éste último como secretario. Serán suplentes de los anteriores aquellos que sigan a los titulares de mesa en el orden indicado de antigüedad o edad, respectivamente.

El período de votación durará treinta días naturales, y la Mesa Electoral se reunirá cuantas veces sea necesario para controlar las votaciones que se vayan produciendo en este período.

A tal efecto, la Mesa señalará unos calendarios para la votación de los trabajadores de los diversos buques con criterios de flexibilidad, teniendo en cuenta las dificultades que se produzcan de arribada a puerto por las inclemencias del tiempo, sin que en ningún caso transcurra un plazo superior a siete días después de la arribada.

De cada votación, la Mesa Electoral levantará un acta parcial de escrutinio. Al finalizar la votación del último de los barcos de la flota, la Mesa Electoral levantará acta global de escrutinio de acuerdo con los resultados recogidos en las actas parciales.

COMITES DE FLOTA EN MEDIA ALTURA Y BAJURA

El Comité de Flota Pesquera es el órgano representativo del conjunto de los trabajadores que presten servicios en los buques pesqueros de una misma empresa, siempre que entre todos los buques cuenten con cincuenta o más trabajadores, aplicándose las reglas previstas en el artículo 15 respecto de los buques de más de cincuenta trabajadores.

Aquellos trabajadores que presten servicios auxiliares en puerto a los buques de una misma empresa pesquera y que por su escaso número no puedan elegir representación propia, participarán en el proceso elec-

toral junto con los que prestan sus servicios a bordo.

La elección del Comité de Flota se regirá por el procedimiento establecido para los Comités de Empresa en el Título II del Estatuto de los Trabajadores, con las peculiaridades previstas en este Reglamento.

El número de miembros del Comité de Flota se determinará de acuerdo con la escala establecida en el artículo 66.1 del Estatuto de los Trabajadores.

En los locales de cada empresa se constituirá una sola Mesa Electoral con dos urnas, una para el colegio de técnicos y administrativos y otra para el de especialistas y no cualificados, formada por un presidente, que será el trabajador de más antigüedad, y dos vocales, que serán los electores de mayor y menor edad, actuando este último como secretario. Serán suplentes de los anteriores aquellos que sigan a los titulares de la mesa en el orden indicado de antigüedad y edad, respectivamente.

La Mesa Electoral podrá tener carácter itinerante si así lo deciden los miembros de la misma o lo solicitan los promotores de las elecciones, rigiéndose a tal efecto por lo dispuesto en el artículo séptimo de este Reglamento.

El período de votación durará treinta días naturales y se regirá por los mismos criterios establecidos para los delegados de personal.

Finalmente, cabe destacar que este Reglamento, que fue publicado por el *Boletín Oficial del Estado* de 13 de septiembre, se completa con una serie de Anexos representativos de los modelos de actas de constitución de mesas electorales, de censos de trabajadores, de escrutinios de delegados de personal, de miembros de comités de empresa, de presentación de candidaturas y de certificaciones de resultados. ■

Concha HERNANDEZ CARAZO

- Flota de bajura, que es la que comprende los embarques de uno a siete días.

Estas dos últimas se regirán, en cuanto al procedimiento electoral, por lo dispuesto a continuación.



Nuevos Convenios, Acuerdos y Disposiciones legales

Tanto la formación como el reciclaje profesional se han convertido en las dos herramientas más eficaces en manos de los Gobiernos para luchar contra el paro y en las de los empresarios, para lograr una mayor competitividad en sus empresas.

Invertir en formación es ya un valor rentable y seguro, y prueba de ello son las continuas acciones que están tomando los países de la Unión Europea y las recomendaciones que en este sentido emiten continuamente organismos internacionales.

Recientemente la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico) hizo público un informe en el que considera que la mejor arma para combatir el desempleo en los veinticuatro países miembros pasa por la reorientación o elevación del nivel de formación profesional de los trabajadores. También da a entender que los trabajadores sin cualificación están condenados a un paro casi definitivo o a tener que aceptar el trabajo por salarios inferiores a los que obtenían antes.

**MAS
FORMACION
PARA LOS
APRENDICES**

do número de contratos que de esta modalidad se han firmado desde su entrada en vigor, a primeros de año, los responsables del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social han firmado nuevos acuerdos y han ampliado la oferta del programa de las Escuelas-Taller.

El primero de estos acuerdos para la formación continua de aprendices ha sido suscrito por el director general del INEM, Alberto Elordi, y el presidente para

trabajadores ocupados. Los aprendices, como trabajadores ocupados, forman parte de este colectivo. Dado el elevado volumen de contratos de aprendizaje suscritos en los ocho primeros meses del año, que ascienden a 146.633, y la falta de infraestructura de la FORCEM para dar respuesta efectiva a la gestión, la colaboración del Instituto Nacional de Empleo, como organismo público al servicio de las políticas activas de empleo,

Ocupacional y se compromete a realizar el control y seguimiento de dicha formación a través de las Direcciones Provinciales, que emitirán certificados en los que constarán los listados de aprendices por períodos de formación cursados, con indicación de hora y costes, que se establecerán por módulos hora/alumno. La FORCEM ha decidido que estos módulos sean de 425 pesetas si es formación presencial y de 285 pesetas si es a distancia.

Asimismo, y con objeto de preservar la calidad de la formación y facilitar criterios de homogeneidad, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, a través del INEM, establecerá unos contenidos indicativos mínimos de los cursos, de carácter amplio y orientativo, que permitirá la flexibilidad exigida por la multiplicidad de puestos de trabajo existentes en el mercado.

Sistema de funcionamiento

En el Convenio se ha arbitrado un sistema ágil y eficaz de funcionamiento para llevar a cabo un sistema de orientación, información y seguimiento de los planes de formación para los aprendices.

Dicho mecanismo se desarrollará a través de las siguientes fases:

- Información y orientación a los empleadores, en las oficinas del INEM, sobre los recursos formativos existentes en la zona para la formación teórica de los aprendices a través del Mapa de Recursos Formativos.

- Una vez seleccionado el Centro de Formación más idóneo e iniciada la Formación, el INEM se encargará, a través de su red de Direcciones Provinciales y Ofi-

la Fundación para la Formación Continua (FORCEM), José de la Cavada.

A partir de la firma del Acuerdo Nacional suscrito el 22 de diciembre de 1992

es imprescindible.

Mediante la firma de este Convenio el INEM pone a disposición de la formación de aprendices su red de Centros de Formación



PARA ampliar la oferta formativa, y muy especialmente la que afecta a los aprendices, dado el eleva-

***Dado el alto número de
contratos de aprendizaje
firmados hasta la fecha, el
Gobierno ha ampliado su oferta
formativa para este colectivo.***

ello los Centros de Formación presentarán a las citadas Direcciones Provinciales las relaciones de aprendices que han cursado formación, con indicación de horas y costes.

● Por los directores provinciales del INEM se visarán estas relaciones una vez comprobados los datos con los respectivos contratos suscritos y se enviarán periódicamente a la Fundación para la Formación Continua, ya que así podrá ordenar el pago correspondiente a los Centros de Formación.

● Por parte de las Direcciones Provinciales se mantendrá actualizado el Mapa de Recursos Formativos para la formación de aprendices.

● Para garantizar la calidad y homogeneidad de la formación impartida, el INEM restablecerá el contenido mínimo indicativo de los cursos con un carácter amplio y orientativo que posibilite la necesaria flexibilidad del sistema.

● El INEM elaborará las pruebas necesarias para que, previa su superación, los aprendices puedan acceder a la obtención del Certificado de Profesionalidad, una vez elegido el sistema.

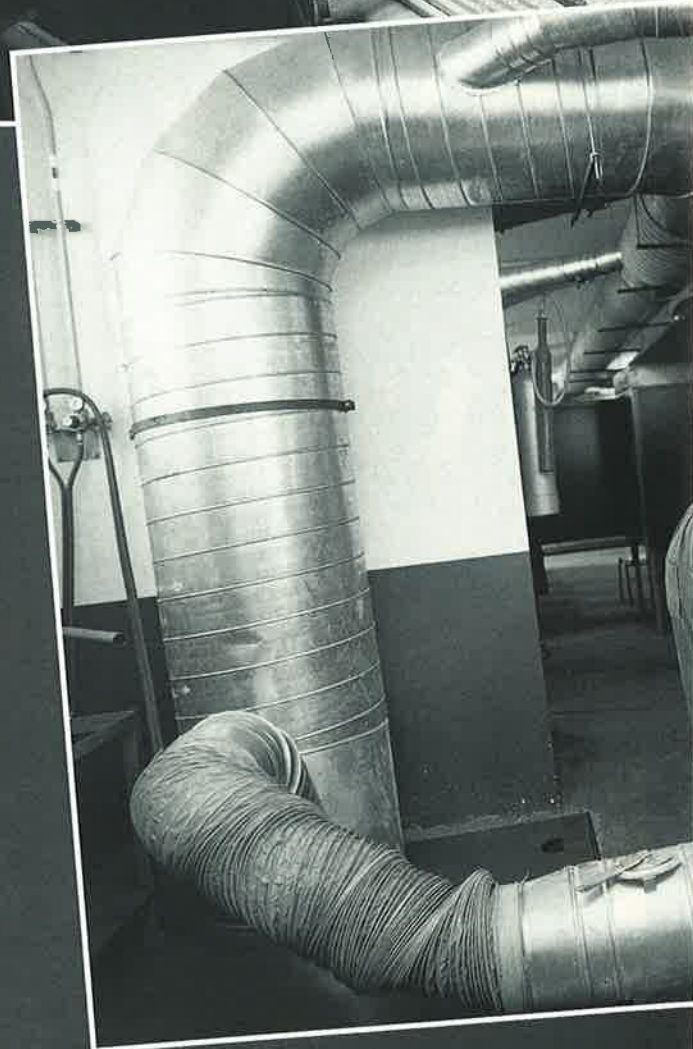
Una vez finalizada la formación, los aprendices podrán solicitar participar en las pruebas de acceso al Certificado de Profesionalidad.

Acuerdo tripartito

Además de este Convenio, durante el período vacacional se firmó un acuerdo tripartito entre el secretario general de Empleo, Marcos Peña, en representación del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y los representantes de UGT, CC OO, CIG, CEOE y CEPYME, para ampliar la cobertura del Acuerdo Nacional de Formación Continua a los trabajadores eventuales del sector agrario, los autónomos y los funcionarios al servicio de las Administraciones públicas, con especial incidencia en lo referente a los contratos de aprendizaje.

Nuevo impulso a las Escuelas-Taller

También durante la etapa vacacional se ha dado un nuevo impulso a los trabajos que vienen desempeñándose en el Programa de las Escuelas-Taller y Casas de Oficios. Por medio de un orden del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 11 de agosto pasado, se han introducido una serie de innovaciones a fin de optimizar los resultados del citado Programa, especialmente en lo que constituye su objetivo primordial: la formación e inserción profesional de los jóvenes.





El programa de las Escuelas-Taller y Casas de Oficios se ha abierto a los jóvenes menores de veinticinco años que estén desempleados, aunque perciban subsidios por desempleo.

Entre estas novedades figuran la apertura del Programa a todos los jóvenes menores de veinticinco años desempleados, incluidos los perceptores de prestaciones por desempleo o subsidio. De esta forma, mediante su participación en una Escuela-Taller o Casa de Oficios, podrán mantener actualizados sus conocimientos o aptitudes profesionales adquiridos en anteriores trabajos, perfeccionarlos y facilitarles nuevos empleos.

Además, con carácter general, los alumnos suscribirán contratos de aprendizaje durante las etapas de formación en alternancia con el trabajo, modalidad que se ajusta a las circunstancias del programa. También se constituirán centros de iniciativa empresarial que asesorarán y ayudarán a los jóvenes que quieran establecerse como trabajadores por cuenta propia una vez que hayan salido de las Escuelas-Taller.

Se pretende, además, hacer llegar al mayor número de jóvenes los beneficios de este programa mediante una reducción de costes y de la duración de los proyectos.

La nueva orden establece, asimismo, que el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en colaboración con el de Educación y Ciencia, establecerá los mecanismos necesarios para reconocer la formación adquirida en las Escuelas-Taller y Casas de Oficios, tanto en el catálogo

de titulaciones como en el repertorio de certificaciones.

Balance del programa en la década 1985-1995

El Programa de Escuelas-Taller y Casas de Oficios que lleva a cabo el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha formado, a nivel nacional, desde 1985 en que se inició y hasta este año, a un total de 133.178 alumnos, y ha alcanzado resultados muy aceptables en términos de inserción, cualificación profesional y puesta en valor de muchos edificios, monumentos y parques.

El presupuesto de este programa de empleo-formación ascendió, en los diez años, a 297.442 millones de pesetas que han permitido la puesta en marcha de 1.790 Escuelas-Taller y 837 Casas de Oficios. Han dado empleo a 22.141 personas como directores, monitores y personal encargado de orientar al alumnado.

El Programa de Escuelas-Taller también funciona en Iberoamérica, donde en el cuatrienio 90-94 se han creado un total de 20 escuelas en 13 países de aquel continente, que han permitido la formación de 1.603 alumnos y cuyo presupuesto se sitúa en los 2.060 millones de pesetas. ■

**Concha HERNANDEZ
CARAZO**

Los científicos evalúan los 'stocks' de grandes pelágicos en el Mediterráneo



CIENTIFICOS del Consejo General de Pesca del Mediterráneo (CGPM-FAO) y de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA) han coincidido en dos reuniones científicas para revisar, en un caso, los *stocks* de grandes pelágicos en el Mediterráneo (pez espada, atún rojo y blanco), y en otro, para evaluar la población de atún rojo del Atlántico.

Los científicos que estudian las poblaciones del Mediterráneo revisaron la situación y el desarrollo de las pesquerías de túnidos en este mar, examinando la situación de las estadísticas pesqueras, el grado de conocimiento de los parámetros biológicos, necesarios para las evaluaciones de las poblaciones, que se refieren al crecimiento, relación talla/ peso y talla/ edad, proporción de sexos en las capturas o el grado de madurez, etcétera. Los resultados de estos estudios son de gran interés para aunar los criterios a seguir a la hora de realizar las evaluaciones, puesto que

La situación de los *stocks* de grandes peces pelágicos y la del atún rojo del Atlántico han sido objeto de estudio en sendas reuniones científicas que han coincidido en Centro Oceanográfico de Málaga en los últimos días de septiembre.

sus conclusiones son determinantes para conocer el estado de cada pesquería y porque las mismas son tenidas en cuenta luego por los responsables de cada país a la hora de decidir el esfuerzo pesquero o las capturas admisibles.

En la segunda reunión, una de las sesiones anuales del grupo de evaluación del *stock* de atún rojo del Atlántico, se incorporaron las discusiones ya abordadas en la anterior para actualizar las informaciones biológicas y las estadísticas de esta pesquería. Se discutió en ella la metodología de evaluación de los *stocks* aplicable a cada especie y se realizaron ensayos básicos de evaluación.

En ambos encuentros han participado científicos de los países comunitarios mediterráneos, Grecia, Italia, Francia y España, así como de otros no comunitarios, Turquía, Croacia, Chipre, Libia, Argelia, Túnez y Marruecos, además de representantes de Estados Unidos, Japón, Portugal, Australia, Taiwán y Suráfrica.

Las reuniones se han organizado a iniciativa del CGPM y la CICAA, con la colaboración de la Dirección General de Pesca (DG XIV) de la Unión Europea, y bajo la coordinación del Centro Oceanográfico de Málaga del Instituto Español de Oceanografía. Con las conclusiones de las sesiones de estudio se elaborará un documento

de trabajo que se hará público en los próximos meses. En él se recogerán también recomendaciones relativas a las necesidades de investigación en los próximos años de las especies más importantes de túnidos del Mediterráneo, sometidas actualmente a una considerable presión.

El Consejo General de Pesca del Mediterráneo, creado en 1949 en el marco de la organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y con sede en Roma, especifica en sus estatutos el interés de los países miembros por el desarrollo y utilización apropiada de los recursos marinos vivos del Mediterráneo y Mar Negro a través de la cooperación internacional.

La CICAA es una Comisión internacional de cooperación entre los países para el mantenimiento de las poblaciones de atunes y especies afines en el Atlántico que permitan capturas máximas con una base científica. Tiene su sede en Madrid y a ella pertenecen veintidós países. ■

M. V.

La seguridad tiene un nombre



FURUNO

Si tiene que cambiar su antiguo radar, no se conforme con menos.

Los nuevos radares de la serie FR-7000 conservan la tradición de calidad y fiabilidad de FURUNO y además incorporan la tecnología más avanzada. Los usuarios saben que entre FURUNO y los demás hay todo un mar de diferencias.

Consulte hoy mismo con su distribuidor.

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

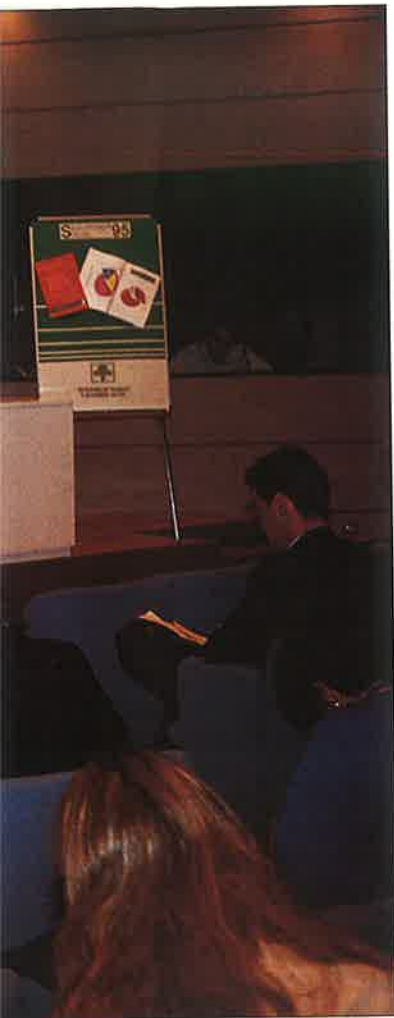
PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL 1995



EL GOBIERNO APUESTA POR LA PROTECCION SOCIAL

Los presupuestos de la Seguridad Social para 1995 ascenderán a casi 11 billones de pesetas (10,85), según el proyecto presentado por el ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán. Esta cifra supone un crecimiento del 8,8 por 100 sobre las cantidades asignadas para este año. Los gastos en pensiones se situarán en 6,35 billones de pesetas, también con un incremento del 8,8 por 100 sobre los recursos destinados para este fin en 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	33.871	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 Autónoma (*)	77.106	0,77	82.803	0,76	5.697	7,39
TESORERIA, INFORMÁTICA 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.

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

Entre otros puntos de interés destaca la rebaja de un punto en los tipos de cotización a la Seguridad Social, que será del 28,3 por 100 la mejora de prestaciones por maternidad; el crecimiento de las aportaciones del Estado, y la reforma de la Incapacidad Laboral Transito-

ria y la Invalidez Provisional, que se refunden en una única Incapacidad Temporal.

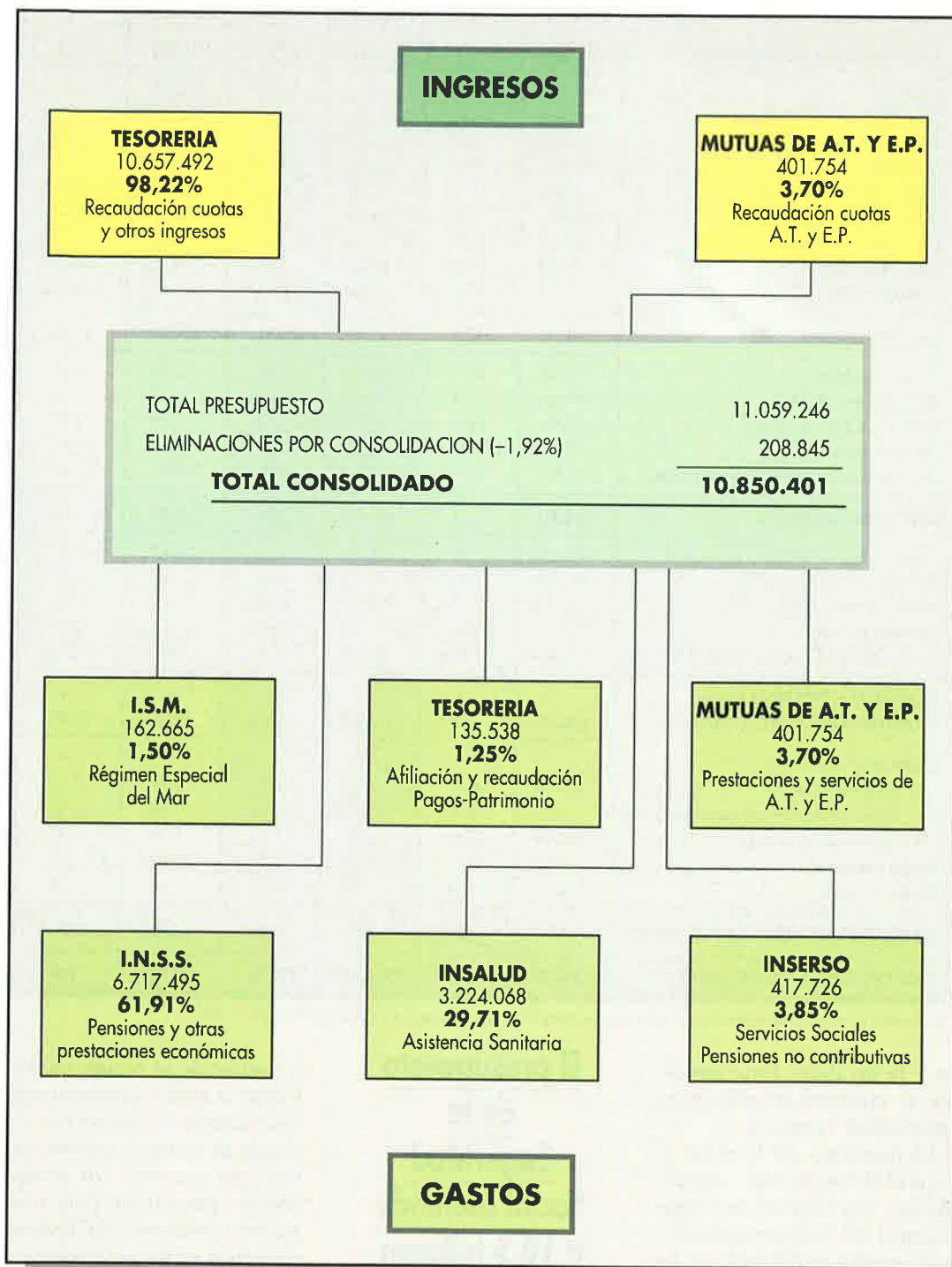
El ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, insistió en la firme voluntad del Gobierno socialista de seguir trabajando en la consolidación del sistema público de la Seguridad Social potenciando las prestaciones sociales. «Si en momentos de crisis económica, como los últimos años, fuimos adelante con este proyecto, hoy, cuando se

El presupuesto de la Seguridad Social asciende a 10,5 billones de pesetas, un 8,8 por 100 más que en 1994

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.»

Según manifestaciones de José Antonio Griñán, el proyecto de presupuestos de la Seguri-

DISTRIBUCION PRESUPUESTARIA (en millones de pesetas)



La aportación del Estado crece tres puntos y se rebajan en un punto las cotizaciones sociales

dad Social para el próximo año contiene, entre otras, las siguientes notas destacables:

- 1) Una priorización de los gastos sociales.
- 2) Mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones.
- 3) La reforma de la Incapacidad Laboral.
- 4) Una mayor protección para las situaciones de maternidad.
- 5) Autofinanciación en base a las cotizaciones de las pensiones contributivas.
- 6) Un avance en la estructura del Sistema.
- 7) La intensificación en la lucha contra el fraude.
- 8) Rigor y mayor transparencia en la gestión y una potenciación del diálogo social.

En opinión del ministro de Trabajo y Seguridad Social, el proyecto de presupuestos de la Seguridad Social constituye un instrumento para la redistribución de los recursos públicos tratando de compensar desigualdades. Para José Antonio Griñán, el Gobierno socialista ha optado por un modelo de reparto que contempla la solidaridad de quienes tienen o trabajan con quienes no tienen o no pueden desarrollar una actividad; un modelo que hace efectivos los derechos constitucionales de los ciudadanos y que también permite la existencia de otros modelos privados complementarios. El ministro de Trabajo y Seguridad Social recordó que hace una década eran muchas las voces interesadas que hablaban de la crisis del Sistema de la Seguridad Social, de un modelo en derribo. José Antonio Griñán señaló que el Gobierno había optado en su día por la consolidación del sistema de protección de la Seguridad Social, y que si en tiempos de crisis se habían hecho esfuerzos para mantener y potenciar su estructura, no lo iban a dejar de hacer ahora cuando se ha iniciado la recuperación económica.



PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL 1995

«Si en épocas de crisis seguimos adelante con el sistema de protección social, mucho más ahora, cuando se ha iniciado la recuperación económica»

(José Antonio Griñán)



En el año 1984 se destinaba al presupuesto de la Seguridad Social el 12,5 por 100 del Producto Interior Bruto, y para 1995 se ha elevado ese porcentaje al 16 por 100. En el caso de las pensiones, en 1984 absorbían el 7,5 por 100 del PIB, para representar en 1995 el 9,3 por 100.

Habrà una única prestación de Incapacidad Temporal

Se refunde la Incapacidad Laboral Transitoria y la Invalidez Provisional

POR un proyecto de ley de medidas tributarias, sociales, de gestión financiera, del personal al servicio de las Administraciones públicas y de organización, se 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.

En materia de acción protectora, por este proyecto de ley se refunden las prestaciones de Incapacidad Laboral Transitoria e Invalidez Provisional 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. No se modifica el actual período de carencia exigido para la Incapacidad Laboral Transitoria. Entre otras condiciones, se evita que el trabajador permanezca hasta cinco años separado de su puesto de trabajo con las dificultades que ello supone para su reincorporación; se mejora la gestión de estas prestaciones, evitando situaciones de utilización indebida de la protección y, finalmente, se establece una estructura prestacional más homogénea en relación con los sistemas de protección comunitarios. Una segunda modificación importante es la separación de la maternidad como contingencia propia distinta de la Incapacidad Laboral Transitoria. De esta forma, el Gobierno daría cumplimiento a lo previsto en el programa del Partido Socialista, así como al II Plan de Igualdad de Oportunidades para la Mujer. Con esta medida se trata de lograr una mayor protección para la mujer y diferenciar además que la maternidad no es una enfermedad sino un acto voluntario. De acuerdo con estas modificaciones, se mejoran las

SINTESIS POR RUBRICAS FUNCIONALES (En millones de pesetas)

INGRESOS						
RUBRICAS	Presupuesto 1994		Proyecto 1995		Incremento 95/94	
	Importe	% Partic.	Importe	% Partic.	Absoluto	%
Cotizaciones sociales	6.908.657	69,30	7.200.982	66,37	292.325	4,23
De empresas y trabajadores	6.409.526	64,29	6.641.164	61,21	231.638	3,61
De desempleados	499.131	5,01	559.818	5,16	60.687	12,16
Transferencias	2.561.902	25,70	3.088.086	28,46	526.184	20,54
Del Estado	2.561.454	25,69	3.087.621	28,46	526.167	20,54
De otros organismos	448	0,00	465	0,00	17	3,79
Otros ingresos	146.586	1,47	152.558	1,41	5.972	4,07
Variación de activos y pasivos	325.275	3,53	408.775	3,77	56.500	16,04
PRESUPUESTO CONSOLIDADO	9.969.420	100,00	10.850.401	100,00	880.981	8,84
GASTOS						
FUNCIONES	Presupuesto 1994		Proyecto 1995		Incremento 95/94	
	Importe	% Partic.	Importe	% Partic.	Absoluto	%
Prestaciones económicas	6.653.084	66,73	7.104.142	65,47	451.058	6,78
Asistencia sanitaria	2.910.770	29,20	3.310.096	30,51	399.326	13,72
Servicios sociales	254.571	2,55	250.751	2,31	-3.820	-1,50
Tesorería e informática	138.253	1,39	176.475	1,63	38.222	27,65
Variación 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

Habrá una única prestaci3n de Incapacidad Temporal

prestaciones, pasando del 75 al 100 por 100 de la base reguladora. Por otra parte, se facilita el acceso a esta última prestaci3n, estableciendo un período de carencia de ciento ochenta días en los últimos cinco años, en lugar de tomar como referencia el año anterior, como sucede en la actualidad. Por otra parte, por este proyecto de ley se crear  un solo 3rgano, que concentrar  las competencias para la determinaci3n del derecho a las prestaciones por Invalidez Permanente, dependiendo de la entidad gestora que tiene la

Mayor protecci3n para la mujer en caso de maternidad.

responsabilidad de la gesti3n de las prestaciones econ3micas por esta contingencia. De esta manera, se eliminarán disparidades de criterios en la evaluaci3n, además de simplificar los procedimientos y lograr una mayor eficacia en la gesti3n. Por otra parte, ello permitirá el control directo de la prestaci3n por la entidad gestora que gestiona la prestaci3n econ3mica y soporta el gasto, evitando con ello dispersi3n de responsabilidades. En el caso de las mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de

la Seguridad Social, se establecerán una serie de condiciones entre las que destacan las siguientes: se abre la posibilidad de que las mutuas puedan gestionar las prestaciones de Incapacidad Temporal por contingencias comunes en el ámbito exclusivamente de las prestaciones econ3micas; se prevé que los estatutos de las mutuas necesariamente establezcan la responsabilidad de los miembros de la junta directiva y de los gerentes o asimilados; se refuerzan las incompatibilidades de los directivos de las mutuas para evitar la confusi3n de intereses; se establece la prohibici3n de abonar, con fondos públicos, indemnizaciones establecidas en «contratos blindados»; se refuerza la estabilidad de las reservas de las mutuas, previniendo su reposici3n en caso de disminuci3n, y se establece la participaci3n en el control y seguimiento de la gesti3n desarrollada por las mutuas en términos similares al existente en el resto de entidades que gestionan el Sistema de la Seguridad Social. Finalmente, entre otras medidas, se contempla la creaci3n del Registro de Prestaciones Sociales Públicas en el seno del Instituto Nacional de la Seguridad Social, para lograr una mejor coordinaci3n de los datos disponibles en el conjunto de las Administraciones públicas, de cara al reconocimiento y mantenimiento del derecho a las prestaciones sociales públicas. En el ámbito de la recaudaci3n, se introducirán modificaciones en el procedimiento de reclamaci3n de las deudas de la Seguridad Social, para simplificarlo y lograr una mayor eficacia, especialmente en los proyectos de recaudaci3n por vía ejecutiva. ■



La presentaci3n del proyecto de los presupuestos de la Seguridad Social para el pr3ximo año coincidi3 con la reuni3n en Madrid del Fondo Monetario Internacional, así como del Banco Mundial, algunos de cuyos representantes hicieron un alegato en sus intervenciones para el recorte de los gastos sociales en las economías desarrolladas como instrumento para asegurar el futuro.

En el caso concreto de España, en los mismos foros se defendi3 el recorte de las actuales prestaciones sociales y concretamente las pensiones.

Frente a estos planteamientos, el ministro de Trabajo y

Seguridad Social reafirm3 la decisi3n del Gobierno de seguir por la vía de consolidar y aumentar en lo posible los actuales niveles de protecci3n, y lament3 que lo que son posturas políticas de algunos representantes del Fondo Monetario Internacional o del Banco Mundial se traten de presentar por algunos, como partes interesadas, en cuestiones científicas. José Antonio Gri an record3, no obstante, que España tiene todavía, a pesar de las mejoras introducidas en los últimos años, unos niveles de prestaciones inferiores a otros Estados de la Uni3n Europea.

PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL 1995

COTIZACION A LA SEGURIDAD SOCIAL 1995 TIPOS DE COTIZACION

REGIMEN GENERAL		
— Contingencias comunes.....	28,3%	23,6 Empresario 4,7 Trabajador
— Contingencias profesionales	Según tarifa de 1979 reducida un 10%.	
R.E.T. AUTONOMOS		
Mejora voluntaria ILT.....	27,00%	
	1,80%	
R.E. AGRARIO		
— Empresario		
● Jornadas reales	15,50%	
— Trabajadores por cuenta ajena.....	11,50%	
— Trabajadores por cuenta propia:		
● Contingencias comunes	18,75%	
● Contingencias profesionales	1,00%	
● Mejora voluntaria ILT	2,70%	
R.E. EMPLEADOS HOGAR.....		
	22,00%	

BASES DE COTIZACION

REGIMEN GENERAL Y ASIMILADOS		
— Bases máximas: variación igual al IPC previsto		
● Base máxima del Sistema	362.190 pts/mes	
● Grupos 5.º al 11	269.940 pts/mes	
— Bases mínimas: variación igual al SMI.		
R.E.T. AUTONOMOS		
— Base mínima.....	98.490 pts/mes	
R.E. AGRARIO.....		
	SMI	
R.E. EMPLEADOS DE HOGAR.....		
	SMI	



PRESTACIONES ECONOMICAS (En millones de pesetas)

RUBRICAS	IMPORTE	% Part.
Pensiones	6.355.412	89,46
Contributivas	6.177.156	86,95
No contributivas (*).....	178.256	2,51
Incapacidad temporal.....	533.675	7,51
Prestación por maternidad	11.364	0,16
Protección a la familia y otras	129.977	1,83
Gestión de prestaciones económicas	65.967	0,93
Gastos de capital.....	7.897	0,11
TOTAL PRESTACIONES ECONOMICAS.....	7.104.292	100,00

(*) La diferencia de 12.413 millones que completan los 190.669, importe total de las pensiones no contributivas que financia el Estado, corresponden a transferencias al País Vasco —9.743 millones— y Navarra —2.670 millones— que figuran en la función de Servicios Sociales.

DESGLOSE DE PENSIONES 1995 (En millones de pesetas)

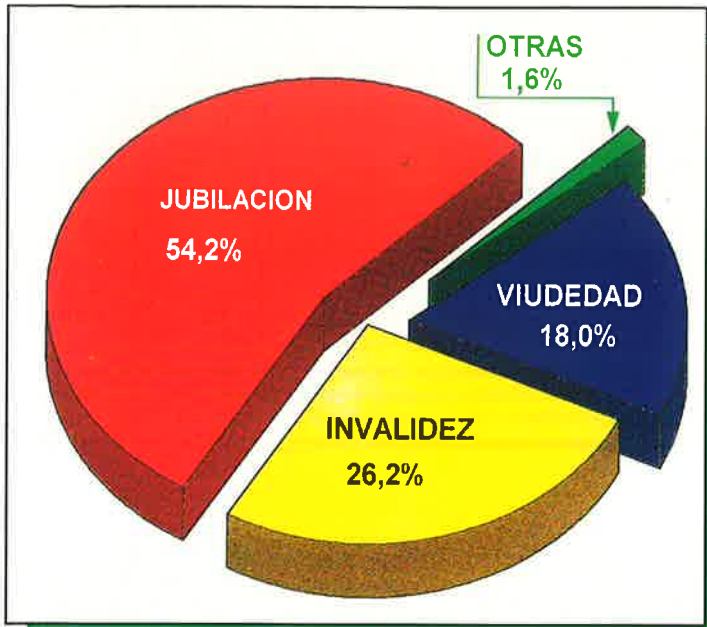
RUBRICAS	IMPORTE	% Part.
Jubilación.....	3.440.503	54,14
Invalidez	1.665.905	26,21
Viudedad.....	1.146.261	18,04
Otras	102.743	1,62
TOTAL PENSIONES	6.355.412	100,00

Los gastos

El presupuesto de la Seguridad Social para 1995 se eleva a 10,85 billones de pesetas, lo que supone un crecimiento de 880.981 millones de pesetas sobre el año anterior, que representan un incremento del 8,8 por 100. De esta cifra de gastos, 7,2 billones de pesetas corresponden a los ingresos por cotizaciones, mientras las transferencias del Estado se sitúan en 3,088 billones de pesetas. De cada 100 pesetas gastadas en materia de Seguridad Social, 65,5 corresponden a prestaciones sociales, 30,5 a asistencia sanitaria, 2,3 pesetas a servicios sociales y 1,7 pesetas a recaudación, informática y otros.

Del conjunto de las 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. De

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL GASTO EN PENSIONES



De cada 100 pesetas gastadas, 65,5 corresponden a prestaciones económicas, especialmente pensiones; 30,5, a asistencia sanitaria, y 2,3 pesetas, a servicios sociales

ACUERDO ENTRE EL MINISTERIO DE TRABAJO Y UGT, CC OO Y LA

TODAS LAS PENSIONES MANTENDRAN

Las federaciones de jubilados y pensionistas de UGT, CC OO y de la Unión Democrática de Pensionistas (UDP) han dado todo su respaldo a la propuesta de revalorización de pensiones propuesta por el ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán. Este acuerdo, que afecta a más de siete millones de personas, supone el compromiso del Gobierno de mantener el poder adquisitivo de las pensiones a lo largo de toda la legislatura. Las condiciones de este acuerdo son aplicables tanto a las pensiones contributivas, como a las no contributivas y sus principales compromisos se concretan en los siguientes puntos:

1) Mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones en 1994. Si en el período de noviembre de 1993 a noviembre de 1994 el incremento del IPC supera el 3,5 por 100 previsto, que se ha aplicado como subida desde el 1 de enero, esta desviación se compen-

esta cantidad, 244.513 millones son para revalorización de las pensiones en función del incremento previsto del 3,5 por 100, 53.556 millones para compensar las posibles desviaciones del IPC y 32.735 millones para mejorar las pensiones de cuantía más baja.

Las pensiones no contributivas tendrán un presupuesto de 178.256 millones de pesetas, lo que supone un aumento del 21,9 por 100 sobre las cifras de 1994. Este crecimiento se debe sobre todo al incremento del número de perceptores, debido a la incorporación de quienes no recibían ninguna prestación y de otros subsidiados del Fondo de Asistencia Social y de la Ley de Integración de Minusválidos, así como de su actualización para mantener el poder adquisitivo.



sará mediante el abono de una paga única por la diferencia.

2) Incorporación de la revisión a la cuantía de la pensión.

En el supuesto anterior, el importe de la paga de compensación quedará incorporado a la cuantía de la pensión, de tal manera que la revalorización de 1995, 1996 y 1997 se aplicará a la pensión actualizada según el IPC real.

3) Se mantiene hasta el final de la legislatura el compro-

miso de revalorizar las pensiones de la Seguridad Social según el IPC y se mantiene la garantía de compensar las posibles desviaciones del IPC real sobre el IPC previsto para cada período.

Cláusulas del acuerdo (texto completo)

PRIMERA. Ambito de aplicación y vigencia

El presente acuerdo extenderá su

REVALORIZACION DE PENSIONES

AÑO	REVALORIZACION (%)		Δ IPC
	MEDIA	GENERAL	
1990	9,2	Por tramos: 9 8 7	6,5
1991	7,1	6,7	5,5
1992	6,2	5,7	5,3
1993	5,1	5,1	4,9
1994	3,5 más cláusula de revisión	3,5 más cláusula de revisión	—

PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL 1995

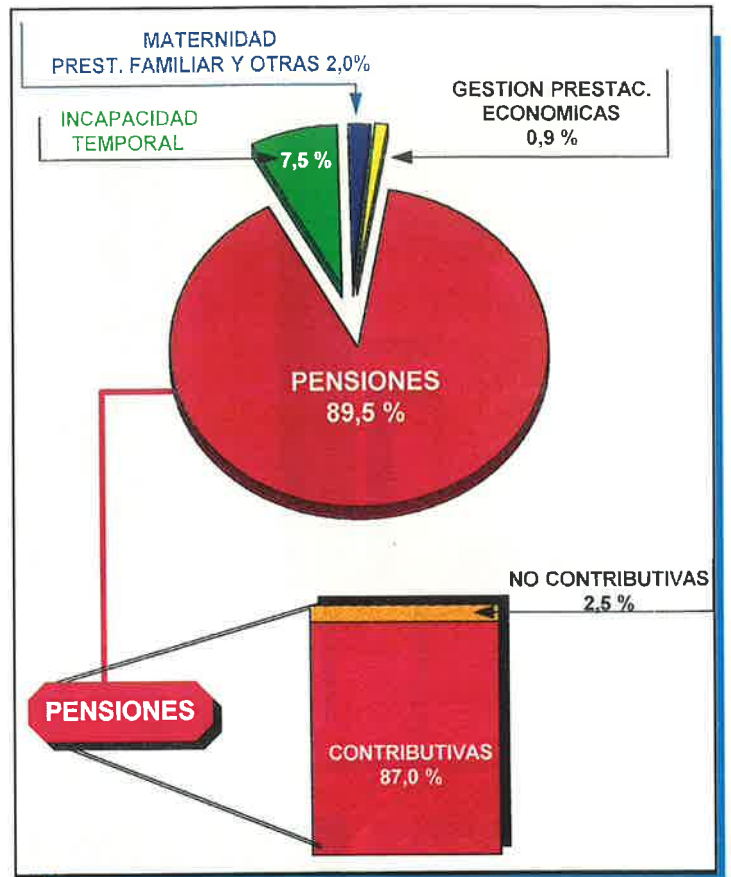


Todas las pensiones crecerán un 3,5 por 100, de acuerdo con las previsiones de inflación, si bien se garantiza el mantenimiento de su poder adquisitivo mediante la cláusula de revisión prevista y acordada con las federaciones de pensionistas de UGT, CC OO y la Unión Democrática de Pensionistas.

Para hacer frente a la Incapacidad Temporal se asignan 533.675 millones de pesetas, donde se han unificado los anteriores subsidios de Incapacidad Laboral Transitoria e Invalidez Provisional. Se unifica la protección en treinta meses frente a los setenta y dos actuales, medida que se considera más acorde con su naturaleza temporal.

Para las prestaciones por maternidad se han asignado 11.364 millones de pesetas y su cobertura se eleva al 100 por 100

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL GASTO DE LA FUNCION 1: PRESTACIONES ECONOMICAS



UNION DEMOCRATICA DE PENSIONISTAS (UDP)

SU PODER ADQUISITIVO

El compromiso suscrito se mantiene hasta el final de esta legislatura.

vigencia a la presente legislatura, siendo aplicable tanto a las pensiones contributivas como a las no contributivas de la Seguridad Social.

SEGUNDA. Mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones en 1994

Si en el período de noviembre de 1993 a noviembre de 1994 el incremento real del IPC fuera superior al 3,5 por 100 previsto y que fue aplicado desde el 1 de enero de 1994 para la revalorización de las pensiones de la Seguridad Social, dicha

desviación se compensará mediante el abono, en un único pago, de la cuantía equivalente a la diferencia entre el importe percibido por el pensionista durante 1994 y el que hubiera correspondido de haber aplicado al importe de cada pensión vigente a 31 de diciembre de 1993 el incremento real experimentado por el IPC durante el período indicado.

TERCERA. Incorporación de la revisión a la cuantía de la pensión

En el supuesto contemplado en la cláusula anterior, el importe mensual de la compensación prevista en la misma quedará incorporado a la cuantía de la pensión, de manera que la revalorización correspondiente a 1995 se aplicará a la cuantía que resulte de aplicar al importe de la pensión a 31 de diciembre de 1993 el porcentaje de evolución del IPC en el período noviembre 1993-noviembre 1994.

CUARTA. Revalorización en 1995

Con efectos de 1 de enero de 1995, las pensiones de la Seguridad Social se revalorizarán en un importe equivalente al resultado de aplicar a su cuantía vigente al 31 de diciembre de 1994 (incluida en su caso la compensación por la desviación contemplada en la cláusula segunda) el porcentaje de incremento del IPC previsto para el año 1995.

QUINTA. Revisión de la revalorización de las pensiones en 1995

Si durante el período de noviembre de 1994 a noviembre de 1995 el incremento real del IPC fuera superior al previsto y aplicado como índice de revalorización de las pensiones de la Seguridad Social, dicha desviación se compensará en la forma establecida

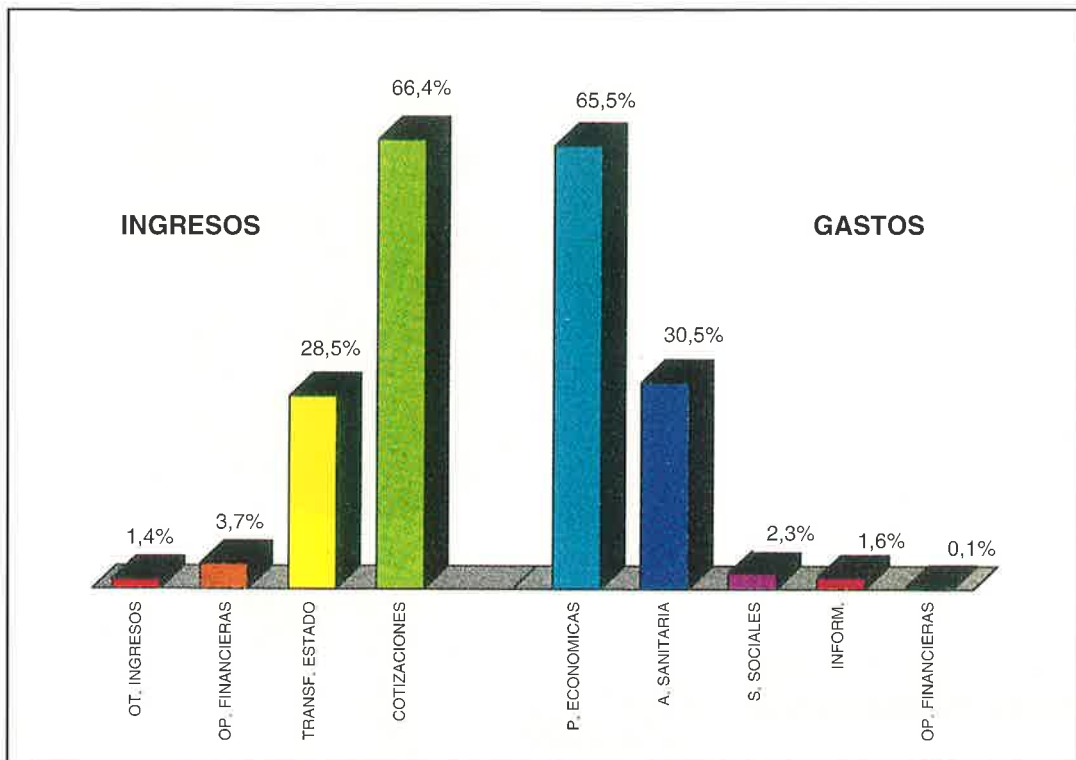
en la cláusula segunda para el año 1994.

SEXTA. Extensión del acuerdo a años sucesivos

El procedimiento de revalorización y revisión de las pensiones de la Seguridad Social expresado en las cláusulas anteriores será aplicable en términos similares durante la presente legislatura.

El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social se compromete a incorporar en los proyectos de Ley de Presupuestos Generales del Estado correspondientes al período de vigencia del presente acuerdo la fórmula de revalorización prevista en el mismo, así como, en su caso, la revisión de la cuantía de las pensiones en función de las desviaciones sobre la inflación prevista que pudieran producirse. ■

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LOS INGRESOS Y GASTOS FUNCIONALES



En el apartado de servicios sociales el proyecto contempla unas dotaciones de 250.751 millones de pesetas, cantidad que supone el 2,3 por 100 del presupuesto.

Finalmente, los gastos de gestión suponen el 1,8 por 100 del presupuesto, porcentaje inferior al del año anterior. Las inversiones serán de 78.209 millones de pesetas, frente a los 77.691 millones de este año. Se mantiene la línea de austeridad en los gastos de gestión.

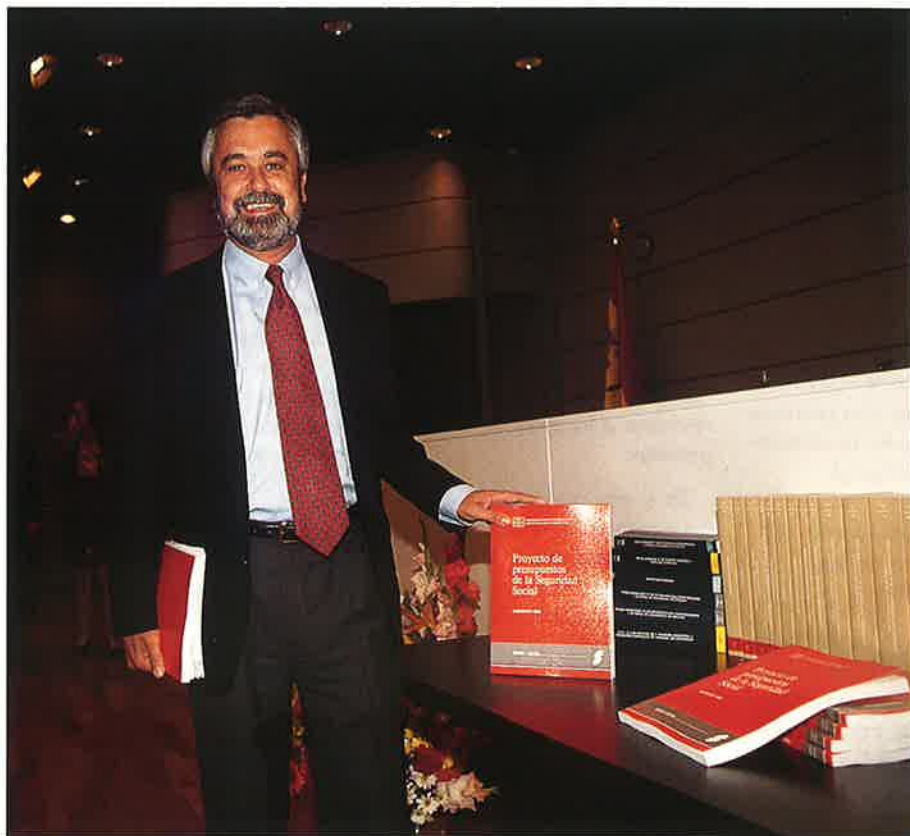
El proyecto de presupuestos de la Seguridad Social para 1995 se muestra equilibrado, ascendiendo los gastos, al igual que los ingresos, a 10,85 billones de pesetas.

Los ingresos

Los ingresos por cotizaciones se estiman en 7,2 billones de pesetas, con un crecimiento interanual del 4,2 por 100, y representan el 66,4 por 100 del conjunto de los

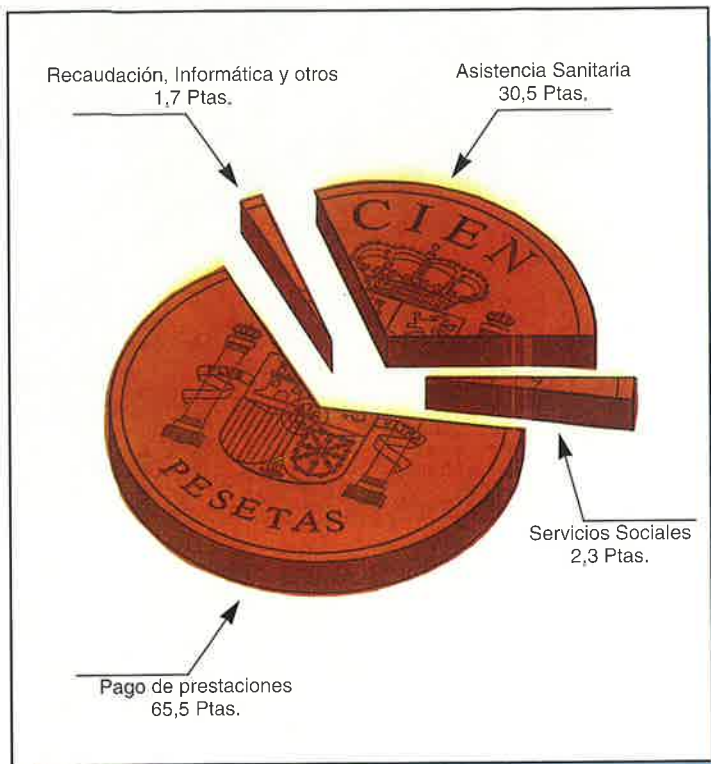
de la base reguladora, frente al 75 por 100 que tenía con anterioridad. El período de carencia también se modifica y pasa a ser de ciento ochenta días en los cinco últimos años en lugar del año anterior.

Para Asistencia Sanitaria, el proyecto de presupuestos contempla una asignación de 3,31 billones de pesetas, lo que supone el 30,5 por 100 del presupuesto total, con un aumento del 13,7 por 100. De esta cantidad, 505.105 millones de pesetas se destinan a atención primaria de salud, 790.032 millones a la atención especializada y el 58,8 por 100, 1,95 billones de pesetas, a las comunidades autónomas que tienen transferido el servicio.

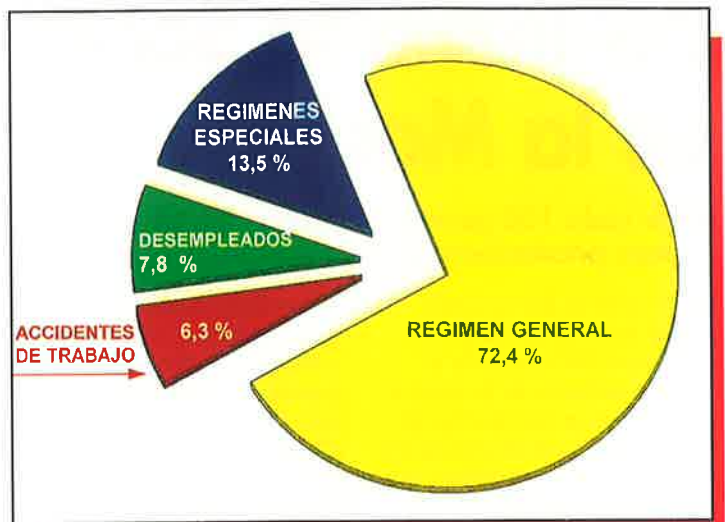


PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL 1995

COMO GASTA LA SEGURIDAD SOCIAL CADA CIEN PESETAS QUE RECIBE



DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LAS COTIZACIONES POR REGIMENES



ingresos, tres puntos menos que en 1994, cuando suponían el 69,3 por 100, consecuencia de un aumento en las aportaciones del Estado para financiar las prestaciones no contributivas. El aumento se justifica por la elevación de las bases medias de cotización, por el mayor número de cotizantes y por las mejoras en la gestión recaudatoria.

Las bases mínimas de cotización se incrementarán en el mismo porcentaje que lo haga el salario mínimo interprofesional. La base máxima del Sistema se eleva en el mismo porcentaje que la inflación prevista del 3,5 por 100, pasando a 362.190 pesetas mensuales.

Se reduce la cotización de empresarios y trabajadores en un punto, del que el 0,8 por 100 corresponde a la empresa y el 0,2 por 100 al trabajador. El tipo de cotización por contingencias comunes queda en el 28,3 por 100, el 23,6 por 100 con cargo a la empresa y el 4,7 por 100 para el trabajador. Esta reducción va a suponer unos menores ingresos, que se han cuantificado en 204.290 millones de pesetas, cantidad que se compensará con un aumento en las aportaciones

del Estado para financiar la sanidad.

La mejora de recaudación, consecuencia de la mejora en la gestión, se elevaría a 75.000 millones de pesetas.

Para lograr el equilibrio entre ingresos y gastos, las transferencias del Estado al presupuesto de la Seguridad Social ascenderán en 1995 a 3.088 billones de pesetas, lo que representa tres puntos más respecto al ejercicio anterior. Estos recursos suponen ya el 28,46 por 100 del total del presupuesto. La mayor parte de estos fondos, 2.495 billones de pesetas, se destinan a la financiación de la asistencia sanitaria del Insalud, con un aumento del 24,6 por 100 sobre 1994. Otra parte importante, 232.040 millones de pesetas, son para financiar complementos por mínimos de pensiones contributivas, y 234.084 millones para prestaciones no contributivas.

En resumen, un proyecto de presupuestos para defender y consolidar el Sistema de Seguridad Social universalizando y mejorando las prestaciones y la gestión y tratando de mantener el equilibrio presupuestario. ■

• V. M.

Todas las pensiones crecerán un mínimo del 3,5 por 100, porcentaje igual a la inflación prevista, pero se revisarán en función del IPC para que ninguna pierda poder adquisitivo



Los presupuestos del Instituto Social de la Marina

- De cada 100 pesetas gastadas, 84,54 serán para prestaciones económicas.

El proyecto de presupuestos para el Instituto Social de la Marina en 1995 asciende a 162.664 millones de pesetas, lo que supone un crecimiento de 9.323 millones de pesetas sobre lo presupuestado en 1994 y que equivale a un aumento porcentual del 6,08 por 100. De cada 100 pesetas presupuestadas para el ISM, 84,54 se destinarán a prestaciones económicas, con un importe total de 137.520 millones de pesetas. Entre las prestaciones económicas destaca el pago de pensiones, que ascenderá a 128.232 millones de pesetas, y donde destacan las de jubilación, con 76.086 millones de pesetas. Los gastos en asistencia sanitaria ascenderán, según el proyecto de presupuestos, a 11.560 millones de pesetas, lo que significa el 7,10 por 100. Para servicios sociales la asignación asciende a 4.862 millones de pesetas, equivalentes 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 en 1995 de cada 100 pesetas gastadas 78,83 serán para el pago de pensiones, en 1992 esos pagos suponían 74 de cada 100 pesetas presupuestadas para el organismo. ■



PRESUPUESTO DE GASTOS (En millones de pesetas)

FUNCION GRUPOS DE PROGRAMAS PROGRAMAS	NUMERO DE PERSONAS	IMPORTE (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 Acción 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, INFORMÁTICA 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 Admon. 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



PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL 1995

Desde hace varios años, este símbolo es la base de una intensa campaña publicitaria destinada a evitar la captura, comercialización y consumo de pescado inmaduro.

Ante todo, el objetivo es proteger nuestros caladeros y recursos, evitando los perjuicios que ocasiona la venta de inmaduros.



Aún es pronto para pescarlos.
Si no cuidamos nuestros propios recursos pesqueros,
¿quién lo hará?



NO LOS PESQUES, NO LOS PIDAS, NO LOS COMAS.



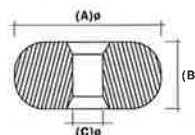


El mejor flotador en resistencia y profundidad

- Reducción de peso mediante microcelulas de aire.
- Compactas, no se inundan.
- Protección rayos solares y salinidad.
- Resistencia al golpe y al rozamiento.

VICO

	PLATA				COBRE				OCRE				AZUL			
Modelo	0	1	2	10	0	1	2	10	0	1	2	10	0	1	2	10
(A) mm.	39	50	60	97	39	50	60	97	39	50	60	97	39	50	60	97
(B) mm.	24	25	25	42	24	25	25	42	24	25	25	42	24	25	25	42
Volumen cm ³	22	39	59	265	22	39	59	265	22	39	59	265	22	39	59	265
Flotabilidad g.	8	18	30	120	12	22	35	165	12	22	35	165	13	25	41	185
(C) mm.	9	9	9	15	9	9	9	15	9	9	9	15	9	9	9	15
Unidades	1000	600	550	120	1000	600	550	120	1000	600	550	120	1000	600	550	120
Peso kg.	14	13	16	37	10	10	13	32	10	10	13	32	9	10	10	30
Volumen m ³	0,0525				0,0525				0,0525				0,0525			



TRANSFORMADOS EN INYECCIÓN, S.A.



Rosellon s.n.
Pol. Ind. Cantallops
Teléfono(93) 843 60 22
Fax(93) 843 73 75
Telex 52927 VMUP E
08185 LLiçà de Vall
(Barcelona)



GRUPO HISPANOVA MARINE ¡PROFESIONALES DE LA ELECTRONICA!



PILOTO AUTOMATICO

NECO 2000

CALIDAD Y ECONOMIA

- Conexión a Compas Magistral.
- Interface para cualquier modelo de Giroscópica.
- Control remoto.
- Alarma fuera de rumbo.
- Indicador de timón.



SINAVAL
PABELLON 1
STAND A-15



DISTRIBUIDORES
Y SERVICIO OFICIAL

EL PILOTO AUTOMATICO
PREFERIDO POR LOS
PROFESIONALES

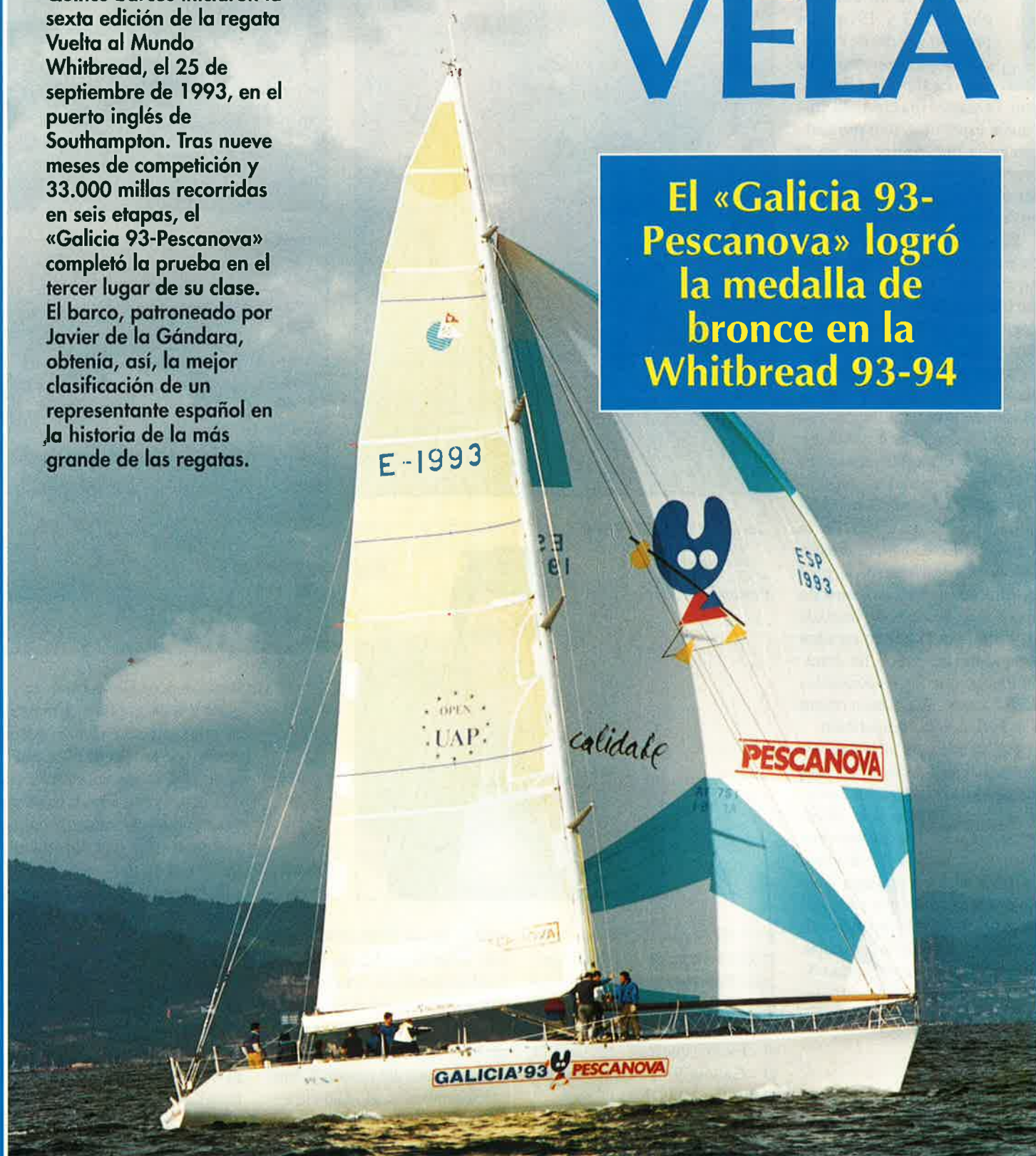
HISPANOVA MARINE VIGO: Cánovas del Castillo, 10 bajo. Tel. (986) 435155. Fax: (986) 224044. Telex: 83473 HVM E. 36202 VIGO • SANTA EUGENIA DE RIVEIRA: General Franco, 155 bajo. Tel. y Fax: (981) 87 42 88. 15960 STA. EUGENIA DE RIVEIRA • LA CORUÑA: Primo de Rivera, 8 1º A. Tel. (981) 231122. Fax: (981) 246966. 15006 LA CORUÑA • BURELA: Rosalía de Castro, 12 bajo. Tel. (982) 580205. Fax: (982) 581055. 27880 BURELA • SANTANDER: Argentina, 7 bajo. Tel. y Fax: (942) 237615. 39008 SANTANDER • GIJON: C/ Baleares, 42 bajo, izq. Tel. y Fax: (98) 5394700. 33208 GIJON.



A TODA VELA

Quince barcos iniciaron la sexta edición de la regata Vuelta al Mundo Whitbread, el 25 de septiembre de 1993, en el puerto inglés de Southampton. Tras nueve meses de competición y 33.000 millas recorridas en seis etapas, el «Galicía 93-Pescanova» completó la prueba en el tercer lugar de su clase. El barco, patroneado por Javier de la Gándara, obtenía, así, la mejor clasificación de un representante español en la historia de la más grande de las regatas.

El «Galicía 93-Pescanova» logró la medalla de bronce en la Whitbread 93-94





La primera edición de la Whitbread se celebró entre 1973 y 1974. Por primera vez desde entonces, la más importante de las regatas ha contado con la participación de dos barcos españoles, uno por cada categoría que competían en la prueba, el «Fortuna», entre los Maxis, y el «Galicia 93-Pescanova», entre los WOR 60.

Pero muy pronto la participación española en la regata iba a quedar reducida a la presencia del barco gallego. El «Fortuna» llegaba a la Whitbread rodeado de polémica. La gran remodelación que se había realizado en el barco de Tabacalera, la contratación de una tripulación con escasa presencia de españoles y los malos resultados obtenidos por el Maxi español en su participación en regatas disputadas inmediatamente antes de la Vuelta al Mundo habían ocasionado innumerables críticas para el «Fortuna». Por eso, cuando pocos días después de iniciada la Whitbread el velero español rompió los dos palos, no extrañó mucho que los responsables de Tabacalera decidiesen retirar a su barco de la competición.

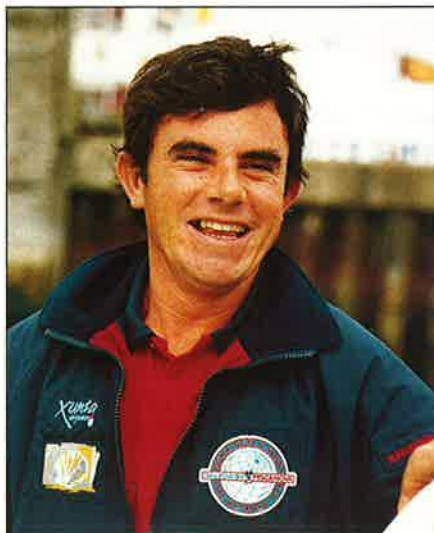
Por su parte, el «Galicia 93-Pescanova», nacido de una iniciativa de la Federación Gallega de Vela, llegaba a la Whitbread como uno de los favoritos de su clase. Botado el 7 de mayo de 1993, el barco gallego ganó las dos regatas en que participó antes de afrontar la prueba veltamundista: la Vuelta a Europa, disputada entre mayo y junio de 1993, y la Fastnet Race, disputada dos meses después.

Las seis etapas

El velero gallego ratificó su condición de favorito al conse-



Javier de la Gándara, patrón del «Galicia 93-Pescanova».



guir un segundo puesto en la primera etapa de la regata, que unía Southampton y el puerto uruguayo de Punta del Este. El vencedor de la clase WOR 60 fue el «Tokio», que había adelantado al «Galicia 93-Pescanova» por diez horas en la línea de meta.

La segunda etapa, disputada entre Punta del Este y el puerto

australiano de Fremantle, era la más larga de la regata. La flota veltamundista tendría que navegar por las aguas más inhóspitas del planeta, con temperaturas muy bajas y fuertes vientos. Con la rotura del tangón y otras averías menores, el «Galicia 93-Pescanova» fue cuarto en la etapa, ganada por el «Intrum



Justitia». Con ello el barco gallego se situaba también en el cuarto puesto de la clasificación general de los WOR 60, a quince horas del primer clasificado, el «Tokio», a poco más de una hora del segundo, el «Intrum Justitia», y a cuarenta y tres minutos del tercero, el «Yamaha».

La tercera etapa, la más corta, se iniciaba en Fremantle y concluía en el puerto neozelandés de Auckland. En la meta de la misma las diferencias entre los regatistas fueron muy pequeñas. El «Galicia 93-Pescanova» volvía a ser cuarto. El vencedor entre los WOR 60 fue el «Tokio».

En la cuarta etapa, desarrollada entre Auckland y Punta del



Este, los primeros clasificados mantuvieron un estrecho margen entre sí. En la meta uruguaya el vencedor fue el «Intrum Justitia», seguido por el «Tokio», el «Yamaha» y el «Galicia 93-Pescanova». En la clasificación

general de los WOR 60, el velero gallego seguía siendo cuarto, a veintinueve horas del primero, el «Tokio», a siete horas del segundo, el «Intrum Justitia», y a cuatro del tercero, el «Yamaha».

Tras finalizar la cuarta etapa y, con ello, haber superado las dos terceras partes de la Whitbread, Javier de la Gándara, patrón del barco gallego, calificaba lo logrado hasta entonces como «bastante satisfactorio». Las etapas del sur han sido rápidas, con llegadas agrupadas. El barco respondió bien, lo mismo que la tripulación, pero nos faltó algo de suerte».

Cuando el «Tokio» parecía inaccesible, la quinta etapa, entre Punta del Este y el puerto estadounidense de Fort Lauderdale, iba a ser catastrófica para la embarcación japonesa. Un mar agitado y un viento de 25 nudos provocó la rotura del mástil del «Tokio». La operación de dirigirse a puerto para reparar su avería hizo que el barco favorito perdiese la ventaja que tenía sobre sus inmediatos perseguidores y sus esperanzas de ganar la Vuelta al Mundo. En la línea de meta de Fort Lauderdale el «Galicia 93-Pescanova» fue tercero, tras el «Yamaha» y el «Intrum Justitia», primero y segundo, respectivamente. En la clasificación general de su categoría, la embarcación gallega se colocaba también tercera, aventajando en diecisiete horas al cuarto clasificado, el «Winston». El primero de la general, el «Yamaha», tenía una diferencia de veintisiete horas sobre el «Gali-

cia 93-Pescanova». El segundo de la general, el «Intrum Justitia», aventajaba al velero gallego en dieciséis horas.

Tras la última etapa, entre Fort Lauderdale y Southampton, la clasificación general se mantuvo como estaba al finalizar la quinta etapa. El «Galicia 93-Pescanova» llegó sexto al puerto inglés, donde ganó el «Tokio», y terminó la regata en el tercer lugar de su clase.

Gran clasificación

La clasificación final obtenida por el barco gallego es la mejor alcanzada por un participante español en la Whitbread. La primera embarcación nacional que participó en la más grande de las regatas fue el «Licor 43», que lo hizo en la tercera edición de la Vuelta al Mundo, celebrada entre 1981 y 1982. La inexperiencia y las roturas del mástil ocasionaron que este barco obtuviese resultados poco brillantes. En la Whitbread de 1985-86 el «Fortuna Lights» fue sexto al final. En la quinta edición de la regata, celebrada entre 1989 y 1990, el «Fortuna Extra Lights» fue séptimo.

Tras la finalización de la Whitbread 1993-94, todos los componentes de la tripulación del «Galicia 93-Pescanova» destacaron que el resultado obtenido por el velero gallego había sido muy satisfactorio, ya que se había tenido que luchar con competidores que tenían una preparación mayor y que disponían de más medios económicos.

Según Javier de la Gándara, las condiciones meteorológicas han sido determinantes en esta Vuelta al Mundo y el «Galicia 93-Pescanova» las ha tenido en contra. «Ha sido una Vuelta al Mundo mucho más dura que la anterior edición, y nunca hubo una edición tan competitiva como ésta», declaró el patrón de la embarcación gallega. ■

Roberto RUIZ DE HUYDOBRO



CLASIFICACION FINAL DE LA WHITBREAD 1993-94

WOR 60

1.º «Yamaha»	120 días, 14 h., 55' y 0''
2.º «Intrum Justitia»	121 días, 5 h., 26' y 26''
3.º «Galicia 93-Pescanova»	122 días, 6 h., 12' y 23''
4.º «Winston»	122 días, 9 h., 32' y 9''
5.º «Tokio»	128 días, 16 h., 19' y 48''

Maxi

1.º «New Zeland Endeavour»	120 días, 5 h., 9' y 23''
2.º «Merit Cup»	121 días, 2 h., 50' y 47''
3.º «La Poste»	123 días, 22 h., 54' y 58''



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.



SINAL
PABELLON 1
STAND B-26 D-25

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



CRAME
Member of the SAIT-RadioHolland Group

DESCIENDEN LOS TRAFICOS PERO MEJORAN LOS RESULTADOS ECONOMICOS

LOS PUERTOS DEL ESTADO



El sistema portuario español está protagonizando un cambio radical en los últimos años para adecuarse jurídica y funcionalmente a niveles de eficacia y eficiencia en la gestión de los servicios que tiene encomendados. Sin embargo, el balance "de esa gestión permanece como una foto fija en los últimos ejercicios: se reduce el tráfico de mercancías y se incrementa el volumen de negocios merced al aumento tarifario.

EL tráfico de mercancías en los puertos del Estado cayó un 3,2 por 100 durante 1993, situándose, con 251,9 millones de toneladas, en los niveles de 1989. El descenso más acusado se registra en el segmento de graneles líquidos, con un movimiento de 111 millones de toneladas y una disminución del 6,8 por 100, y de los graneles sólidos, con un tráfico de 69 millones y una caída del 3 por 100. El segmento de mercancía general creció en el mismo año un 4,3 por 100. El tráfico local movió 6,2 millones de toneladas y 7,6 millones el de avituallamiento. Los desembarcos de pesca movieron 982.000 toneladas, con un descenso del 1 por 100 respecto al año anterior. En el balance final se registraron movimientos de 104.254 buques, el 2,2 por 100 menos que en 1992, con un volumen de 497 millones de toneladas, lo que supone un

**ARMON,
BUQUES CONSTRUIDOS
A MEDIDA
AL SERVICIO
DE LOS HOMBRES DE
LA MAR.**



IMPACT 5



**SINAAL
PABELLON 2
STAND A-43**

Avda. del Pardo, s/n - 33710 NAVIA (Asturias) ESPAÑA
Teléfonos: (98) 563 14 64 - 563 18 69 - 563 18 70
Fax: (98) 563 17 01
Telex : 87393 AANA E

**astilleros
ARMON**
Sociedad Anónima

EL TRAFICO DE MERCANCIAS EN LOS PUERTOS DEL ESTADO CAYO UN 3,2 POR 100 DURANTE 1993, SITUANDOSE, CON 251,9 MILLONES DE TONELADAS, EN LOS NIVELES DE 1989

incremento del 6,7 por 100 sobre el mismo período. El tráfico de pasajeros, 15,2 millones, registró un descenso de 0,7 por 100.

El tráfico portuario total (mercancías en cabotaje y exterior, tráfico local, avituallamiento y pesca) se manipuló a través de 198 puertos españoles, de los que 24 superaron los dos millones de toneladas, acaparando ellos solos el 96 por 100 del tonelaje total. El 83 por 100 se movió a través de 15 puertos que superaron los cinco millones de toneladas. Sólo 10 puertos superaron los 10 millones. Bilbao y Algeciras (30 millones de toneladas cada uno) encabezan la relación de puertos con mayor movimiento en tonelaje, seguidos por Tarragona (23,8 millones), Barcelona (18) y Gijón (12,6).

En el apartado de buques entrados en puerto, Baleares ocupa la primera posición con un total de 16.137, seguido de Algeciras con 13.088 y Santa Cruz de Tenerife con 11.439. Atendiendo al tonelaje de registro bruto, la relación está encabezada por Algeciras con 83 millones de toneladas, Barcelona con 55 millones y Santa Cruz de Tenerife con 45. En los dos primeros se aprecia un incremento respecto al año anterior del 17 y 6 por 100, respectivamente, mientras que en el puerto canario disminuye un 7 por 100.

Algeciras (3,6 millones), Ceuta (2,3 millones) y Canarias (un millón) fueron los puertos



que movieron mayor número de pasajeros durante 1993. De los 2,1 millones de automóviles en régimen de pasaje por puertos españoles, Algeciras registró el paso de 615.100; Ceuta, 356.000, y Galicia, 188.000.

Desde la perspectiva de la distribución regional del tráfico portuario, los puertos del Norte peninsular coparon el 32 por 100 del tráfico de graneles sólidos, seguidos de los puertos del sur con el 25 por 100, mientras que los de Cataluña absorbían el



Servicios portuarios

El sistema portuario aumentó un 2,2 por 100 la cifra de negocios respecto al año anterior, registrando unos ingresos de 87.921 millones de pesetas y unos gastos de 85.184 millones. La cifra de negocios supera los 81.000 millones de pesetas, de los cuales 73.215 corresponden a la venta de servicios portuarios. Del capítulo de gastos la partida principal se destinó a dotación para amortización de inmoviliado por un total de 31.672 millones de pesetas, y 6.019 para provisión de tráfico. Los gastos de personal ascendieron a 26.391 millones; otros gastos de gestión sumaron 11.520 millones. El beneficio por actividades ordinarias durante el último año fue de 6.241 millones, siendo el resultado del ejercicio positivo en 2.737 millones de pesetas.

Los puertos de Barcelona, con unos ingresos de 9.614 millones, Bilbao (7.192), Gijón (6.212), Valencia (5.857) y Algeciras (5.509) ocupan las primeras posiciones en cuanto a ingresos por servicios portuarios. Atendiendo a los beneficios por explotación, los primeros puestos corresponden a Barcelona con 2.560 millones por este concepto, Tarragona con 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. En el

17 por 100. El 27 por 100 de la mercancía general se movió a través de los puertos del sur y el 16 por 100 por los del norte; otro 14 por 100 por los puertos de Canarias. Los puertos del sur movieron también el 32 por 100 de las mercancías en contenedores, de las que Cataluña ocupó el 19 por 100 y Levante el 18 por 100. El 40 por 100 del transporte de pesca se movió a través de los puertos gallegos, el 20 por 100 de los de Canarias y el 15 por 100 de los del sur.

LAS INVERSIONES REALIZADAS SUPERARON LOS 45.000 MILLONES DE PESETAS, LO QUE SUPONE UN CRECIMIENTO DEL 20 POR 100 SOBRE LAS CIFRAS DE 1990



extremo opuesto aparece Baleares con unas pérdidas en el mismo ejercicio de 1.673 millones y Sevilla con pérdidas de 1.485 millones de pesetas.

Inversiones

Las inversiones realizadas en el sistema portuario superaron los 45.000 millones de pesetas, lo que supone un crecimiento del 20 por 100 sobre las cifras de 1990, cuando se invirtieron 37.632 millones de pesetas. Este aumento es consecuencia de los recursos generados por el propio sistema, ya que se ha pasado de una subvención estatal de 4.890 millones en 1990 a 990 en 1993. En 1994 desaparecerá completamente la ayuda estatal.

Plantillas

Tras la laboralización voluntaria de gran parte del personal de la Dirección General de Puertos, Juntas y Puertos Autónomos, prevista en la Ley de Puertos, la plantilla del sistema portuario ha quedado constituida por 6.681 trabajadores, excluido el personal estibador.

Como consecuencia del Acuerdo para la Regulación de las Relaciones Laborales en el sector portuario, el sector de estiba cuenta con una plantilla de 3.979 trabajadores. Este acuerdo contemplaba un Plan de Empleo en el que se fijaban unos excedentes de 1.380 empleados, de los que se han hecho efectivos 1.023, con un coste de 2.646,6 millones para

las empresas. Es de significar que se partía de una plantilla que en 1985 era de 12.500 trabajadores.

Pago de pensiones

Capítulo de especial interés es el que se refiere a la integración del Montepío de Previsión Social de Empleados y Obreros de Puertos en el Régimen General de la Seguridad Social, vigente desde 1987, y cuyo coste está siendo financiado por el sistema portuario. Por este concepto se abonan anualmente 5.700 millones de pesetas, de los cuales 4.600 corresponden a la amortización aplazada por la Seguridad Social y Hacienda, y el resto, 1.100 millones, al pago

de pensiones complementarias al personal pasivo existente en el momento de la integración. Del coste entonces aplazado al finalizar 1993 quedaban pendientes 19.800 millones de pesetas.

Modernización de la gestión

Con la entrada en vigor de la Ley de Puertos del Estado (Ley 27/92) el sistema portuario español abordó una profunda modernización de su modelo de gestión. La nueva fórmula contempla un Ente Público —Puertos del Estado— dependiente del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, responsable global del sistema y con funciones de coordinación y control del 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 una participación minoritaria). A lo largo de 1993 se constituyó el Consejo Rector, que, junto con su presidente, es el órgano de gobierno del EPPE. En el mismo ejercicio se constituyeron 15 Consejos de Administración de Autoridades Portuarias. En las 12 restantes sus funciones han sido asumidas por los Consejos Autónomos y Juntas de Puertos. ■

Mery VARONA



CHUGOKU

PAINTS ESPAÑA S.A.

Av. San Pablo, 28 - Edif. 2 - 2º
28820 COSLADA (Madrid)
Tel.: 669 04 45 - 669 03 34 - 669 03 80
Fax: 669 03 97



"CHUGOKU PAINTS ESPAÑA, S.A. firma un contrato de fabricación con un fabricante nacional: CEPILUX FABRICACION, S.A."

Desde el momento en que CHUGOKU se establece por sí misma, cerca de hace cuatro años, se fija el objetivo de ofrecer al consumidor del sector naval sus productos de reconocida calidad con un servicio óptimo, dadas las especiales características del sector.

Por todo ello, CHUGOKU PAINTS ESPAÑA, S.A. ha suscrito un contrato de producción de varios de sus productos en España, con CEPILUX FABRICACION, S.A. en su Factoría de LUTXANA-ERANDIO (VIZCAYA).

Dado el alto estándar de calidad de fabricación de CEPILUX, avalado por los diferentes controles realizados, tanto a nivel de materia prima, como de producto acabado, supervisado a su vez por nuestra casa matriz en Europa (HOLANDA), nos aseguran el más alto nivel de calidad.

Por todo lo mencionado, tanto de capacidad de producción como estándar de calidad, nosotros CHUGOKU, una de las compañías más importantes del sector naval a nivel mundial, estará en las mejores condiciones de atender todas las necesidades del sector naval en España.

SER

Fabricación de Palets y Embalajes
Maderas en general

SERRERIAS
CARRERA RAMIREZ, S.L.

PALETAS ESTANDAR • PALETAS A MEDIDA • PALETAS HOMOLOGADAS
EMBALAJES DIVERSOS • RECUPERACION Y REPARACION DE PALETAS
CONTENEDORES DE MADERA • CONTENEDORES METALICOS A MEDIDA
CUALQUIER PALETA O EMBALAJE SEGUN ESPECIFICACIONES DEL CLIENTE

**UNA SOLUCION PROFESIONAL A PROBLEMAS ESPECIFICOS EN LA
MANIPULACION Y ALMACENAJE DE MERCANCIAS**

Ctra. Porriño-Gondomar, Km. 2 • Pereiras-MOS (Pontevedra) • Tels. (986) 330051 • 335368
Camelias, 15 Entlo. Tel. (986) 482099 Fax: 482798 • 36202-VIGO



ESTE AÑO TAMBIEN SE LLEVA LO AZUL.

Estos expertos en nutrición y cardiología ratifican los destacables beneficios para la salud del Pescado Azul: sardina, caballa, boquerón, palometa, jurel, bonito del norte...

FRANCISCO GRANDE COVIÁN

Presidente del Comité Científico de la Fundación Española de la Nutrición.

GREGORIO VARELA MOSQUERA

Presidente de la Fundación Española de la Nutrición.

BERNABÉ SANZ PÉREZ.

Catedrático Emérito de Nutrición y Bromatología.
Universidad Complutense - Madrid.

DOMINGO ESPINÓS PÉREZ.

Catedrático de Patología Médica.
Universidad Complutense - Madrid.

ABEL MARINÉ FONT.

Catedrático de Nutrición y Bromatología.
Universidad de Barcelona.

JOSÉ MATAIX VERDÚ.

Director del Instituto de Nutrición y Tecnología de Alimentos.
Universidad de Granada.

LEANDRO PLAZA CELEMÍN.

Presidente de la Fundación Hispánica de Cardiología.

GABRIEL HERGUETA GARCÍA DE GUADIANA.

Presidente de Honor de la Sociedad Castellana de Cardiología.

JESÚS LLONA-LARRAURI.

Presidente del Label Vasco de Calidad Alimentaria.

PESCADO AZUL: FRESCO, FRESCO...Y A PRECIO RAZONABLE.





MEJORO LA BALANZA PESQUERA CON TERCEROS PAISES

LA TASA DE COBERTURA PASO DEL 14,7 AL 18,4 POR 100

Durante el último año el comercio exterior de productos de la pesca con terceros países mejoró un 4,4 por 100 en su tasa de cobertura, según los datos manejados por la Administración. Este resultado responde a un descenso en las importaciones, tanto en volumen como en valor, mientras se produjo, a la vez, un aumento en el valor de las exportaciones. A pesar de ello, la tasa de cobertura respecto a

terceros países sigue estando a unos bajos niveles, el 18,34 por 100. Con los Estados miembros de la Unión Europea, desde la eliminación de fronteras el pasado 1 de enero de 1993, no existen datos suficientemente fiables para seguir su evolución. En cualquier caso, la tasa de cobertura, aunque negativa para España, se mantiene a unos niveles superiores, en torno al 40 por 100.



EL comercio exterior de productos de la pesca ha sido tradicionalmente uno de los puntos débiles de las operaciones comerciales, ante la existencia de una demanda elevada en el interior y la no disponibilidad de caladeros propios con los suficientes recursos. De acuerdo con esta situación, España ha logrado siempre la mayor parte de sus desembarcos en aguas de otros países, desembarcos que en unos casos fueron contabilizados como capturas propias por el sistema utilizado para su entrada en el mercado nacional y en otros como importaciones.

El mercado nacional realiza anualmente unas importaciones de productos de la pesca cercanas al millón de toneladas. De esta cantidad, en los últimos años se produjo un fuerte aumento de las compras en los países de la Comunidad Europea, hasta llegar en 1992 a unas importaciones de casi 270.000 toneladas por valor de 112.000 millones de pesetas, frente a unas exportaciones de 202.000 toneladas pero con un valor de solamente 45.000 millones de pesetas.

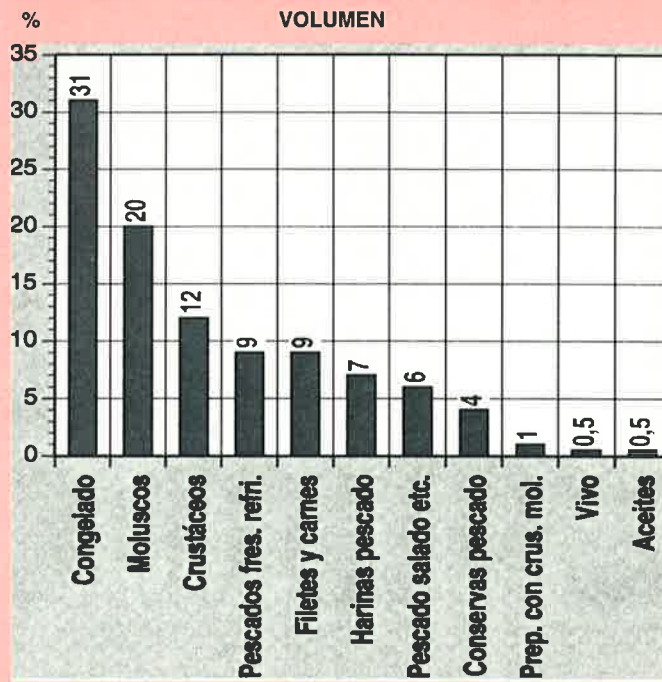
Estos datos ponen de manifiesto la existencia de una fuerte corriente comercial en el marco comunitario de productos de la pesca. También refleja que, mientras las operaciones de exportación tienen precios bajos, las importaciones responden a productos con un precio muy superior de especies con alta demanda procedentes en buena parte de Francia, que ya en 1991 colocó en España más de 75.000 toneladas de pescado, por valor de 38.000 millones de pesetas. De las diferentes partidas destacan los casi 22.000 millones de pesetas pagados por 45.000 toneladas de pescados frescos y refrigerados.

La tasa de cobertura con los países del resto de la Unión Europea, según fuentes relacionadas con el sector, se espera que se mantenga en los mismos niveles de cobertura, en torno al 40 por 100. Desde la entrada en vigor del Mercado Único y la desaparición de las aduanas, resulta difícil el control de este tipo de comercio, aunque se supone que no ha empeorado.

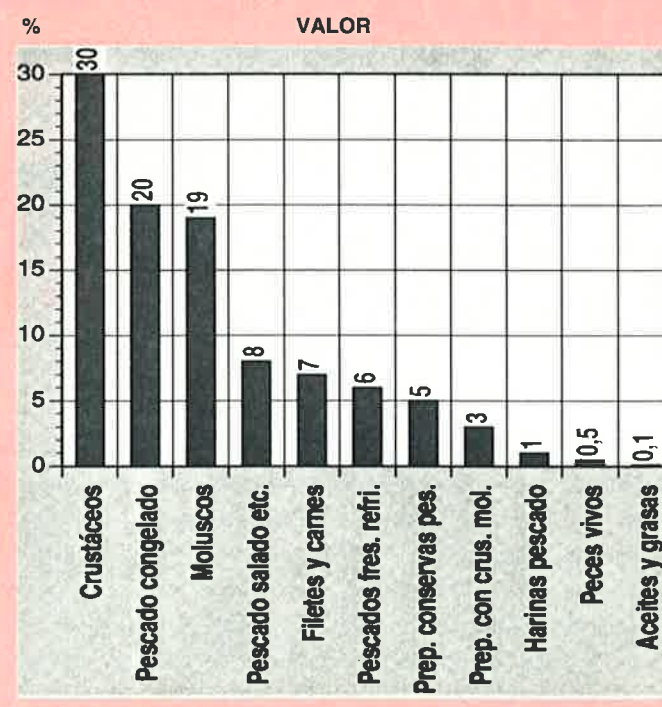
En el caso del comercio pesquero con terceros países sí existen datos completos, de los que se desprende que se ha producido una pequeña mejora

Se redujeron las importaciones y aumentó el valor de las exportaciones

IMPORTACIONES ESPAÑOLAS DE PRODUCTOS PESQUEROS. Terceros países. 1993



IMPORTACIONES ESPAÑOLAS DE PRODUCTOS PESQUEROS. Terceros países. 1993





en los resultados, aunque el saldo final siga siendo muy negativo para España.

En principio se ha producido una reducción en el volumen de las importaciones totales, que pasaron de las 569.338 toneladas en 1992 a las 543.102 toneladas en 1993. Frente al crecimiento

del 14,4 por 100 que se produjo en 1992, en este caso ha existido un descenso del 4,6 por 100 en volumen. En términos montarios, el valor de las importaciones pasó, a su vez, de 183.500 millones de pesetas a 171.200 millones. Mientras en 1992 hubo también un aumento del 15,3 por

100, en el último año el descenso fue del 6,7 por 100.

En el capítulo de las exportaciones se ha producido un ligero recorte, al pasar de 105.228 toneladas a 100.628, con una caída del 4,42 por 100. Un año antes el descenso en las ventas en el exterior fue del

20,24 por 100, por lo que este dato se podría considerar como positivo. En pesetas, el valor de las ventas en 1993 ascendió a 31.400 millones, frente a los 27.125 del año anterior, lo que ha supuesto un crecimiento del 15,78 por 100.

Por grupos de productos, éstos serían los datos más significativos en materia de importaciones:

- **Peces vivos.** Se han importado 200 toneladas, con un valor de 827 millones de pesetas, lo que representa una disminución de 35,9 por 100 en peso y un aumento de 13,13 por 100 en valor con respecto a 1992.

- **Pescado fresco y refrigerado.** Se han importado 50.874 toneladas, con un valor de 10.765 millones de pesetas, disminuyendo el 20,28 por 100 en volumen y el 42,56 por 100 en valor con respecto al año anterior.

- **Pescado congelado.** Se importaron 168.345 toneladas, con un valor de 34.640 millones de pesetas. Cifras prácticamente iguales a las del año anterior.

1992

COMERCIO PESQUERO CON TERCEROS PAISES

PRODUCTOS	IMPORTACIONES				EXPORTACIONES				
	Tm.	Variación sobre 1991 (%)	Millones de ptas.	Variación sobre 1991 (%)	Tm.	Variación sobre 1991 (%)	Millones de ptas.	Variación sobre 1991 (%)	Tasa cobertura (%)
Peces vivos	312	38,67	731	23,37	26	13,04	172	101,59	23,50
Pescado fresco y refrigerado	63.815	26,57	18.741	12,55	4.248	-32,51	2.519	24,46	13,44
Pescado congelado	168.006	6,31	34.208	12,42	32.537	-45,37	4.397	-35,74	12,85
Filetes y carnes de pescado	48.647	42,02	12.169	34,75	865	93,95	947	184,13	7,79
Pescado seco, salado, etc.	36.829	19,58	16.399	21,62	1.643	-12,56	1.317	1,76	8,03
Crustáceos	77.048	20,42	54.910	12,13	141	-12,96	98	-37,64	0,18
Moluscos	115.220	9,16	29.230	14,39	36.979	15,40	10.060	-9,64	34,42
Preparados y conservas de pescado	23.833	43,24	9.575	36,82	5.746	-14,20	4.033	-8,61	42,12
Preparados y conservas de crustáceos y moluscos	11.795	-0,86	6.388	2,60	4.122	43,32	1.882	30,32	29,46
Harinas de pescado	22.304	4,19	1.067	-1,59	17.552	-17,82	919	-19,29	86,12
Aceites y grasas de pescado	1.529	-64,52	82	-50,68	1.427	116,87	781	1.345,38	946,56
TOTAL	569.338	14,43	183.500	15,28	105.286	-20,24	27.125	-7,75	14,78

No hay datos referidos a las operaciones intracomunitarias a partir del establecimiento del Mercado Único, pero todo apunta a que el comercio está estabilizado

● **Filetes y carnes de pescado.** Se importaron 46.609 toneladas, con un valor de 12.149 millones de pesetas. El volumen disminuyó un 4,19 por 100 con respecto al año anterior, mientras el valor se mantuvo estable.

● **Pescado seco, salado, etcétera.** Se importaron 34.133 toneladas, con un valor de 14.348 millones de pesetas. El volumen disminuyó un 7,32 por 100 y el valor un 12,51 por 100 con respecto a 1992.

● **Crustáceos.** Se importaron 63.158 toneladas, con un valor de 51.857 millones de

pesetas, disminuyendo un 18,03 por 100 en peso y un 5,56 por 100 en valor con respecto a 1992.

● **Moluscos.** Se importaron 108.001 toneladas, con un valor de 31.632 millones de pesetas, lo que supone una disminución de 6,27 por 100 en peso y un incremento del 8,22 por 100 en valor con respecto al año anterior.

● **Preparados y conservas de pescado.** Se importaron 23.099 toneladas, con un valor de 8.726 millones de pesetas, disminuyendo un 3,08 por 100 en peso y un 8,87 por 100 en valor con respecto al año anterior.



● **Preparados y conservas de crustáceos y moluscos.** Se importaron 6.657 toneladas, con un valor de 4.160 millones de pesetas. El volumen disminuyó un 43,56 por 100 y el valor un 34,88 por 100 con respecto al año anterior.

● **Harinas de pescado.** Se importaron 39.826 toneladas, con un valor de 1.979 millones

de pesetas, lo que representa un incremento del 78,56 por 100 en peso y un 85,47 por 100 en valor con respecto a 1992.

● **Aceites y grasas de pescado.** Se importaron 2.200 toneladas, con valor de 109 millones de pesetas. Incremento del 43,88 por 100 en peso y del 32,93 por 100 en valor con respecto al año anterior.

1993

COMERCIO PESQUERO CON TERCEROS PAISES

PRODUCTOS	IMPORTACIONES				EXPORTACIONES				
	Tm.	Variación sobre 1992 (%)	Millones de ptas.	Variación sobre 1992 (%)	Tm.	Variación sobre 1992 (%)	Millones de ptas.	Variación sobre 1992 (%)	Tasa cobertura (%)
Peces vivos	200	-35,90	827	13,13	72	176,92	183	6,39	22,13
Pescado fresco y refrigerado	50.874	-20,28	10.765	-42,56	2.946	-30,65	2.997	18,97	27,84
Pescado congelado	168.345	0,20	34.640	1,26	40.121	23,31	6.729	53,04	19,43
Filetes y carnes de pescado	46.609	-4,19	12.149	-0,16	1.101	27,28	1.231	29,99	10,13
Pescado seco, salado, etc.	34.133	-7,32	14.348	-12,51	1.972	20,02	1.171	-11,08	8,16
Crustáceos	63.158	-18,03	51.857	-5,56	135	-4,26	146	48,98	0,28
Moluscos	108.001	-6,27	31.632	8,22	35.335	-4,45	11.259	11,92	35,59
Preparados y conservas de pescado	23.099	-3,08	8.726	-8,87	8.063	40,32	4.871	20,78	55,92
Preparados y conservas de crustáceos y moluscos	6.657	-43,56	4.160	-34,88	3.262	-20,86	1.769	-6,00	42,52
Harinas de pescado	39.826	78,56	1.979	85,47	5.709	-67,41	317	-65,51	16,02
Aceites y grasas de pescado	2.200	43,88	109	32,93	1.912	33,99	732	-6,27	671,56
TOTAL	543.102	-4,61	171.192	-6,71	100.628	-4,42	31.405	15,78	18,34

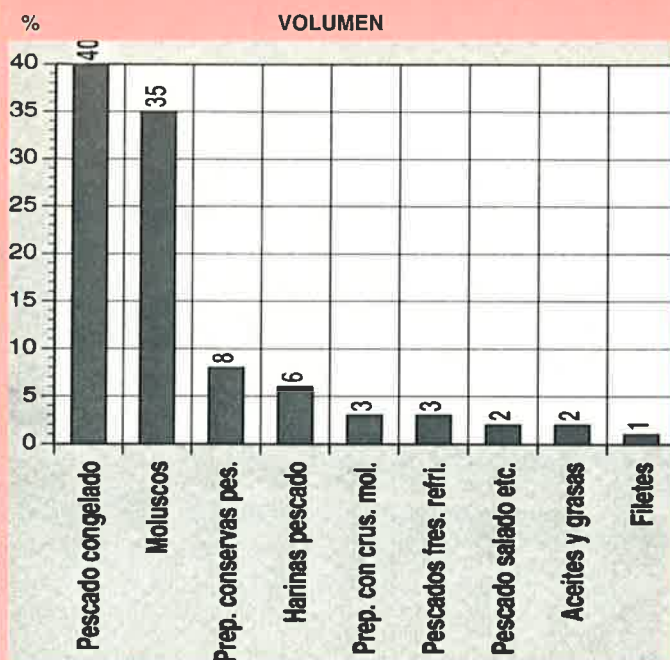
En el capítulo de exportaciones, éstos fueron los datos más significativos:

● **Peces vivos.** Se exportaron 72 toneladas, con un valor de 183 millones de pesetas. Incremento del 176,92 por 100

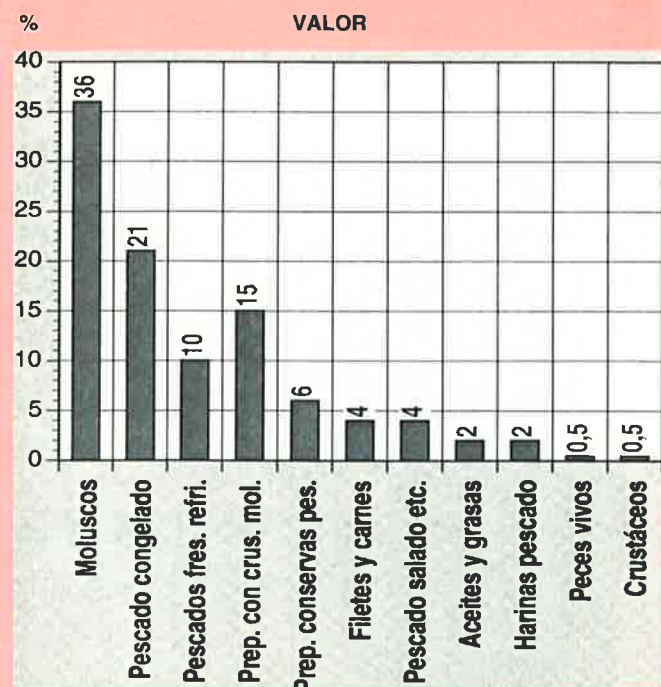
en peso y del 46,39 por 100 en valor con respecto a 1992.

● **Pescado fresco y refrigerado.** Se exportaron 2.946 toneladas, por valor de 2.997 millones de pesetas, disminuyendo un 30,65 por 100 en peso e incre-

EXPORTACIONES ESPAÑOLAS DE PRODUCTOS PESQUEROS. Terceros países. 1993



EXPORTACIONES ESPAÑOLAS DE PRODUCTOS PESQUEROS. Terceros países. 1993



mentándose un 18,97 por 100 en valor con respecto a 1992.

● **Pescado congelado.** Se exportaron 40.121 toneladas, con un valor de 6.729 millones de pesetas, Incremento del 23,31 por 100 en peso y del 53,04 por 100 en valor con respecto al año anterior.

● **Filetes y carnes de pescado.** Se exportaron 1.101 toneladas, con un valor de 1.231 millones de pesetas. Incremento del 27,28 por 100 en peso y del 29,99 por 100 en valor con respecto a 1992.

● **Pescado seco, salado, etcétera.** Se exportaron 1.972 toneladas, con un valor de 1.171 millones de pesetas. Incremento del 20,02 por 100 en peso y decremento del 11,08 por 100 en valor con respecto al año anterior.

● **Crustáceos.** Se exportaron 135 toneladas, con un valor de 146 millones de pesetas, disminución del 4,26 por 100 en peso y aumento del 48,98 por 100 en valor con respecto al año anterior.

● **Moluscos.** Se exportaron 35.335 toneladas, con un valor de 11.259 millones de pesetas. Disminución del 4,45 por 100 en peso y aumento del 11,92 por 100 en valor con respecto al año anterior.

● **Preparados y conservas de pescado.** Se exportaron

8.063 toneladas, con un valor de 4.871 millones de pesetas. Incremento del 40,32 por 100 en peso y del 20,78 por 100 en valor con respecto a 1992.

● **Preparados y conservas de crustáceos y moluscos.** Se exportaron 3.262 toneladas, con un valor de 1.769 millones de pesetas. Disminución del 20,86 por 100 en peso y del 6 por 100 en valor con respecto a 1992.

● **Harinas de pescado.** Se exportaron 5.709 toneladas, por valor de 317 millones de pesetas. Disminución del 67,41 por 100 en peso y del 65,51 por 100 en valor con respecto al año anterior.

● **Aceites y grasas de pescado.** Se exportaron 1.912 toneladas, con un valor de 732 millones de pesetas. Incremento del 33,99 por 100 en peso y disminución del 6,27 por 100 en valor con respecto al año anterior.

Los países del Cono Sur y especialmente Chile con la venta de merluza constituyen los principales proveedores de productos de la pesca para España. Más del 7 por 100 del total del pescado exportado por Chile en 1993 tuvo como destino los mercados españoles. ■

V. M.

EUROS

POR LA COMPETITIVIDAD DE LA FLOTA COMUNITARIA

La creación del Registro Comunitario Euros, para crear empleo para los marinos y salvar a la Marina Mercante, es una de las principales reivindicaciones de este sector.

La Comisión de la Unión Europea está intentando desde hace algún tiempo alcanzar un consenso y realizar una eventual regulación del Registro Comunitario Euros, con la finalidad de mejorar la competitividad de la flota comunitaria en el mundo y eliminar posibles distorsiones de competencia entre las flotas comunitarias.

Las reuniones que se están llevando a cabo son continuas.

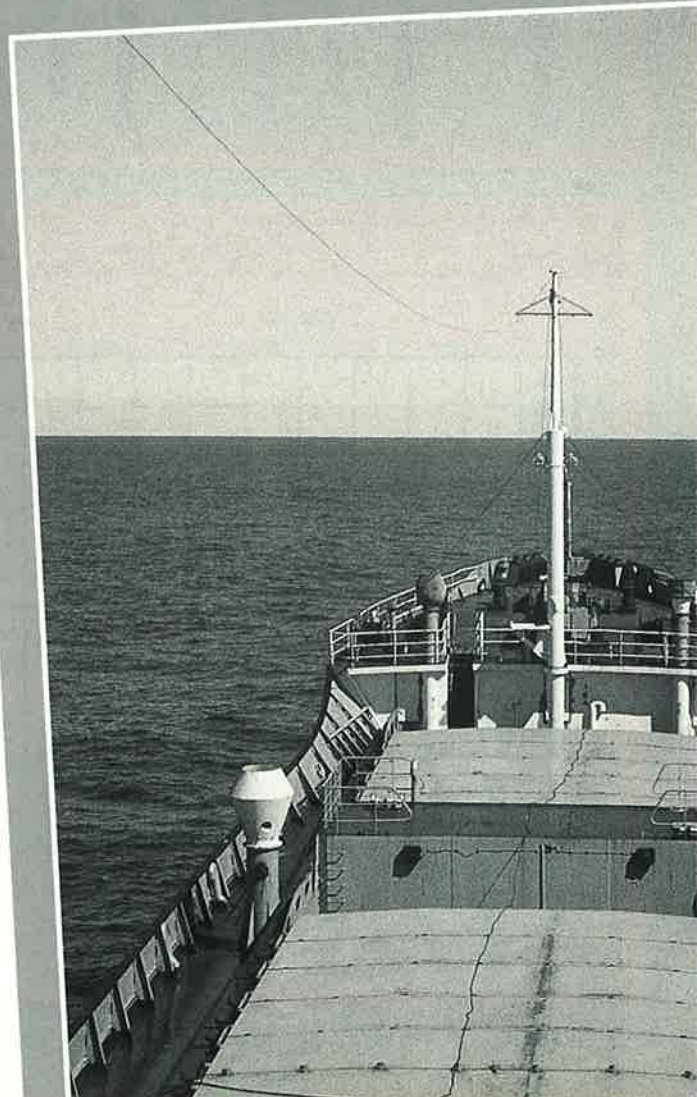
En marzo se celebró una en Lisboa, más tarde se reunieron en Grecia, y el próximo mes de noviembre el Consejo de Ministros adoptará su posición definitiva sobre el Registro de Euros.

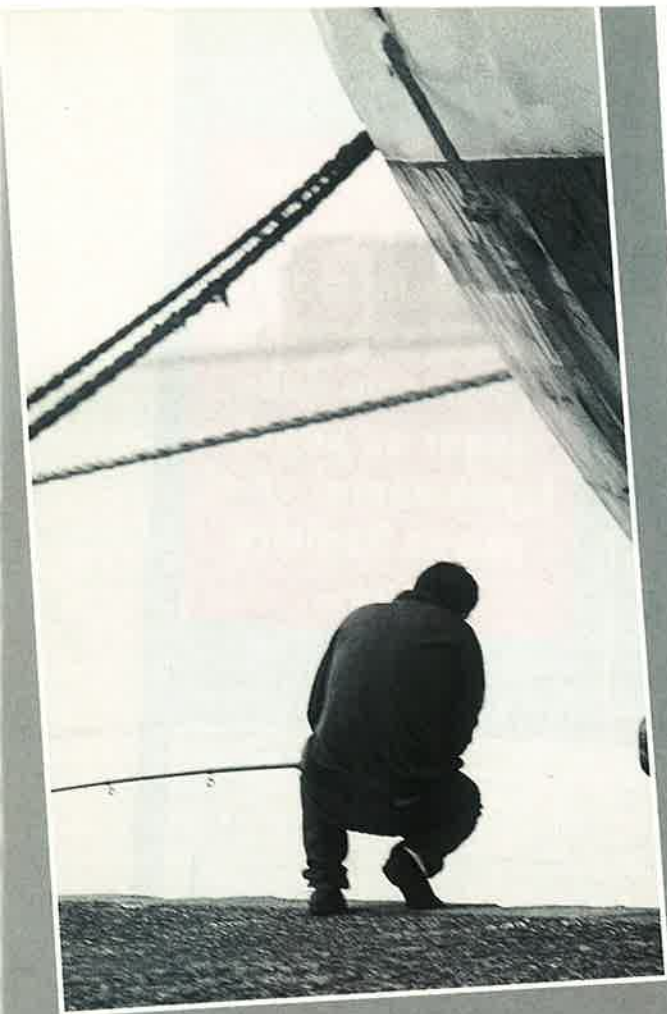


A este respecto, se están celebrando numerosas reuniones con objeto de conseguir un acuerdo. Entre todas ellas cabe destacar la que se mantuvo a finales del mes de marzo en Lisboa, donde se celebró una reunión informal de los países del denominado Bloque Sur de la Comunidad. Entre los asistentes al encuentro estuvieron presentes los directores generales de Marina Mercante de España, Francia, Italia, Portugal, y el director de la División Marítima de la Comisión, señor Blonk.

Entre las características que el director de la División Marítima de la Comisión señaló que debería tener el Registro Euros destaca:

- Debe ser atractivo para los armadores. No puede ser un Registro impuesto a los armadores.





«Será el próximo mes de noviembre cuando el Consejo de Ministros adopte su posición definitiva sobre el Registro Euros», aseguran fuentes sindicales.

Los sindicatos de Marineros de la Unión Europea prevén movilizaciones.

- Debe ser un Registro de calidad.

- Debe ser un instrumento eficaz de la Comunidad para frenar el *flagging out*.

- Debe servir para armonizar las condiciones de explotación de los distintos registros europeos.

- Debe ser una posibilidad de cubrir las diferencias entre los niveles de coste de las flotas comunitarias y los pabellones de conveniencia.

Tripulación

Respecto a la tripulación, es intención explícita de Euros intentar preservar un *know-how* marítimo comunitario. En cuanto a la nacionalidad comunitaria mínima de las dotaciones, se reiteró la propuesta dada en París el 1 de marzo:

- Buques de menos de 6.000 GT: un capitán, un oficial en formación.

- Entre 6.000 y 12.000 GT: un capitán, un oficial *senior*, un oficial *junior* y un oficial en formación.

- Buques con más de 12.000 GT: un capitán, dos oficiales *senior*, un oficial *junior* y un oficial en formación.

En cuanto a los buques de pasajeros y de *ferrys*, el «bloque norte» propuso una derogación durante cinco años para la zona mediterránea, en la que se exigirá que el 50 por 100 del personal responsable de la seguridad del buque posea nacionalidad de la Comunidad Europea.

Todos los países coincidieron en la necesidad de tener marinos en formación a bordo en todo tipo de buques. Respecto a los marinos no comunitarios que se contratan a bordo de buques comunitarios, deberán cumplir las condiciones y contar con los certificados que prevé la futura Directiva sobre requisitos mínimos de formación de marinos.

El representante de la Comisión se mostró partidario de

porcentajes más amplios de tripulación comunitaria. En este sentido, el señor Blonk se comprometió a defender la presencia de un oficial de nacionalidad comunitaria más en los buques de menos de 6.000 GT. Además, se indicó que el acuerdo sobre Euros «*o tiene lugar ahora o posiblemente no se producirá nunca*». Esto se debe a que cuando los países escandinavos se incorporen a la Comunidad, las retenciones a un Registro Euros serán mayores.

Por su parte, la delegación italiana se mostró especialmente preocupada por la seguridad marítima, seguridad que, a su juicio, no queda garantizada en los buques de menos de 6.000 GT con la simple presencia de un capitán de nacionalidad comunitaria, por lo que solicitó la conveniencia de incluir, al menos, un oficial comunitario más.

Ventajas de Euros

Entre las principales ventajas de Euros que señaló el representante de la Comisión, ante la preocupación del director general francés, cabe destacar que los «*armadores podrán beneficiarse en la Comunidad de todo un conjunto de ayudas que no necesitan una notificación previa, por considerarse compatibles con el Mercado Común, al contrario de lo que sucede con las ayudas que eventualmente puedan acordarse para buques en otros Registros, que deberán respetar las condiciones del Tratado de Roma y, por tanto, notificarse previamente a la Comisión*».

En esta reunión, el representante de la Comisión coincidió con el representante francés en eliminar la diferenciación entre oficiales *seniors* y *juniors*.

El director general de la Marina Mercante española, Rafael Lobeto, aseguró en su intervención que las ayudas financieras deberán compensar el extracoste de mantener tripulaciones comunitarias. Hizo referencia a la importancia que



Para el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, la formación debe jugar un papel fundamental en el nuevo Registro Euros.

debe tener la formación en el nuevo Registro Euros, así como la conveniencia de fomentar seminarios y las ayudas del Fondo Social no sólo para oficiales, sino también para el resto de la tripulación, especialmente para los jóvenes.

En este sentido, el representante de la Comisión destacó la importancia de la propuesta del director general español sobre la necesidad de contar con una acción especial para la formación en este sector, y aseguró que llevaría su propuesta a Bruselas para profundizar en el tema.

Por su parte, el director general portugués manifestó su preocupación por los problemas sociales que plantean los niveles de tripulación fijados en la propuesta Euros, así como en cómo cuantificar las diferencias de costes existentes entre los buques matriculados en Euros y los matriculados en pabellones de conveniencia. A este respecto, destacó que *«o se contemplan medidas de atracción especiales o será difícil que los armadores acudan a Euros»*.

Otro de los problemas que se plantearon fue la importancia de las trabas lingüísticas que podrían plantearse con tantos idiomas a bordo, cuestión que probablemente se retomará

para su aplicación a los buques de pasaje y *ferrys*, ya que sobre este asunto la Comisión había hecho anteriormente una propuesta que finalmente fue rechazada. El representante francés sugirió que se extendiera a todos los buques matriculados en Euros.

Asuntos pendientes

Finalmente, el representante de la Comisión, señor Blonk, anunció que quedaban múltiples cuestiones abiertas que deberían ser abordadas en la próxima reunión de Alto Nivel sobre Euros. Entre estos asuntos destacó:

- Qué régimen se aplicaría a un buque que cumple con las condiciones Euros pero no está matriculado en Euros. Si se le hacen extensivas las ventajas Euros, qué beneficio tiene entonces estar en Euros.

- La posible flexibilidad a la hora de ubicar a los marinos en formación en uno o varios barcos de un mismo armador. Casi todos los presentes se mostraron partidarios de que se aplicara dicha flexibilidad, ya que el marino en formación no va en un buque Euros por seguridad, sino para su formación, por lo que no debería suceder nada si un armador

decide emplearlos a todos en un solo buque.

- El sistema de financiación de los marinos comunitarios, o sólo el exceso de los porcentajes mínimos fijados en Euros o, por el contrario, todo marino comunitario que navegue en un buque Euros.

- Los registros que tendrán acceso a Euros. Se suscitará el problema sobre si incluir los registros de las Islas Karguelen o Gibraltar.

- La eventual aplicación del registro a los países incluidos en el espacio económico europeo, etc. ■

Inés OTERO

Acuerdo de colaboración entre ANAVE y CANAINTRAM



LA Asociación de Navieros Españoles (Anave) y la Asociación de Navieros Mexicana Canaintram (Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo) han firmado un acuerdo de colaboración el pasado mes de septiembre en el marco de las reuniones del Comité de Cooperación Empresarial Hispano-Mexicano.

Este acuerdo, suscrito por el presidente de Anave, Carlos Barreda, y el de Canaintram, Carlos Viveros, tiene como objetivo impulsar el desarrollo de la industria marítima en ambos países.

El acuerdo comprende nueve puntos, en los que se concretan otros tantos vínculos de cooperación sobre asuntos relacionados con el transporte marítimo, la operación de los puertos y la industria naval de los dos países. «*En este sentido, el documento propone impulsar el intercambio de información legal y estadística entre ambas instituciones, y la instrumentación de programas de cooperación técnica*», aseguran desde Anave. Otro punto de su articulado dispone la puesta en marcha de un mecanismo de apoyo logístico del

que podrán beneficiarse de manera recíproca las empresas navieras españolas y mexicanas para la realización de gestiones y contactos de negocios en el país contrario.

Además, el acuerdo prevé la realización de acciones conjuntas que conduzcan a un mayor conocimiento y cooperación de los armadores mexicanos y españoles en beneficio mutuo, y la celebración de consultas periódicas entre ambas entidades acerca del interés de sus Gobiernos para ratificar nuevos convenios bilaterales y multilaterales en materia de transporte marítimo. En el acto protocolario de la firma del acuerdo actuaron como testigos de honor el secretario general de Transportes, Manuel Panadero; el embajador del Gobierno de México en España, Rodolfo Echeverría; el presidente de la sección mexicana del Comité Hispano-Mexicano, licenciado Valentín Díez, y por la Dirección General de la Marina Mercante, Luis García de la Concha, subdirector general de Tráfico Marítimo. ■

I. O.

EL MOU ACTUA CONTRA LOS BUQUES SUB-ESTANDAR



Los ministros responsables de los dieciséis países firmantes del «Memorándum de París» (MOU) han firmado un acuerdo en Copenhague (Dinamarca) con objeto de incrementar las acciones contra los buques sub-estándar (embarcaciones que incumplen las normas de seguridad y prevención de la contaminación marítima).

EL MOU es un acuerdo regional, que entró en vigor el 1 de julio de 1982, por el que sus Estados miembros tienen como objetivo común erradicar los buques sub-estándar extranjeros que atraquen en sus puertos mediante un sistema de inspección operativa a su llegada a los mismos.

Los ministros responsables de los dieciséis países firmantes del MOU coincidieron también en la necesidad de eliminar los buques sub-estándar, ya que representan una amenaza permanente para el entorno marítimo y la seguridad en general, además de tener un efecto perjudicial para la industria naval, en términos de calidad y reputación.

Según fuentes de Marina Mercante, «la mala imagen de los buques mercantes ante el público en general, causada por un relativamente pequeño número de buques sub-estándar, perjudica a la inmensa

mayoría de armadores, que explotan sus barcos de forma adecuada y segura».

En la citada reunión, celebrada en Copenhague, todos los ministros fueron unánimes en expresar que el MOU puede realizar una significativa contribución para mejorar dicha imagen.

Con este fin, la conferencia decidió tomar las siguientes acciones comunes:

- La calidad de las inspecciones deberá prevalecer sobre la cantidad; esto implica que el ámbito y profundidad de las inspecciones MOU deberá incrementarse.

- Los buques sospechosos y buques con alto riesgo para la seguridad o la contaminación

marina deberán ser inspeccionados más frecuentemente.

- Sobre la base de un método más preciso de selección de buques, dicha selección deberá ser mejorada con vistas a inspeccionar los buques que realmente lo necesiten.

- Se aplicará un procedimiento común para la detención de barcos en la región MOU.

- Se publicarán regularmente detalles de los buques que han sido detenidos.

- Los inspectores que realicen los controles estarán mejor formados para sus difíciles cometidos.

- Con vistas a armonizar e incrementar el MOU, será establecido un programa regional de intercambio de inspectores.

Además, los ministros expresaron su satisfacción por el establecimiento de otros sistemas de inspección por el Estado del Puerto en otras partes del mundo.

En la conferencia, además de los componentes del MOU (Bélgica, Canadá, Dinamarca,

Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Irlanda, Italia, Holanda, Noruega, Polonia, Portugal, España, Suecia y Reino Unido) participaron representantes de la Organización Marítima Internacional (OMI), Organización Internacional del Trabajo (OIT), del Guardacostas de Estados Unidos, la Federación Rusa, Croacia y el «Memorándum de Tokio».

La delegación española estuvo presidida por el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, en representación del ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente; por el inspector general Marítimo, Jesús Valera, y el coordinador nacional del MOU, Laureano Fernández.

Tal y como subraya Marina Mercante, nuestro país ha sobrepasado el compromiso del 25 por 100 de buques inspeccionados, habiéndose alcanzado el 31,06 por 100 en el año 1993 y encontrándonos en estos momentos en el 37,3 por 100 y un número total de buques inspeccionados de 1.245, a lo que se unen los restantes instrumentos de control del tráfico, que en la actualidad ejercen los capitanes marítimos en el litoral y los centros de control de tráfico marítimo (VTS). ■

**En las inspecciones primará
la calidad sobre la cantidad**

Inés OTERO

La Dirección General de la Marina Mercante está preparando un proyecto de reglamento de los servicios de inspección marítima. Este nuevo reglamento se pretende que tenga un concepto integral, es decir, que no sólo se inspeccionen los buques como hasta ahora, sino también la tripulación, la carga; en definitiva, el conjunto de elementos que atañen a la seguridad.

Marina Mercante prepara un nuevo reglamento de inspección marítima

LA seguridad marítima es una cuestión que en los últimos años ha sensibilizado notablemente a la Administración española. Ante las estadísticas de accidentes que Marina Mercante elabora anualmente, y dada la antigüedad de la actual reglamentación, que es de 1971, cada vez resultaba más conveniente la necesidad de modificarla. «Es un antiguo sueño, que en 1992 surge como prioridad su actualización, y con la Ley de Puertos y Marina Mercante aparece la oportunidad», dice Jesús Valera, subdirector de Inspección de Buques.

El proyecto, que en estos momentos se está estudiando, es hacer un reglamento de inspección marítima integral en el sentido de que abarque tanto el barco como los tripulantes, la carga,

etcétera. Con ello se pretende comprobar que además de que el buque se encuentra en condiciones óptimas para navegar, ver que la tripulación está preparada, que sabe realizar los ejercicios de salvamento, que sabe manejar el barco, comprobar que la carga se estiba de forma adecuada. «La perspectiva de la Dirección General —asegura Jesús Valera— antes era exclusivamente el barco, ahora pretendemos atender e inspeccionar todo lo que afecte al buque.»

El objetivo de esta nueva reglamentación es dar respuesta a la Ley de Puertos y Marina Mercante, que obliga a Marina Mercante a que ejercite una labor inspectora de control sobre la Marina Civil, ampliando sus competencias. Esto viene contemplado en su artículo 86.5, que dice que son competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes las siguientes: «La ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, y de los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales. En este ámbito se incluyen las aprobaciones y homologaciones de los aparatos y elementos del buque o de los materiales o equipos del mismo, por razones de tutela de la seguridad marítima de la vida humana en la mar y de la navegación.

La realización efectiva de las inspecciones y controles antes señalados podrán efectuarse, bien directamente por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, o bien a través de entidades colaboradoras, en los términos que reglamentariamente se establezcan, que, en todo caso, actuarán bajo los criterios y directrices emanadas de la Administración titular, y pudiendo percibir como contraprestación de sus servicios las compensaciones económicas que se establezcan para cubrir sus costes».

Este proyecto de reglamento de los servicios de inspección marítima va a requerir una mayor variedad de profesionales encargados de las inspecciones. Lo que se pretende es que los futuros inspectores sean multidisciplinares. «Hasta ahora la inspección de buques la dominaban los ingenieros navales, que seguirán teniendo su cometido, pero además tiene que haber capitanes, maquinistas, peritos navales, etcétera. Toda la gente que de una manera u otra incida en el tema marítimo, dice Jesús Valera. ■

Inés OTERO



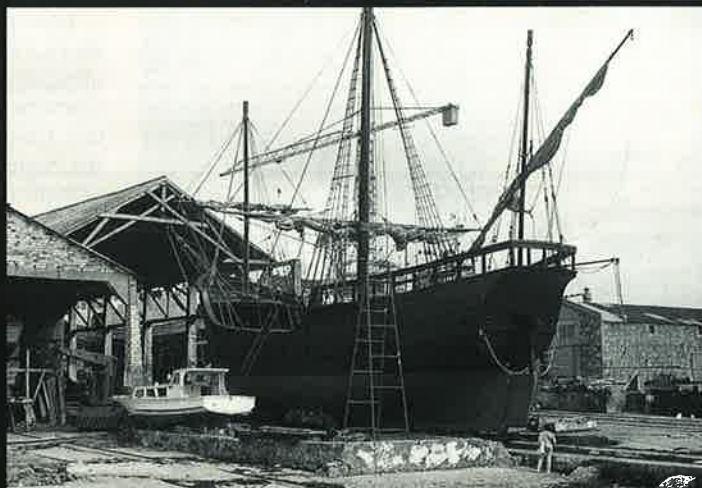
Cinco siglos después... LA «PINTA» REGRESA A BAIONA



Desde el pasado mes de septiembre, la localidad de Baiona dispone de una réplica exacta de la carabela «Pinta», que el 1 de marzo de 1493 arribó a su puerto con noticias del Nuevo Mundo. En esta ocasión la travesía ha sido más breve, ya que provenía de los astilleros de la también pontevedresa localidad de La Guardia.



AL mando de su capitán, Martín Alonso Pinzón, la carabela «Pinta» fue la primera en arribar al Viejo Continente. Y lo hizo en la localidad de Baiona, convirtiéndose en el primer pueblo en tener noticias de la trascendental aventura. La «Niña», que realizó junto a ella el viaje de regreso, corrió peor suerte en la tormenta que padecieron a la altura de las Azores, llegando a Lisboa tres días más tarde.



La idea de realizar esta nueva réplica de la carabela colombina partió de la Concejalía del V Centenario, que ya anteriormente se había encargado de que en la localidad de Corpus Christi, en Texas, Estados Unidos, dispusieran también de una fidedigna copia. A diferencia de la que navegó con Colón, construida en Palos de la Frontera, estas dos réplicas de la «Pinta» se realizaron en los astilleros J. Castro, S. L., ubicados en la población de La Guardia, en la desembocadura del río Miño.

Además de los méritos acumulados por estos astilleros para recibir tan especial encargo, el que se haya realizado en una localidad de Pontevedra sirve de homenaje a la tradición naviera de esta provincia, de donde era natural el armador de la «Santa María», que partió de Palos de la Frontera rumbo al oeste con la intención de alcanzar las Indias por el occidente.

En esta ocasión, junto a la Concejalía del V Centenario participaron en esta empresa la Diputación de Pontevedra, el Ayuntamiento de Baiona y el Patronato Provincial de Turismo Rías Baixas.

Museo flotante

Joaquín Castro Barcia, encargado de la construcción de ambas réplicas, se mostraba satisfecho del trabajo realizado, así como de haber cumplido las fechas acordadas. «La carabela —según palabras de Joaquín Castro— se destinará a museo y atracción turística, y navegará, probablemente, por las localidades próximas a Baiona.» ■

Raúl GUTIERREZ

La mayor catástrofe marítima desde la Segunda Guerra Mundial

Mueren más de 900 personas en el Báltico

El ferry «Estonia», que cubría la línea Tallinn, capital de Estonia, y Estocolmo, se hundió en la madrugada del pasado 28 de septiembre, con un resultado de más de 900 muertos. De los 1.049 pasajeros tan sólo se pudieron rescatar con vida 142 personas, la mayoría de ellos con hipotermia. Las causas del accidente parece ser que se debieron a un defecto en uno de los portones de entrada de vehículos.

S OPLABAN vientos de 95 kilómetros por hora en la zona oriental del mar Báltico, y había olas de más de nueve metros. Los pasajeros dormían tranquilamente y la temperatura del agua no superaba los diez grados.» En estas circunstancias se produjo en cinco minutos el hundimiento del ferry «Estonia», en las aguas de la isla de Utoe, a 100 kilómetros de la costa suroeste de Finlandia, y que hacía la ruta Tallinn, capital de Estonia, y Estocolmo. Calificada como la mayor catástrofe marítima ocurrida en Europa desde la Segunda Guerra Mundial, se saldó con 909 muertos, de los que tan sólo se han recuperado 65 cadáveres.

Según los propietarios del ferry, la naviera Estline, los principales motores se detuvieron por causas desconocidas y el barco quedó a merced de la tormenta. «Se detuvo el motor principal, produciéndose un apagón generalizado.»

En principio todo parecía indicar que las causas del accidente se debieron a posibles negligencias. Según los supervivientes, una de las rampas utilizadas para la entrada de coches y camiones se había abierto, provocando la inundación de la bodega y de los puentes bajos de la nave. Otro de los supervivientes apuntó que las fuertes olas y la oscilación del ferry llevaron a los 24 camiones que había en su bodega a desplazarse violentamente contra uno de los costados del barco,



El hundimiento del ferry «Estonia» se debió a un defecto en uno de los portones de entrada de vehículos.

provocando un desequilibrio grave en la línea de flotación y el hundimiento del ferry en pocos minutos.

Según la investigación que se está llevando a cabo, se confirman las primeras sospechas de que el hundimiento se debió a un defecto en uno de los portones de entrada de vehículos.

Al parecer, falta la sección de proa del ferry y las rampas de paso presentan serios fallos. Las bisagras que unen la sección de la proa que se levanta para que pasen los automóviles están averiadas y las rampas presentan una abertura de un metro en la parte superior, según el miembro finlandés de la comisión de averías. La comisión, formada por finlandeses, suecos y estonios, cree que ésta pudo ser la causa de que el «Estonia» se hundiera en quince minutos. En estos momentos el ferry se encuentra hundido a unos 80 metros de profundidad a unas 30 millas al sur de la isla finlandesa de Utoe.

Un seguro de 57 millones de dólares

El ferry «Estonia» estaba asegurado en 57 millones de dólares. La mitad de esta cantidad corresponde al mercado asegurador londinense, en el cual Lloyds of London cubre una parte de ese riesgo, y el resto fue asegurado por medio de especialistas del sector marítimo. ■

I. OTERO



PAIS VASCO

Sinaval y Eurofishing

Ferias del mar

Ambos certámenes celebrarán una nueva edición el próximo mes de noviembre en la Feria Internacional de Bilbao. Coincidiendo con las ferias, en las que se mostrarán las últimas novedades de la tecnología naval, marítima y pesquera, se llevarán a cabo una serie de jornadas técnicas y reuniones de alto nivel.

EL recinto de la Feria Internacional de Bilbao albergará, del 15 al 19 de noviembre, la quinta edición de los certámenes bianuales Sinaval, Feria Internacional de la Industria Naval, Marítima, Portuaria y Offshore, y Eurofishing, Feria Internacional de la Industria Pesquera.

Los sectores que estarán representados en ambas ferias, que se celebran conjuntamente desde la primera edición, serán los de construcción, reparación e industria naval, investigación, recursos alternativos de la industria marítima, ingeniería, equipos portuarios, instalaciones de seguridad, organizaciones portuarias, construcción de plataformas para industria

offshore, acuicultura, almacenamiento de pescado, instalaciones de proceso, conservación y manipulación de pescado, artes de pesca, astilleros, equipamiento de buques, ingeniería y diseño de buques y servicios e instalaciones pesqueras.

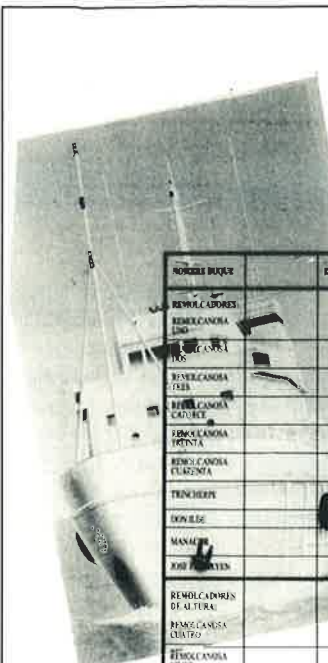
A pesar de que los sectores que agrupan los dos certámenes atraviesan tiempos de crisis, provocados por la desaparición de empresas o el desplazamiento de éstas a otros sectores no relacionados con estas industrias, Sinaval y Eurofishing se presentan como uno de los principales foros del sector, en los que se presentará una completa y variada muestra de la más actual tecnología naval, marítima y pesquera.

Esa misma situación de crisis provocó que la anterior edición de los certámenes, celebrada en 1992, registrase un espectacular descenso de expositores y superficie de exposición respecto a la edición de 1990. Mientras en 1990 los expositores de Sinaval y Eurofishing fueron 630 y la superficie ocupada 10.218 metros cuadrados, en 1992 las ferias tuvieron 279 expositores y 6.107 metros cuadrados de superficie ocupada. También el número de visitantes profesionales descendió de una edición a otra. Si en 1990 fueron 10.500, en 1992 fueron 7.500. Para este año la organización de los certámenes estima que se mantendrán las cifras de 1992, estabilizándose así el volumen de exposición y visitantes.

Como en anteriores ediciones de las ferias, durante la celebración de la de 1994 se llevarán a cabo importantes jornadas técnicas y reuniones profesionales de alto nivel, se tratarán temas como Gestión de recursos pesqueros. Financiación para la renovación de la flota por medio de entidades financieras de la CE. Política de aprovechamiento en los astilleros. Situación actual de los proyectos Halios. Puentes integrados de navegación. La financiación de la construcción naval en España y reunión de Jacumar. ■



Roberto RUIZ DE HUYDOBRO



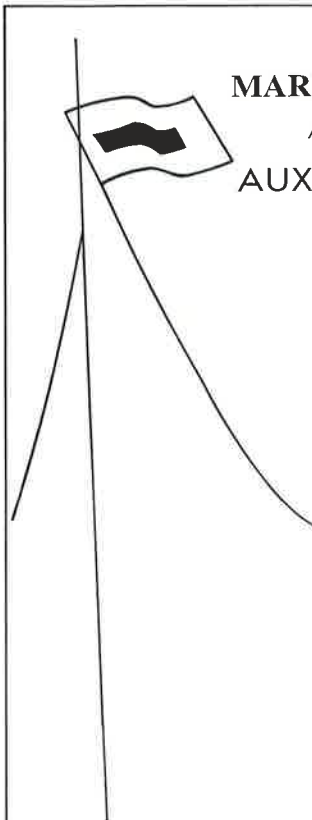
RN

remolcadores nosa terra, s.a.
remolcanosa

ROZERS BUQUE	ESLORA	MANA	PENAL	TIB	POTENCIA HP	PUERTO BASE	T.M.A. TELEFONOS
REMOLCADORES							
REMOLCANOSA UNO	14,55	4,50	2,35	38	110	SAN ANTONIO (OZZA)	
REMOLCANOSA DOS	24,00	7,20	3,65	2137	3375	VIGO	
REMOLCANOSA TRES	17,75	4,80	2,38	58	470	MARIN (PUNTAVEDRA)	
REMOLCANOSA CUATRO	11,00	4,50	2,34	21	350	VIGO	
REMOLCANOSA CINCO	18,50	5,80	2,50	31	650	BIZA (BILBAO)	
REMOLCANOSA SEIS	23,20	6,25	2,50	65	1.000	VIGO	
TRENCHER	27,50	8,50	2,80	76	510	VILLAGRATA DE ARDIA	
ONVILLE	27,50	7,25	3,70	164	1.350	VIGO	
MANABE	25,80	6,60	3,75	101	1.100	PALMA DE MALLORCA	(471) 72.70.18
ROD FERRAZEN	24,40	7,40	3,75	146	1.187	MAJON	
REMOLCADORES DE ALTRA							
REMOLCANOSA CUATRO	24,64	7,62	3,75	106	1.066	PALMA DE MALLORCA	(471) 72.70.18
REMOLCANOSA CINCO	41,00	10,50	5,50	900	5.570	MALAGA	(951) 18.84.16
PAU DA LUZ	30,80	8,50	4,50	213	2.310	COCHUBOP (LA CORUÑA)	(981) 18.28.19
VALDIVIA	36,90	9,50	4,25	321	3.000	NO FIO	
OFF SHORE:							
REMOLCANOSA OCHENTA	36,90	8,50	4,00	217	4.200	BERNEDO (VIZCAYA)	(941) 18.27.43
BIRO DE VIGO	69,00	11,50	6,80	1.850	11.660	VIGO	(981) 18.27.21 (981) 22.48.25
MONSANT	26,55	6,84	3,05	104	1.666 HP	VIGO	41 81 99

FLOTA DE REMOLCADORES NOSA TERRA, S.A.

OFICINA PRINCIPAL: c/ Paraguay, 5 - 1º. 36204 Vigo
Teléfonos: (986) 418199, 418377, 418477, 418777 y 480812. Fax: (986) 419685. Télex: 83293 - RNSTA - E



MARITIMA DEL NORTE Corp.

Agentes en España

AUXILIAR MARITIMA, S.L.

Miño, 4 - 28002 MADRID
Teléfono: 563 46 44
Télex: 27718 y 27295
Telefax: 561 89 62
Telegramas: MARINORTE, MADRID

FLOTA

TRANSPORTES FRIGORIFICOS

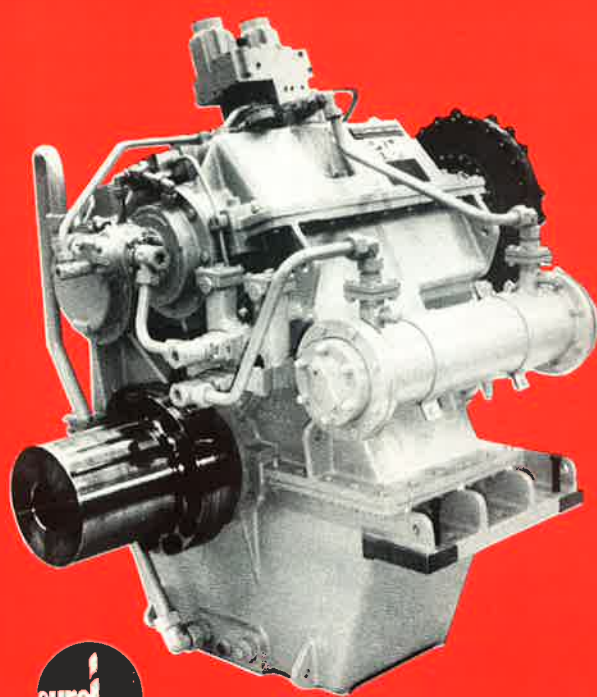
SIERRA ARACENA	135.000 P3
SIERRA ARALAR	135.000 P3
SIERRA CAZORLA	136.000 P3
SIERRA GRANA	127.000 P3
SIERRA GRANERA	123.000 P3
SIERRA GUADALUPE	123.000 P3
SIERRA GUADARRAMA	123.000 P3
SIERRA GREDOS	127.000 P3

TRANSPORTES DE GAS

LAIETA	GNL 40.000 M3
--------	---------------

LINEAS REGULARES Y TRAMP
DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS

TRANSPORTES DE GASES LICUADOS




REINTJES ESPAÑA, S.L.


C/ Extremadura, 5
28110 ALGETE (Madrid)
Tel.: 628 03 42
Fax: 628 01 18

Reductores e Inversores Marinos

Más de 70.000 barcos en todo el mundo, entre ellos más de 2.000 en España, han sido equipados con reductores e inversores REINTJES, gracias a su:

- ALTA FIABILIDAD.
- SENCILLO MANEJO Y MANTENIMIENTO.
- ALTO RENDIMIENTO.
- BAJO NIVEL DE RUIDOS.

y un inmejorable servicio postventa ha contribuido a que REINTJES sea la marca más solicitada.



SINAVAL
PABELLON 1
STAND D-20



Según las previsiones para 1994, los dos puertos vascos integrados en el ente público Puertos del Estado podrán mejorar los resultados obtenidos por ambos en el ejercicio de 1993.

Los puertos de Bilbao y Pasajes, en alza

PARA el puerto de Bilbao el año 1993 se inició con un importante descenso de sus tráfico. Pero en el segundo semestre del año se produjo un cambio de tendencia, acentuándose y confirmándose esta recuperación en el último trimestre, cerrándose así el año con una ligera disminución en tráfico total, pero con un significativo incremento en el tráfico de mercancía general y, en concreto, de mercancía en contenedores.

El tráfico total del puerto fue en 1993 de 30.006.000 toneladas. Esta cifra supone una disminución del 1,81 por 100 respecto al tráfico total del año anterior.

La mercancía general, con 4.734.000 toneladas, aumentó un 2,48 por 100 en relación a 1992. Asimismo, la mercancía general en contenedores, con una cifra de 2.340.000 toneladas, aumentó un 9,65 por 100 en relación con el año anterior.

El tráfico de graneles líquidos, con 14.562.000 toneladas, sufrió una disminución del 3,04 por 100 en relación a 1992. Con 5.706.000 toneladas, los graneles sólidos también experimentaron una disminución respecto a 1992. En concreto, un 2,92 por 100.

El número de buques, 3.284, disminuyó un 2,05 por 100 respecto a 1992, mientras que el tonelaje de registro bruto (TRB) de los mismos, 27.060 TRB, aumentó un 13,28 por 100.

Los ingresos del puerto bilbaíno en 1993 ascendieron a 7.981 millones de pesetas. El *cash flow* del mismo período ascendió a 4.253 millones de pesetas.

Si 1993 supuso un descenso del tráfico total de mercancías respecto al año anterior, los responsables del puerto de Bilbao esperan que éste registre en el ejercicio de 1994 un movimiento de mercancías superior al de 1993. El tráfico total de las instalaciones portuarias bilbaínas durante los seis primeros meses del presente año fue de 12,07 millones de toneladas, lo

que supone un incremento superior al 6 por 100 sobre el movimiento alcanzado en el mismo período de 1993, y confirma la esperanza de los responsables del puerto de Bilbao y permitirá, según las estimaciones hechas, cerrar 1994 con un *cash flow* superior a los 5.000 millones de pesetas.

Obras de ampliación

Las obras de ampliación del puerto bilbaíno se iniciaron oficialmente en noviembre de 1991 y tienen un plazo de ejecución, en su primera fase, de sesenta y dos meses. Dicha primera fase consiste, fundamentalmente, en la creación de una gran dársena abrigada de más de cinco kilómetros cuadrados de superficie. La realización de esta dársena requiere la construcción

de importantes obras de abrigo, constituidas por un dique de 3.150 metros quebrado en tres alineaciones y un contradique recto de 1.400 metros. El primero arranca de las explanadas a rellenar en Ciérvana. El contradique arranca de un punto del rompeolas de Santurce. Además de las obras de abrigo descritas, también están previstas las de construcción de un muelle de cajones de hormigón armado de 850 metros de longitud dispuesto en el centro del contradique y perpendicularmente a éste. También está incluida la habilitación de una franja de una anchura media de 65 metros a lo largo de la costa entre el dique de Ciérvana y el arranque del actual rompeolas de Santurce, para la unión de las dos partes extremas de la obra.

El 30 de junio de 1994, algo más de dos años y medio después



Vista de las obras de ampliación del puerto de Bilbao a julio de 1994.

del inicio de la ampliación, el importe de la obra certificada ascendía a 7.700 millones de pesetas. El ritmo actual de certificación es de 500 millones de pesetas mensuales, siendo la previsión para 1994 de 5.500 millones de pesetas.

En el plazo transcurrido desde el inicio de los trabajos se procedió, en primer lugar, a la puesta en funcionamiento de las instalaciones necesarias para el desarrollo de la obra, entre las que destacan la planta de machaqueo primario con un rendimiento de 600 toneladas por hora, la estación de tratamiento de áridos para hormigón, la planta para fabricación de bloques, el material de carga y descarga y los equipos de elevación.

En la actualidad ha concluido la fabricación de la totalidad de los 6.000 bloques de hormigón de 50 toneladas previstos, se han fabricado un tercio de los 40.000 bloques de 25 toneladas y 2.000 de los 16.000 bloques de 100 toneladas necesarios para la construcción de los diques de abrigo.

Igualmente se han construido los pasos sobre Ciérvana y se ha realizado el relleno de una superficie superior a los 150.000 metros cuadrados, que llega hasta la zona de El Calero, donde se están ejecutando las obras del semientlace con la carretera Santurce-Ciérvana.

Por otra parte, continúan los vertidos marítimos y se ha avanzado en la construcción del dique, sin el manto exterior de bloques, en unos 150 metros, iniciándose asimismo la ejecución del cimientado de espaldón. El ritmo actual de avance del dique es de 30 metros semanales, aproximadamente.

Puerto de Pasajes

En el puerto guipuzcoano, en 1993 el tráfico total de mercancías ascendió a 4.292.513 toneladas, cifra que representa un aumento del 3,7 por 100 respecto al año anterior.

Los vehículos embarcados para la exportación fueron 96.933, lo cual supone un

aumento del 46,9 por 100 respecto a 1992. El tráfico de chatarra creció un 17,7 por 100, pasando de 1.170.307 toneladas en 1992 a 1.377.301 en 1993. La exportación de productos siderúrgicos también se incrementó, un 14,3 por 100, pasando de 721.426 toneladas en 1992 a 824.522 toneladas en 1993. Por contra, el tráfico de cemento a granel descendió un 33,4 por 100, pasando de 121.452 toneladas en 1992 a 80.900 toneladas en 1993.

Los ingresos del puerto de Pasajes en 1993 ascendieron a 2.138 millones de pesetas y su *cash flow* fue de 559 millones de pesetas.

En el primer semestre de 1994 el tráfico total de mercancías registrado en el puerto guipuzcoano fue de 1.926.755 toneladas, lo cual supone un descenso del 0,6 por 100 respecto al mismo período de 1993. Esta disminución del tráfico total estuvo causada, principalmente, por el descenso del tráfico del carbón, un 24 por 100, y de los productos petrolíferos, un 36 por 100.

Sin embargo, las previsiones para todo el año son de ligero aumento del tráfico total de mercancías sobre el ejercicio anterior. El descenso de los tráficos de los dos productos que han originado la disminución del tráfico total de mercancías ha tenido causas muy coyunturales. En concreto, el descenso del tráfico de carbón ha sido consecuencia de que en la central térmica de Iberdrola, que utiliza dicho producto, se han efectuado diversas reparaciones que originaron su paralización durante algunos meses. El descenso del movimiento de los productos petrolíferos estuvo causado por la paralización, durante unos meses, de su distribución por parte de la empresa que se ocupa de ello en el sur de Francia. La previsión para el final del año es que, con la vuelta del movimiento de carbón y productos petrolíferos, el tráfico total de mercancías del puerto de Pasajes experimente un moderado aumento respecto a 1993. ■

**Roberto
RUIZ DE HUYDOBRO**

C. VALENCIANA



La Costa Blanca tiene más de cien puntos negros de vertidos

Según se desprende del chequeo realizado por la Consellería de Medio Ambiente, la Costa Blanca recibe aguas residuales desde 224 puntos diferentes a lo largo de toda la franja litoral. El rápido incremento de la población ha producido durante el verano un alto contenido en fósforo en las aguas. Dentro de los 214 kilómetros de costa, del total del zonas por los que se vierte agua, 100 se consideran puntos negros, aunque esto no signifique un riesgo inminente para la salud.



ACTUALMENTE la Costa Blanca cuenta con unos 224 puntos de vertido de aguas residuales de los 527 puntos que ha descubierto la Consellería de Medio Ambiente en un chequeo realizado recientemente. De estos puntos, cien son los realmente considerados como preocupantes, ya que 124 corresponden a la salida de aguas pluviales.

Por su parte, la Generalitat asumió las competencias de la calidad del agua en 1991 y desde entonces realiza controles periódicos sobre la evolución de los niveles de contaminación. De los puntos negros de residuos, treinta y siete corresponden a la red municipal de desagüe de algunas poblaciones; tres (1,33 por 100) son freáticos; dos (0,9 por 100), agrícolas; por último, veintiuno difusos y uno industrial, correspondiente al matadero municipal de Alicante. En cuanto a la conta-

minación que producen los residuos de estas instalaciones, se puede observar en la costa próxima a Urbanova y ha sido denunciada repetidas veces por ecologistas y biólogos desde hace varios años.

Sin embargo, fuentes de la Consellería de Medio Ambiente aseguran que los vertidos están conectados a la depuradora de Rincón Bello y, por tanto, ha reducido considerablemente el impacto.

Además, Felicidad Cuesta, técnico responsable del control de la calidad de las aguas en la consellería, ha asegurado que, pese al elevado número de zonas desde donde llega agua al mar, en estos momentos las analíticas sostienen que la calidad del agua de baño es la idónea y por tanto no existe ningún riesgo para la salud.

Según declaraciones de Cuesta, la situación de la provincia de Alicante no es grave, pese a la alta

cifra de puntos de vertido. Cada vez más las aguas se tratan primero en depuradoras, y aunque todavía quedan los emisarios submarinos, en 1996 todas se van a depurar, por lo que el impacto de los vertidos será mucho menor.

La temporada de verano ofrece mejores condiciones para el desarrollo de microorganismos en el mar. El problema viene por el incremento excesivo de población que recibe la ciudad durante la temporada veraniega, donde los vertidos de jabones, champús y detergentes provocan un aumento de los nitratos y el fósforo, sustancias que hacen que aumente el contenido contaminante de las aguas residuales independientemente de que éstas se traten.

El gran problema se plantea debido a la poca eficacia de los sistemas de depuración, que ya ha sido denunciado por varios biólogos y ecologistas de la provincia.

Por su parte, Cuesta no duda que el sistema terciario sea el mejor y acabe con todas las sustancias que son nutrientes para las bacterias y las algas, pero también afirma que hay que adaptarse a los presupuestos y estudiarlo todo de forma global.

La técnica medioambiental afirmó que se está reutilizando mucha agua residual en la agricultura.

Consecuencias de la regeneración

Los recientes estudios realizados por biólogos marinos han revelado que las obras que se realizan para la regeneración de las playas ha provocado un impacto negativo en cuanto a la merma de la calidad de las aguas y la biodiversidad de los fondos.

El movimiento de las arenas ha sepultado en muchas ocasiones las comunidades de plantas marinas (*Posidonia oceanica*) encargados de producir oxígeno. Por otra parte, origina también la pérdida de la pesca, puesto que las praderas de *Posidonia* son utilizadas por peces y crustáceos durante su época de cría. ■

Rosa RUIZ ARAGONES



De COSTA a COSTA

Una treintena de barcos con base en el puerto de Algeciras y procedentes en su mayoría del puerto gallego de La Guardia decidieron bloquear, en la mañana del jueves 15 de septiembre, la entrada al puerto de Algeciras, en protesta por la situación de esta flota, que no podrá faenar con redes de monofilamento a partir del 1 de octubre.

Protestas generalizadas del sector por el acuerdo de Marruecos

TRAS varias jornadas en las que la flota había permanecido amarrada sin faenar en protesta por la decisión marroquí y a la espera de encontrar soluciones por parte de la Administración española, o que Rabat prorrogase de nuevo —por cuarta vez— la entrada en vigor de esta reglamentación, los pescadores se reunieron en el muelle pesquero del puerto algecireño.

A esta reunión asistieron la práctica totalidad de las tripulaciones afectadas y los armadores de los barcos, que habían llegado expresamente desde Galicia para participar en la asamblea.

Se daba la circunstancia de que mientras esto sucedía, los negociadores europeos y marroquíes se encontraban en Rabat discutiendo los términos de la revisión del acuerdo de pesca entre ambos países.

A mediodía del jueves 15 de septiembre, tras un intento de que la Autoridad Portuaria y la Aduana de Algeciras les garantizara que se prohibiría la entrada de pescado y hortalizas de Marruecos, algo a lo que los directivos de ambos organismos no pudieron acceder, los pescadores decidieron bloquear los accesos al puerto.

Esta acción provocó la paralización de la actividad de comercio internacional, así como la del movimiento de los buques transbordadores entre Algeciras y los puertos norteafricanos de Ceuta y Tánger.

El bloqueo se prolongó hasta el día 16 de madrugada, tras una intensa jornada de negociaciones entre los responsables pesqueros del MAPA y los pescadores.

La Administración garantizó, y posteriormente confirmó en

Expertos internacionales en pesca, en Fuengirola

Expertos de la Unión Europea, así como científicos de Argelia, Turquía, Croacia, Marruecos, Túnez, Chipre y Libia, entre otros países mediterráneos, se reunieron en Fuengirola para analizar la situación de los grandes pelágicos en el Mediterráneo.

Las reuniones se celebraron del 19 al 27 de septiembre y dieron la oportunidad de poner al día la información científica sobre las poblaciones de pez espada, atún rojo y atún blanco en este mar y la zona oriental del Atlántico, en las inmediaciones del Estrecho.

En estas reuniones participó el Consejo General de Pesca del Mediterráneo, organismo dependiente de la FAO, y la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico.

Los científicos que trabajan con las poblaciones del Mediterráneo revisaron

la situación y el desarrollo de las pesquerías de túnidos, además exponer la actual estadística de población de estas especies, su descripción, talla y peso, así como proporciones de las capturas.

La delegación española presentó seis trabajos sobre el pez espada, los resultados de una campaña de observación de pesca de atunes, un estudio sobre los grandes pelágicos y una investigación sobre una campaña de mercado de atún rojo realizada en Valencia en 1993.

Como resultado de estas investigaciones los científicos tuvieron la oportunidad de intercambiar información sobre estas especies, cuyos problemas más importantes se encuentran derivados de la contaminación, tanto de la provocada por los vertidos directamente en las costas como de la que se producen en alta mar. ■



Cargamento de inmaduros

Coincidiendo con el conflicto de la flota ante el retraso de las autoridades de Marruecos en la entrega de licencias para el último trimestre del año, grupos de pescadores interceptaron en el puerto de Huelva un cargamento de inmaduros a bordo de un camión marroquí. El pescado, unas 18 cajas, con un volumen total de 230 kilos fue descargado y distribuido entre diferentes entidades benéficas de la provincia.

Según los pescadores, se trataba de una mercancía exportada desde Marruecos que no cumplía las tallas mínimas exigidas por la legislación. Por su parte, fuentes del Gobierno Civil aseguraron que el camión procedía del norte de España.

Esta acción fue una más de las protagonizadas por los pescadores andaluces en la primera quincena de septiembre en protesta por el retraso en la entrega de las licencias, mientras España aumentaba sus importaciones de pescado desde el país norteafricano. ■

diversas reuniones mantenidas con los representantes de esta flota, que se ofrecerían ayudas a los armadores para el cambio de las redes de monofilamento por las de multifilamento, que oscilarían entre cuatro y cuatro millones y medio de pesetas por red. Estas subvenciones se otorgarán bajo ciertas condiciones, y en caso de que Marruecos no aceptase prorrogar nuevamente por

otros tres meses la entrada en vigor de la prohibición, como se había vuelto a pedir por los negociadores europeos en Rabat.

La situación, a pesar de haber representado una gran tensión, no supuso que hubiera que lamentar ningún altercado con las fuerzas de Seguridad, ya que, según explicó la gobernadora civil de Cádiz, Violeta Alejandro, la fuerza se emplearía en

caso de gravedad y cuando la situación de bloqueo hiciera insostenible el tránsito de pasajeros entre la Península y los puertos de Ceuta y Tánger.

Durante todo el tiempo que duró el bloqueo, los transbordadores que realizan en tráfico del Estrecho fueron desviados a distintos puertos andaluces, como Málaga, Sotogrande y Cádiz.

Las redes de deriva provocan enfrentamientos

Las redes de enmalle a la deriva utilizadas por unos veinte pesqueros con base en Algeciras también fueron causa de problemas en ese puerto del Estrecho. Esta flota de pesca, dedicada al pez espada en las aguas del Estrecho, fue denunciada a mediados de agosto por el buque «Sirius», de la organización ecologista Greenpeace, por el uso de estas artes prohibidas, lo que provocó algunos enfrentamientos con el barco ecologista.

A raíz de estas denuncias la Administración impuso la prohibición de uso de estas artes. Hay que tener en cuenta que estos pesqueros están autorizados para faenar al palangre en Marruecos y, en cambio, lo están haciendo con redes de deriva, incluso en aguas españolas.

La Guardia Civil procedió a imponer algunas sanciones a pesqueros que continuaban saliendo a la mar con las artes ilegales, a los que la Sección de Pesca de la Delegación del MAPA en Cádiz procedió a la inspección y

decomiso de las redes que no se correspondían con la legalidad.

El martes 30 de agosto, tras un intento de decomisar las redes del pesquero «Paqui Martí», el armador, tripulantes y familiares de éstos se enredaron con las redes con el fin de impedir la incautación por los funcionarios de Pesca. Esta acción provocó un enfrentamiento con la Guardia Civil del que resultaron detenidos el armador del barco y tres de sus familiares, aunque posteriormente fueron puestos en libertad.

Por otro lado, dos pesqueros eludieron la vigilancia a la que fueron sometidos y escaparon de la Guardia Civil refugiándose en Gibraltar, de donde regresaron al día siguiente sin sus redes a bordo. La inspección de Pesca continuó durante las siguientes jornadas controlando a los barcos que usan estas artes y decomisando las redes que estaban prohibidas por la reglamentación española. ■

El de Cádiz fue el que mayor peso llevó en esta operación, que recibió, en algo más de treinta y seis horas en que se mantuvo cerrado el puerto algecireño, un total de nueve escalas, en las que embarcaron o desembarcaron cerca de 6.000 personas y 1.300 vehículos.

La situación de emergencia provocó un importante colapso en el puerto de Cádiz y una gran avalancha de personas con la intención de cruzar el Estrecho. A pesar del enorme tráfico que soportaron los muelles de Cádiz en esas horas, el presidente de la Autoridad Portuaria, Agustín Domínguez, manifestó que el balance de la misma había sido muy positivo ya que se había dado respuesta a la situación que se había creado y se pudo trasladar a cuantos viajeros llegaron hasta Cádiz para cruzar el Estrecho. ■



La Asamblea de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Cefalópodos (ANACEF) considera que se avecina una situación de «indefensión de los intereses españoles y europeos», recogidos en el acuerdo de pesca de la Unión Europea con Marruecos. ANACEF ha señalado, a través de un comunicado y una rueda de prensa, que «existe la posibilidad de que en la tercera ronda de negociaciones se vulneren los derechos que el Acuerdo de Pesca confiere a los buques congeladores, a sus tripulaciones y a las empresas que dependen de su actividad».

ANACEF reclama más protección frente a Marruecos

ESTA tercera ronda de negociaciones se inició en la segunda quincena de septiembre y, según la Asamblea de ANACEF, la cuestión que se plantea en ella reviste un carácter de mayor gravedad que la de los problemas pesqueros surgidos a lo largo del verano.

ANACEF se opuso al texto del Acuerdo de Pesca en vigor, firmado en mayo de 1992, por entender que no garantiza la reciprocidad de derechos entre la flota pesquera europea y la flota marroquí.

En este sentido, ANACEF señala que si la flota pesquera marroquí dedicada a la captura de cefalópodos no respeta el paro biológico establecido para el mes de octubre, como deben hacerlo ellos, el acuerdo pesquero en vigor queda sin sentido.

Según ANACEF, a falta de comunicación oficial, la Unión Europea ha acordado con el Grupo de Política Externa «hacer dejación de los derechos que le confiere el acuer-

do pesquero eliminando buques de pesca de dicha patronal a la vez que mantiene el pago de las contrapartidas financieras».

La pérdida de cada buque, según ANACEF, supone para Las Palmas de Gran Canaria y el Puerto de la Cruz setenta y cinco puestos de trabajo y rentas de capital y trabajo por un importe de cien millones de pesetas anuales.

Las comunidades de Galicia, Andalucía, Valencia y País Vasco sufrirán también las consecuencias de la negociación, que se pretende con enormes perjuicios.

La organización de productores pesqueros recuerda que la flota congeladora de cefalópodos es la que ha respetado en más alto grado todos los acuerdos pesqueros de España y de la Unión Europea con Marruecos, y la única en el mundo que ha aplicado a sus asociados controles de descarga de capturas y régimen disciplinario a los eventuales infractores.

En tal sentido añade que, a



petición de las autoridades marroquíes, europeas y españolas, ANACEF siempre ha prestado su colaboración con las organizaciones de armadores marroquíes y mauritanas para la regeneración de los recursos pesqueros del banco canario-sahariano y para establecer una política comercial conjunta sobre los mercados internacionales de la Unión Europea y Japón.

La Asamblea de ANACEF cree entender que la actitud de la UE y de sus Estados miembro, haciendo dejación de la defensa eficaz y útil de los derechos que el acuerdo pesquero confiere a las flotas pesqueras española y portuguesa, responde a los intereses

Auge de los puertos canarios

Los puertos de Las Palmas registraron en el primer semestre del año en curso un crecimiento del 13 por 100 en el tráfico total y junio se consolidó como el mes récord del año, al lograr un 17 por 100 de subida en comparación con el mismo mes del año anterior.

De este tráfico destaca el movimiento de buques, con una subida del 22,77 por 100 en el registro de toneladas brutas.

El avituallamiento, en el que los puertos de Las Palmas ocupan el primer lugar de España,

también creció un 14,53 por 100 en junio y un 7,60 por 100 en los seis meses primeros de 1994.

Con respecto al tráfico de mercancías, el aumento registrado fue del 14 por 100 entre las labores de carga y descarga, siendo el mes récord también en este apartado, junio, con un 17,43 por 100.

Otro capítulo a destacar fue el movimiento de contenedores, con un alza del 17 por 100 en los seis primeros meses del año, manipulándose un total de 142.651 unidades.

Asimismo, la descarga de pesca congelada también subió un porcentaje del 5,44 por 100.

Todo esto supone que en los puertos de la provincia de Las Palmas (La Luz, Arrecife y puerto del Rosario) se manipularon más de cinco millones de toneladas, cifra que no se alcanzaba desde hace tres años.

De estos tres puertos, el que mayor crecimiento experimentó fue el de Fuerteventura (Puerto del Rosario) con un porcentaje del 17,80 por 100 seguido del puerto conejero de Lanzarote



Suances, una Cofradía en auge

La Cofradía de Suances reanudó su actividad con el objetivo de la potenciación de este colectivo profesional bajo la presidencia de José Ruiz, en un intento de mantener la tradición marinera de esta villa costera. Esta Cofradía, ahogada por las deudas y la ausencia de actividad, había cerrado sus puertas hace varios años, pero la inquietud de la gente de la mar de Suances hizo que se decidiera la recuperación de la misma.

LA Cofradía adeuda dos millones de pesetas y precisa la ayuda del sector de la pesca para salir adelante sin padecer los problemas derivados de la crisis financiera que atraviesa. En la actualidad, alrededor de 40 familias viven de la pesca y se enfrentan a un futuro incierto para mantener su forma de vida faenando en las duras aguas del mar Cantábrico.

Tras haber dado de alta la luz y el teléfono en la sede, con el apoyo de la mayor parte de la flota pesquera suancina y con muchas ganas de hacerlo bien, José Ruiz se enfrenta a una dura lucha para recuperar las artes y los oficios de un puerto que pretende ser el que fue.

El Instituto Social de la Marina cedió 123 metros cuadrados de la Casa del Mar de Santoña a la Seguridad Social para la instalación de un centro de atención e información. La Fundación Manzanedo, propietaria del terreno donde se edificó la Casa del Mar, entrega un pabellón vacío para dotar a los vecinos de la villa marinera de este servicio, que se ocupará de albergar las dependencias administrativas de la Seguridad Social.

El centro abarcará la zona de Siete Villas, la comarca del Asón y Laredo, evitando los desplazamientos hasta el centro de gestión de la localidad de Castro Urdiales.

Por otro lado, el temporal de viento que abatió la costa de Cantabria obligó a amarrar la flota pesquera durante varios días a mediados de septiembre. La velocidad de las ráfagas de viento llegó a los 80 kilómetros/hora y las olas fueron de cinco metros.

santoñés y se registraron durante los dos primeros meses un total de 146 toneladas desembarcadas de anchoa y las ventas crecieron alrededor de los 80 millones de pesetas. Los precios del kilo de anchoa pasaron de las 258 pesetas en 1993 a las 200 durante el presente ejercicio.

La campaña del bonito en Santoña en los primeros meses registra un descenso de 221 toneladas con respecto a 1993, estimando un descenso en los ingresos de unos 67 millones de pesetas. El precio del kilo de bonito se ha situado en 1994 en

de Marruecos, pero ello, según ANACEF, no está políticamente justificado cuando ignora un contrato internacional que debe ser respetado.

La nota de la Asamblea de ANACEF termina expresando su disposición a estudiar cualquier propuesta de ajuste a largo plazo que minimice los perjuicios a las tripulaciones, a los armadores y a la economía del puerto de La Luz y de Las Palmas.

En su defecto, añade, «no puede asistir impasible a toda reducción de derechos en tanto los responsables de la UE y de España mantienen las contrapartidas financieras y de todo tipo a la que nos obliga el acuerdo». ■

(Arrecife) con el 13,44 por 100 y, por último, el de La Luz y de Las Palmas, con un 10 por 100.

En cuanto al tráfico de pasajeros, este último puerto recibió en el primer semestre 234.526, lo que supone un incremento del 3,98 por 100. En esta cifra no están incluidos los turistas que llegan a bordo de cruceros, ni los 16.052 vehículos embarcados y desembarcados en régimen de equipaje que registró una subida del 3,01 por 100 en relación al mismo período del año anterior. ■



La villa marinera de Santoña distinguió este verano a sus pescadores con motivo de la celebración de su patrona, habiendo sido designado como pescador más veterano a Ricardo Alvarez.

Las costeras del bonito y de la anchoa centran la actividad de la flota pesquera del puerto

torno a las 440 pesetas, mientras en 1993 se pagaron 391 pesetas/kilo.

Las especies del verdel y el chicharro aportan a este puerto el mayor volumen de subastas convirtiéndose en el principal receptor de estas especies dentro de Cantabria. Este año se han vendido 2.993.998 kilos de

CANTABRIA

chicharros, con una valoración de 176.630.509 pesetas, mientras que se vendieron 3.313.830 kilos de verdel, que conllevaron unos ingresos 119 millones de pesetas.

Las capturas de sardina entregadas descendieron alrededor de 50 toneladas con respecto a las realizadas en el año anterior, y los barcos capturaron 260 toneladas más de caballa que en 1993. Como resumen, el puerto de Santoña registró la llegada de 9.629.380 kilos, con un valor de 1.061.377.709 pesetas; es decir, se mantienen los niveles de la campaña pasada.

La costera de la anchoa en el puerto de Colindres se caracterizó por unos flojos resultados, estimando el número de capturas en torno a las 319 toneladas, que se pagaron a una media de 306 pesetas/kilo. La falta de calado impide que los barcos de

mayor tonelaje puedan acceder a los muelles para depositar sus capturas, con lo que se ven obligados a desplazarse a otros puertos de la región.

Otras de las reivindicaciones de los pescadores colindreses es conseguir una fábrica de hielo capaz de abastecer a los barcos. Este proyecto se encuentra recogido dentro del Plan Estratégico del Objetivo 1, pero el retraso en la tramitación de estos fondos de cohesión hace que los pescadores de esta villa tengan que desplazarse a otros complejos en busca de esta nieve.

La flota de Colindres está integrada por 18 embarcaciones de lista tercera, con cerca de 1.500 toneladas de registro bruto, habiendo registrado un incremento paulatino durante los últimos años que ha dejado pequeñas las instalaciones de la fábrica del hielo. ■



Costera del bonito

Respecto de la campaña de la costera del bonito en Cantabria, cabe recordar que son 30 los barcos que participan en las faenas tras haber superado los problemas derivados del conflicto de las volantas. En los últimos días del mes de septiembre la Asamblea Regional de Cantabria aprobó una proposición de ley solicitando la prohibición del uso de las artes de pesca pelágicas debido a las nefastas consecuencias que tiene sobre el mantenimiento de los bancos de bonito y el ecosistema marítimo de la plataforma continental del Cantábrico.

El número de capturas de bonito por la flota del Cantábrico ha sufrido un paulatino descenso desde el año 1989 hasta la actualidad. En el ejercicio de 1989 se registraron unas capturas de 22.744 toneladas y el precio alcanzado se situó en torno a las 344 pesetas el kilo. ■

GALICIA



Profesionales, armadores y sindicatos presentan alegaciones

Debate sectorial en torno al plan de viabilidad de la flota de arrastre

El plan de viabilidad para la flota de arrastre, que fue presentado por la Consellería de Pesca en el mes de agosto ya ha sido revisado por entidades profesionales, sindicales y empresariales, quienes reconocen la necesidad de una renovación para esta flota, aunque cada uno de ellos expone de forma distinta su posición ante este proyecto, que contempla la desaparición de 38 arrastreros de los 154 existentes en estos momentos, y dejaría sin trabajo a 450 trabajadores de los 1.727 tripulantes que hay en la actualidad. Por contra, se incluyen medidas para renovar y modernizar esta flota y contempla distintas propuestas de actuación para lograr ayudas por valor de 13.500 millones de pesetas.

LA Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape); los armadores de los puertos de La Coruña, Marín, Vigo y A Mariña lucense, y la Confederación Inter-sindical Galega (CIG) han hecho oír su voz en los distintos medios de comunicación, presentando alegaciones al proyecto de la Consellería de Pesca.

Por parte de Aetinape se reconoce que «la flota de arrastre está envejecida y necesita una renovación», afirmando que la retirada de embarcaciones debe afectar a las unidades más antiguas y menos modernizadas. Además, su presidente ha incidido en que la puesta en marcha de un plan de pesca es ineludible para asegurar la viabilidad, pues se precisa «un modelo de explotación de los recursos que asegure el futuro del sector».

A juicio de esta organización, el plan debe incluir la paralización de unos barcos y la creación de sociedades de empresas temporales que lleven sus pesqueros a otros caladeros fuera de aguas españolas, y propugna que la Xunta y el Gobierno central aumenten el número de acuerdos pesqueros con Estados no integrados en la Unión Europea (UE), auspiciando la creación de consorcios mixtos formados por armadores gallegos y de otros países.

También Aetinape cree que debería respaldarse la pesca expe-

rimental con financiación comunitaria, y estima que la ejecución del plan debe ser controlada por una organización de productores que proteja los intereses del sector. Por otra parte, propone una parada total de la flota de arrastre desde julio hasta octubre, ambos meses incluidos, con el fin de proteger los juveniles de especies como la merluza. Finalmente, plantea que se incluyan resortes para evitar que este plan provoque un aumento incontrolado del desempleo, por lo que deberían realizarse cursos de reciclaje y un plan de jubilaciones anticipadas.

Por su parte, los armadores de las flotas de arrastre que tienen base en los puertos de A Mariña lucense, La Coruña, Vigo y Marín, piden la imposición de una veda para todos los barcos que faenan en caladeros, la supresión de artes de enmalle y la reforma de los horarios de trabajo como principales propuestas, además de una regulación de todas las artes de bajura, sin excepciones, y que las modificaciones aplicadas al arrastre sean previamente consensuadas.

En cuanto al polémico descanso semanal obligatorio, proponen que se modifique tras un debate abierto en el que participen todos los implicados. Y respecto a las vedas impuestas al arrastre por la Administración central, reclaman que se apliquen medidas similares al resto de las flotas que faenan en los caladeros gallegos, pues entienden que no existen razones científicas que avalen tratamientos diferenciados.

Finalmente, la Confederación Intersindical Galega (CIG) defiende la puesta en marcha de un plan de renovación de la flota que



incluya la elaboración de convenios colectivos en aquellos puertos donde todavía no se hayan negociado. Además, propugna que se excluya del reparto de subvenciones a las empresas que se nieguen a respetar los pactos laborales.

Por otra parte, la CIG acusa a las asociaciones de armadores de haber aportado al estudio de viabilidad del arrastre datos sesgados, por lo que creen que no se podría llegar al fondo de la realidad económica de las empresas. Igualmente, plantean la creación de mecanismos de control efectivos para que la Administración ejerza una vigilancia permanente en todos los puertos y evitar la comercialización paralela.

Se recalca, asimismo, la potenciación del proceso de comercialización, y se exige la elaboración de un plan de empleo que contem-

ple el reciclaje de los trabajadores y favorezca la jubilación a los cincuenta y tres años, manteniendo la cifra global de trabajo.

Costera del bonito en Burela

El balance provisional realizado por los responsables del puerto de Burela de la presente costera de bonito arroja unas cifras importantes, con una facturación próxima a los mil millones de pesetas y cerca de 2.300.000 kilos descargados en este puerto de A Mariña lucense.

A juicio del patrón mayor, José Roca, a pesar de los múltiples problemas que se han presentado durante la costera, es posible que este año se superen las cifras alcanzadas en la lonja burelense en los años 1991 y 1992, cuando se

capturaron 3.500.000 y 2.890.000 kilos, respectivamente.

En cuanto a la comparación con el pasado año —«*que fue máximo, tanto en kilos capturados como en pesetas*»—, se han superado las tres variables, «*ya que económicamente llevamos unos 300 millones más, así como unos 600.000 kilos por encima de las capturas de la campaña anterior y un precio medio superior en unas cuarenta pesetas por kilo*».

Respecto a la etiqueta de colores verde —en alusión a la preservación del medio marino— y azul —el del «príncipe» de los mares—, distintivo inequívoco de que el bonito que se compra ha sido pescado con artes tradicionales, ha tenido buena acogida entre la opinión pública, como manifestó el secretario de la Cofradía, José Manuel López. Sin embargo, todavía no se ha solucionado uno de los mayores problemas que conlleva, que es la colocación de estas etiquetas, ya que se hace a mano y cuando hay mucha pesca retrasa mucho el trabajo. También se va a estudiar un cambio del formato de la etiqueta, ahora como una tarjeta de crédito, para aplicar un tamaño más pequeño.

Finalmente, en relación al uso del empleo de volantas, el Parlamento gallego aprobó por asentimiento, en un pleno celebrado en septiembre, una resolución institucional dirigida a la Comisión Europea y a la Cámara de Estrasburgo en defensa de la flota bonitera del Cantábrico, «*en especial la gallega*», en la que se solicita la retirada y supresión de la pesca con volanta. ■

Elena CEBRIAN

Ayudas a la acuicultura

El Gobierno gallego aprobó el pasado 8 de septiembre un decreto por el que se regulan las ayudas estructurales a la pesca, acuicultura y transformación y comercialización de sus productos.

La aparición del Instrumento Financiero de Orientación a la Pesca (IFOP), a partir del 1 de enero de 1994, deroga toda la normativa comunitaria anterior, lo que implicaba la reestructuración de la legislación. Este decreto incidirá, según la Xunta, en la renovación y modernización de la flota pesquera. ■

Congreso de Tráfico Marítimo

El VI Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria se celebrará en Vigo entre los días 18 y 21 de octubre. Está previsto que asistan alrededor de quinientas personas y cuenta con un presupuesto total de cien millones de pesetas, de los que 42 millones serán costeados por los asistentes al encuentro.

Los temas más importantes que se debatirán son cinco: la política de los puertos marítimos en la Unión Europea; la descarga y manipulación de la pesca (fresca y congelada); la calidad del servicio en las zonas portuarias; el comercio mundial y sus flujos en relación con el transporte marítimo y, finalmente, los equipamientos portuarios. ■

INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

Continuando con la reforma del Estatuto de los Trabajadores en su nueva redacción, dada por la Ley 11/94, de 19 de mayo, en vigor desde 13-6-94, vamos a tratar de reflexionar sobre un aspecto importante de la reforma, cual es la extinción del contrato por causas objetivas; extinción ya existente, a la que se le han añadido otras causas importantes y que ha modificado la normativa anterior al respecto, como más adelante podremos ver. Reforma que, de una u otra forma, conviene encuadrar dentro del marco económico y social en el que se ha forjado para no desnaturalizar, en lo posible, su verdadero sentido e interpretación.

LA EXTINCION DEL CONTRATO POR CAUSAS OBJETIVAS

ES éste uno de los puntos que, junto con el despido colectivo, regulado en el art. 51; la movilidad funcional y geográfica explicitada en los artículos 39 y 40, y la pequeña modificación habida en el despido disciplinario, marcan el grueso de la reforma. Al menos, son los temas que más impacto o más trascendencia pueden tener en el amplio espectro del mundo laboral y social.

La extinción por causas objetivas mantiene unos supuestos de hecho en la mayor parte iguales a la anterior regulación, si bien ha incidido y ampliado el campo en la amortización de puestos de trabajo cuando concurren circunstancias económicas, técnicas, organizativas y productivas, de cuyo punto nos ocuparemos más adelante.

De esta forma, el contrato podrá extinguirse:

1. Por ineptitud del trabajador, conocida o sobrevinida con posterioridad a su colocación efectiva en la empresa, no sirviendo como causa de extinción la ineptitud que ya existía con anterioridad al cumplimiento de un período de prueba, que una vez superado, no podrá alegarse posteriormente a haberse cumplido el período de prueba de que se trate para intentar proceder a extinguir el contrato de trabajo en base a causas objetivas.

2. Falta de adaptación del trabajador a las modificaciones técnicas que hayan podido operarse en el puesto de trabajo que venía ocupando el trabajador, siempre que dichos cambios sean razonables, el trabajador haya permanecido en su puesto al menos dos meses sin que haya podido adaptarse a esa nueva modificación técnica sufrida.

En el caso de que en este

supuesto la empresa ofrezca al trabajador un curso de reconversión y perfeccionamiento profesional a cargo de un organismo, bien oficial, bien propio de la empresa, con el objetivo de capacitarle para la adaptación requerida a esa modificación técnica sufrida en su puesto de trabajo, el contrato quedará en suspenso por el tiempo preciso para realizar dicho cursillo y hasta un máximo de tres meses.

3. Por faltas de asistencia al trabajo aunque sean o estén justificadas, e intermitentes y no continuas, pero que alcancen el 20 por 100 de las jornadas hábiles en dos meses consecutivos, o el 25 por 100 en cuatro meses discontinuos dentro de un período de doce meses, y siempre que el índice de absentismo del total de la plantilla del centro de trabajo supere el 5 por 100 en los mismos períodos de tiempo a los que se ha hecho referencia.

A estos efectos, la norma prevé casos de ausencia que no se computarán al objeto de poder proceder a extinguir los contratos por causas objetivas, tales como:

— Las ausencias debidas a huelga legal y por el tiempo que dure ésta.

— Ausencias debidas a actividades de representación sindical, o también conocido como la utilización del crédito horario de los representantes legales de los trabajadores.

— Las ausencias derivadas por Incapacidad Laboral Transitoria, bien sea derivada de enfermedad común, accidente laboral, maternidad, siempre que la baja haya sido acordada por los servicios sanitarios oficiales y tenga una duración de más de veinte días consecutivos.

— Ausencias derivadas por el disfrute de vacaciones o

los permisos y licencias previstas en el convenio, o en su defecto en el Estatuto de los Trabajadores.

4. Y éste es el punto más importante de todos en los que se puede basar la extinción por causas objetivas: **cuando exista la necesidad objetivamente acreditada de amortizar puestos de trabajo por alguna de las causas siguientes**, a las que se refiere el art. 51 del Esta-



tuto al regular los despidos colectivos:

Causas económicas, técnicas, organizativas y productivas, siempre que los contratos o trabajadores afectados sean inferior en número al expresado en el art. 51 del Estatuto; es decir, siempre que la extinción no afecte a un número superior a:

— Diez trabajadores en las empresas que ocupen menos de 100 trabajadores.

— El 10 por 100 de los trabajadores de la empresa en aquellas que ocupen entre 100 y 300 trabajadores.

— Treinta trabajadores en las empresas cuya plantilla sea de 300 o más trabajadores.

En este punto se hace una mención especial **para los representantes legales de los trabajadores**, en el sentido de que tendrán prioridad de permanencia en la empresa en el supuesto de extinción por causas objetivas basadas en cuestiones económicas, técnicas, organizativas o productivas.

Estos cuatro puntos que pueden ser causa de la extinción del contrato de trabajo, son los que recoge la nueva redacción del Estatuto.

Si esta nueva redacción que marca la reforma la ponemos

Ahora la obligación queda limitada a acreditar de forma objetiva la necesidad de amortizar puestos de trabajo, sin tener que especificar más.

— Anteriormente utilizar la vía de la amortización por causas objetivas sólo estaba previsto para empresas que tuvieran una plantilla **menor de cincuenta trabajadores**. Esta limitación en la actualidad ha desaparecido y esta vía de extinción puede ser utilizada por cualquier empresa, con independencia del número de trabajadores que pueda tener en plantilla. Se abre, por tanto, una posibilidad que alcanza a un campo potencial infinitamente mayor que el vigente

— Desaparece la preferencia absoluta que el trabajador, cuyo contrato había sido extinguido, tenía para ocupar nuevamente el puesto de trabajo que había sido extinguido si el mismo se creaba de nuevo dentro del año siguiente a haberse producido la extinción.

Son limitaciones desaparecidas que, si bien es cierto que amplían en cierta medida el margen de maniobra para la empresa, no es menos cierto que dicha desaparición tiene su lado negativo para el trabajador: la restricción de sus derechos en relación con la redacción del precepto anterior a la reforma.

Siempre que se produce una reforma de éstas o similares características surge coetáneamente y de forma natural la pregunta de **cuál es la interpretación correcta, cuál es el verdadero sentido y alcance de estos nuevos preceptos o normas**.

Es natural y consustancial al ser humano el hacer una exégesis interpretativa del precepto proclive a los intereses de quien en cada momento interpreta la norma. De ahí que nos encontremos con interpretaciones que, de algún modo, puedan resultar dispares, máxime en el campo del Derecho, donde las consecuencias de lo que se quisiera no son blancas o negras, sino que puede que sean grises.

Ante esta perspectiva y con el ánimo de dar una interpretación objetiva y acorde con el deseo del legislador, habrá que hacer un ejercicio exegético, primero, del propio tenor literal del precepto a interpretar, y, en segundo lugar, y de forma subsidiaria, recurrir al sentido que el legislador le ha querido dar, para lo que habrá que echar mano de los anteproyectos y proyectos, de las discusiones parlamentarias y de la **propia exposición de motivos del precepto en cuestión**.

A mi entender, querámoslo o no, nos guste más o menos, la Ley 11/94, de 19 de mayo, autora de la reforma que esta-

mos tratando, pretende dar a los empresarios la oportunidad de flexibilizar la plantilla, de acomodarla a su estrategia de mercado. De esta forma, causas económicas vienen a significar situaciones negativas de la empresa, entendiendo que éstas se dan (*a sensu contrario* de lo establecido en el art. 51.1, segundo párrafo) cuando hay desequilibrios graves en la cuenta de resultados o en el balance.

— Por contra, hay causas técnicas, organizativas o productivas cuando, aun existiendo resultados positivos desde el punto de vista económico, la distribución u organización de los recursos humanos de las empresas puede mejorarse.

Sentido de flexibilidad que lo otorga la propia exposición de motivos de la ley promotora de la reforma, en donde puede leerse literalmente:

«Se busca (con la regulación de las causas de extinción de la reforma) incidir en los aspectos relacionados con una gestión más flexible de los recursos humanos en la empresa... por considerar que una actuación en estos términos puede ser en muchos casos un mecanismo preventivo frente al riesgo de pérdida de empleo... Se trata, en definitiva, de garantizar los elementos básicos de competitividad de una empresa, haciendo posible que las **decisiones rescisorias** adoptadas con sometimiento a procedimientos legales puedan llevarse a cabo con la finalidad precisamente de mantener en el futuro la pervivencia de la empresa...»

En términos médicos, podríamos concluir que las extinciones deben utilizarse como medicina preventiva, y ante la disyuntiva de operar de apendicitis o de peritonitis, está claro que siempre será mejor y tendrá menor riesgo el operar de apendicitis que de peritonitis. ■

José Manuel
MARTINEZ GALAN



en paralelo, o la comparamos con la anterior, podremos ver a simple vista una cuestión importante que ofrece un margen de maniobra un poquito más ancho a las empresas para que puedan actuar. En este sentido, hay que resaltar que con esta reforma desaparece:

— La necesidad de acreditar la amortización individualizada del puesto a extinguir. Antes había la necesidad u obligación de la empresa de demostrar el porqué el puesto escogido era el más idóneo o el más factible de amortizar.

hasta el 13-6-94, fecha de entrada en vigor de la reforma del Estatuto de los Trabajadores.

— Desaparece una obligación importante de la empresa, cual es la de utilizar al trabajador objeto de la extinción en tareas de la propia empresa dentro de la misma localidad, si ello fuera posible. Es decir, no se podía proceder a la extinción del contrato de trabajo de una persona de un centro determinado si existía la posibilidad de ser empleado en tareas de la empresa dentro de la misma localidad.

Sanidad a bordo

Este término es el que más predicamento suele tener entre las personas ajenas a las profesiones sanitarias y engloba numerosas enfermedades de uno de los órganos vitales para el funcionamiento del organismo humano.

El hígado es un órgano glandular situado en el abdomen, en parte bajo el peto costal derecho, ocupando las regiones denominadas hipocondrio derecho, parte del epigastrio y ligeramente el hipocondrio izquierdo, y de un peso aproximado a los dos kilogramos en el ser humano.

Las funciones que cumple son numerosísimas, destacando la producción de la bilis, esencial para digerir y utilizar las grasas ingeridas, y como órgano de almacén de energía en forma de compuestos de azúcares. Además es vital en sus funciones de «dextoxicador» del organismo, ayudando a degradar y eliminar numerosos productos tóxicos ingeridos (medicamentos, alcohol y otras drogas, sustancias químicas presentes en alimentos, etcétera) y otros producidos por el funcionamiento del propio cuerpo. Es obvio que su fallo en estas funciones conduce a situaciones rápidamente incompatibles con la vida y de muy difícil tratamiento.

La vigilancia sobre el funcionamiento de este órgano en las revisiones médicas hace que sea relativamente frecuente encontrar alteraciones, iniciales o no, que nos ponen sobre aviso de enfermedades que lo están afectando. Esto es lo que coloquialmente solemos definir como «hígado inflamado» o más científicamente como «hepatopatías».

LA INFLAMACION DE HIGADO DE CAUSA VIRAL

HEPATITIS es el término utilizado para definir cualquier inflamación de esta glándula y normalmente se expresa en los análisis de sangre por un aumento de transaminasas, sustancias presentes normalmente en la sangre originadas por la ruptura normal de las células del hígado que van «muriendo» y que, en caso de estar aumentadas en sus cantidades, nos hablan a favor de un proceso inflamatorio en todo o parte del mismo, con una mortandad más rápida y mayor de esas células.

El porqué se produce esta lesión, su origen, es muy variado, y va desde las intoxicaciones externas (consumo de alcohol u otras drogas, determinadas medicaciones, etcétera) a los procesos de origen infeccioso (en particular por virus) pasando por un amplio abanico de posibilidades como son enfermedades de la sangre, reacciones ante enfermedades de otros órganos del cuerpo, traumatismos abdominales, obstrucciones de sus conductos, tumores, y un amplio etcétera.

Sin embargo, y por la frecuencia de su aparición en los últimos años, vamos a fijar nuestra atención sobre las hepatitis virales, que cada día son descubiertas con mayor facilidad y que pueden ser evitables en una gran parte.

Hepatitis virales más frecuentes

Los virus son elementos infecciosos muy pequeños (los más pequeños entre los conocidos) que una vez penetran en el organismo suelen afectar a órganos determinados según el tipo viral de que se trate, siendo sus efectos más o menos intensos y graves según el tipo y el órgano afectado. Así, desde enfermedades tan «leves» como el catarro

común o la gripe hasta el SIDA o determinados tumores son causadas por estos microorganismos. Para actuar precisan invadir las células vivas, uniéndose al material genético de las mismas causando su inutilización e impidiendo el normal desarrollo de su función. Además, otra característica peculiar es carecer de tratamientos específicos para combatirlos, no siendo afectados por los famosos antibióticos usados en las infecciones causadas por otros gérmenes como son las bacterias.

En relación a los virus que afectan al hígado debemos distinguir los clásicos llamados A y B, en general más conocidos por todos, y los de nuevo descubrimiento como el C, el D, el E y otros aún en fase de estudio. Cada uno de ellos se ha visto que producen tipos de inflamaciones o hepatitis diferentes por su vía de contagio, gravedad, tiempo de evolución, cronicidad y consecuencias para los afectados. La característica común de todos ellos es producir la inflamación de hígado, un brusco aumento de las transaminasas y una postración del enfermo más o menos grave y prolongada (todo ello en el momento de la infección); además, puede observarse, aunque no siempre, coloración amarillenta de las mucosas (ictericia), tinción oscura de las orinas del paciente (coluria), así como cuadros de diarreas blanquecinas o amarillentas más o menos frecuentes. El diagnóstico se basa en descubrir el germen o las defensas (anticuerpos) que contra él produce el organismo en la sangre. Estas técnicas actualmente permiten en nuestro medio una fácil detección.

• *Hepatitis «A»:* Es una hepatitis normalmente benigna con tendencia a la total curación de los enfermos en un tiempo de varios días o semanas. Su transmisión se produce habitualmente por la contaminación de agua y

alimentos con productos de desecho de enfermos, conociéndose países donde su presencia entre la población es continua (países en vías de desarrollo) y otros, como España, donde su aparición es epidémica, en comunidades cerradas (colegios, guarderías, acuartelamientos, etcétera) y propia de los períodos veraniegos. No suele hacerse crónica y no entraña graves riesgos ni precisa cuidados especiales.

• *Hepatitis «B»:* Es otro tipo de hepatitis, más grave y de peor pronóstico. Es la que hasta hace unos años se consideraba la hepatitis de las transfusiones de sangre y su padecimiento impedía volver a donar sangre. Se sabe que su contagio se produce, predominantemente, por contacto con sangre de portadores o enfermos y, por tanto, se contagiaría por aquellas prácticas que entrañasen contacto «sangre de paciente o portador», «sangre de individuo sano», como transfusiones, inyecciones, rasurado, limpieza dental con artículos usados por aquéllos. Las prácticas sexuales también comportarían este riesgo de contagio. Hoy en día es posible evidenciar en los análisis de sangre la presencia o no del virus y las defensas producidas contra él, pudiendo comprobarse si una persona mantiene o no el virus en sangre y, por ello, si es o no «portadora» o posible transmisor de la enfermedad.

Esta hepatitis que en ocasiones se padece sin presentar ictericia presenta, en algunos casos, una elevada tendencia a la cronicidad; manteniéndose, si así ocurre, una inflamación más o menos intensa del órgano y una elevación crónica de las transaminasas (modo habitual de descubrirla en análisis a supuestos sanos), tras una aparente curación o incluso sin que el paciente haya apercibido la fase aguda de contagio y enfermedad, y desconozca su padecimiento. En la cronicidad o curación de la

enfermedad intervienen factores diversos como son un adecuado reposo en la fase aguda, la suspensión de la ingesta de tóxicos hepáticos, el estado de salud previo del paciente y otros aún desconocidos.

- **Hepatitis «C»:** Más conocida hasta mediados de los años ochenta como Hepatitis «No A, No B» por no conocerse con exactitud el agente viral causante, es hoy en día una de las hepatitis más estudiada por sus repercusiones clínicas. Desde su descubrimiento, el virus C ha demostrado una importante trascendencia por su cuadro clínico que evoluciona hacia la cronicidad con gran frecuencia (hasta en el 20 por 100 de los casos) y conduce a cuadros cirróticos a numerosos pacientes. Sus vías de contagio son muy semejantes a las implicadas en la transmisión del virus B, considerándose más difícil, aunque no imposible, la transmisión por vía sexual, siendo muy frecuente su descubrimiento en las hepatopatías que presentan los usuarios de drogas por vía parenteral o venosa.

Al contrario que el virus B, su presencia se detecta solamente por la presencia de anticuerpos o defensas contra él en la sangre de los afectados, no pudiendo aún comprobarse en los análisis la presencia del propio virus, por lo que no podemos afirmar que una persona tras sufrir esta hepatitis ha eliminado el virus y ha dejado de ser transmisor o portadora.

- **Virus «D»:** Es un tipo viral más raro en cuanto a su presencia en las hepatopatías, debiendo forzosamente ser precedido de una infección por el virus B, condición sin la cual no puede infectar a un individuo. No está aclarada su tendencia a la cronicidad aunque al parecer representa una «ayuda» para que la hepatitis B se cronifique y tenga más fácil evolución hacia formas cirróticas graves. Se asocia en algunos casos a evolución de una hepatitis B crónica hacia muerte fulminante.

- **Virus «E»:** Raro en nuestro medio y relativamente frecuente en zonas de Asia y Africa, se transmite de forma parecida al virus A, por alimentos y agua

contaminada, en forma de epidemias autolimitadas con una tasa de mortalidad aguda importante. No suele presentar formas cronicadas.

Tratamiento

Aunque más arriba se mencionó la ausencia de tratamientos específicos para las infecciones por virus y en concreto para los causantes de hepatitis, hoy día se han desarrollado algunos medi-

medidas que a continuación se exponen:

- **Vacunación:** En los últimos años ha existido un gran esfuerzo por conseguir vacunas efectivas. En la actualidad están disponibles la vacuna de la forma A y la de la forma B, continuando los estudios para la vacuna del virus C, al parecer y desgraciadamente aún lejana. Su empleo se reserva, en el caso de la vacunación anti-B para personal de «alto riesgo» como sería el personal sanitario, familiares de

- Evitar la recepción de derivados de la sangre contaminados en caso de necesitar ser transfundidos. En nuestro país actualmente está garantizada la calidad de las hemotransfusiones.

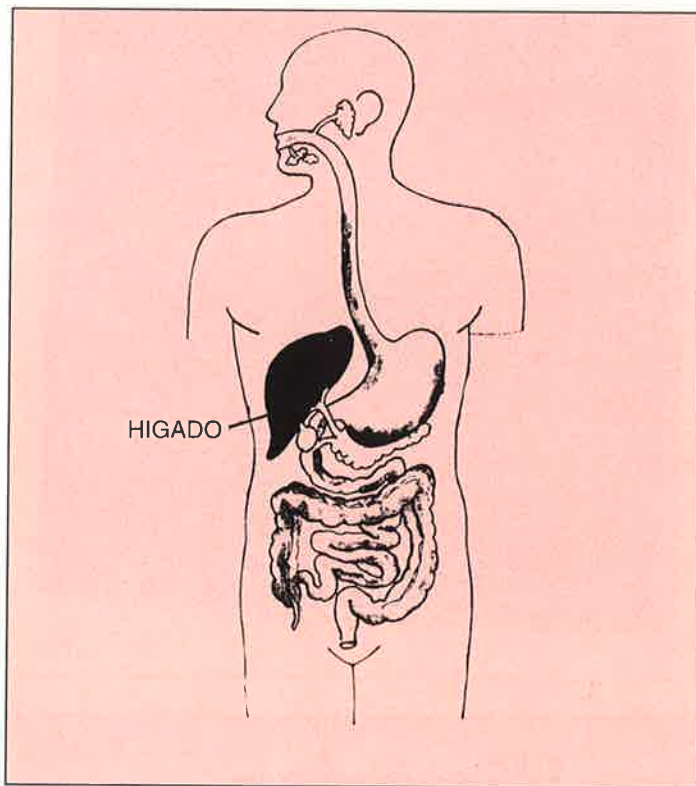
- Extremar las medidas de higiene en ciertas prácticas. Así debemos ser conscientes de los riesgos que entrañan los útiles de aseo e higiene (no prestar ni pedir a otros maquinillas de afeitar, cepillos de dientes, cortauñas, peines, etcétera). Usar el preservativo en aquellos contactos sexuales esporádicos.

- Tener presente en cualquier tipo de intervención quirúrgica, administración de inyecciones, tatuajes, pedicura, etcétera, que se nos debe garantizar la esterilidad y único uso de los instrumentos utilizados y, sobre todo, el uso de jeringuillas y agujas desechables.

- Acudir a estudiar adecuadamente los padecimientos que se nos diagnostiquen como «inflamaciones del hígado», con el fin de averiguar si estamos ante este tipo de hepatitis u otras y poder beneficiarnos del tratamiento precoz de las mismas, ya que en el caso de las hepatitis B y C crónicas con mala evolución pueden ser detenidas e incluso curadas mediante el uso de los fármacos antes citados.

- Seguir adecuadamente los consejos que se nos indiquen por parte del personal sanitario al respecto de nuestros hábitos y costumbres, si hemos padecido la enfermedad. Se ha visto una gran relación entre la curación de las hepatitis y el cumplimiento riguroso de ellos: abandono de drogas y tóxicos hepáticos como alcohol, evitar fármacos tóxicos para el hígado, adecuado descanso diario, ejercicio moderado al aire libre, alimentación adecuada, equilibrada y sin restricciones, y evitar los esfuerzos extenuantes y el *stress* psicológico.

Con todo ello conseguiremos evitar la famosa inflamación hepática, y en caso de padecerla, evitar la evolución hacia formas crónicas graves, la cirrosis o el cáncer hepático. ■



camentos que como las gammaglobulinas hiperinmunes antihepatitis B, en la fase aguda de la infección, o el interferón alfa para las formas crónicas, aportan mejoría en numerosos casos. Sin embargo, la mejor forma de tratamiento, como en otras enfermedades, es prevenir su adquisición, especialmente en éstas, en las que padecerlas puede ser de una trascendencia vital. Además, la suma de infecciones virales repetidas, aún siendo de varios tipos o subtipos, incrementa el riesgo de cronicación y el grado de lesión.

La forma de prevenir las infecciones por los virus de la hepatitis abarcan una serie de

portadores, colectivos de elevada promiscuidad sexual o usuarios de drogas por vía intravenosa. A medida que se va aminorando su coste, las diversas administraciones sanitarias han comenzado a generalizar su empleo en colectivos de niños, jóvenes e incluso se postula su uso para todas las personas basándose en el riesgo que esta enfermedad presenta. Con la adecuada vacunación se impide a la vez la infección por virus D. La vacuna de la hepatitis A se recomienda para viajeros a zonas de endemia, pero aún no se ha generalizado por la benignidad de esta afección y lo reciente de su aparición.

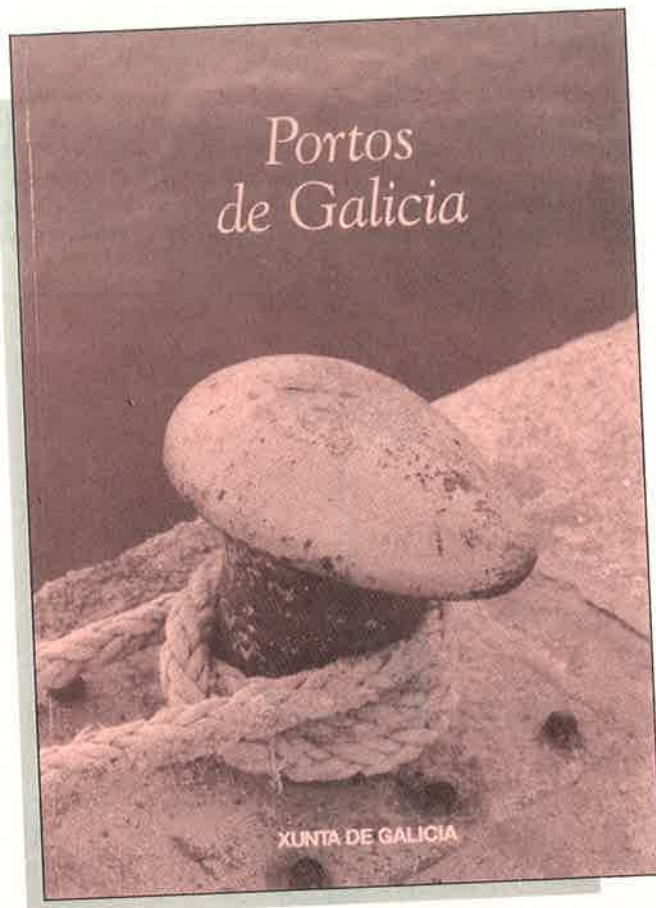
Dr. GONZALEZ VALLECILLO
Dr. TARRIO PEREIRA

VI Congreso de la Marina Civil

El Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME) organiza el VI Congreso de la Marina Civil en Santa Cruz de Tenerife, entre el 22 y el 25 de noviembre.

Quienes formalicen la inscripción podrán participar libremente en el mismo presentando sus trabajos, relacionados con temas marítimos, en forma de comunicaciones, *posters*, vídeo y *software*. Los trabajos presentados serán publicados posteriormente. El Comité organizador seleccionará los trabajos que se exhibirán durante el Congreso. ■

Portos de Galicia



LOS navegantes deportivos que frecuentan las costas gallegas tienen un nuevo instrumento para manejarse mejor por aquellos mares. La Xunta de Galicia ha editado una publicación que, bajo el título *Portos de Galicia*, ofrece una amplia información sobre los aspectos que interesan a los amantes de la navegación, tanto a vela como a motor. En el libro encontrarán datos de gran utilidad para hacer más segura la navegación, sobre acceso a los puertos, o sobre las ventajas y encantos de la geografía marítima gallega, tanto en lo que se refiere a servicios portuarios como a posibilidades turísticas. A estos efectos, la publicación ofrece, además, una descripción pormenorizada de las características de cada puerto y de cada tramo de costa, y datos de interés general, entre otros, aquellos que se refieren a la meteorología, comunicaciones, servicios especiales, señalizaciones o alojamientos. Se trata de una obra positiva. Sin embargo, cabría hacer una sugerencia para próximas ediciones: ¿Por qué pensando en el colectivo marítimo-pesquero no se incluyen en la obra los diferentes servicios que presta a pie de puerto el Instituto Social de la Marina? ■

Archivo Histórico del Puerto de Tarragona

El Puerto de Tarragona ha editado una guía de su Archivo Histórico, integrado por fondos documentales y fotográficos, el más antiguo de los cuales data de 1790.

Creado con el fin de custodiar el patrimonio documental de la Administración portuaria, el Archivo Histórico del Puerto de Tarragona fue abierto al público en 1990, coincidiendo con el bicentenario del puerto moderno, y se encuentra al servicio de los investigadores y del público en general, quienes encuentran en él información documen-

tal y bibliográfica, reproducciones fotográficas y servicio de reprografía. Entre otros fondos de interés, el Archivo dispone de más de 800 planos, la hemeroteca ofrece 190 títulos entre revistas y diarios, básicamente de temas marítimos; el archivo de imágenes cuenta con 3.000 fotografías, 500 placas de vidrio, planchas tipográficas y 50 vídeos. Por otra parte, la biblioteca auxiliar dispone de 3.000 libros sobre temas jurídicos, administrativos, de ingeniería, economía, historia local y artística. ■

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 ÁREAS 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.

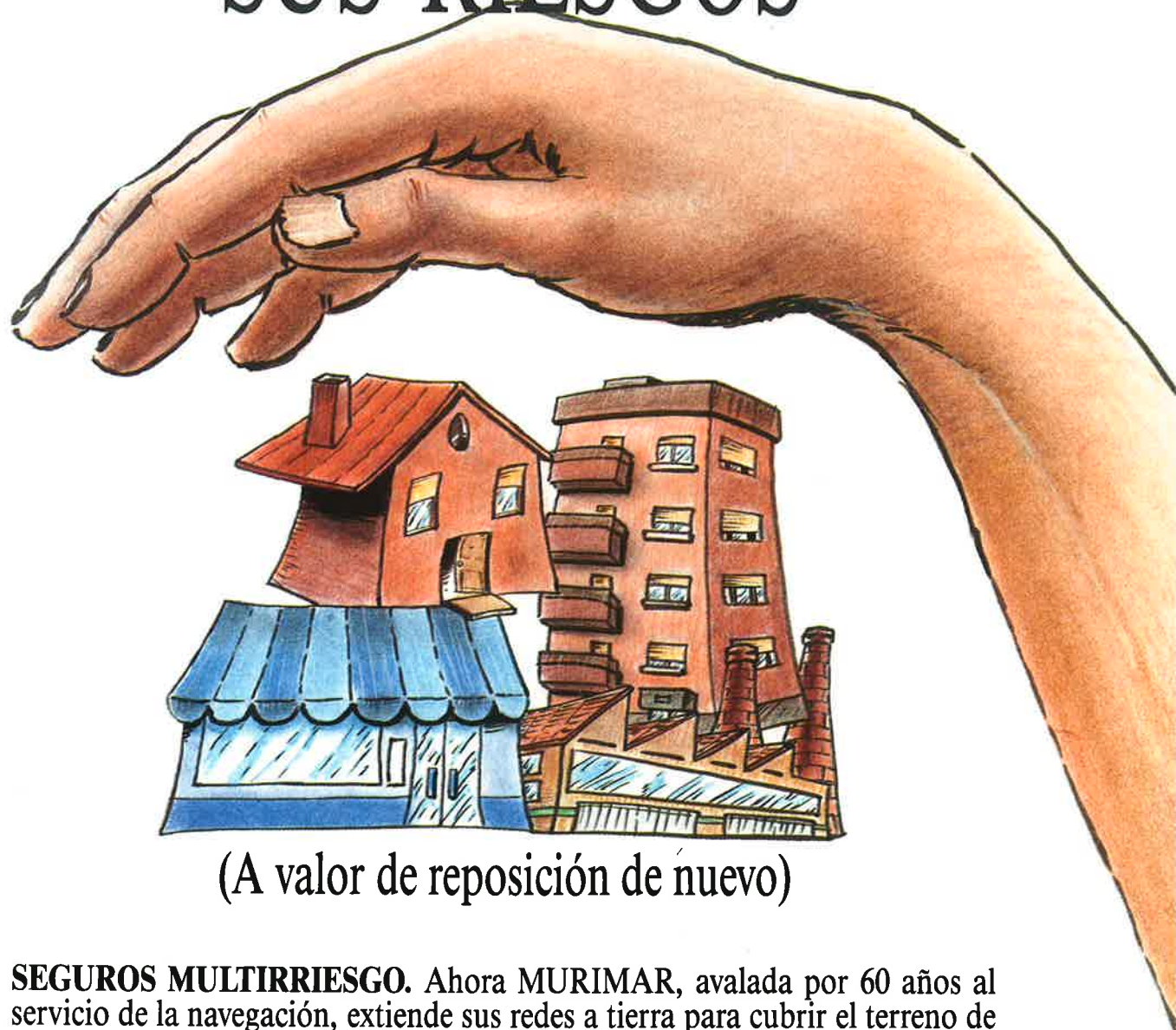
CENTRAL:

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

DIRECCIÓN COMERCIAL

C/ ALBARRACÍN, 21 - 28037 - MADRID
TEL.: (91) 327 08 41 - FAX: (91) 327 36 30

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.ª plta. 28020 MADRID Tel.: 597 18 35 - Telex: 46550 - Fax: 597 18 13