

MAR

N.º 302 - ENERO 1993

**LAS PENSIONES
SUBIERON
EL 5,1 POR CIENTO**

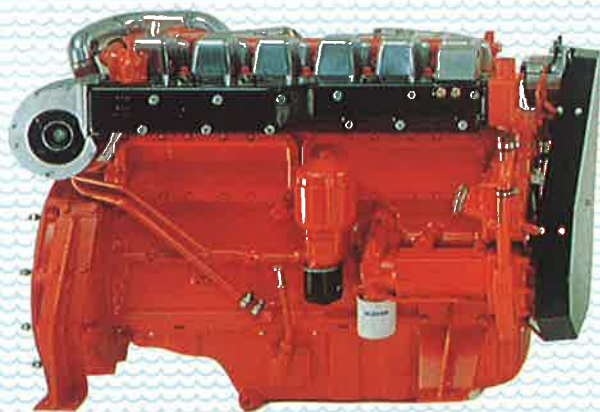
**ACUERDO PESQUERO
CON ARGENTINA
PARA LA FLOTA
CONGELADORA**



**EN MARCHA
LA LEY DE
PUERTOS Y DE
MARINA MERCANTE**

Líderes en tecnología aplicada

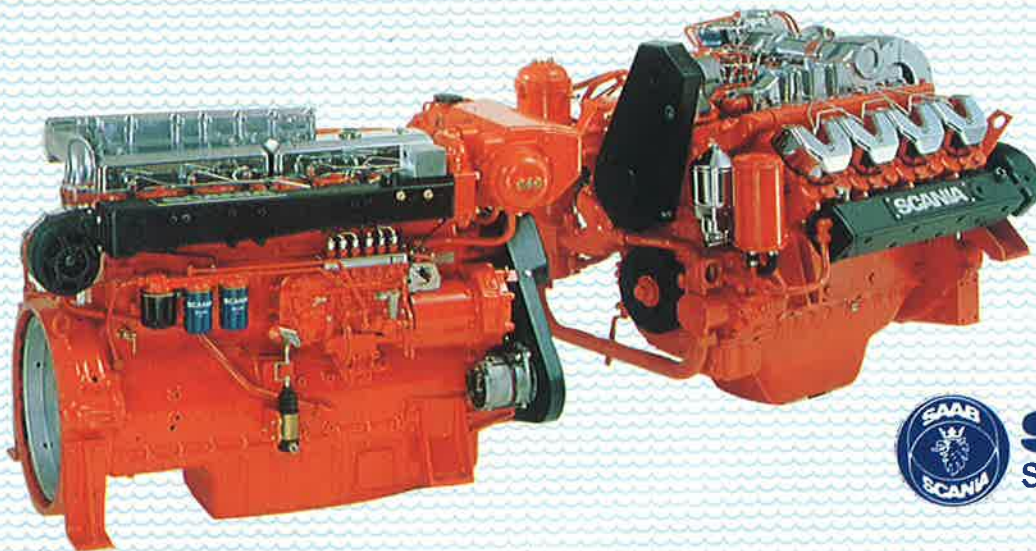
Los motores industriales y marinos Scania son un producto de la División Scania del Grupo Saab-Scania, líder en las industrias automotrices, aeroespaciales y de procesamiento de datos. La disponibilidad a los amplios recursos del Grupo Saab-Scania garantiza un progreso continuo de las tecnologías Scania en el campo diesel. Además de su avanzada tecnología, los motores diesel Scania están basados en una larga experiencia, soluciones técnicas bien probadas y numerosas investigaciones cuyos objetivos son la economía operativa y una larga vida de servicio.



- 50 PUNTOS DE SERVICIO
- SCANIA PLUS-24 ASISTENCIA DE EMERGENCIA
- SERVICIO EN LOS CINCO CONTINENTES



SCANIA
Diesel Power



SCANIA
Scania Vehiculos, S.A.

Avda. de Castilla, 29
Polígono San Fernando I
28850 San Fdo. de Henares
(Madrid)

Tel.: 676 03 14*
Télex: 46850 SCAU-E
Fax: 676 08 62

Apdo. de Correos, 304
28850 Torrejón de Ardoz
(Madrid)

30 DÍAS

LAS últimas semanas de cada año desde el ingreso de España en la Comunidad Europea han sido especialmente movidas para el sector de la pesca, al coincidir esas fechas con negociaciones de campaña de precios y cuotas. Este año diciembre se cerró con las negociaciones y compromisos habituales, sin grandes sobresaltos para España, pero también con otros acuerdos mucho más significativos cuyos efectos, en unos casos positivos y en otros negativos, se van a reflejar en buena parte del sector.

Como se esperaba, se puede hablar prácticamente de estabilidad o congelación en los precios de los productos más significativos, al igual que en cuotas. No se han producido grandes modificaciones, aunque la realidad es que, en cuestión de precios, en la mayor parte de los casos tienen bajo interés para España, donde el problema no son los excedentes de pescado sino el déficit de la balanza comercial.

Las negociaciones de precios y de cuotas y TACs han estado acompañadas este año con la aprobación de los Planes de Orientación Plurianuales en pesca, de gran importancia para el sector, así como de la reforma de la Política Común de Pesca, con el voto en contra de la Administración española, que tiene la primera flota de la Comunidad Europea. Se trató de una posición de la CE que difícilmente se habría producido en cualquier otro sector cuando el país que pone trabas fuera el más significativo. Finalmente, sin dejar el sector pesquero, el año se cerró con una buena noticia para la flota congeladora, como fue el acuerdo entre la CE y Argentina por el que, en principio y en teoría, podrán faenar en aquellas aguas 70 embarcaciones con capacidad

para capturar más de 220.000 toneladas. Un compromiso importante que indirectamente habría empujado para el inicio de las negociaciones con Namibia para lograr un compromiso que no se logró a raíz de la independencia del país africano.

Además del sector de la pesca, el mar ha sido y seguirá de actualidad para un amplio colectivo como es el de la Marina Mercante a raíz del desarrollo de la Ley de Puertos y de Marina Mercante y de la futura implantación del segundo registro en Canarias. Se trata de un sector con graves problemas, ocasionados en parte por la política seguida en el pasado en relación con la flota y que se trata de corregir, pero también por las condiciones que existen a escala mundial en el transporte de mercancías por mar, donde han proliferado las banderas de conveniencia, pabellones contra los cuales es difícil competir o tomar medidas desde un solo Estado, siendo indispensable una respuesta a un nivel superior que bien podría estar en la Comunidad Europea.

El hecho de que recientes

siniestros se hayan producido en barcos con tripulaciones en su mayoría de países asiáticos, como abundan en las banderas de conveniencia, parece debería ser un motivo de reflexión sobre la relación existente entre siniestralidad y tripulaciones preparadas. El panorama de las rías gallegas podría ser un buen motivo para ello.

Finalmente, con carácter general cabría destacar el aumento desde el primero de enero de las pensiones en una media del 5,1 por 100, porcentaje igual al incremento del IPC entre noviembre de 1991 y el mismo mes en 1992. Con este incremento los pensionistas no perderán poder adquisitivo. Por otra parte, cabe destacar el paso de la gestión de las prestaciones por desempleo del INEM al INSS desde el pasado primero de enero, aunque será un proceso de cambio que se desarrollará durante todo el año. Al INEM se le «libera» de una gestión de prestaciones pero se mantiene como el instrumento especializado en la creación de empleo. ■

Vidal MATE

MOVIDA EN EL MAR



SEGURO A TODA MAR



SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Condiciones expresamente adaptadas para pesqueros
Delegaciones en los principales puertos españoles

DIRECCION:

Augusto Figueroa, 3, 2.ª planta

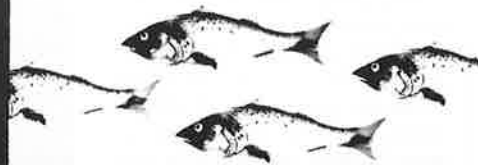
Tel.: 521 11 25 • Télex: 46483 MABP E • Fax: 522 88 43

Apartado, 249 • 28004 MADRID



SERVICIOS DE PRIVILEGIO PARA CLIENTES EXIGENTES

Una capacidad de almacenaje de 15.000 toneladas, 8.000 jaulas galvanizadas apilables, un tunel de congelación de 25 Tons./día, oficinas para clientes, fácil acceso a camiones frigoríficos y amplios aparcamientos, ha convertido a Frigoríficos del Morrazo en los primeros en rendimiento de descarga. Así nuestros clientes disponen de los mejores servicios en el mercado de la congelación.



FRIGORIFICOS
del **MORRAZO**

C/ Salgueirón, s/n. Apdo. de Correos, 88
Telfs.: (986) 304262 - 304366 - 304454 -
304566 - 304462 - 304362
Fax: (986) 304382 Telex: 88155 FMZO.
36940 Cangas (Pontevedra)



6

ACUERDO PESQUERO CON ARGENTINA

La CE y Argentina firmaron un acuerdo importante para la flota congeladora.

12

LEY DE PUERTOS Y DE MARINA MERCANTE

En marcha la aplicación de la Ley de Marina Mercante, donde destaca la creación del segundo registro.



26 SUBIERON LAS PENSIONES

Desde el primero de enero las pensiones subieron una media del 5,1 por 100.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, Inés Otero y Mery Varona.

Secretaría de Redacción: M.ª Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: Alicante: Casa del Mar. Muelle de 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: Varadero, 4. Tel. (93) 319 05 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. Pasajes 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: Carnil dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Puente del Carmen, s/n. - Tel. 22 72 75. Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n. Tel. (977) 22 71 66. Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. 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, 5.ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 310 04 07 y 310 46 26. Télex 23746-22107. Fax (91) 319 91 34-308 46 26.

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

Imprime: EGRAF, S. A. Luis I, 5. 28031 MADRID - Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPO: 205-92-002-5.

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.

Tras
ocho años de
negociaciones

Acuerdo pesquero

CE-ARGENTINA



El acuerdo de pesca CE-Argentina es el resultado de ocho años de negociaciones y responde al espíritu de los acuerdos llamados de "segunda generación" en los que se abre la posibilidad de relaciones más abiertas entre las dos partes negociadoras, entre ellas la creación de sociedades mixtas, sociedades de capital europeo establecidas en Argentina y asociaciones temporales, que gozarán de ayuda financiera. Una ayuda que alcanzará también, en concepto de capital de funcionamiento, al armador argentino que forme parte de alguna de tales sociedades. Esta aportación se fijará en un porcentaje de la ayuda que recibe el armador comunitario.

El pasado 30 de noviembre se suscribió en Buenos Aires el acuerdo de pesca entre la Comunidad Europea y Argentina. Con la firma de este documento por parte del vicepresidente de la CE, Manuel Marín, y del ministro argentino de Relaciones Exteriores, Guido di Tella, se inicia una nueva generación de acuerdos pesqueros que contempla, entre otras novedades, la creación de sociedades mixtas de armadores comunitarios y argentinos o la cooperación científico-técnica y la contribución financiera de la Comunidad al desarrollo del sector pesquero argentino, junto a concesiones comerciales que favorecerán el abastecimiento del mercado comunitario de productos del mar procedentes de Argentina.



Simultáneamente, la Comunidad ofrecerá concesiones comerciales que favorecerán el abastecimiento del mercado comunitario de productos procedentes de Argentina.

Esto significa que durante la vigencia del acuerdo la Comunidad abrirá contingentes anuales de importación de interés para la industria argentina —merluza hubbsi, entre otros— que se beneficiarán de arancel reducido.

El acuerdo bilateral tiene una vigencia de cinco años, prorrogables automáticamente en dos más si no es denunciado por alguna de las partes.

porta unas posibilidades de pesca importantes y de alto valor económico para la CE, que se traducen en un total anual de 250.000 toneladas de capturas de distintas especies, de las que 120.000 son de merluza hubbsi, la más codizada.

Desde el punto de vista comunitario, ello significa que podrán faenar en el caladero argentino unos 70 buques de

Importantes posibilidades de pesca

El acuerdo bilateral com-

la CE, de los que 20 mantendrán el pabellón de uno de los Estados miembro de la Comunidad y el resto corresponderá a buques que operarán con pabellón argentino pero que podrán pertenecer a sociedades creadas en Argentina entre armadores argentinos y comunitarios, si bien la participación de éstos podrá alcanzar hasta el 100 por 100 del capital de la sociedad.

Gestión racional de los recursos

Tal como han destacado ambas partes, el acuerdo bilateral pretende facilitar el desarrollo del sector pesquero argentino, lo que redundará en beneficios inducidos sobre el conjunto de su economía, respetando los principios de conservación y de gestión racional de los recursos pesqueros.

Precisamente, una de las innovaciones del acuerdo bilateral es el capítulo de cooperación científica y técnica entre la Comunidad Europea y Argentina con el fin de promover la conservación y explotación racional de los recursos y el desarrollo equilibrado del sector pesquero. La contribución comunitaria por este concepto para el período de vigencia del acuerdo se ha cifrado en 28 millones de ecus (unos 35 millones de pesos argentinos = 3.700 millones de pesetas). Una aportación que se destinará al desarrollo de programas de investigación, a la mejora de las instalaciones portuarias y a la formación profesional y técnica del sector de la pesca argentina.

Luz para nuevos acuerdos

El secretario general de Pesca Marítima, José Loira, no ocultaba la satisfacción de su Departamento por la conclusión del acuerdo tras tan dilatado período de negociaciones, durante el cual siempre había sostenido la confianza de que los buques españoles

acabarían faenando con pabellón comunitario en las aguas argentinas, a pesar de la desconfianza que en algún momento pareció extenderse por el sector. Loira recordaba al respecto su viaje a Argentina hace dos años, cuando el entonces ministro de Exteriores, hoy de Economía, Domingo Calvo, le expresó el interés del Gobierno Menem de llegar a un acuerdo con la Comunidad Europea.

El secretario general de Pesca resaltaba la importancia de este acuerdo, que permitirá a las flotas comunitarias acceder a las aguas argentinas, de especial trascendencia para la flota española después de las dificultades vividas por la expulsión del caladero namibio. «Por primera vez se incorporan a un acuerdo pesquero las nuevas figuras jurídicas de las asociaciones temporales, que España ha venido defen-

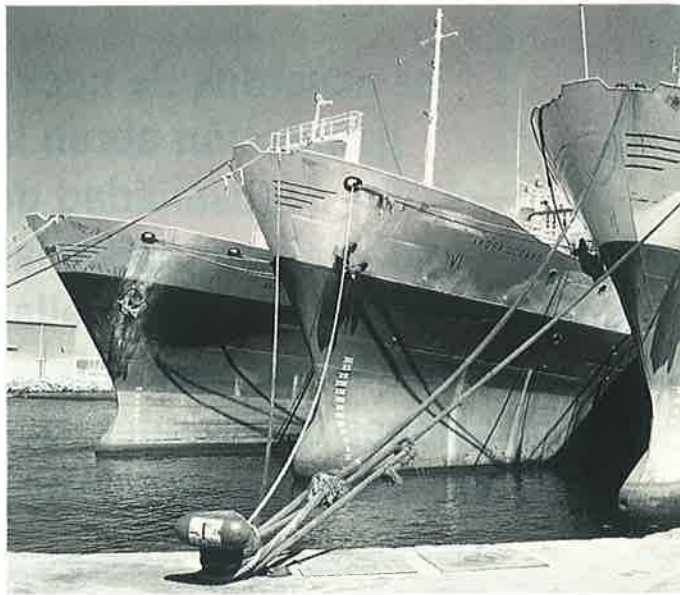
diendo en los últimos años y que en el orden práctico supone que de las 250.000 toneladas permitidas, dos tercios correspondan a sociedades mixtas y un tercio a buques con pabellón comunitario», declaraba Loira, para quien el presente acuerdo supone «una luz para la negociación de nuevos acuerdos comunitarios».

El responsable de Pesca se adelantaba a las críticas formuladas por algunos de los ar-

El acuerdo bilateral contempla unas posibilidades de pesca importantes y de alto valor económico para la CE, que se traducen en un total anual de 250.000 toneladas de capturas de distintas especies, de las que 120.000 son de merluza hubbsi, la más cotizada.



madores españoles instalados con anterioridad en Argentina, en el sentido de que el acuerdo va a afectar a la baja a los precios de la pesca procedente de Argentina en un mercado como el comunitario que, según este criterio, estaría dando síntomas de saturación. Al respecto, señalaba Loira que las posibilidades de pesca en las aguas argentinas estaban hasta ahora abiertas a cualquier país, con lo que las capturas entrarían en cualquier caso en los mercados mundiales de pesca. «De lo que se trata es de que las flotas comunitarias, española y gallega tengan acceso a esos caladeros», recordaba.



posesión de las Malvinas, cuyas aguas se disputan ambos países. En las últimas semanas, sin embargo, ambos países han mantenido conversaciones que podrían fructificar en un acuerdo bilateral angloargentino. La reserva de Gran Bretaña, no obstante, no bloqueará el acuerdo, cuya entrada en vigor será efectiva una vez sea ratificado por el Consejo de Ministros de la CE.

Abundando en la inicial impresión optimista, el sector pesquero congelador considera que el acuerdo comunitario con Argentina «viene a romper la tendencia regresiva de caladero que llevaba la flota congeladora, precisamente desde la adhesión de España a la CE». Una tendencia que alcanzó su punto culminante en 1987 con la recesión de actividad operada en los caladeros del Atlántico suroccidental (islas Malvinas) y en 1990 con la salida obligada de las aguas de Namibia. En consecuencia, el acuerdo con Argentina trunca esta tendencia y se presenta como potencialmente interesante para cubrir las necesidades de la flota congeladora. Por otro lado, se insiste en que un tercio de las posibilidades de pesca, es decir, 84.000 toneladas anuales, pueden ser capturadas con pabellón comunitario, lo que significa que los buques españoles no tendrán que perder su pabellón.

Pese a la opinión positiva que el acuerdo merece a ANAMER, la asociación de armadores resalta su preocupación sobre «la aplicación real y práctica del contenido del acuerdo». Las dudas de ANAMER se centran en la falta de precedentes de este tipo de acuerdos de segunda generación, basados en la constitución de sociedades mixtas, que obliga a los armadores comunitarios a negociar el traspaso de los permisos de pesca de merluza con armadores argentinos. Unos temores que, añade, «deberán ser despejados en los próximos meses».



Beneficioso para la flota congeladora

También la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Merluza coincide en señalar el acuerdo como muy beneficioso para la flota congeladora, y estimar que las posibilidades de pesca que en él se contemplan vendrán a paliar en buena medida la escasez de cala-

deros que soportaba esta flota desde su expulsión de las aguas namibias. En la misma línea, ANAMER agradece al comisario de Pesca, Manuel Marín, y al secretario general de Pesca, José Loira, el papel desempeñado en la dilatada negociación con Argentina. Asimismo, destaca la labor desempeñada en este proceso negociador por el alcalde de Vigo, tanto en lo que se refiere al acceso de los barcos es-

pañoles a la captura de merluza como al mantenimiento del pabellón comunitario, cuestión que bloqueó la negociación durante mucho tiempo.

Paralelamente, se recuerda que el acuerdo bilateral ha tenido que superar la objeción formal del Reino Unido, que en algún momento pareció una barrera infranqueable. La oposición británica tiene que ver con el contencioso que mantiene con Argentina por la



El acuerdo

A. Posibilidades de pesca anuales

- Merluza hubbsi: 120.000 toneladas.
- Otras especies (merluza de cola, bacalao criollo, granadero, calamar): 130.000 toneladas.
- Capturas accesorias: 10 por 100.

B. Modalidades de acceso a los recursos

1. Sociedades mixtas y sociedades comunitarias (hasta 100% del capital):

Condiciones:

- Pabellón argentino.
- Acceso a los dos tercios de las posibilidades de pesca totales.

2. Asociaciones temporales:

Condiciones:

- Pabellón comunitario.
- Acceso a un tercio de las posibilidades de pesca totales.

C. Contribución financiera a las distintas sociedades o asociaciones temporales (con cargo al presupuesto de acuerdos de pesca)

- Al armador comunitario: conforme a la reglamentación comunitaria.
- Al armador argentino: 15 por 100 del importe que recibe el armador comunitario.

D. Concesiones comerciales

Se conceden concesiones arancelarias anuales a la importación de ciertos productos (merluza hubbsi, bacalao criollo, abadejo argentino, besugo y anchoíta) para el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre durante el período de validez del acuerdo.

E. Programa científico y otras acciones específicas

Veintiocho millones de ecus durante el período de validez del acuerdo. Esta cantidad se destinará principalmente a:

- Programas de investigación pesquera.
- Programas de desarrollo tecnológico.
- Mejora de la infraestructura portuaria.
- Formación profesional y técnica.

F. Zonas y artes de pesca

- Merluza hubbsi: al norte de 46'S; al Sur de 47'S y al oeste del meridiano 65'O hasta la isla Grande de Tierra del Fuego.
- Merluza de cola, bacalao criollo o granadero: al sur de 47'S y al oeste del meridiano 65'O hasta la isla Grande de Tierra del Fuego.
- Calamar: al norte de 45'S., La captura del calamar se realizará con poteras.

G. Período de validez del acuerdo

Cinco años. Si no se denuncia por una de las dos partes, el acuerdo es renovado automáticamente por dos años.

El acuerdo entrará en vigor en la fecha en que las partes se notifiquen el cumplimiento de los procedimientos necesarios a tal efecto. ■

Participación de las asociaciones profesionales

ANAMER ha aprovechado la conclusión de las negociaciones entre la CE y Argentina para recordar que tanto su aplicación efectiva como la del Plan de Viabilidad y la consecución del objetivo final de hacer estable la actividad de los buques que se desplacen a Argentina, «solamente se conseguirá contando con la participación directa de las asociaciones profesionales del sector, que defienden intereses colectivos». En consecuencia, reclama el reconocimiento de las mismas ante Madrid y Bruselas, «para canalizar los proyectos de Sociedad Mixta y Asociación Temporal, evitando otros posibles agentes externos». ■

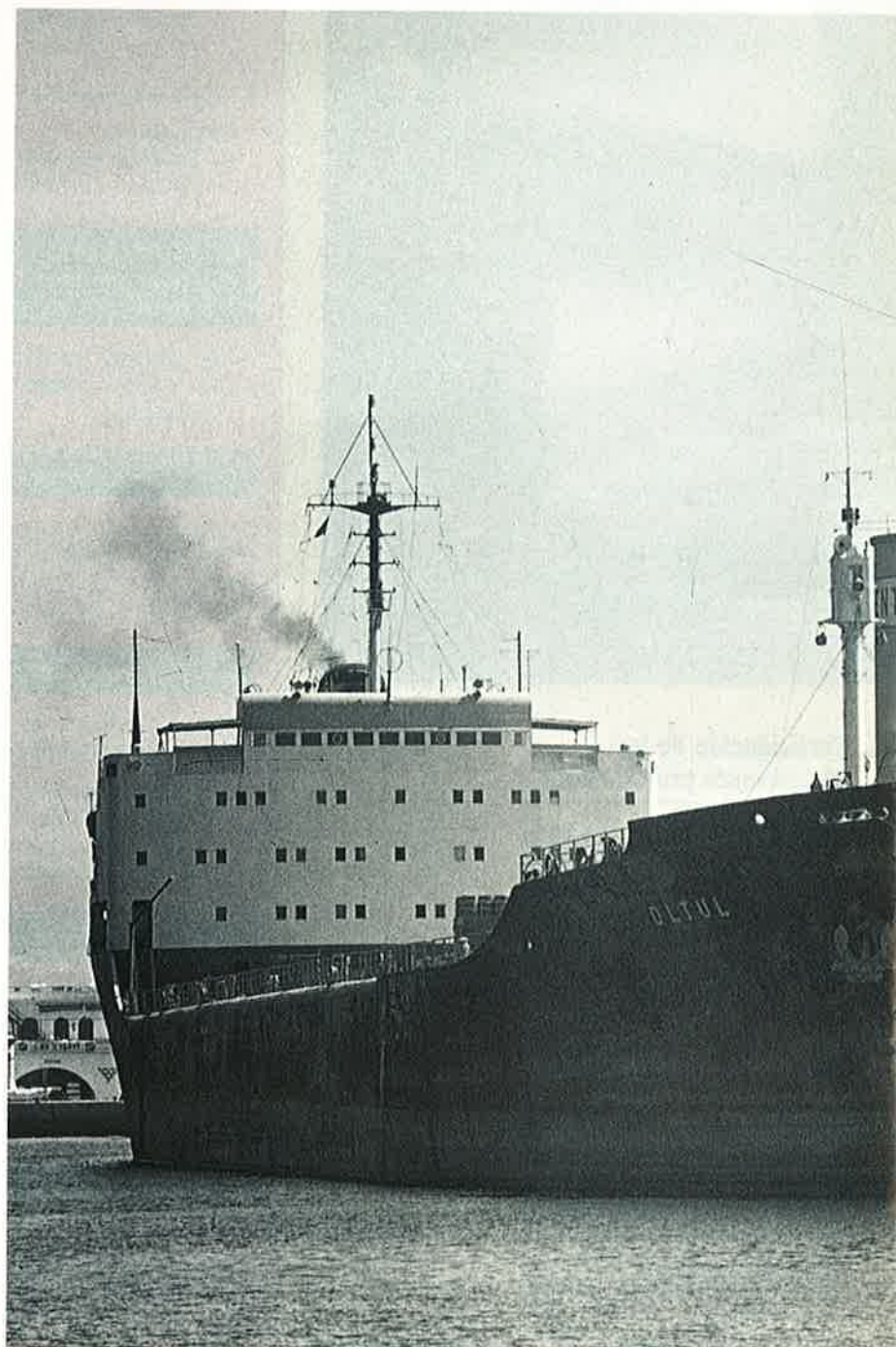
Mery VARONA

Ley de Puertos y de la Marina Mercante



SEGUNDA PARTE

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante ya es una realidad. El pasado día 29 de octubre recibía la ratificación del Congreso de los Diputados, con lo que finalizaba una larga y laboriosa andadura iniciada con la aprobación del Anteproyecto de Ley por el Consejo de Ministros del 20 de diciembre de 1991. Ahora se inicia una segunda parte, calificada como de trascendental por fuentes de la propia Dirección General de la Marina Mercante, en la que se procederá a su ejecución reglamentaria. El proyecto de ley apenas experimentó variaciones en su tramitación parlamentaria, si exceptuamos la creación del segundo registro canario, que ha levantado una fuerte polémica.



AHORA queda una trascendental etapa de ejecución reglamentaria. Esta afirmación, realizada por uno de los asesores que han trabajado en la elaboración de la ley, y que comparten la Unión General de Trabajadores y el Sindicato Libre de la Marina Mercante, define por sí sola la importancia de esta «segunda parte» que se inicia tras la aprobación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Y en esta «segunda parte» ya se está trabajando. Hay más de treinta reglamentos en fase de ejecución, de tal manera que las prioridades están señaladas. En los aspectos organizativos —según fuentes de la Dirección General de la Marina Mercante—, en breve se pondrá en marcha la normativa reglamentaria que delimite la estructura orgánica de los servicios centrales y periféricos, en el sentido de que se establecerán las Capitanías Marítimas y su ubicación. La Sociedad Estatal de Salvamento Maríti-

mo y de Seguridad será otra de las prioridades, ya que por imperativo legal esta sociedad comienza a funcionar el 1 de enero de 1993 y habrá una serie de acciones por parte de la Dirección General para ponerla en marcha.

Siguiendo con el desarrollo reglamentario, decir que ya están preparados tres reglamentos ejecutivos de inspección y control de embarcaciones de mercante, pesqueras y de recreo. Estos reglamentos están pendientes de su envío al Consejo de Estado para su informe y, en su caso, a la CE para su pronunciamiento.

Reordenación de las tasas

Se va a agrupar en una única norma todo lo referente a las tasas generadas por los servicios de inspección, de tal manera que si parece lógico que la Administración marítima tiene una serie de costes económicos por los servicios prestados al usuario en las inspecciones, pues esos costes sean repercutidos a través de una reordenación de las tasas y una actualización de sus importes.

También se va a proceder a una reordenación de los requisitos que deben cumplir las empresas navieras para las líneas regulares. En la ley se opta por la reserva de pabellón de navegación interior y de cabotaje, sin perjuicio de los compromisos a que nos obligue la CE, según las mismas fuentes de la Dirección General de la Marina Mercante.

En cuanto al Salvamento Marítimo y a la lucha contra la contaminación, decir que habrá un Plan Nacional de servicios esenciales que aprobará el Gobierno a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, plan que será ejecutado mediante programas sectoriales y territoriales con el fin de que exista una coordinación entre el Plan Nacional y los correspondientes a las distintas Comunidades Autónomas.

Por lo que respecta al salvamento del buque, decir que la ley será modificada, incorporándose los nuevos criterios que operan en el sistema internacional.

Con el fin de poner en marcha el segundo registro, tenemos que elaborar un reglamento ejecutivo que delimite el Registro Canario, en el sentido de que aunque en la ley aparece que en este registro sólo se podrán inscribir buques destinados a la navegación exterior o extranacional, en un posterior real decreto que apruebe el Gobierno, y en función del calendario de liberalización del cabotaje comunitario, se podrá abrir el segundo registro a la navegación de cabotaje.

Segundo registro

Y, precisamente, la inclusión del Registro Canario a última hora, cuando se debatió en el Senado, y las reacciones que ha provocado, ha relegado a un segundo plano el resto de los puntos tratados en la ley.



«La finalidad fundamental del segundo registro es que no nos quedemos sin flota española»
(Dirección General de Marina Mercante)

Ley de Puertos y de la Marina Mercante



Según fuentes de la Dirección General de la Marina Mercante consultadas por esta revista, había tres vías abiertas para la creación del segundo registro:

1) La posibilidad de una ley específica de creación del Registro Canario, que se abandonó porque la tramitación parlamentaria de una nueva ley sería demasiado larga.

2) La posibilidad de que apareciera la creación de un registro especial en la Ley de Régimen Económico y Fiscal de Canarias, pero como existe la obligatoriedad de una doble tramitación —en los parlamentos canario y nacional—, también ello hubiera supuesto demorar en demasía la aplicación de las medidas del segundo registro.

3) Finalmente se optó por incluirla en una disposición adicional. Se hicieron las gestiones oportunas con el Grupo Socialista del Senado, que además vio la necesidad y la oportunidad de este segundo registro.

La urgencia de poner en marcha este segundo registro parte, según la Dirección General de la Marina Mercante, de una situación real de hechos que es previa a cualquier análisis del contenido jurídico de la norma, y es que la flota de pabellón español ha sufrido un deterioro en el número de unidades bastante elevado desde comienzos de los ochenta, básicamente porque existen otros registros internacionales, algunos otros segundos registros de países comunitarios y otros internacionales extracomunitarios o pabellones de conveniencia que ofrecen a los armadores elementos de competitividad más importantes. La finalidad del segundo registro canario es que no nos quedemos sin flota de pabellón español.

Esta valoración no es compartida por las organizaciones

sindicales. Andoni Lecertúa, secretario general del SLMM-CC.OO., no entra a cuestionar la forma en que se ha realizado esta inclusión, a la que califica como de «auténtica chapuza legislativa», sino que el auténtico problema es si este segundo registro va a servir o no. Al tiempo, critica que se haya marginado al Ministerio de Trabajo y Seguridad So-

cial, que tendría que haber jugado un importante papel.

Según Andoni Lecertúa, para que un segundo registro sea apetecible a los armadores tiene que tener una serie de subvenciones económicas, exenciones fiscales, etcétera. Si no las tiene, y éste no las tiene, difícilmente vas a modificar la tendencia de deterioro que desde el año 1984 se viene produ-



ciendo en la flota española.

En similares términos se ha manifestado Carlos Bonet, secretario de Prensa de UGT-Marina Mercante, al afirmar que faltan medidas sociales y económicas. Tal y como está no parece suficiente, si se tiene en cuenta que se habrá de competir con segundos registros más baratos. Dicho esto, Carlos Bonet se muestra tajante: con este Registro no hay ninguna posibilidad de supervivencia de la Marina Mercante.

Y es que, para el SLMM y la UGT, no se aporta ninguna medida económica ni de Seguridad Social que lleve a los armadores a modificar su actuación de los últimos diez años.

Marinos en precario

La cuestión más conflictiva



«Con este segundo registro no hay ninguna posibilidad de supervivencia para la Marina Mercante» (Carlos Bonet)



con los sindicatos, según la Dirección General de la Marina Mercante, ha sido la aplicación de la normativa laboral y de seguridad de las tripulaciones en los buques abandonados o matriculados en el segundo registro. Hay un apartado donde se dice que podrán incluir, en los buques matriculados en el segundo registro canario, el 50 por 100 de tripulación no comunitaria, y el otro 50 por 100 (salvo el primer oficial de puente y cubierta y el capitán, que serán españoles en todo caso) de países comunitarios.

Andoni Lecertúa, del SLMM, no ve nada claro este punto, ya que en el apartado «6 A» de la Disposición Adicional Decimoquinta se establece que por razones de viabilidad económica, entre otras, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes podrá

autorizar a las empresas a que sobrepasen ese 50 por 100 de tripulantes extracomunitarios. En un sector en crisis permanente, el servicio lo va a asegurar el Ministerio por la única vía de reducir la tripulación.

Este segundo registro, según ambos representantes sindicales, lo que sí va a potenciar es el enrole de tripulantes del Tercer Mundo, lo que significa que esos marineros sufrirán discriminaciones económicas con respecto al resto de los tripulantes. En efecto, se establece la posibilidad de que las empresas, por una parte, y los trabajadores, por otra, pacten libremente la ley que se va a aplicar a su relación laboral y de Seguridad Social. De tal manera que, respetando los criterios del Convenio de Roma, las partes pueden pactar la ley aplicable. En el caso de las tripulaciones

Cuotas Seguridad Social, IRPF...

Medidas complementarias

La Dirección General de la Marina Mercante ha realizado el diseño técnico de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante. Esa es su competencia, tal y como aseguran fuentes de esta Dirección General a la revista MAR. Sin embargo, son conscientes de la necesidad de incluir una serie de propuestas económicas que hagan competitivo el segundo registro. En este sentido, desde la Dirección General de la Marina Mercante se han elaborado unas propuestas que, en su día, fueron remitidas al Ministerio de Economía y Hacienda, y que consisten en:

● **Exenciones del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados.** Las operaciones realizadas sobre los buques inscritos en el Registro Especial quedarán exentos de la tributación de este impuesto.

● **Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.** Para los trabajadores residentes en España o en algún otro país de la CE, empleados a bordo de buques inscritos en el Segundo Registro, sujetos al IRPF, el gasto deducible de los ingresos íntegros del trabajo personal (artículo 28, apartado 2 de la Ley 18/1991, de 5 de junio) será el 15 por 100, sin que sea de aplicación el límite establecido en dicho apartado.

● **Impuesto sobre Sociedades.** Las empresas navieras tributarán en este impuesto al tipo de gravamen del 25 por 100 por la parte de la base imponible que proceda de la actividad o explotación naviera desarrollada por sus buques inscritos en el Registro Especial.

● **Cotizaciones a la Seguridad Social.** Tanto para los trabajadores residentes en España como en algún otro Estado de la CE, empleados a bordo de buques inscritos en el Registro Especial, se establece una bonificación del 50 por 100 de la cuota empresarial a la Seguridad Social.

Estas, como se señalaba, son propuestas realizadas desde la Dirección General de la Marina Mercante tendientes a hacer que este segundo registro sea realmente competitivo. La adopción de éstas u otras medidas depende ahora del Ministerio de Economía y Hacienda. ■

R. G.

Ley de Puertos y de la Marina Mercante



extracomunitarias, dependería de su nacionalidad.

Con esta situación, según la Dirección General de la Marina Mercante, se lograría una importante reducción de costes de explotación de las navieras que evitaría la explotación indiscriminada de buques y la salida de pabellón. *Si, existe amortización de mano de obra* —afirma la misma fuente—, *pero ¿sin el segundo registro no existiría esta amortización? Seguiría habiendo un goteo claro de buques de pabellón español que se abanderarían fuera, y también un goteo claro de puestos de trabajo para marinos españoles. Con esta medida se va a mantener, al menos, un mínimo de puestos de trabajo para marinos españoles.*

Situación límite

Precisamente esta situación es la que lleva a Carlos Bonet a afirmar que *este segundo registro ayuda parcialmente al armador, pero únicamente en cuanto al abaratamiento de la mano de obra y las condiciones sociales.* Una idea de lo que se avecina, en palabras del representante de UGT, nos la brinda la reciente oferta reallada por CAMPSA al comité de empresa. *CAMPSA ha propuesto la reducción de un 50 por 100 en los sueldos de los trabajadores que entren a partir de ahora a trabajar en sus barcos, y que sólo tengan veintidós días de vacaciones. Las tripulaciones estarán en condiciones tercermundistas.*

Y, en la misma línea, se hace eco de otra situación suficientemente reveladora. Otro buen ejemplo de lo que se nos viene encima lo tenemos en la autorización, por parte del director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, a una de las líneas que cubren la travesía del Estrecho para que incluyera un barco matriculado con bandera de conveniencia.



**«Si el segundo registro no tiene ninguna medida institucional de apoyo, difícilmente se va a modificar la actuación seguida por los armadores en los diez últimos años»
(Andoni Lecertúa)**

Pues bien, este barco está tripulado por marinos polacos, su contrato es de un año, sin derecho a vacaciones y con un sueldo de 40.000 pesetas al mes. ¿Cómo vamos a ser competitivos con ellos?

Esto le lleva a afirmar que nos encontramos en una situación límite, y el Gobierno tiene que responsabilizarse.

El secretario general del SLMM-CC.OO., Andoni Lecertúa, llega a afirmar que nos encontramos ante una serie de disposiciones racistas, xeno-

nófobas y discriminatorias, y que Canarias no se va a beneficiar en nada. *No es un registro para la autonomía canaria, es un registro central español en Canarias que va a estar controlado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.*

Para la Dirección General de la Marina Mercante, el segundo registro ha sido una asignatura pendiente del departamento. *A los sindicatos no les puede pillar de improviso, en el sentido de que se les ha consultado a lo largo de los*

dos últimos años sobre la evolución de la flota y del empleo. Bien es cierto que, desde la Dirección General, siempre se ha preconizado que el registro se reservaba para la navegación exterior o extranacional, a los efectos de no dislocar demasiado el sector en el volumen de empleo, como a la postre ha salido, sin perjuicio de que luego, en el futuro, se abra a la navegación de cabotaje. Primero saldrá un real decreto que delimitará los diferentes plazos en función de los tipos de cabota-



Segundo registro y banderas de conveniencia



je y de los tipos de mercancías transportadas.

Precisamente el que el cabotaje siga en condiciones de primer registro, hasta que se vaya cumpliendo el calendario de la CE, según Andoni Lecertúa, ha hecho que ralenticemos el proceso de movilizaciones. Estudiaremos el desarrollo reglamentario. El problema del segundo registro canario es de contenido. Este, insisto en el éste, no nos gusta.

Y es que ambos representantes sindicales insisten en

La flota mercante comunitaria sufrió un dramático descenso en la década de los ochenta. De representar el 29 por 100 de la flota mundial en 1980, se pasa a menos de un 15,4 por 100 en 1988. Ante esta situación, la CE fija unas bases para mantener una flota propia. Así nace una propuesta de Reglamento por el que se crea un Registro Comunitario de Buques (EUROS).

Entre las principales características, relativas a los armadores y las tripulaciones, cabe reseñar que se establece un mínimo de tripulación (50 por 100) para marineros de países comunitarios, así como la totalidad de los oficiales. En cuanto a la Seguridad Social, se beneficiarán del régimen establecido en el país de residencia. La remuneración para los marinos no nacionales se ajustará, como mínimo, a lo establecido en la Recomendación número 109 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Se establece el reembolso al armador del Impuesto sobre la Renta de los marineros con domicilio fiscal en un Estado miembro (salvo que presten servicios regulares de cabotaje). En cuanto al registro vigente en otros países comunitarios, recogemos el de la isla de Man, que forma parte de los registros británicos. No hay exigencia de nacionalidad para la marinería. Los armadores, administradores y fletadores se aprovechan de una benevolente legislación. Las compañías están exentas de impuestos en la isla de Man, pagando un tributo anual de 250 libras.

Siguiendo con un vistazo a vuela pluma sobre otros segundos registros, nos detenemos en el de las islas Kerguelen, utilizado por Francia. El 35 por 100 de la tripulación debe ser de nacionalidad francesa, de los que cuatro —incluyendo el capitán— deben ser oficiales. Los marinos gozan de una bonificación en las cotizaciones a la Seguridad Social. Además disfrutan de un tipo reducido en el Impuesto de la

Renta. Los marinos extranjeros no están sujetos a los impuestos sobre la renta franceses.

Los registros noruego y danés han sido considerados como modelos del nuevo panorama abierto al transporte marítimo internacional. En Dinamarca no hay restricciones de nacionalidad a los tripulantes. Los contratos suscritos con los marineros los fijará el Ministerio de Industria después de las pertinentes consultas con las organizaciones de armadores y marineros. En cuanto a los impuestos, el armador paga una cantidad fija, reducida, mensual por cada tripulante, de unas 1.600 pesetas. Los marineros están exentos del pago del Impuesto sobre la Renta; sin embargo, los empresarios están sujetos a los mismos impuestos que las demás empresas navieras de Dinamarca. En Noruega no se establecen restricciones en cuanto a la nacionalidad. Las condiciones sociales y laborales se rigen por convenios colectivos específicos. Las compañías están sujetas al mismo régimen fiscal que si operaran con buques inscritos en el primer registro noruego.

La mayor competencia vendrá del lado de las llamadas «banderas de conveniencia». En cuanto a la contratación de dotación extranjera, en Panamá se establece que el 10 por 100 de la tripulación deben ser panameña, pero este registro no se exige en la práctica. En Chipre el porcentaje es del 15 por 100, pero tampoco se lleva a la práctica. En Liberia no se andan por las ramas y permiten, sin limitaciones, la contratación de tripulantes extranjeros.

Como en la práctica apenas hay tripulaciones nacionales, las exenciones por este capítulo carecen de importancia, al igual que las correspondientes al Régimen Fiscal de las tripulaciones. Sí tiene importancia el apartado correspondiente al Régimen Fiscal de Empresas. En ninguno de los tres países —Panamá, Liberia y Chipre— existen impuestos que graven los ingresos por propiedad o explotación de buques. ■



que hacen falta medidas que conviertan al segundo registro en interesante para los armadores, tales como exenciones fiscales, ayudas económicas... Hacen falta medidas para recolocar a los trabajadores que queden en paro por la aplicación del segundo registro... *El secretario general para los Servicios del Transporte, el señor Panadero* —afirma Carlos Bonet—, en una reunión con empresarios y centrales sindicales, dijo que nos pusieramos de acuerdo entre nosotros para ver qué pasa con los trabajadores que se van a quedar sin empleo. Eso no es una solución. Esa no es la actitud que debe mantener un Gobierno.

ADICIONAL DECIMOQUINTA

Uno. Objeto, régimen jurídico y normas de funcionamiento.

1. Se crea un Registro especial de buques y empresas navieras, en el que se podrán inscribir los buques y las empresas navieras siempre que reúnan los requisitos previstos en esta Disposición Adicional.

2. El Registro especial de buques y empresas navieras estará situado en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias.

3. El Registro especial de buques y empresas navieras es un registro público de carácter administrativo, que se regirá por lo establecido en esta Disposición Adicional y en sus normas de desarrollo.

Dos. Gestión y administración del Registro.

1. La gestión y administración del Registro especial de buques y empresas navieras se realizará a través de dos oficinas de gestión adscritas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, una con sede en Las Palmas de Gran Canaria y otra con sede en Santa Cruz de Tenerife, incardinadas en las Capitanías Marítimas de las provincias citadas.

2. En todo caso, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes tendrá las competencias para conceder la inscripción y la baja en el Registro especial, para determinar las características de la dotación de los buques, las inspecciones de los mismos y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques.

Tres. Matrícula, abanderamiento y patente de navegación de los buques.

1. La inscripción en el Registro especial de buques que realicen exclusivamente navegación exterior o extranacional supondrá la baja simultánea del Registro a que se refiere el artículo 75 de la presente Ley.

El régimen jurídico aplicable será el del Registro ordinario para la navegación de cabotaje y el del Registro especial se aplicará para la navegación exterior o extranacional.

2. La patente de navegación de los buques inscritos en el Registro especial será otorgada por el Ministro de Obras Públicas y Transportes y expedida por el director general de la Marina Mercante.

3. Dicha patente habilitará a los buques para navegar bajo pabellón español y legitimará a los capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de dichos buques.

4. A las empresas navieras titulares de buques de pabellón extranjero no se les exigirá la presentación del certificado de baja en el Registro de bandera de procedencia para el abanderamiento provisional en España.

Cuatro. Requisitos de inscripción de las empresas navieras y de los buques:

1. Podrán solicitar su inscripción en el Registro especial las empresas navieras siempre que tengan en Canarias el centro efectivo de control de la explotación de los buques o que, teniéndolo en el resto de España o en el extranjero, cuenten con un establecimiento o representación permanente en Canarias, a través del cual vayan a ejercer los derechos y a cumplir las obligaciones atribuidas por la legislación vigente y las que se deriven de esta Disposición Adicional y de sus normas de desarrollo.

2. Las empresas a que se refiere el número anterior podrán solicitar la inscripción en el Registro especial de aquellos buques que cumplan los siguientes requisitos:

a) Tipo de buques: Todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca, ya estén los buques construidos o en construcción.

b) Tamaño mínimo: 100 GT.

c) Título de posesión: Las empresas navieras habrán de ser propietarias de los buques cuya inscripción solicitan o tener la posesión de aquéllos bajo contrato de arrendamiento o casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque.

d) Condiciones de los buques: Los buques procedentes de otros Registros que se pretendan inscri-

Registro especial de buques y empresas navieras

bir en el Registro especial deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España, por lo que podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro especial, en las condiciones que determine el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

3. Con carácter previo a la matriculación de un buque en el Registro especial, el titular del mismo deberá aportar el justificante que acredite el pago de los tributos de aduanas, en el caso de buques importados sujetos a esta formalidad.

Cinco. Requisitos de las navegaciones.

1. Se podrán inscribir en el Registro especial los buques de las empresas navieras que cumplan los requisitos del apartado anterior cuando se destinen a navegación exterior o extranacional.

2. A la vista del proceso de liberalización de la navegación de cabotaje determinado en el marco comunitario europeo, el Gobierno podrá permitir, mediante Real Decreto, la inscripción en el Registro especial de los buques que se destinen a navegación de cabotaje, con la modulación del régimen aplicable que, en su caso, se determine.

Seis. De las dotaciones de los buques.

La dotación de los buques inscritos en el Registro especial deberá reunir las siguientes características:

a) Nacionalidad: El capitán y el primer oficial de los buques deberán tener en todo caso la nacionalidad española.

El resto de la dotación deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Comunidad Europea, al menos en su 50 por 100.

No obstante lo anterior, cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Comunidad Europea, cuando medien razones de viabilidad econó-

mica del servicio de transporte, o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes podrá autorizar a las empresas solicitantes el empleo de tripulantes no nacionales de los Estados miembro de la Comunidad Europea en proporción superior a la expresada anteriormente, siempre que quede garantizada la seguridad del buque y la navegación.

b) Composición mínima: A instancia de la empresa naviera, que en todo caso deberá acompañar la solicitud de inscripción del buque en el Registro, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes fijará, antes de que se formalice la matrícula del buque en el mencionado Registro, la tripulación mínima del mismo, en función del tipo de buque, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación y a los compromisos internacionales asumidos por España. A estos efectos se determinarán las homologaciones profesionales precisas para cubrir los puestos que requieran una especial cualificación técnica y se tendrá en cuenta la posible polivalencia funcional de las tripulaciones derivada de una adecuada cualificación de las mismas.

Siete. Normativa laboral y de Seguridad Social aplicable a los trabajadores no nacionales.

Las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores no nacionales españoles, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro especial, se regularán por la legislación a la que libremente se sometan las partes, siempre que la misma respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo o, en defecto de sometimiento expreso, por lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española, todo ello sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria y de los convenios internacionales suscritos por España. ■

Preguntado sobre la valoración que hacía de la ley, Andoni Lecertúa señala que el SLMM tiene serias dudas sobre los artículos que se refieren a la exportación de buques. *La ley tiene cosas positivas, como el hecho de derogar algunas leyes caducas, el que signifique la vuelta a la administración civil del sector marítimo. Pero, lo más importante, va a ser el desarrollo reglamentario. Y a mí sí que me pone los pelos de punta que ese desarrollo reglamentario lo vayan a hacer las mismas personas que están ahora al frente del sector.*

Coinciden ambos sindicalistas en que se ha dejado demasiado campo para el desarrollo reglamentario de la ley. Y es

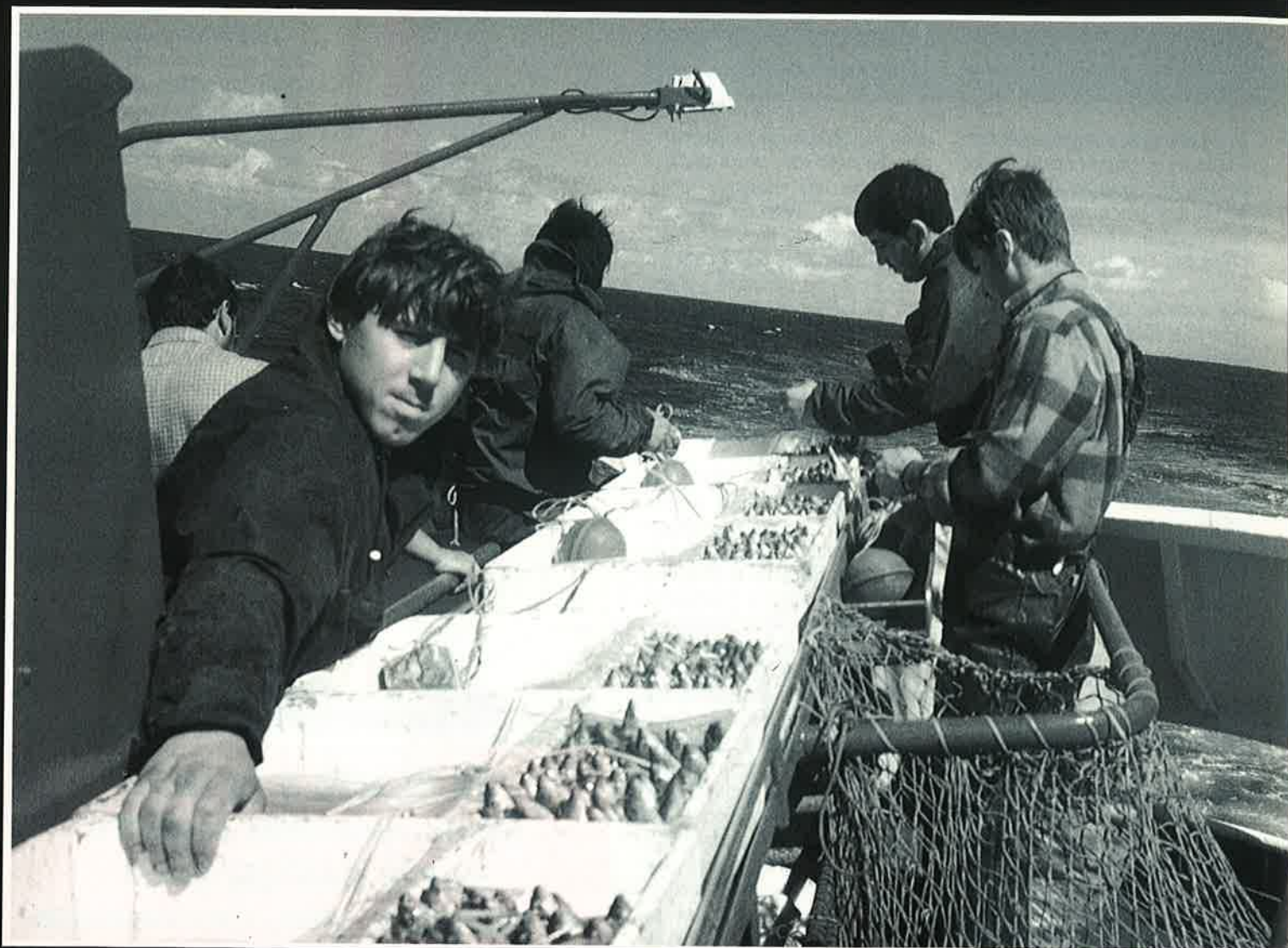


El SLMM y la UGT dicen que este registro ayuda parcialmente al armador, pero únicamente en cuanto al abaratamiento de la mano de obra y las condiciones sociales

que este desarrollo, según nos comenta Andoni Lecertúa, tiene más dificultades de recurso, y *salvo que se produzca un cambio, pienso que van a hacer un reglamento a su conveniencia. Y eso sí que puede ser realmente grave y perjudicial para el sector.*

Con el desarrollo de la normativa reglamentaria se comenzará a dar forma a esta importante ley. El futuro de la Marina Mercante española, y del mantenimiento de los puestos de trabajo de miles de marinos españoles, dependerán en buena medida de lo que se haga a partir de ahora. ■

Raúl GUTIERREZ



NUEVOS PRECIOS PARA LA PESCA

Para España no tienen excesiva importancia, al existir unos precios de mercado muy superiores

La Comunidad Europea aprobó en las últimas semanas los nuevos precios de orientación para el sector de la pesca durante la próxima campaña que, en líneas generales, se mantienen similares a los del período anterior. En el caso de España, los negociadores lograron algunas mejoras, especialmente en atún y en calamar congelado, respecto a las propuestas iniciales de la Comisión, que pretendía unas duras penalizaciones.





LOS precios en el sector de la pesca, una actividad netamente deficitaria en la mayor parte de los casos, no tienen una gran importancia para España. El objetivo de los mismos, más que asegurar a los pescadores unos ingresos mínimos en tiempos de exce-

dentos, no pasa de ser una simple red de seguridad con el listón muy bajo. De esta forma, salvo en algunas excepciones, los precios de la pesca no pasa de ser una simple referencia en el «Diario Oficial de las Comunidades Europeas». En la mayor parte de los casos los precios vigentes

en el mercado español durante todo el año son sensiblemente superiores a los fijados por la Comunidad Europea, razón por la cual son de escasa utilidad, salvo en algunas especies, donde son necesarias las intervenciones para retirar mercancía y tratar de recuperar las cotizaciones.

CEE: COMPARACION PRECIOS C-1992 Y PRECIOS C-1993

PRODUCTOS DEL ANEXO I

	P. Orient. C-1992 Ecus/Tm.	P. Orient. C-1993 Ecus/Tm.	Diferencias
Arenque 1.º período	256	243	- 5
2.º período	217	182	-16
EE. MM.	476	456	- 4
Sardina del Atlánt. España y Portugal	413	415	0
Sardina del Mediterráneo	458	444	- 3
Galludos	877	886	+ 1
Pintarrojas	757	742	- 2
Gallineta nórdica	923	841	+ 2
Bacalaos	1.316	1.329	+ 1
Carbonero	666	679	+ 2
Eglefinos	966	976	+ 1
Merlanes	822	822	0
Marucas	955	984	+ 3
Caballas	261	261	0
Estorninos	322	319	- 1
Boquerones	950	960	+ 1
Sollas 1.º período	796	812	+ 2
2.º período	1.085	1.118	+ 3
Merluzas	3.073	3.165	+ 3
Gallos	1.922	1.980	+ 3
Japutas	1.557	1.541	- 1
Rapes c/c.	2.159	2.202	+ 2
s/c.	5.081	4.573	-10
Quisquillas	1.685	1.685	0
Buey	1.482	1.482	0
Cigala entera	4.392	4.392	0
colas	7.736	6.962	-10

CE - PRODUCTOS DEL ANEXO II

Sardinias congeladas	388	388	0
Espáridos congelados	1.362	1.348	- 1
Calamares (<i>L. patagonica</i>)	927	844	- 9
Potas (<i>Ommast. sagittatus</i>)	806	806	0
Pota argentina (<i>I. argent.</i>)	808	808	0
Sepias	1.639	1.606	- 2
Pulpos	1.427	1.427	0

CE - PRODUCTOS DEL ANEXO III

Rabiles (<i>Thunnus albacares</i>) Entero + 10 kg.	1.070	1.070	0
---	-------	-------	---

Ecu = 154.385 pesetas (valor modificado después del reajuste monetario del 22 de noviembre de 1992. Reglamento (CE) número 3.388/92).



En consecuencia, a diferencia de lo que sucedía antes con los precios agrarios mínimos, que fijaba también la Comunidad Europea, los pesqueros tienen, globalmente, menos importancia, lo que no impide el que la Administración española haya dado la batalla a esta campaña por algunas especies cuyos precios de orientación sí tienen una gran significación para el sector.

En las negociaciones de este año, las reivindicaciones españolas, y donde se centró la batalla por parte de la Administración, fue en los precios del atún y del calamar. En ambos casos se mejoraron las propuestas de la Comisión, con un resultado que dejó satisfechos a los negociadores españoles.

En el atún congelado el precio propuesto por la Comisión para el rabil de más de 10 kilos se situaba inicialmente en 1.038 ecus tonelada, lo que significaba una reducción del 3 por 100 respecto a la campaña anterior.

Para la Comisión esa propuesta se consideraba como una reducción moderada que

España logró mejorar las propuestas de la Comisión para productos como el calamar congelado y el atún

se hacía en base a dos criterios. Primero, por el funcionamiento de un acuerdo político en el propio Consejo, lo que implicaba mantener una cierta estabilidad en el sector de los túnidos congelados. En segundo lugar, la propia Comunidad Europea considera que la caída en los precios en los primeros meses de este año fue inferior a la registrada en los tres años anteriores, razón por la cual se planteaba la reducción del 3 por 100.

A la vista de esta posición, la delegación española solicitó, según señala la Subdirección General de Comercialización Pesquera, el *statu quo* global para toda la política comunitaria que se había adoptado en 1992 para el sector de los túnidos congelados. España planteaba la necesidad de que, al margen

de parcheos anuales, se busquen soluciones alternativas a medio plazo para todos los problemas estructurales que posee el sector. De acuerdo con la propia filosofía comunitaria, lo más lógico era plantear una política de congelación de precios y no de reducciones, mientras se arbitran otras medidas a medio o largo plazo. Mientras se adoptan esas o otras decisiones, España planteó la necesidad de que se mantuvieran los precios tal como fue aprobado. De esta forma, el precio para el atún congelado, que la Comisión proponía rebajar a 1.038 ecus por tonelada, ha quedado en 1.070 ecus.

Para el calamar patagónico la Comisión proponía una reducción inicial del 9 por 100, que al final se quedó en el 5 por 100.

El precio de orientación en el calamar es importante porque a partir del mismo se desencadena la ayuda al almacenamiento privado. Igualmente es importante porque de ese precio deriva también el precio de referencia, que es del 85 por 100 del de orientación. En 1992 el precio de orientación fue de 927 ecus por tonelada y la Comisión planteaba un precio de 844 ecus tonelada para 1993.

La delegación española se opuso frontalmente a esa propuesta y defendió que se mantuvieran los precios en los mismos niveles de 1992. Para la Administración española, tras los elevados excedentes de los últimos años, es cierto que en este momento se han reducido y, en algunos casos, casi eliminado los *stocks*. En 1992 la actividad comercial recobró en gran parte su normalidad hasta unas producciones comunitarias que oscilan entre 30.000 y 40.000 toneladas, de las que España representa más del 80 por 100. Las cotizaciones también han experimentado una notable recuperación en los meses precedentes, al pasar de 560 ecus tonelada en 1991 a 719 ecus tonelada en 1992.

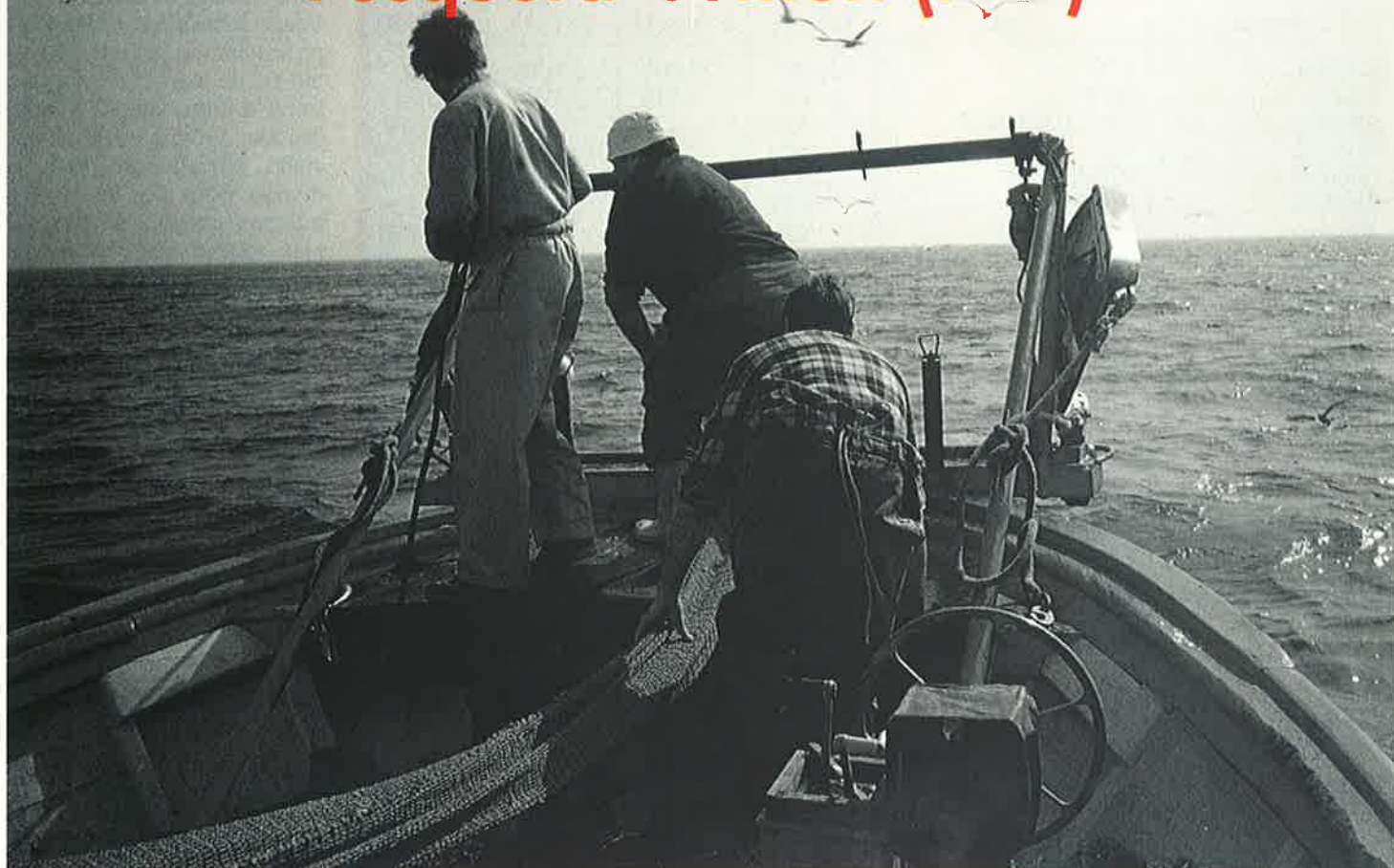
Para España, al ser un producto con un tipo arancelario muy reducido, solamente del 6 por 100, es importante que funcione un sistema de vigilancia adecuado y la mejor forma es un precio de referencia suficiente para lograr una mejor protección en frontera y evitar los problemas del pasado.

Para el conjunto de las especies de interés para España los precios no ofrecen grandes sobresaltos. Subidas moderadas (cuadro I), aunque el mercado va a seguir muy lejos de esas cotizaciones, pensadas en una regulación de un mercado excedentario que no es el caso del español. ■

V. M.

Con el voto en contra de España

La CE reformó la Política Pesquera Común (PPC)



PARA el ministro de Agricultura y Pesca, Pedro Solbes, la reforma de la Política Pesquera Común contiene algunos puntos que resultaron inaceptables para la Administración española. El ministro español, generalmente moderado en sus apreciaciones cuando se trata de analizar el comportamiento de la Comisión, en este caso se mostró duramente crítico con la actuación seguida por Bruselas, como si desde 1986 no se hubiera producido una ampliación de la Comunidad Europea a España y Portugal. Pedro Solbes criticó el sistema para el reparto de las cuotas, así como el referido a las li-

Con el voto en contra de España, los ministros de Pesca de la Comunidad Europea aprobaron a finales de diciembre la reforma de la Política Pesquera Común, que se ha debatido durante los últimos meses. En el mismo Consejo se aprobaron también las nuevas cuotas de pesca para este año. La Administración española criticó parcialmente el contenido global de una reforma que se aprueba con el voto en contra del país con la flota más importante, como España, aunque se mostró satisfecha por las cuotas fijadas para este año.

cencias por el que España se mantiene en parte bloqueada en las condiciones para el acceso a otros caladeros de la CE fijadas en el Tratado de Adhesión. España se mostró en contra de un sistema de licencias válido y utilizado para la flota nacional, cuando es

algo que se aplica en otros Estados miembro de la Comunidad Europea.

La nueva Política Pesquera Común estará en vigor hasta el año 2003 y con la misma se introducen diferentes mecanismos para mejorar la gestión de los recursos en unos

caladeros que han sufrido un importante deterioro en los últimos años con la anterior política pesquera. La Comunidad Europea va a ser mucho más rigurosa, especialmente a la hora de los controles y, además, intenta limitar el esfuerzo pesquero en algunos caladeros. Estos eran los planteamientos defendidos en los últimos tiempos por el comisario de Pesca de la Comunidad Europea, Manuel Marín, para quien los resultados del último Consejo de Ministros, aunque no fueron aceptados por la Administración española, responden a la realidad de la situación en cuanto a los recursos disponibles en los caladeros de las aguas comunita-

Las cuotas fijadas para España para este año se caracterizan por la estabilidad, menos en merluza, bacalao, rape y gallo, que son inferiores

Cuadro I		TAC's y CUOTAS			
Especie	Zona	TAC 92	Cuota 92	TAC 93	Cuota 93
Anchoa	VIII	30.000	27.000	30.000	27.000
Anchoa	IX-X	12.000	5.740	12.000	5.740
Abadejo	VB-VI-XII-XIV	1.100	20	1.100	20
Abadejo	VII	800	30	14.000	30
Abadejo	VIIIAB	2.600	440	2.600	440
Abadejo	VIIIC	800	720	800	720
Abadejo	IX-X	450	430	450	430
Abadejo	VIII E	100	0	100	0
Bacaladilla	VB-VI-VII	133.000	20.000	113.000	20.000
Bacaladilla	VIIIABD	26.500	10.000	26.500	10.000
Bacaladilla	VIIIC-IX-X	55.000	44.000	55.000	44.000
Bacaladilla	VIII E	1.000	0	1.000	0
Merlán	VII	5.000	2.000	5.000	2.000
Merluza	VB-VI-VII-XII-XIV	38.750	11.420	40.200	11.850
Merluza	VIIIABDE	25.830	7.950	26.800	8.250
Merluza	VIIIC-IX-X	16.000	10.240	12.000	7.680
Jurel	VB-VI-VII-XII-XIV	243.000	31.000	242.250	31.000
Jurel	VIIIABDE				
Jurel	VIIIC	73.000	39.270	73.000	39.270
Jurel	IX				
Caballa	II-VB-VI-VII-VIIIABDE-XII-XIV	423.170	20	436.360	20
Caballa	VIIIC-IX-X	36.570	30.140	36.570	39.140
Solla	VIII-IX-X	700	120	700	120
Lenguado	VIIIAB	5.300	10	5.700	15
Lenguado	VIIICDE-IX	2.000	755	2.000	755
Gallo	VB-VI-XII-XIV	4.840	550	4.840	550
Gallo	VII	15.880	4.760	19.000	5.700
Gallo	VIIIABDE	2.220	1.230	2.460	1.360
Gallo	VIIIC-IX-X	14.300	13.200	8.000	7.380
Rape	VB-VI-XII-XIV	8.600	330	8.600	330
Rape	VII	22.080	1.210	19.240	710
Rape	VIIIABD	9.910	1.510	5.760	880
Rape	VIIIC-IX-X	12.000	10.000	13.000	10.830
Rape	VIII E	100	0	100	0
Cigala	VB-VI	12.000	25	12.000	25
Cigala	VII	20.000	1.200	20.000	1.200
Cigala	VIIIAB	6.800	410	6.800	410
Cigala	VIIIC	800	770	1.000	960
Cigala	IX-X	2.500	625	2.500	625
Cigala	VIII DE	(FR) 50	0	50	0
Bacalao	I-IIB	10.380	5.110	17.300	8.550
Bacalao	3M	6.465	1.855	6.465	1.855
Bacalao	3NO	5.016	4.155	3.762	3.115
Bacalao	2J3KL	26.300	4.067	0	0
Platija	3M	350	350	350	
Platija	3LNO	328	133	133	
Limanda	3LNO	140	140	140	
Mendo	3NO	1.000	0	0	
Gallineta	3M	6.665	4.650	4.650	
Gallineta	3LN	6.000	476	476	
Capelan	3NO	750	—	0	
Pota	3+4	15.000	15.000	15.000	

rias. Para Manuel Marín, que no se ha encontrado a gusto en la Cartera de Comisario de Pesca, la reforma consagra la protección de los recursos como eje de la política pesquera frente a unos tiempos pasados cuando, aunque no se denunciaba oficialmente, todo el mundo sabía que los cuadernos de capturas a bordo no tenían mucho que ver con las efectivamente realizadas.

Si en materia de reforma de la Política Pesquera Común el balance para la Administración española fue negativo al no lograr modificar sustancialmente cuestiones técnicas y, sobre todo, otras políticas, en cuestión de cuotas asignadas para este año la representación española se mostró, en líneas generales, satisfecha, aunque se han producido algunos recortes significativos (cuadro I).

Para especies como las anchoas, el lenguado, abadejo, bacaladilla o jurel y caballa, se mantienen las cantidades de la campaña anterior. En cigala se logra un pequeño aumento en capturas, mientras los puntos negros se centran en tres especies: merluza, gallo y bacalao. En merluza la flota española va a poder capturar 27.900 toneladas, unas 2.000 menos que en la campaña anterior. En gallos, esa reducción se cifra en poco más de 5.000 toneladas, y una cantidad similar en bacalao.

En tiempos de recortes y ajustes, las cantidades asignadas se consideran positivas, y más cuando algunas cuotas anteriores en aguas nacionales en realidad figuraban solamente sobre el papel.

En aguas comunitarias se podría hablar, pues, de estabilidad. Las capturas más importantes han de llegar de terceros países. ■

V. M.

Aquí hay un náufrago.

**Pero en su chaleco salvavidas no lleva
Reflectante Scotchlite Solas de 3M.**

Alta mar. Noche cerrada. Los supervivientes de un naufragio flotan en el agua. Ante esta situación es fácil imaginar que las tareas de rescate no son precisamente sencillas. Por eso 3M ha creado las Láminas Reflectantes Scotchlite Solas



Grade. El marcaje pensado especialmente para facilitar las tareas de rescate de supervivientes en el mar. Solas Grade para chalecos y aros salvavidas, balsas y equipos de supervivencia. Una brillante idea que salva muchas vidas.

Innovamos pensando en usted.

Departamento de Productos Reflectantes
3M España, S. A.
Telémaco, 47-53. 28027 Madrid
Tel. 321 60 00. Télex 27499. Fax 321 60 02



Patrocinador Mundial Juegos Olímpicos 1992



EL GOBIERNO SUBE LAS PENSIONES UN 5,1 POR CIENTO



El Consejo de Ministros aprobó, el pasado 8 de enero, un Real Decreto por el que se revalorizan en un 5,1 por 100 las pensiones de la Seguridad Social para 1993. Este incremento es el mismo porcentaje que la subida experimentada por el Índice de Precios al Consumo (IPC) durante el período comprendido entre noviembre de 1991 y el mismo mes en 1992. El número de pensiones afectadas asciende a 6,5 millones.

La pensión mínima de jubilación se sitúa en 780.150 pesetas, que equivalen a 55.725 pesetas mensuales por catorce pagas

CARACTERISTICAS GENERALES DE LA REVALORIZACION

Desde el 1 de enero, las pensiones de la Seguridad Social han subido el 5,1%. Con esta actualización económica queda garantizado el mantenimiento de su poder adquisitivo.

Dicho incremento se ajusta al Acuerdo suscrito entre el Gobierno y las Organizaciones Sociales en materia de pensiones para la presente legislatura e implica un esfuerzo solidario del conjunto de la sociedad hacia los pensionistas de la Seguridad Social, especialmente en el marco de restricción que caracteriza al ejercicio presupuestario de 1993.

Durante 1993, la Seguridad Social pagará más de 6'6 millones de pensiones. A ellas dedicará más de 5'2 billones de pesetas, lo que representa el 58'4% de su presupuesto total.

Con relación al año 1992, la dotación económica para pensiones aumenta en más de 490.000 millones, con un incremento superior al 10%.

El límite máximo para el percibo de las pensiones queda establecido en 245.546 pesetas mensuales (14 pagas) 3.437.644 pesetas en cómputo anual.

DECLARACION DE RENTAS O DE SITUACION FAMILIAR

Le recordamos que existe obligación de presentar esta declaración individual en los supuestos siguientes:

Si tiene reconocido complemento para alcanzar la cuantía mínima de las pensiones y durante 1992 ha percibido ingresos, por rentas de trabajo o de capital, excluida la que proviene de la vivienda habitualmente ocupada, en una cantidad superior a 726.929 pesetas. En tal caso, deberá presentar la declaración antes del día 1 de marzo de 1993.

Cuando, siendo titular de una pensión mínima incrementada con el complemento por cónyuge a cargo, se produzca una modificación en su estado civil o en la situación de dependencia económica de su cónyuge.

No obstante, a estos efectos, se entiende que existe dependencia económica si las rentas de cualquier naturaleza percibida por Vd. y su cónyuge, excluidas la pensión de la Seguridad Social a complementar y la renta proveniente de la vivienda habitual, resultan inferiores a 855.345 pesetas anuales.

La comunicación de estas variaciones deberá efectuarla dentro del mes siguiente a la fecha en que se produzcan o desde las recepciones de la notificación de la revalorización si ya se hubieran producido.

Para formalizar estas declaraciones puede solicitar el impreso correspondiente en cualquiera de nuestras Direcciones Provinciales y locales o bien pedirlo por teléfono o carta.

El Estado desembolsará un total de 5,2 billones de pesetas para pagar más de 6,6 millones de pensiones

TRAS este acuerdo del Gobierno, los jubilados con cónyuge a su cargo tendrán una pensión mínima de 780.150 pesetas anuales, lo que equivale a 55.725 pesetas al mes por catorce pagas. La pensión mínima de viudedad para mayores de sesenta y cinco años se sitúa en 663.040 pesetas, lo que equivale a unos ingresos mensuales de 47.360 pesetas. La pensión mínima de gran invalidez se sitúa en 1.170.260 pesetas, mientras la de invalidez absoluta y la total a partir de los sesenta y cinco años se eleva a 780.000 pesetas.

En lo que se refiere a las pensiones no contributivas de jubilación e invalidez, para 1993 las mismas quedan fijadas en 441.420 pesetas, que equivalen a 36.785 pesetas al mes. Las prestaciones por hijo minusválido mayor de dieciocho años a cargo se beneficiarán también del mismo incremento del 5,1 por 100. Por lo que se refiere a las pensiones por orfandad, las mismas ascenderán a 196.000 pesetas como mínimo anual, y las de orfandad absoluta en 637.420 pesetas.

Cuantías mínimas de las pensiones, en la modalidad contributiva, para el año 1993					
CLASE DE PENSION		TITULARES			
		Con cónyuge a cargo		Sin cónyuge a cargo	
		CUANTIA ANUAL	CUANTIA MENSUAL	CUANTIA ANUAL	CUANTIA MENSUAL
JUBILACION	Titular con 65 años	780.150	55.725	663.040	47.360
	Titular menor de 65 años	682.710	48.765	578.690	41.335
INVALIDEZ PERMANENTE	Gran invalidez con incremento del 50%	1.170.260	83.590	994.560	71.040
	Absoluta	780.150	55.725	663.040	47.360
	Total: Titular con 65 años	780.150	55.725	663.040	47.360
	Parcial del régimen de Accidentes de Trabajo: Titular con 65 años	780.150	55.725	663.040	47.360
VIUEDAD		CUANTIA ANUAL		CUANTIA MENSUAL	
	Titular con 65 años	663.040		47.360	
	Titular de 60 a 64 años	578.690		41.335	
	Titular menor de 60 años	441.420		31.530	
ORFANDAD	Por beneficiario	196.000		14.000	
	Absoluta: Un solo beneficiario	637.420		45.530	
	Si son más de uno (N), el mínimo por beneficiario	14.000 + 31.530/N			
EN FAVOR DE FAMILIARES	Por beneficiario	196.000		14.000	
	Si está incrementada con la cuantía de la pensión de viudedad:				
	Un sólo beneficiario con 65 años	505.190		36.085	
	Un solo beneficiario menor de 65 años	441.420		31.530	
	Si son más de uno (N), el mínimo por beneficiario	14.000 + 17.530/N			
SUBSIDIOS		Con cónyuge a cargo		Sin cónyuge a cargo	
		CUANTIA ANUAL	CUANTIA MENSUAL	CUANTIA ANUAL	CUANTIA MENSUAL
	Subsidios de invalidez provisional y larga enfermedad	492.720	41.060	421.740	35.145
S.O.V.I.		CUANTIA ANUAL		CUANTIA MENSUAL	
	Vejez, Invalidez y Viudedad	474.040		33.860	

R. D. 6/1993 DE 8 DE ENERO

La Seguridad Social Informa: **PENSIONES'93 Así es su Revalorización**

REGIMEN ESPECIAL DEL MAR

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
Secretaría General para la Seguridad Social
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



Cuantías de las pensiones de jubilación e invalidez en la modalidad no contributiva

	Cuantía Anual	Cuantía Mensual
Un beneficiario	441.420	31.530
Dos beneficiarios	750.414	53.601
Para más beneficiarios (N)	$\frac{\text{Pensión anual}}{\text{A CADA UNO}} = \frac{441.420 + [(308.994) \times (N-1)]}{N}$	
Prestaciones familiares por hijo a cargo		
	Cuantía Anual	Cuantía Mensual (12 Mensualidades)
Asignación económica por hijo minusválido a cargo MAYOR DE 18 AÑOS	Minusvalía ≥ 65%	31.530
	Minusvalía ≥ 75% y ayuda tercera persona	47.295
		378.360
Asignación económica por hijos MENORES DE 18 AÑOS	Con minusvalía ≥ 33%	6.000
	No minusválido	3.000

En función de estos compromisos, el Estado deberá desembolsar durante este año un total de 5,2 billones de pesetas para distribuir entre 6,5 millones de jubilados, que reciben en conjunto más de 6,6 millones de pensiones, ya que en algunos casos una misma persona puede recibir más de una pensión. Para entender las necesidades derivadas del aumento del 5,1 por 100 en las pensiones anteriores y los gastos generados por las nuevas, el Estado aumenta-

rá en 490.000 millones de pesetas los recursos destinados a este fin.

El Gobierno cumple así —tal como aseguró la ministra portavoz, Rosa Conde, tras el Consejo de Ministros— con el compromiso suscrito con los interlocutores sociales para toda esta legislatura, por el que se debía mantener el poder adquisitivo de las pensiones con revisiones en función del crecimiento interanual del IPC. «Representa —dijo Rosa Conde— un esfuerzo

solidario dentro del marco de restricción de los Presupuestos Generales del Estado.»

La revalorización de las pensiones de la Seguridad Social tiene efecto desde el pasado primero de enero, razón por la cual todos los afectados habrán experimentado la correspondiente subida desde esa fecha. El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha remitido a todos los pensionistas un folleto explicativo donde se informa sobre el conjunto de

las pensiones tanto en su modalidad contributiva como en la no contributiva. Además de eso, con el fin de tener informado perfectamente a todo el colectivo, cada pensionista ha recibido una notificación personalizada por la que se le indica, entre otras cosas, cuál es su oficina pagadora, la cuantía de su pensión en 1992, la mejora de este año, la cuantía de la pensión en 1993, así como una explicación de cómo se ha efectuado la revalorización. ■



LA GESTIÓN DE LAS PRESTACIONES POR DESEMPLEO PASA DEL INEM AL INSS

Este proceso se inició el pasado 1 de enero y se desarrollará a lo largo de todo este año

El Gobierno ha decidido traspasar desde el pasado primero de enero, y a lo largo de todo este año, las competencias de la gestión de las prestaciones por desempleo al Instituto Nacional de la Seguridad Social. Esta medida tiene como finalidad quitar al INEM la carga de gestión que suponía el pago de todas estas prestaciones, lo que supondrá mayores posibilidades para su especialización en el mercado del trabajo y la búsqueda de empleo.



LA gestión de las prestaciones por desempleo, que hasta el momento correspondía al INEM, serán gestionadas por el Instituto Nacional de la Seguridad Social de

acuerdo con la Ley General de Presupuestos. Esta medida comenzará a surtir efectos durante el ejercicio en curso, a lo largo del cual el Gobierno fijará los términos y condiciones.

Esta modificación, que se engloba dentro de la reforma

del Instituto Nacional de Empleo, permitirá a este organismo un mayor margen de actuación para realizar su cometido principal: la gestión de la política de empleo.

En la actualidad se ha puesto en marcha un período tran-



itorio para que el Instituto Nacional de la Seguridad Social asuma todas las competencias y los trabajadores no sufran ninguna molestia al evitar duplicar oficinas de tramitación.

De hecho, hay ya en funcionamiento una Comisión encargada de articular el traspaso de los medios humanos.

En este sentido, es importante destacar que el INSS tiene una larga experiencia de gestión, con una especialización en el reconocimiento de las prestaciones.

Reforma del INEM

El Instituto Nacional de Empleo (INEM) destina —según datos facilitados por el Ministerio de Trabajo— al pago de las prestaciones por desempleo el 85 por 100 de sus recursos presupuestarios, consecuencia de la evolución de la economía española y del ritmo de crecimiento que han experimentado estas prestaciones. De los 440.000 millones de pesetas que se asignaron a la cobertura del desempleo en el año 1982 se ha pasado a los 1.900.000 millones de pesetas en los que se estima que acabó 1992.

El aumento de los recursos económicos para este área ha ido seguido de una gran subida del número de beneficiarios del sistema de protección por desempleo: de los 635.000 beneficiarios que había en 1983 se ha pasado a 1.800.000 en la actualidad. Todo ello ha provocado un fuerte decaimiento de la eficacia de las funciones del INEM, en especial en su actuación como intermediario en la búsqueda de empleo, ya que supuso una creciente absorción de los recursos humanos y materiales del Instituto.

Con todos estos antecedentes, el Gobierno se plantea como principal objetivo de la reforma del Instituto Nacional de Empleo la mejora sustancial de los servicios de colocación.

Entre algunas de las ventajas que supone el traslado de la gestión de esta prestación al ámbito de las Entidades Gestoras de la Seguridad Social está: la posibilidad de disponer más ágilmente de información sobre los antecedentes de la vida laboral de los trabajadores para un más rápido reconocimiento de las prestaciones por desempleo y disposición de una red territorial de oficinas que permite diseñar una atención adecuada al usuario. ■ I. O.

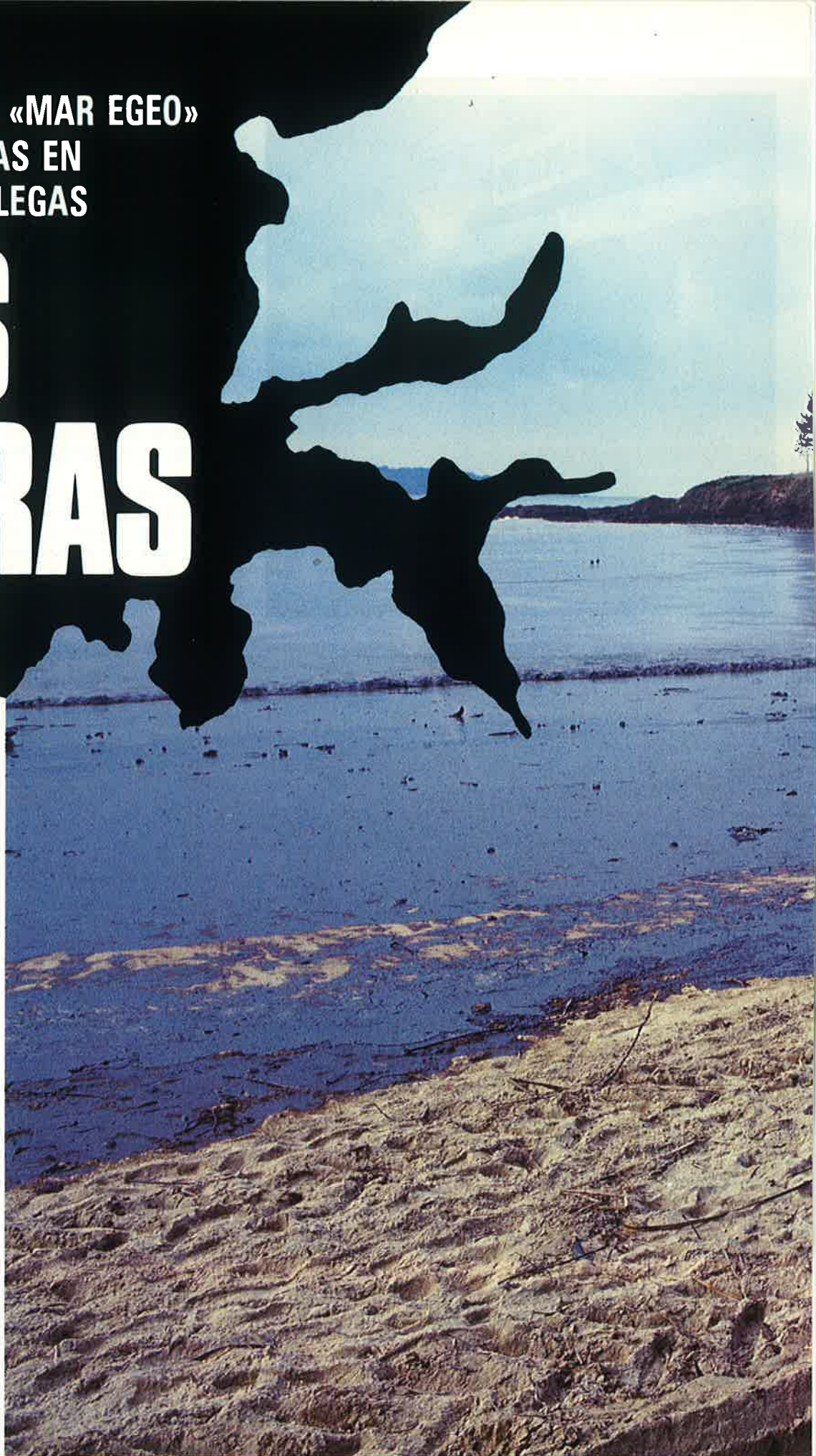


Esta medida permitirá al INEM especializarse más en la búsqueda de empleo

EL PETROLEO DEL «MAR EGEO»
DEJO SUS HUELLAS EN
LAS COSTAS GALLEGAS

RIAS NEGRAS

*«Coas mans nos petos
y sin cobrar un patacón,
así nos atopamos cando
xa pasaron 20 días des-
de o afundimento do pe-
trolero Mar Egeo». Son
las palabras de José
Leal, marinero de Mu-
gardos (en la ría de
Ferrol), quien junto con
su hermano Juan y otro
pescador, Rosendo Cer-
viño, creen que todavía
no ha llegado lo peor de
este trágico suceso. «Se-
rá más grave cuando sal-
gamos a faenar, con to-
dos los permisos y en
condiciones favorables,
y no nos compren nues-
tros pescados al descon-
fiar de los productos de
esta zona, como ya pasó
con el hundimiento del
"Urquiola".»*



Los pescadores temen por las ventas de su pescado cuando reanuden las actividades en la mar



RIAS NEGRAS

APACIGUADOS los primeros momentos de angustia e interrogación tras la madrugada del día 4 de diciembre, fecha en la que embarrancó el petrolero griego «Mar Egeo» frente a la costa de La Coruña, bajo la luz del milenario faro romano de la Torre de Hércules, los hombres y mujeres de la mar afectados por este suceso han dejado sus tareas tradicionales en las riberas y aguas interiores, sustituyéndolas por largos paseos y la preparación y entrega obligada de «papeles para cobrar las ayudas».

La catástrofe, o el siniestro, que extendió 79.000 toneladas de petróleo a lo largo de más de 100 kilómetros de costa entre las islas Sisargas y el cabo Ortegá, ha afectado económicamente a 3.000 familias de forma directa y a otras 10.000 indirectamente, causando estragos en el ecosistema de las rías de La Coruña, Betanzos, Ares y Ferrol.

Nadie comprende bien qué es lo que pasó aquella mañana del día 4 de diciembre, fecha conocida ya como «jueves negro», cuando el buque, que había permanecido fondeado a la entrada de la ría de Ares durante tres días, entró en plena noche en medio de olas de seis metros y con vientos de 70 kilómetros por hora. Se dice que fue un fallo humano.

La ciudad de La Coruña despertaba con una inmensa nube negra sobre el mar, y las poblaciones del otro lado de la ría veían, todavía incrédulos, cómo el viento del oeste desplazaba el humo hacia sus costas y sus casas, mientras que el petróleo manaba sin descanso sobre el mar y se extendía por las rías Altas desde

Punta Langosteira y las islas Sisargas.

Ni las barreras anticontaminantes ni los primeros esfuerzos pudieron evitar que el petróleo entrara, tras los primeros estragos ocasionados en Betanzos y Ares, en la ría de Ferrol, donde la marea negra penetró con fuerza y donde más ha afectado con posterioridad, concentrándose la mayor parte de esta sustancia, que parece ser ya se encuentra casi controlada, según las informaciones que ofrecen dos aviones italianos desplazados hasta La Coruña y que realizan vuelos de reconocimiento.

Millones de kilos perdidos

La flota de bajura, entre Punta Langosteira y Cabo





minación, mientras que todavía no se ha evaluado el daño económico que se ha ocasionado al sector de la pesca de bajura ni cuáles pueden ser las pérdidas a medio y largo plazo.

Las consecuencias fueron también nefastas para los viveros flotantes y las instalaciones de acuicultura radicadas en la costa. Tan sólo en una

Prioriño, quedaron paralizadas en los primeros días, estimándose que 218 barcos, con 778 tripulantes (la cifra se elevó posteriormente a 1.200 pescadores) podrían acogerse a las ayudas que en principio la Xunta estableció en 45.000 pesetas por cada pescador hasta el día 15 de diciembre, ampliándose posteriormente.

Las rías de Ares, Betanzos, La Coruña y Ferrol también fueron cerradas por completo para el marisqueo. Las ayudas para los poéticamente llamados «labradores del mar» serán de 3.000 pesetas diarias.

El crudo hizo perder diez millones de kilos de moluscos, tan sólo mejillón, y se estima que otros 230.000 de distintas especies se van a perder en dos años a causa de la conta-

piscifactoría de Ferrol se evaluaron las pérdidas en 100 millones de pesetas, tras la muerte de 150.000 crías de peces, sobre todo rodaballos.

Las pérdidas de marisco, según estimaciones de la Consellería de Pesca, se elevan a 5.000 millones de pesetas, a través de los cálculos realizados a partir de precios de campañas anteriores y tras evaluar las existencias de moluscos y crustáceos en la zona afectada.

El daño ya está hecho, y los afectados esperaban con resignación y con cierta desconfianza las ayudas (todavía a 22 de diciembre se estaban cobrando las últimas indemnizaciones del desastre ocurrido tras el hundimiento del «Urquiola», hace ya dieciséis años).

RIAS NEGRAS

Vacaciones obligadas

Algunos lo toman con la típica socarronería gallega, «algún día tiñamos que tomar vacaciones», pero la mayoría recuerda, con resignación, que el mes de «Nadal» fue siempre el mejor del año para la venta de sus productos, mariscos y pescados de las rías de Ferrol, Betanzos, Ares y La Coruña.

Juan Manuel Quintás, secretario de la Cofradía de Pescadores de Miño, afirma que como media cada mariscador podía obtener un total de 500.000 pesetas en la campaña de Navidad (en esta zona existe sobre todo almeja fina, tras desaparecer casi por completo el bígaro y la almeja babosa por los efectos del uso de detergentes para disolver el petróleo del «Urquiola»).

Quintás, como sus compañeros de Mugaridos y la mayoría de los afectados, hace referencia además a las dificultades que tendrán para introducir sus productos en el mercado en la próxima campaña marisquera, si se ha recuperado la zona, «porque la gente desconfiará del marisco recogido en las zonas donde llegó el petróleo», e insiste en que debería de llevarse a cabo una campaña de publicidad en la que se deje claro que no habrá licencias hasta que no exista ningún peligro.

José Manuel Bouza, un joven mugaridés de veinticinco años, pescador como su padre, su abuelo y bisabuelos, habla de las vieiras que han dejado de recoger (especie que llega a alcanzar precios de 1.000 pesetas la unidad en Navidad), y los beneficios que se han quedado en las aguas. «En estas fechas íbamos a las

vieiras, que en esta zona son de excelente calidad y se vendían muy bien, pero ahora no hay más remedio que esperar a que pase todo», comenta desententado, pero afirmando que seguirá viviendo de la mar: «siempre me gustó esta vida, desde muy pequeño ya iba a pescar y de momento nada me va a hacer dejarlo».

El testimonio de Juan Leal Castro, treinta y ocho años, casado y con dos hijos y dueño de un pequeño barco de 10 metros de eslora, muestra también la impotencia de estos hombres que, asegura, «vivimos estos momentos con mucha pena; la Navidad nos ofrece la posibilidad de ganar bastante más que en otros meses. De todas

formas, comeremos el turrón, pues el que más y el que menos tiene sus ahorillos, pero nada podrá hacerse si la situación se alarga por mucho tiempo».

Juan leal comenta con desagrado cómo observaron la entrada de petróleo en las aguas de Mugaridos (una villa marinera enclavada en la boca de la ría de Ferrol que, se-





gún sus palabras, es la más rica en mariscos y pescados de primera calidad, centollas, vieiras, nécoras y el famoso y tradicional pulpo). Dicen que pudo haberse evitado pues las barreras, asegura, no se colocaron debidamente; mientras que Manuel Díez, de Ferrol, va más allá, pidiendo que se «corten cabezas», pues alguien

tiene que responsabilizarse de lo que pudo ser evitable, «ya que se abrió la barrera para dejar entrar a un buque carbonero y eso facilitó la entrada de más petróleo».

Los mejillones de Lorbé

El vistoso colorido de los pequeños barcos de pesca an-

clados en los distintos puertos contrasta aún con las espesas manchas de petróleo que se parecen inmensos goterones de aceite, que día a día pierden consistencia en las aguas.

Las rocas, el fondo de los barcos y la arena de las playas todavía conservan casi intacto el negro intenso del crudo. Sin embargo, entre los

factores positivos se recuerda que el tipo de petróleo vertido, el denominado Brent del Mar del Norte, es más ligero y posee mayor grado de evaporación y dispersión, lo que constituyó una ayuda con su menor resistencia al autolavado del mar.

En las tareas de limpieza colaboraron también los marineros, quienes se quejaban de que nadie se ha acordado de ellos a la hora de ofrecer alguna compensación por el trabajo realizado con la extracción de miles de litros del viscoso líquido y ni tan siquiera se les ha ofrecido los productos necesarios para limpiar sus embarcaciones.

Donde apenas se apreciaban las manchas de petróleo era en el conocido puerto de Lorbé, donde pueden saborearse los exquisitos mejillones que allí se crían. Pero las apariencias engañan y en esta localidad se perdieron miles de kilos de este preciado molusco que se criaban en las 190 bateas instaladas allí. El desastre destruyó la cosecha del pasado año y la de 1993, que ya estaba plantada cuando ocurrió el siniestro.

En Lorbé, como indica el pescador Juan Pires, 300 personas viven de esta actividad y «aún hoy hay muchos perjudicados que no han cobrado las indemnizaciones del «Urquiola», entre ellos yo mismo. Esto va a ser nuestra ruina, sobre todo en estas fechas. En verano el mar es más pobre, pero en invierno las aguas muestran su riqueza con buenos rodaballos, lenguados, robalizas, etcétera».

En total, el sector mejillero gallego estimó que las pérdidas ocasionadas por el embarrancamiento del petrolero «Mar Egeo» en las costas coruñesas se elevaron a 1.100 millones de pesetas, según una primera evaluación de la Organización de Productores de Mejillón de Galicia (Op-mar). En esta cifra no se incluyeron los gastos de reposición, limpieza de viveros y retirada del producto. Esta asociación aclaró que la zona afectada abarca una pequeña

RIAS NEGRAS

parte de la producción de Galicia, que geográficamente está distante del resto.

Ecologistas y recuperación de la fauna

Los grupos ecologistas reaccionaron rápidamente ante la magnitud del desastre. La organización internacional Greenpeace, que desplazó un equipo a la zona, consideró que el desastre sufrido fue consecuencia de una política errónea y se debió a «la irresponsabilidad de la industria petrolera». Otros grupos locales, como Ádega, el colectivo naturalista Biotopo, Hábitat y Arco Iris, mostraron su indignación ante este hecho e hicieron un llamamiento a la población para atenuar los efectos de la marea negra.

Por su parte, la Sociedade Galega de Historia Natural solicitó que se atiende, a través de los seguros de cobertura de riesgo del buque, a las especies afectadas de escaso valor económico.

En cuanto a los animales afectados, sin que se pueda hacer nada por los peces muertos, se intentará reducir los efectos que sobre las especies marinas tuvo el accidente, mientras que desde un primer momento se puso en marcha un sistema de alerta y recogida de animales afectados por la catástrofe.

El Centro de Recuperación de Fauna de Oleiros fue el encargado de acoger a todos estos animales, en su mayoría aves manchadas de crudo, de las que se recogieron más de 50 ejemplares. Allí, tras someterlas a un chequeo para comprobar las lesiones, se procedía a su tratamiento y cuidaban de ellas hasta su completa recuperación.



Un centenar de voluntarios colaboró en la recogida de las aves afectadas, sobre todo gaviotas, cormoranes, fumareles y otras especies limícolas, que presentaban un aspecto lamentable en sus inútiles esfuerzos por elevarse.

Ayudas para paliar los daños

Bonificaciones en el pago de las cuotas de la Seguridad Social, moratorias en el pago de préstamos y créditos blan-

dos constituyen algunas de las medidas más importantes adoptadas por el Gobierno con el fin de paliar los daños ocasionados en Galicia tras el accidente del petrolero «Aegean Sea». Estas medidas fueron debatidas y aprobadas en el Consejo de Ministros del pasado 15 de enero y publicadas mediante un Real Decreto Ley en el «BOE» del pasado 20 de enero.

Según esta disposición, se establece una bonificación en el pago de las cuotas de Segu-





ridad Social y demás cuotas de recaudación conjunta a los empresarios y trabajadores por cuenta ajena o propia incluidos en el Régimen Especial del Mar, dedicados a la pesca, marisqueo o acuicultura, cuya actividad se haya visto paralizada como consecuencia de las medidas de prohibición de pesca adoptadas por la Comunidad Autónoma de Galicia. Dicha paralización deberá haber sido reconocida por los órganos correspondientes del Gobierno regional. Esta bonificación será de tres meses desde diciembre, con este mes incluido.

Por otra parte, se concede una moratoria de tres meses para las obligaciones de pago derivadas de cualquier tipo de crédito, sus amortizaciones e intereses vencidos o que vayan en el período comprendido entre el 3 de diciembre de 1992 y el 3 de marzo de este año. Estos créditos deberán haber sido solicitados para la adquisición de bienes afectos a actividades de pesca, marisqueo o acuicultura cuyos titulares hayan visto paralizada su actividad como consecuencia del accidente del petrolero.

Una tercera vía de ayuda abierta por la Administración central es la disposición de una línea de crédito inicialmente de 1.000 millones de pesetas, pero ampliable si las necesidades lo requieren, destinada a las reparaciones o reposiciones de instalaciones industriales o pesqueras que se hayan visto afectadas por el siniestro. El tipo de interés para estos créditos será del 7 por 100, a un plazo máximo de un año, y su volumen en función de la cuantía de los daños que hayan sido evaluados por el Gobierno Civil de La Coruña.

Además de estas vías de apoyo, el Gobierno Civil de La Coruña, con cargo a los presupuestos de la Dirección General de Protección Civil, podrá anticipar la reparación de aquellas artes de pesca o similares que hubieran quedado dañadas o se dañen por el petróleo vertido en el mar. ■

Elena CEBRIAN

Fotos: Jesús Navarro

«AEGEAN SEA»

José ALVAREZ (*)

EN la madrugada del día 3 de diciembre de 1992 el buque Obo «Aegean Sea», de bandera

griega y procedente del puerto británico de Sullom Voe, embarrancó en las proximidades del puerto de La Coruña. Transportaba 79.850 toneladas de petróleo crudo ligero «Brent Blend».

Tras recibirse la llamada de socorro, quedó organizado de inmediato el dispositivo de respuesta a las operaciones de rescate de los tripulantes y lucha contra la marea negra.

El Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación Marina, elaborado por el Ministerio de Transporte a través de la Dirección General de la Marina Mercante y presentado públicamente en octubre de 1989, afrontaba el siniestro marítimo de mayor envergadura desde su puesta en marcha.

La organización nacional, establecida en cumplimiento de los objetivos previstos en el Plan Nacional, hizo posible responder a la emergencia con la máxima celeridad posible y sin improvisaciones.

El Centro Regional de Coordinación y Salvamento de Finisterre asumió inicialmente, como es habitual, la dirección de las operaciones en primera instancia para trasladarla de inmediato al CECOP (Centro de Coordinación Operativa), establecido en el Gobierno Civil de La Coruña por tratarse de un siniestro grave que afectaba simultáneamente al mar y a la tierra firme. De esta forma se daba cumplimiento a lo dispuesto en el Acuerdo de Colaboración en situaciones de grave riesgo o catástrofe, en materia de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina, entre los

Ministerios de Interior y Obras Públicas y Transportes, a través de sus Direcciones Generales de Protección Civil y de la Marina Mercante, respectivamente.

En el CECOP, bajo la superior dirección de la gobernadora civil, se establecieron representantes de Protección Civil y Marina Mercante para coordinar y dirigir las operaciones tanto de sus efectivos como los pertenecientes a otros organismos e instituciones integradas en la misión, en virtud de los distintos acuerdos de colaboración formalizados. La organización previamente constituida, con la experiencia adquirida anteriormente en los numerosos servicios conjuntos realizados en las aguas marítimas del noroeste de España, tan castigadas por los duros temporales, permitió incorporar de inmediato los medios de salvamento pertenecientes a la Xunta de Galicia, Armada española, Servicio de Vigilancia Aduanera, SAR, Cruz Roja y empresas privadas.

La acción prioritaria de las operaciones fue la inmediata evacuación de las personas que se encontraban a bordo del «Aegean Sea». En una operación de alto riesgo para los equipos de rescate, tres helicópteros, uno de Marina Mercante y dos de la Xunta de Galicia, y la embarcación de Cruz Roja, ponían a salvo a los 29 tripulantes y al práctico, cuya cooperación con el capitán en el momento del abandono contribuyó de forma muy importante al resultado final.

Finalizado con éxito el salvamento de todas las vidas que se encontraban en peligro —tan sólo hubo que lamentar tres heridos, uno tripulante del buque de salvamento «Alonso de Chaves» y los otros dos rescatadores de los helicópteros—, se inició la planificación del combate de la marea negra. La coordinación entre el CECOP,

establecido en el Gobierno Civil de La Coruña, y los Centros Coordinadores de la Dirección General de la Marina Mercante en Finisterre y Madrid permitió enviar de inmediato a la zona del siniestro otros buques y embarcaciones especialmente equipados para luchar contra la contaminación. En total operaron cinco buques de la Dirección General de la Marina Mercante, tres lanchas de salvamento, unidades de



la Armada, cinco helicópteros, una docena de remolcadores privados, dos patrulleras del SVA, aviones SAR, tres lanchas de limpieza de aguas costeras y portuarias, 11 skimmers (recogedores mecánicos), 15 camiones cisterna de succión, 6.700 metros de barreras y cercos de contención, además de otros medios y unidades que se incorporaron ocasionalmente, como, por ejemplo, el buque tanque «Alcudia», facilitado por Campsa por si fuera necesaria su utilización como lugar de almacenamiento. No

(*) Subdirector General de Marina Mercante.

se hizo uso de la ofrecida ayuda internacional, bastando los medios nacionales para combatir la contaminación.

Para la adecuada planificación y seguimiento de las operaciones se establecieron en la sede del Gobierno Civil desde el primer momento dos comisiones técnicas, una de seguimiento de lucha contra la contaminación, constituida por representantes y expertos de las Administracio-

para el día siguiente, que era ejecutado desde el CECOP.

El duro temporal que azotó las costas gallegas durante los días siguientes al accidente no permitió hasta el día 9 de diciembre inspeccionar los restos del buque, partido en dos mitades; la parte de proa, hasta la bodega número 7, hundida, y la parte de popa, separada unos 250 metros de la anterior, varada en una zona de peligroso acceso por mar.



nes Central, Autónoma y Local, así como del Club de Protección e Indemnización del buque y de ITOPF (International Tanker Owners Petroleum Federation) y otra de seguimiento de la recuperación de la carga y combustible del buque, constituida por representantes de Marina Mercante, Protección Civil, Comunidad Autónoma, P and I y compañías privadas de salvamento. Ambas comisiones técnicas, en reuniones diarias revisaban las actuaciones realizadas y establecían el Plan de Operaciones

Como resultado del primer reconocimiento, en la parte de popa se pudo comprobar que todavía quedaba crudo en la bodega número 9 y fuel-oil en los tanques de combustible. El campamento de trabajo montado en los alrededores del faro de la Torre de Hércules, en una zona acotada y vigilada, inició sus trabajos de inmediato. Mientras tanto continuaron realizándose diversos intentos para llevar a cabo, con la máxima seguridad posible, la inspección submarina de la parte de la proa. Después de muchas

especulaciones sobre la cantidad de crudo que podía permanecer en las bodegas de proa, los buceadores informaron que esta parte del buque estaba totalmente destruida entre las rocas y que no quedaba absolutamente ningún resto de la carga.

El día 15 de diciembre se finalizó la extracción de las 6.800 toneladas que había en la bodega número 9. Seis días más tarde terminó la recuperación de las 2.100 toneladas de combustible. Camiones cisterna transportaron los restos de carga y combustible hasta la refinería de Repsol, mediante un total de 270 viajes efectuados a lo largo de un recorrido especialmente establecido por responsables del Ayuntamiento de La Coruña y controlado por la Policía local. Posteriormente las tres empresas contratadas por el armador para los trabajos de extracción y limpieza de los restos del buque iniciaron una difícil y minuciosa extracción de residuos oleosos y productos contaminantes.

La Comisión Técnica de Seguimiento designó siete zonas sensibles como prioritarias en las labores de protección por su importante valor ecológico: Baldaio, El Pedrido, El Burgo, Miño, Pontedeume, Las Pías y Valdoviño. La climatología adversa impidió actuar en mar abierto, empujando y acumulando el crudo contra determinadas zonas de la costa y, sobre todo, contra la ría de Ferrol. Las manchas fueron cercadas por las unidades mediante barreras y succionadas en la mar y desde tierra con skimmers, bombas, camiones de succión y lanchas de recogida mecánica.

Dos semanas después del accidente las rías afectadas sólo exhibían irisaciones aisladas (capas de espesor inferior a una micra), comenzándose de forma paulatina la retirada de medios.

Hay que destacar que a las ocho de la tarde del día si-

guiente al accidente ya se habían extraído de la mar cerca de 100 toneladas. La cantidad total recuperada del mar por las unidades de superficie y los equipos situados en la costa fue de 6.300 metros cúbicos.

Simultáneamente con el desarrollo de las operaciones antes citadas, la Comisión Técnica de Seguimiento constituyó un grupo de trabajo entre sus miembros, denominado «Subcomisión de Playas», que inició sus trabajos el día 7 de diciembre para elaborar un plan de limpieza de playas perfectamente detallado y cuya ejecución dio comienzo el 30 del mismo mes, una vez que el resultado de los reconocimientos confirmó que no había petróleo en el agua que pudiera volver a manchar la arena. Se operó en 16 playas de forma manual, estando previsto finalizar estos trabajos hacia el 20 de enero. Enlazando con los trabajos en las playas se iniciaron las labores de limpieza de muelles, rocas impregnadas de petróleo, marismas y bancos marisqueros.

Paralelamente, la Comunidad Autónoma constituyó un Comité Científico formado por representantes y expertos de las Administraciones Autónoma y Central y de las Universidades de Santiago, La Coruña y Vigo, teniendo como finalidad la evaluación, estudio y recuperación a más largo plazo del medio ambiente afectado por la contaminación.

Por último, señalar que desde el primer momento del accidente se informó a todos los medios de comunicación de la situación día a día, destacando dos ruedas de prensa diarias durante las primeras jornadas, facilitando, entre otros datos, un plano detallado de la extensión y puntos de contaminación de petróleo obtenidos de los dos reconocimientos aéreos que diariamente se realizaban en toda la zona afectada. ■

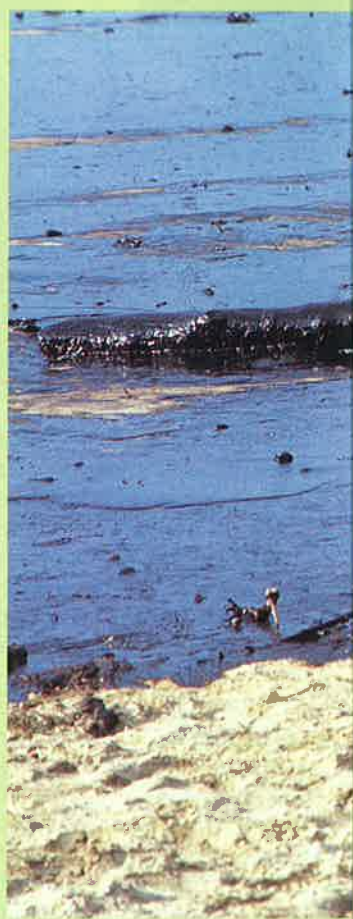
LA INDUSTRIA DEL PETROLEO DESTRUYE EL FUTURO DEL MAR

Juan LOPEZ
DE URALDE (*)

(*) Coordinó al equipo de Greenpeace en La Coruña.

En el plazo de un mes las costas del Atlántico norte se han teñido de negro en dos ocasiones. En diciembre, el petrolero «Mar Egeo» embarrancaba en La Coruña y, en enero, el «Braer» lo ha hecho en las Islas Shetland. Estos accidentes demuestran que nada se ha aprendido desde la catástrofe del «Exxon Valdez» en Alaska (1989) y que, a pesar de que se ha hablado mucho de ecología en los últimos años, la situación general no ha mejorado en absoluto. Especialmente llamativo es el hecho de que dieciséis años después de la catástrofe del «Urquiola», el mismo puerto de La Coruña sufra un accidente de consecuencias similares. Los efectos catastróficos para pescadores y mariscadores vuelven a demostrar que destruir el medio ambiente, destruir el mar, es un mal negocio. El mismo día en que el «Mar Egeo» encallaba frente a la Torre de Hércules, Greenpeace envió un equipo internacional de técnicos con experiencia en catástrofes anteriores, como la del «Exxon Valdez» o la del Golfo Pérsico. Desde el primer día el equipo de Greenpeace pudo constatar el intento de minimizar el impacto de la catástrofe por parte de las autoridades españolas. La negación de lo evidente ha sido casi una constante en las informaciones oficiales que se hacían públicas desde el Gobierno Civil de La Coruña. Así, se

pretendió hacer creer a la población de La Coruña que la nube de humo procedente del incendio de los tanques de petróleo no era tóxica; que la marea negra estaba controlada, cuando se seguía extendiendo sin ningún tipo de control; que no había más de 23 kilómetros de costa afectados, cuando la marea se había extendido ya por más de 200 kilómetros de costa. En definitiva, un sinfín de afirmaciones oficiales que contrastaban con la realidad de lo que se vivió en la zona. Es curioso que este hecho se repite cada vez que se produce una marea negra en cualquier lugar del mundo: las autoridades y las empresas implicadas tratan de minimizar la amplitud real de la catástrofe. La empresa Repsol, destinataria del crudo, afirmó en un comunicado de prensa que el «Mar Egeo» era un barco seguro. Esta curiosa afirmación respecto a un barco que había sufrido tres accidentes anteriormente y que tenía diecinueve años demuestra que Repsol no es ajena a todo lo que está ocurriendo en La Coruña. La industria del petróleo, que contrata los barcos más viejos, con banderas de conveniencia y tripulaciones poco preparadas, tiene una gran responsabilidad. Por ahorrar dinero en el transporte se está poniendo permanentemente en peligro la seguridad de todos y, desde luego, la del medio ambiente. Concretamente el «Mar Egeo» era un OBO —buque que puede transportar indistintamente





petróleo u otras cargas—. Estos barcos ya no se construyen, pero se siguen utilizando.

El resultado provisional del accidente:

200 kilómetros de costa afectados; daños multimillonarios en la pesca y el marisqueo; las rías de Ares, Betanzos y Ferrol totalmente contaminadas; más de 50 especies de aves afectadas... Eso sí, todo estaba «bajo control» desde el primer día.

La segunda parte de la tragedia del «Mar Egeo» se empieza a vivir ahora, cuando el petróleo ha dejado de ser tan visual y se lanzan al vuelo afirmaciones eufóricas de que «el problema está resuelto». Ojalá fuera así. Por desgracia, el petróleo no desaparece cuando ya no lo ven las cámaras de televisión. La fracción más tóxica del crudo, los hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAPs) es también la más soluble en agua. Cuando el petróleo inicia su precipitación hacia el fondo marino —donde genera graves daños— los HAPs van siendo absorbidos por los seres vivos que han sobrevivido a la catástrofe, contaminándolos y generando lo que será un grave problema a largo plazo.

Es a partir de ese momento cuando los pescadores tendrán más problemas para hacerse oír. Al principio y mientras el petróleo permanece en superficie, todo el mundo es consciente de que existe un problema grave. Ahora la Xunta de Galicia ha levantado ya la prohibición de pescar, lo que supone que a los pescadores se les acaban las subvenciones..., pero tampoco pueden salir

a pescar en unas aguas gravemente contaminadas por petróleo.

Es muy triste comprobar que las secuencias que describimos se repiten en todos los accidentes de este tipo. Es como una película que ya hemos visto muchas veces. Efectivamente, no hemos aprendido nada desde que encalló el «Exxon Valdez» el 24 de marzo de 1989 en Prince William Sound (Alaska).

Es necesario constatar también que sólo entre el 10 y el 15 por 100 del total de las tres-cuatro millones de toneladas de crudo que se vierten a los mares anualmente procede de mareas negras. El resto se vierte día a día por la limpieza rutinaria de tanques, las tuberías de refinerías, etcétera.

No cabe duda que las condiciones del transporte de petróleo deben mejorar radicalmente: los barcos viejos, con banderas de conveniencia y tripulaciones de dudosa preparación, deben de desaparecer de nuestros puertos. Pero, aunque parezca fuera de lugar, las mareas negras tienen mucho que ver con la política energética y la dependencia del petróleo. Cada día navegan 6.000 petroleros por todos los mares del mundo. Si no conseguimos romper nuestra dependencia enfermiza del petróleo a través del ahorro, la eficiencia energética y las energías renovables, seguirá habiendo accidentes y mareas negras. Nuevamente nos preguntamos cuándo y dónde será la próxima. La película volverá a repetirse una y otra vez: la industria del petróleo destruye el futuro del mar. ■

En 1993 se destinarán
20.000 millones para este fin

GOBIERNO, EMPRESARIOS Y SINDICATOS, POR LA FORMACION EN LAS EMPRESAS

El Ministerio de Trabajo, los sindicatos UGT y CC.OO., y las patronales CEOE y CEPYME firmaron a mediados de diciembre un plan para la formación continua de los trabajadores. El pacto, que entró en vigor el 1 de enero de 1993, con una vigencia de cuatro años, destina cerca de 20.000 millones de pesetas para este fin durante 1993; es decir, el 0,1 por 100 de la cuota que empresarios y sindicatos (0,7) pagan. Esta dotación se incrementará anualmente hasta llegar en 1996 a los 60.000 millones.



LOS beneficiarios de este plan serán los trabajadores asalariados, tanto del sector público como del privado, excepto los trabajadores de la Administración pública.

Las negociaciones para llegar a este compromiso tripartito han durado nada menos que desde 1989. Tanto los representantes sindicales y empresariales como los del Ministerio de Trabajo coincidieron en calificar el acuerdo de «histórico». «El más importante de los últimos ocho años», «Fundamental para la modernización del país», «Importante para la competitividad de las empresas», «Pilar de modernización», fueron algunas de las expresiones que utilizaron las tres partes firmantes sobre el acuerdo.

De la actual cuota del 0,70 por 100 que actualmente pagan empresarios y trabajadores para formación profesio-

nal, un 0,10 por 100 se destinará a la formación de trabajadores ocupados, mientras que el 0,60 por 100 restante irá a la de los desempleados. Este 0,10 por 100 supone entre 18.000 y 20.000 millones. El plan, que tendrá una vigencia de cuatro años, irá incrementando progresivamente la cuota global destinada a la formación de empleados. En 1994 la cuota será del 0,20 por 100; en 1995, del 0,25, y en 1996 será del 0,30 por 100. En total, el plan supone una dotación de fondos que ronda los 200.000 millones para los cuatro años de vigencia.

Los fondos destinados a la formación permanente los gestionará un organismo cuya creación está prevista en el pacto alcanzado, que se llamará Ente Paritario Estatal, que estará compuesto por representantes sindicales y empresariales.

Tras este pacto, las partes constituirán una comisión tri-

El acuerdo entre Gobierno, empresarios y sindicatos supone una dotación de más de 200.000 millones de pesetas para los cuatro años de vigencia.

La cuota global se incrementará anualmente hasta alcanzar los 60.000 millones en 1996.

partita nacional que se encargará de su seguimiento.

Antecedentes turbulentos

Tanto empresarios como sindicatos calificaron las negociaciones, que finalizaron con la firma de este acuerdo tripartito, de difíciles. En noviembre la CEOE decidió levantarse de la mesa de negociación y calificó de insuficientes los 20.000 millones destinados al programa de formación para trabajadores ocupados. Tal y como recordó al finalizar la reunión definitiva el secretario general de la patronal, Juan Jiménez Aguilar, la patronal ha querido recuperar para la formación en las empresas la mayor parte de los 140.000 millones que hasta ahora se destinaban a programas de formación para jóvenes y parados. ■

Inés OTERO

Fotos: Jesús Navarro



UN NUEVO PASO HACIA LA COMPETITIVIDAD

La formación profesional es una verdadera inversión. El Gobierno va a destinar más de 200.000 millones de pesetas para la formación continua en las empresas, dada la necesidad de dotar a los trabajadores de una mayor cualificación y garantizar la competitividad ante el reto del mercado interior europeo. Así lo aseguró el pasado mes de diciembre el ministro de Trabajo, Luis Martínez Noval, tras la firma de un acuerdo tripartito con empresarios y sindicatos.

EN el acto formal de la firma de este pacto estuvieron presentes el ministro de Trabajo, Luis Martínez Noval; el secretario general de UGT, Nicolás Redondo; de CC.OO., Antonio Gutiérrez; el presidente de la CEOE, José María Cuevas, y de CEPYME, Manuel Otero. Todos los firmantes coincidieron en destacar la importancia de este acuerdo, que permitirá un alto grado de competitividad y que supone el primer plan tripartito firmado desde 1984.

El ministro de Trabajo, Luis Martínez Noval, destacó durante su intervención en la rueda de prensa lo trascendente que es para el Gobierno que por primera vez en nuestro país se cree un sistema que trate de estructurar la formación profesional de los trabajadores.

Noval, que afirmó que es difícil calcular cuánto gastan las empresas españolas en la formación de sus trabajadores, aseguró que este acuerdo «viene a hacer frente a las pequeñas y medianas empresas porque parte de su cuota no la podían dedicar a formación profesional».

El origen de este acuerdo tripartito entre Gobierno, sindicatos y empresarios está en la firma de un acuerdo bipartito de formación profesional entre empresarios y sindicatos, al que se suma el Gobierno para darle respal-





Martínez Noval: «Por primera vez en España se crea un sistema para estructurar la formación profesional de los trabajadores»

do financiero y colaboración. En él se recoge la afirmación de que son los agentes económicos y sociales los responsables de la formación profesional de los trabajadores, tal y como dijo Martínez Noval.

El plan, que entra en vigor en 1993 y su vigencia será de cuatro años, contará en términos acumulados con una aportación de más de 200.000 millones de pesetas. A esta cantidad hay que añadirles los recursos del fondo social europeo.

Otra de las cuestiones que se determinan son las áreas de colaboración que prestará el Gobierno como el observatorio permanente de empleo, la red pública de educación, tanto la que es competencia del Ministerio de Trabajo como la de Educación, así como toda la información posible de los estudios sectoriales que está realizando el INEM para detectar en esos sectores los cambios de cualificación que se han producido y que requieren modificaciones en el futuro.

Además, este plan supone la necesidad de modificar el decreto de 1990 que da cuerpo al Plan Nacional de formación e inserción profesional, que también se hizo con sindicatos y patronal. ■

I. O.

Fotos: Jesús Navarro



TRAS LA ESTELA DE JUAN SEBASTIAN ELCANO

El 6 de septiembre de 1522, diecisiete hombres, comandados por Juan Sebastián Elcano, arribaron a la bahía de Sanlúcar de Barrameda. Habían pasado tres años desde que 265 tripulantes, a las órdenes de Magallanes, habían iniciado una expedición para buscar un camino hacia las Indias a través del océano Pacífico.

Ninguno de aquellos hombres podría haber imaginado el final de tal aventura. Por primera vez, un hombre completaba la vuelta al mundo en barco.

Cuatrocientos setenta años después, el velero «Gipuzkoa-País Vasco», patroneado por Patxi López, ha circunnavegado la tierra siguiendo, por primera vez, la ruta trazada por Elcano, en dirección Este-Oeste y cruzando el estrecho de Magallanes.

Más allá del aspecto deportivo, la expedición ha perseguido el objetivo de reivindicar la figura del navegante vasco y recuperarla definitivamente para la Historia Universal.





El velero «Gipuzkoa-País Vasco» ha dado la vuelta al mundo siguiendo la misma ruta trazada por el navegante vasco hace casi 500 años

EL 20 de septiembre de 1519 salieron de Sanlúcar de Barrameda los cinco navíos que componían una expedición, al mando de Fernando de Magallanes, que partía hacia América en busca de un paso al mar del Sur que permitiera la llegada a las Indias a través del océano Pacífico. En una de aquellas embarcaciones, la llamada Concepción, Juan Sebastián Elcano era el segundo oficial. Tras diversos sucesos, entre los que se encuentra la muerte de Magallanes a manos de los indígenas de Mactán (isla cercana a la de Cebú, en el archipiélago filipino), Elcano asumió el mando de la expedición. Capitaneando la nao Victoria, tripulada por 46 hombres, emprendió viaje hacia España, saliendo de un puerto de la isla de Timor. La inmensa dificultad que Elcano hubo de asumir consistió en que no sólo debió prescindir de las estaciones de aprovisionamiento portuguesas, sino también evitarlas dando grandes rodeos. El rey de Portugal, irritado por la empresa iniciada por Magallanes, había dictado orden de apresamiento contra los barcos, considerándolos como piratas. Pero Elcano consiguió atravesar el océano Indico, doblar el cabo de Buena Esperanza y África y llegar a

España. El 6 de septiembre de 1522 llegó a Sanlúcar la nave Victoria. Sólo 18 hombres sobrevivieron al viaje.

En el trayecto de vuelta desde Timor a España Elcano probó ser tan perfecto navegante como admirable jefe. Por un lado, acusó una destreza náutica extraordinaria, pues en aquella época era poco menos que imposible permanecer en el mar 147 días seguidos. Por otro lado, demostró un saber mandar excepcional, manteniendo vivo el espíritu de unos hombres enfermos, hambrientos y extenuados, y aceptando el criterio de la mayoría, fuera igual o contrario al suyo, sin perder un ápice de la responsabilidad y autoridad del mando.

La hazaña llevada a cabo por Elcano no tuvo, sin embargo, la justa gratitud que por méritos merecía. Tampoco a lo largo de la Historia ha sido suficientemente reconocida una proeza que casi lo sería para un navío de nuestros días, provisto de todos los adelantos de la técnica.

Con el objetivo principal de reivindicar la figura del navegante de Guetaria, un barco de vela, El «Gipuzkoa-País Vasco», ha dado la vuelta al mundo siguiendo, por primera vez, la ruta que Magallanes inició y Elcano finalizó. El patrón del velero ha sido Patxi López, un pamplonica que

lleva diecisiete años compitiendo en pruebas náuticas en todo el mundo. Junto a él, seis tripulantes, aficionados se han ido turnando en el barco, diseñado para ser controlado por no más de cuatro navegantes. Por razones técnicas y humanas, sólo dos de esos seis tripulantes han realizado la mayor parte del viaje, el montañero alavés Eneko Atxa y el escultor vitoriano Enrique Gamarra.

Historia del viaje

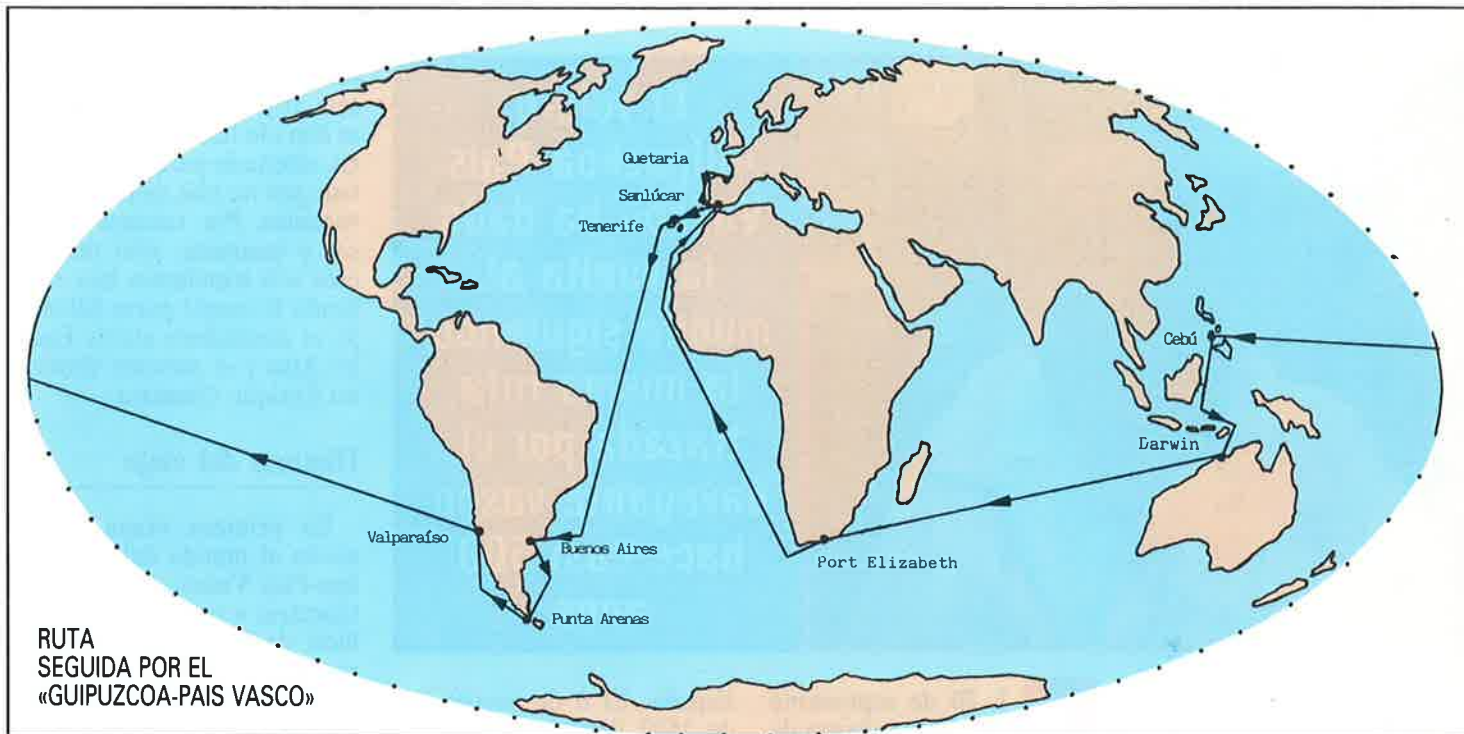
La primera etapa de la vuelta al mundo del «Gipuzkoa-País Vasco» se inició en Guetaria y concluyó en Sanlúcar de Barrameda. El velero vasco salió del puerto guipuzcoano el 22 de diciembre de 1990. Una gran tormenta, con fuerte viento Oeste-Noroeste y olas de entre 6 y 8 metros de altura retuvo al barco durante cuatro días en aguas gallegas, a la altura de «Estaca de Bares». Cuando la tormenta pasó, el barco dobló Finisterre. La calma acompañó al velero vasco desde ese punto hasta Sanlúcar, donde llegó el 4 de enero de 1991.

Tras permanecer seis días en el puerto gaditano, la expedición vasca partió hacia Tenerife. Fue una etapa de cinco días tranquilos, con tiempo agradable y mar en calma.

Desde Tenerife, de donde partió el 20 de enero, el velero vasco se dirigió hacia Buenos Aires. Cuando alcanzó Argentina, la calma ecuatorial se transformó en tempestad. El «Pampero», un fuerte viento de 50 nudos procedente del interior argentino, levantó un temporal que duró tres días, provocando algunas dificultades a la navegación del barco. Tras ese susto, la expedición vasca llegó a la capital de Argentina el 26 de febrero, y permaneció en ella casi dos semanas, tiempo durante el cual recibió numerosos agasajos por parte del pueblo y de las autoridades argentinas.

El 7 de marzo, la expedición partió para cruzar a vela





el estrecho de Magallanes, temido por todos los navegantes. La proximidad de la costa, las fuertes corrientes y la meteorología cambiante en cuestión de minutos convierten a este brazo de mar, que une el océano Atlántico y el océano Pacífico, en un punto extremadamente complicado para la navegación, sobre todo si es a vela. El velero «Gipuzkoa-País Vasco» atravesó la primera parte del estrecho tras esperar que una corriente de 8 nudos finalizase. Llegó a Punta Arenas, en mitad del estrecho de Magallanes, el 18 de marzo.

Nueve días después partió hacia Valparaíso. Atravesar la segunda parte del estrecho fue una odisea. Al frío, los vientos y las corrientes se sumó un hecho que pudo tener consecuencias fatales. A unas 25 millas de cabo Pilar, el velero vasco se cruzó con un buque oceanográfico italiano, el «Explora», que comenzó a lanzar bombas sísmicas a media milla del barco vasco. Tras grandes sacudidas, el «Gipuzkoa-País Vasco» pudo continuar la marcha. Pero había perdido el timón. Con un timón provisional, el velero vasco llegó a un pequeño puerto minero, llamado Guallelo, donde fueron reparados

sus daños. Tras una fuerte tempestad, con viento Norte-Oeste de hasta 70 nudos, la expedición llegó a Valparaíso. Sus integrantes estaban físicamente rotos, pero muy satisfechos por haber llegado hasta ese lugar sin utilizar el motor.

Después de permanecer veintitrés días en la ciudad chilena, el «Gipuzkoa-País Vasco» salió hacia las islas Filipinas el 10 de mayo. A 1.500 millas de la partida se averió el piloto automático del barco. Los componentes de la tripulación tuvieron que atravesar el océano Pacífico gobernando el velero manualmente. Las altas temperaturas, de hasta 52 grados centígrados, hicieron que los tripulantes del barco vasco se turnaran en la rueda del timón cada hora. A falta de 700 millas de la isla de Cebú, perteneciente a Filipinas, se rompió el mástil del velero. Cuando el susto pasó, los navegantes del «Gipuzkoa-País Vasco» montaron un equipo provisional y llegaron hasta una isla de Micronesia llamada Yap. Con la ayuda de los nativos pudieron reparar provisionalmente el mástil para continuar a Cebú, a donde llegó la expedición, en un viaje lento y precavido, el 30 de septiembre.



Tras cuarenta días de estancia en la isla filipina, la expedición vasca reanudó el viaje sin que hubiera sido posible la instalación de nuevo mástil en el «Gipuzkoa-País Vasco». Aunque el plan del viaje incluía hacer escala en la isla de Timor, la delicada situación política que se vivía en ella hizo que los navegantes del velero vasco no parasen en el que fue, hace 470 años, punto de retorno hacia España de Juan Sebastián Elcano. Para no correr riesgos, el barco vasco se dirigió al

puerto australiano de Darwin, donde llegó el 8 de diciembre. Por razones de insuficiencia económica, el «Gipuzkoa-País Vasco» tuvo que alargar su estancia en Darwin. Subsanaados los problemas económicos que habían impedido la reparación del barco, la expedición vasca abandonó Australia el 14 de junio de 1992.

La octava etapa del viaje tuvo a Sanlúcar como punto de llegada. Pero la aventura pudo haber finalizado de forma anticipada y trágica. Una tormenta a la altura del cabo de Buena Esperanza, con olas de entre 12 y 20 metros de altura, hizo volcar al «Gipuzkoa-País Vasco». Cuando éste recuperó su posición habitual, se dirigió al puerto sudafricano de Port Elizabeth, donde fue reparado. Tras tres semanas, el velero vasco reanudó su marcha. Otra tormenta hizo que el barco permaneciese cuatro días en el pueblo sudafricano de Gooses Bay, a 50 millas de Port Elizabeth. El 7 de octubre de 1992, el «Gipuzkoa-País Vasco» llegó a Sanlúcar de Barrameda.

Veinte días de homenajes y conferencias, repartidos entre Sanlúcar y Sevilla, dieron paso al abandono de la localidad gaditana por parte de la expedición vasca, que puso rumbo

a Guetaria. Todos los habitantes de ese pueblo guipuzcoano se echaron a la calle para recibir con entusiasmo al «Gipuzkoa-País Vasco» el 7 de noviembre. Habían pasado 687 días desde que el velero vasco había iniciado su aventura.

Ha sido muy duro

Tras concluir este viaje, comenzado y finalizado oficialmente en Sanlúcar, Patxi López, patrón del «Gipuzkoa-País Vasco» y único componente de la expedición que ha cubierto todas las etapas del recorrido, se ha convertido en el primer hombre que ha circunnavegado la tierra como antes lo hizo Juan Sebastián Elcano, en dirección Este a Oeste y pasando por el estrecho de Magallanes.

«Ha sido muy duro», reconoce Patxi López. Sin embargo, la fortaleza mental y espiritual no le permitió abandonar. «Siempre tuve la confianza de que el barco era fuerte y que dependía de nosotros el llegar.»

Patxi López, con el rostro curtido, reconoce sentirse inmensamente feliz. Pero también recuerda que no lo había pasado tan mal en su vida como cuando el velero que patroneaba volcó en el cabo de Buena Esperanza. «Fue un milagro que nos salváramos.»

En el balance positivo del viaje, Patxi López destaca el gran enriquecimiento humano que la experiencia le ha supuesto. *El enriquecimiento personal que supone enfrentarse con una cosa como ésta, luchar contra las dificultades y conseguir el éxito te cambia y te enseña mucho. La palabra clave que define lo que yo he aprendido es la tolerancia. Tolerancia ante todo lo demás. Aprendes a soportar al compañero a nivel interno del barco, con sus rarezas y manías. Aprendes que ninguna cultura es superior a otra, sino simplemente distinta, y te das cuenta que nadie es mejor que nadie por ser blanco o negro, o por haber nacido aquí o allá.*

Patxi López recuerda con especial cariño a las personas



que ha conocido en los diversos lugares donde el «Gipuzkoa-País Vasco» ha parado. *Recuerdo con auténtico cariño a la gente que nos ha ayudado tremendamente sin saber quiénes éramos, ni a dónde o por qué íbamos. Allí donde hemos ido siempre hemos encontrado a alguien que nos ha echado una mano o nos ha atendido. Con eso se crean unos lazos de cariño tremendos.*

Un hombre de una pasta especial

Para el sucesor de Juan Sebastián Elcano resulta increíble la proeza que realizó el navegante de Guetaria. Patxi López no se cansa de elogiar a un hombre que tuvo que haber sido especial para ser capaz de realizar la hazaña que llevó a cabo con los escasos medios técnicos de que disponía.

Elcano ha pasado a la Historia como un marino sin mucha importancia —declara Patxi López—, que estaba ahí y un día cogió el barco y se vino. Sin embargo, la proeza ma-

rina que hizo Juan Sebastián Elcano es irreplicable. Era el equivalente a lo que ahora es un ingeniero aeroespacial. Era una persona con una tremenda cultura, conocedor de la máquina más compleja que había en aquella época, cuál era el barco. Era un excelente técnico y excelente persona. Afrontó el reto de traer la Victoria desde Timor hasta Sanlúcar de Barrameda cuando nadie creía que fuera posible conseguirlo. A base de tenacidad, fortaleza y sabiduría logró hacerlo. Era de una pasta especial. Cuando coges la historia de su vida te das cuenta de que es mucho más grande de lo que la mayoría de la gente cree.

Tanto Juan Sebastián Elcano como Patxi López sufrieron las embestidas del mar y sintieron miedo. Pero se repusieron. Pocos tienen su integridad y tenacidad. Pocos como ellos tienen bríos y osadía para ejecutar en los mares lo que los imaginativos sabios planearon en la tierra. ■

Roberto RUIZ de HUYDOBRO

«... y durará tu insólita grandeza cuando duren las horas de este mundo del cual en torno como el sol giraste»

José Devolx y García

Una obra de arte

Al igual que la nao Victoria, el «Gipuzkoa-País Vasco» se construyó en Zarauz, población situada a pocos kilómetros de Guetaria, cuna de Elcano. Un equipo de trabajadores, de los cuales tres eran miembros de la tripulación, dirigidos por el patrón Patxi López, ejecutaron un diseño del arquitecto naval bilbaíno Eugenio Pérez del Corral. Tras nueve meses de trabajo casi artesanal, el barco fue botado en Guetaria. Tres meses después de su botadura, inició la aventura.

El velero tiene un casco ultraligero de casi 14 metros de eslora, 2,10 metros de calado y una manga de 3,70 metros. Tiene un peso real de 5.500 kilos, un mástil de 18 metros y una superficie vélica de 110 metros cuadrados. Es un pequeño velero que ha sido sometido a una dura prueba, de la cual, gracias a su solidez y a la habilidad de su tripulación, ha salido triunfador.

El «Gipuzkoa-País Vasco» está equipado con los más modernos equipos de navegación, como radar, computadora y piloto automático, y con un sistema de transmisiones que permite mantenerlo localizado en todo momento.

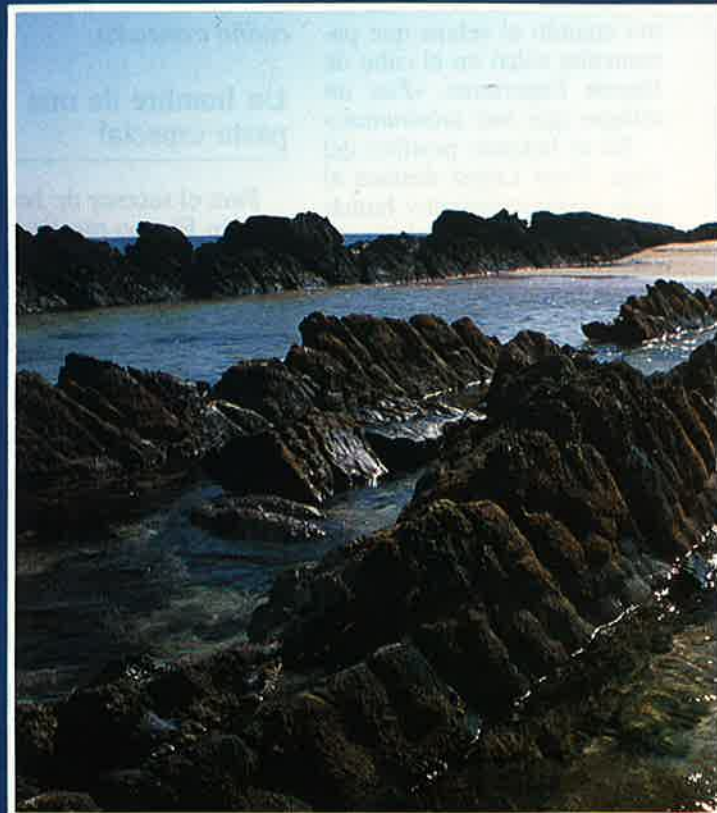
La decoración del barco y sus velas fue realizada por el artista vasco Nestor Basterrechea. La contribución de su trabajo en el proyecto ha hecho que el «Gipuzkoa-País Vasco» pueda ser considerado como una verdadera obra de arte, expuesta durante los 687 días en que ha cubierto 38.000 millas por todo el mundo. ■

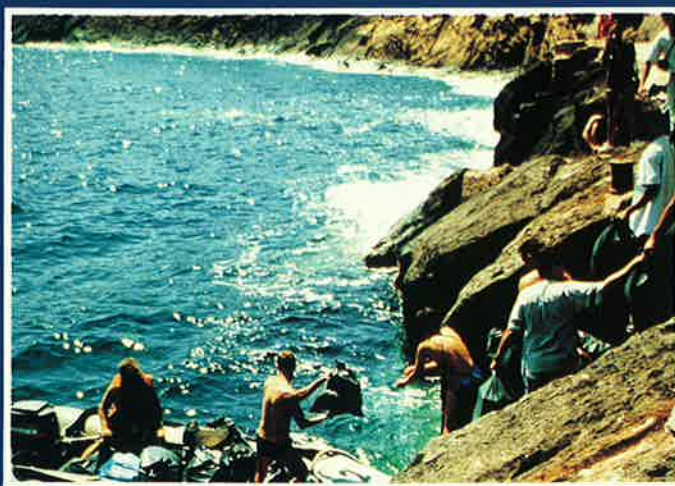
R. R. de H.

Subvenciones de la CE para la construcción de arrecifes artificiales

CIUDADES SUBMARINAS PARA PROTEGER LOS STOKS

La Comunidad Europea ha aprobado un total de veinte proyectos de arrecifes artificiales para instalar en el litoral español, incluidos en los programas de Orientación Plurianual. La inversión global en este capítulo ha sido de 858,2 millones de pesetas, beneficiándose de subvenciones comunitarias por valor de 414,6 millones y de subvenciones de la Administración estatal por otros 220,2 millones de pesetas. Otros seis proyectos se beneficiaron durante el mismo tiempo de ayudas exclusivamente nacionales, por importe de 48,6 millones, alcanzando la inversión en este apartado 139 millones de pesetas. Otros 16 proyectos instalados durante el mismo período recibieron financiación de las Comunidades Autónomas.





El primer Programa de Orientación Plurianual para el acondicionamiento de la costa pesquera se desarrolló entre los años 1987-91. En aquella fase fueron catorce los proyectos de arrecifes que obtuvieron ayudas de la Comisión Europea. La inversión total superó los

560 millones de pesetas, recibiendo una ayuda comunitaria de 271 millones y 194 millones de subvenciones estatales. Otros cinco proyectos más totalizaron una inversión de 100 millones de pesetas, beneficiándose de ayudas exclusivamente nacionales por valor de 35 millones de pesetas.

Tras la experiencia adquiri-

da en el primer programa, con el segundo se han ampliado los objetivos, estando previsto instalar 78 nuevos proyectos a lo largo de los años 1992-96 que estará en vigor. Ambos programas fueron elaborados por la Administración pesquera estatal, en colaboración con todas las Comunidades Autónomas con litoral marino, dando cumplimiento así al reglamento para la aplicación de las medidas incluidas en la política estructural pesquera de la CE.

España ha sido prácticamente el único país que ha obtenido ayudas económicas para la instalación de arrecifes en los últimos tres años. Y si durante el primer programa se contemplaron únicamente medidas de instalación de arrecifes artificiales, en el segundo se contempla la posibilidad de recurrir a hundimientos de barcos de madera retirados de la actividad pesquera. De una y otra forma se pretende la protección de caladeros sobreexplotados por artes o prácticas de pesca ilegales. Suponen, asimismo, una protección de las zonas de cría y refugio de muchas especies marinas y, en particular, de especies de interés pesquero, proporcionando una protección de los stocks que a medio y largo plazo se traduce en mejores capturas para los pescadores artesanales.

Los arrecifes artificiales vienen a ser pequeñas ciudades sumergidas destinadas a los peces, que proporcionan un sustrato donde pueden fijarse y crecer diversos organismos, a la vez que aumentan la complejidad del hábitat y las condiciones de abrigo.

De esta forma se favorece el agrupamiento de los peces que se refugian de los predadores; se produce un aumento de las puestas, hay una mayor supervivencia de los alevines y se consigue un aumento de la productividad. Al tiempo, se produce un efecto disuasorio sobre la pesca de fondo que engancha sus redes en las estructuras, evitando la destrucción de las praderas submarinas y la captura indiscriminada de alevines.



Antecedentes de este tipo de estructuras submarinas se encuentran en Estados Unidos y Japón, donde se han utilizado materiales de desecho o estructuras especiales diseñadas y fabricadas específicamente a base de hormigón armado y fibra de vidrio. Sin embargo, la poca estabilidad de los materiales de desecho —neumáticos, automóviles, barcos, tuberías—, unido a los problemas de contaminación del medio, aconseja la construcción de arrecifes con materiales duraderos.

Mayoría mediterránea

Buena parte de los 26 proyectos de arrecifes artificiales que han contado con ayudas estatales o comunitarias desde 1987 se han instalado en aguas mediterráneas. Por Comunidades Autónomas destaca la valenciana, con once proyectos, seguida de Cataluña y Andalucía, con cuatro cada una, y Baleares, con dos. Asturias ha presentado tres proyectos y dos Canarias.

El arrecife de Gandía y la reserva marina de Tabarca

En los primeros días del mes de diciembre se iniciaba la instalación de un arrecife artificial en aguas marítimas de Gandía, próximo al límite con Denia. Se trata del primero de los proyectos a ubicar en la provincia de Valencia y podría ser un prototipo de las instalaciones que comienzan a proliferar en el litoral español.

Los trabajos de ejecución de la obra se iniciaban el mes de octubre en una planta de prefabricados de Villena (Alicante), desde donde los módulos serían trasladados al puerto de Denia para ser transportados mediante un barco grúa al lugar de fondeo.

El arrecife está constituido por 65 módulos, tiene forma rectangular y alcanza unas dimensiones de 2.200 por 150 metros, lo que supone una superficie de 33 hectáreas. Está situado a 18 kilómetros al sur de Gandía, a 3 millas frente a la desembocadura del río Molinell, y a una profundidad entre 20 y 30 metros.

Descansa esta instalación sobre unos fondos fangoarenosos donde aparecen algas rodofíceas (*ceramium* sp) y conchas de bivalvos dispersos, así como ejemplares de *caulerpa prolifera*, a una profundidad de 20 metros. Su fauna está compuesta por ofiuras, erizos de mar, gusanos tubícolas, serios y caballitos de mar. Más al sur aparecen fondos rocosos con una comunidad coralígena de posidonia oceánica.

La zona donde se ha ubicado el arrecife soportaba una importante presión pesquera de las flotas de Gandía y Denia, integradas por 53 barcos de arrastre, de una media de 42 toneladas de registro bruto y 106 barcos artesanales de 3,5 TRB de media. La gran riqueza de este caladero determina la elevada cantidad de embarcaciones artesanales y explica las incursiones de los arrastreros, conociéndose hasta siete rutas por donde realizan sus lances.



En las proximidades del arrecife y en las afloraciones rocosas de Punta de Terra y Punta del Mig se utiliza tremall sepiero de enero a mayo para capturar sepia y herrera, y palangre durante todo el año para lubina, dorada y sargo. En los fondos arenosos de la playa de Gandía se pescan pulpos, sepia, herrera, salmonetes, dorada, lubina, sargo y chirlas. La pesquería de chirlas de esta zona —240 toneladas— tiene especial importancia porque representa el 77 por 100 de las capturas totales de la Comunidad Valenciana.

Reserva marina de Tabarca

La reserva marina de Tabarca ocupa una superficie de 1.000 hectáreas. Su declaración como tal arranca en el año 1986, cuando se establece un plan coordinado entre las administraciones competentes y se constituye una comisión de seguimiento formada por la Consellería de Agricultura y Pesca de la Comunidad Valenciana, la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura y el Ayuntamiento de Alicante. La instalación de una zona de arrecifes artificiales

para la protección de la reserva, la adquisición de embarcaciones para vigilancia y el seguimiento científico de la reserva marina son algunas de las actuaciones más relevantes acometidas desde entonces.

Los resultados obtenidos en esta reserva han movido a otros municipios a interesarse por nuevas zonas, como es el caso del islote de Benidorm, el peñón de Ifach y el cabo de San Antonio. La Consellería de Agricultura y Pesca ha elaborado los estudios científicos básicos de conocimiento de los fondos marinos de estas áreas, habiendo contactado, asimismo, con el sector pesquero y la Secretaría General de Pesca Marítima para la elaboración conjunta de los planes de reserva para estas zonas, consideradas como de gran interés para la repoblación piscícola.

La declaración de áreas de reserva de pesca pretende preservar la flora y fauna marina a fin de que sirvan de zona de repoblación de peces. Se persigue con ello hacer compatibles los intereses pesqueros con los puramente proteccionistas y los de investigación del medio. ■ M. V.

Para el período de 1992-96 sólo en la Comunidad Valenciana se han programado inversiones por valor de 400 millones de pesetas.

Grupo de trabajo

En los primeros días del mes de noviembre la Secretaría General de Pesca y la Universidad de Alicante organizaron unas jornadas de trabajo en la capital alicantina en las que se analizaron los resultados de la aplicación del primer programa. Participaron en este grupo de trabajo representantes de las Administraciones pesqueras de las Comunidades Autónomas con litoral, los Centros de Investigación especializados y las empresas privadas que han intervenido en la construcción e instalación de los arrecifes o en la evaluación de su impacto sobre el entorno, así como un experto en arrecifes artificiales de la Dirección General de Pesca de la Comisión de la CE.

PROYECTOS DE ARRECIFES ARTIFICIALES APROBADOS POR LA CE (1987-1992)

COMUNIDAD AUTONOMA	NUMERO	LOCALIZACION	INVERSION TOTAL	SUBVENCION CE (50%)	SUBVENCION ESTADO
Comunidad Valenciana	477/88/02	Santa Pola	9,5	3,5	2,4
Comunidad Valenciana	420/89/02	Tabarca	12,5	6,0	4,1
Cataluña	622/90/01	Pas del Congo	51,5	23,5	16,4
Comunidad Valenciana	136/90/02	Torre Vieja I	15,5	7,7	5,4
Comunidad Valenciana	135/90/02	Vinaroz II	17,7	8,8	6,2
Comunidad Valenciana	922/90/02	Calpe II	18,1	8,9	6,3
Islas Baleares	391/91/01	Punta Rotja	39,6	19,7	13,8
Islas Baleares	390/91/01	Playa Tramontana	39,6	19,7	13,8
Comunidad Valenciana	631/91/02	Tabarca II	29,4	13,6	9,5
Comunidad Valenciana	615/91/02	El Campello	62,9	31,3	22,0
Cataluña	209/91/02	Port de la Selva	85,5	42,6	29,8
Cataluña	614/91/02	Masnou	64,8	29,4	20,5
Islas Canarias	327/91/02	Arguineguín	63,2	31,3	22,1
Islas Canarias	326/91/02	Tzacorte	52,8	25,1	18,5
Comunidad Valenciana	232/92/01	Torre Vieja II	29,5	14,7	2,9
Andalucía	229/92/02	El Rompido	51,3	25,5	5,1
Andalucía	226/92/02	Chipiona	51,3	25,5	5,1
Andalucía	228/92/02	Torremolinos	51,3	25,5	5,1
Andalucía	227/92/02	Roquetas de Mar	51,3	25,5	5,1
Cataluña	412/92/02	Vilanova i la G.	60,9	26,8	6,1
Total			858,2	414,6	220,2



Entre los temas tratados en aquella reunión destacan los que se refieren a la definición de los estudios previos necesarios para la correcta ubicación de los arrecifes artificiales, la evaluación de los efectos de las distintas estructuras utilizadas y la propuesta de aquellas que mejor respondan a las características de nuestro litoral, o la evaluación del impacto de las unidades instaladas, tanto sobre su entorno ecológico como sobre la comunidad de pescadores artesanales.

Como complemento de la jornada de trabajo, el grupo de expertos realizó una visita a la reserva marina de la isla de Tabarca, en la que fueron acompañados por los participantes del programa MEDPAN (Red de Espacios Protegidos del Mediterráneo), cuya tercera reunión coincidía en Alicante y en las mismas fechas.

El programa MEDPAN, auspiciado por la Banca Mundial, trabaja sobre la mejora ambiental de las zonas costeras o insulares del Mediterráneo. La convocatoria de esta reunión en España ha contado con el apoyo de la Secretaría General de Pesca Marítima. ■

Mery VARONA

ARRECIFES ARTIFICIALES CON AYUDA EXCLUSIVAMENTE NACIONAL

LOCALIDAD	COMUNIDAD AUTONOMA	AÑO	INVERSION TOTAL	AYUDA
Benidorm	Comunidad Valenciana	1990	9.531.937	3.336.178
Vinaroz I	Comunidad Valenciana	1990	9.531.937	3.336.178
Cudillero	Asturias	1989	30.000.000	10.500.000
Cabo San Agustín	Asturias	1990	29.897.900	10.464.265
Calpe I	Comunidad Valenciana	1991	20.908.726	7.318.054
Tapia/Eo	Asturias	1992	39.140.441	13.699.154
Total			139.010.941	48.653.829



XXXI SALON NAUTICO DE BARCELONA

A toda vela

El XXXI Salón Náutico de Barcelona, celebrado en el recinto de la Fira de Barcelona entre el 28 de noviembre y el 6 de diciembre, ha recibido la visita de cerca de ciento setenta mil personas, entre profesionales y público en general. En esta edición se han recogido 425 expositores nacionales y extranjeros de 25 países, entre los que se encontraban Alemania, Italia, Francia, Holanda, Noruega, Estados Unidos..., y reunió un total de más de mil embarcaciones deportivas y de recreo.



EN España, la práctica de la náutica está en auge. La flota deportiva ha experimentado un espectacular incremento que parece continuará en los próximos años, ya que se prevé un crecimiento para la náutica deportiva y de recreo en España del 7 por 100; en Cataluña es un poco más elevado, con un 10 por 100. En 1991 existían 125.000 embarcaciones, frente a las 700 que había en 1965 y las 45.000 embarcaciones en 1975. Sin embargo, la crisis económica también ha llegado a este sector, que vive una reducción de las ventas.

El Salón Náutico de Barcelona se ha convertido en punto de referencia de la oferta náutica a nivel internacional, y reúne a profesionales de todo el mundo. La XXXI edición del Salón Náutico, que ocupó una superficie de más de 40.000 metros cuadrados netos, albergó entre los 425 expositores nacionales y extranjeros más de 1.000 embarcaciones de 25 países como Estados Unidos, Corea, Taiwan, Singapur..., además de otros. El certamen reunió todas las modalidades diferentes de la náutica deportiva y de recreo: embarcaciones a vela y motor, velería, embarcaciones neumáticas, motores marinos, lanchas, actividades subacuáticas, accesorios y complementos, así como clubs náuticos y puertos deportivos, sector éste que participa por primera vez en la muestra de una forma sectorizada.

Aprovechando la participación de los Puertos Deportivos y Turismo Náutico en el Mediterráneo, en las que participaron técnicos y especialistas nacionales e internacionales en el mundo de la náutica y del turismo.



Homenaje a los Juegos Olímpicos

Junto a la tradicional exposición que todos los años se instala en el exterior de los re-

El Salón Náutico reunió más de mil embarcaciones de veinticinco países



A pesar del auge que está viviendo la práctica de la náutica en España, la crisis también ha llegado a este sector, que ha visto cómo se reducían sus ventas



cintos Plaza del Universo y Avenida Reina María Cristina, el certamen de este año contó con la presencia del barco de la Fura dels Baus, que participó en la ceremonia inaugural de los Juegos Olímpicos de Barcelona. Su presencia no fue más que ornamental y como símbolo náutico.

También se expuso la reproducción a tamaño natural del submarino primer Ictíneo, cedido por el Museo Marítimo de Barcelona como ocasión de esta muestra. El submarino, que tienen 7 metros de eslora por 2,5 de manga, ha sido reconstruido según las instrucciones que dejó Monturiol.

En esta cita anual de los amantes y profesionales de la náutica no podía faltar un homenaje a los campeones olímpicos españoles de vela de los Juegos Olímpicos de Barcelona. Jordi Calafat y Francisco Sánchez, Teresa Zebell y Pa-

tricia Guerra, Luis Doreste y Domingo Manrique, Natalia Vía Dufresne y José María Van der Ploeg fueron convocados el 3 de diciembre por el Salón Náutico Internacional de Barcelona, que les homenajeó por su victoria en los Juegos Olímpicos.

Además de estas actividades, la muestra organizó en el capítulo de trofeos y regatas la presentación del XXIV Trofeo «Princesa Sofía» y la de la XII Copa del Rey-Trofeo Agua Brava. Paralelamente a esta edición se celebraron las

regatas salón náutico, en el que participaron embarcaciones a vela de todas las clases. También se organizaron cursos de Patrón de Embarcaciones de Recreo, así como para la obtención de la Autorización Federativa para el Gobierno de Embarcaciones de Recreo a vela y motor, en los que se han inscrito alrededor de 200 personas aspirantes a estas titulaciones.

Reducción de las ventas

A pesar del gran auge que

está viviendo España en la práctica de la náutica, en que se prevé un crecimiento del 7 por 100, el sector está viviendo una reducción de las ventas, provocado, entre otras muchas causas, por el todavía escaso número de amarres. Según un informe facilitado por ADIN (Asociación de Industrias Náuticas), se calcula que la falta de amarres ha frenado un 25 por 100 de las ventas. Aunque el principal factor de la actual coyuntura del sector es el aspecto económico. Se considera que el IVA que se le imputa es elevado, desacelerando las ventas de una forma muy importante. Junto a esto, los astilleros necesitan realizar fuertes inversiones y esto les resulta difícil por los altos tipos de interés con que se conceden los créditos. Por otro lado, el elevado coste de la financiación dificulta también la renovación tecnológica.

El tema del IVA es un asunto de gran trascendencia en estos momentos, ya que el sector está en conversaciones con la Administración para elaborar el proyecto de ley que establezca el tipo impositivo de las embarcaciones. ■

I. O.



AUX-NAVAL, S.A.
AUXILIAR NAVAL DEL PRINCIPADO, S.A.

Avda. del Pardo, s/n
33710 NAVIA (Asturias)
Teléf: 563 18 69 - 563 18 70
Fax: 563 17 01



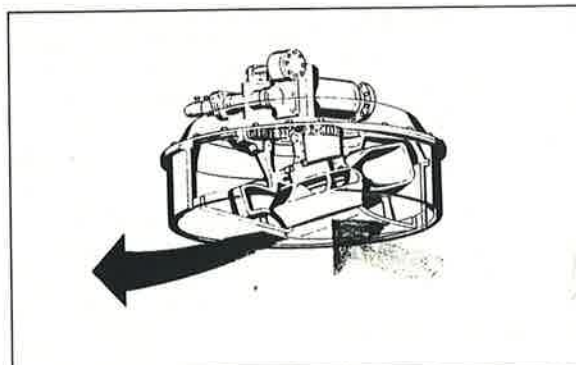
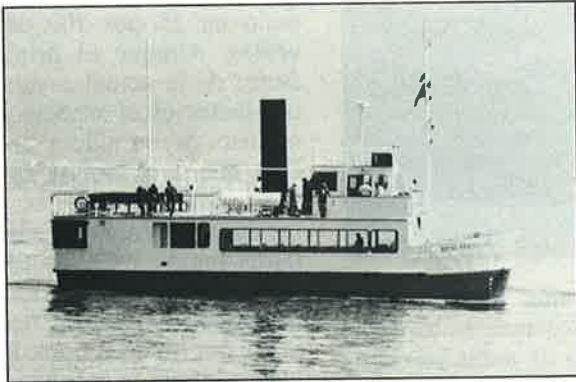
EMPRESA DEDICADA A LA CONSTRUCCION DE:
EMBARCACIONES ESPECIALES, LINEAS DE EJES,
Y MAQUINARIA DE CUBIERTA

AUX-NAVAL, S.A. FORMA PARTE DEL GRUPO:

astilleros
ARMON
Sociedad Anónima



WIRESA



WILMER REPRESENTACIONES, S.A.
PINAR, 6 BIS 1º - 28006 MADRID
TEL. 411 02 85 - TELEX 27448/41925
TELEFAX: 262 77 62

“Nuevo” Real Fernando con Schottel Pump Jet

Armador: Aymto. de Sanlúcar de Barrameda
Astillero: Cnes. Navales P. Freire, S.A.
Oficina Técnica: Sermarine, S.L.

- El Schottel Pump Jet para navegación en aguas poco profundas.
- Se adosa al caso sin que sobresalga nada.
- Como todos los equipos Schottel, es orientable en 360º con lo que tenemos gobierno y empuje en todas las direcciones.
- El Schottel Pump Jet está disponible para potencias de hasta 1000 CV y se utiliza como propulsión principal, auxiliar y de maniobra.

**Aprobados
33 proyectos**



AYUDAS COMUNITARIAS PARA ESTRUCTURAS COMERCIALES Y DE TRANSFORMACION

LA Comisión ha aprobado una decisión sobre el Segundo Programa Operativo 1992 para ayudas cofinanciadas entre España y la CE. Se trata de ayudas para la construcción y modernización de lonjas portuarias, mercados mayoristas, instalaciones de preparación y transformación del pescado, industrias conserveras, desarrollo de nuevos productos y mejora de la calidad e higiene de los procesos de producción y comercialización, tanto del pescado fresco como del congelado. Los nuevos proyectos aprobados han agotado prácticamente la cuota de 5.260 millones de pesetas de ayudas comunitarias asignada a España para el trienio 1991-1993.

Este Programa Operativo es el cuarto aprobado para España y consta de 33 proyectos, con una inversión total de 5.580 millones de pesetas; la aporta-

ción comunitaria supone 1.665 millones y España aporta 456 millones más. El porcentaje global medio de ayudas a fondo perdido será, por tanto, del 38 por 100.

Muchos de estos proyectos suponen la adecuación de las instalaciones a las nuevas directivas sanitarias aplicables a los establecimientos en tierra de manipulación de productos

pesqueros y de moluscos bivalvos. Dado que el coste total de la adecuación de las instalaciones españolas a estas directivas se estima en 15.000 millones de pesetas, está previsto solicitar una mayor aportación comunitaria para financiar el próximo Marco Comunitario de Apoyo correspondiente al trienio 1994-1996 para este tipo de proyectos estructurales. ■

NUMERO DE PROYECTOS POR COMUNIDADES AUTONOMAS E INVERSION

Comunidad Autónoma	Número de proyectos	Inversión en millones de pesetas
Galicia	10	2.116,5
Andalucía	5	502,0
Cantabria	5	325,9
País Vasco	4	723,5
Asturias	4	211,7
Canarias	3	715,0
Madrid	1	744,8
Cataluña	1	241,0

ICCAT mejora el sistema de control de capturas

VIII REUNION
EXTRAORDINARIA



La Comisión para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) aprobó en su reunión anual el establecimiento de un «documento estadístico» que deberá acompañar las operaciones de mercado referidas al atún rojo. Los países miembros expresaron la necesidad de evitar los abanderamientos de conveniencia, dada la dificultad de controlar las capturas realizadas por este tipo de buques. Finalmente, se acordó la creación de un grupo de trabajo para el seguimiento de las estadísticas de capturas del atún rojo. Es el segundo año que ICCAT dedica su reunión anual al atún rojo, especie que está sufriendo una sobreexplotación peligrosa en los últimos años.

Las sesiones de trabajo de la VIII reunión de ICCAT se desarrollaron entre el 9 y el 13 de noviembre en Madrid, siendo inauguradas por el secretario general de Pesca. José Loira presentó entre los objetivos del encuentro la planificación con un sentido racional de la gestión de los túnidos del Atlántico, tanto en las zonas económicas exclusivas como en alta mar,



mediante la colaboración de todos los organismos de pesca implicados. Asistieron delegaciones de los 22 países miembros de la Comisión para la Conservación del Atún Atlántico, además de representantes de la Comunidad Europea y de FAO, así como representaciones de otros países no miembros y organizaciones no gubernamentales.

Aunque las ponencias abordaron aspectos muy diversos referidos a la pesca de túnidos en general, el interés de la reunión se centró especialmente en el atún rojo del Atlántico este y del Mediterráneo, después de que en su asamblea de 1991 lo hicieran sobre el *stock* del Atlántico oeste.

La VIII reunión extraordinaria ha supuesto un avance cualitativo en el trabajo de la

Comisión para la Conservación del atún Atlántico, con el establecimiento del «documento estadístico» que deberá acompañar todas las operaciones de mercado del atún rojo y con el que se pretende lograr un control efectivo a través de las transacciones mercantiles. Hasta el momento, la posibilidad de control de ICCAT se limitaba a las estadísticas sobre capturas, no a la

comercialización de éstas. Sin embargo, en los últimos años se había apreciado una desviación entre los datos aportados por los países miembros y las estadísticas de importación del Japón. Del cruce de ambas informaciones se deduce que las importaciones japonesas, primer país importador de atún, son muy superiores a las capturas teóricas de los países ICCAT. La obligatoriedad del «documento estadístico ICCAT» permitirá identificar y evitar las capturas incontroladas que se atribuyen a los buques que operan bajo pabellón de conveniencia fuera de las aguas ZEE. De ahí que otra de las resoluciones adoptadas en la VIII reunión extraordinaria fuera la conveniencia de instar a FAO a evitar el abanderamiento de conveniencia de los buques dedicados a la pesca de atún.

Finalmente, las delegaciones asistentes acordaron la constitución de un grupo de trabajo de seguimiento de las estadísticas de captura del atún rojo. Con esta decisión se pretenden mejorar los mecanismos de evaluación de las investigaciones encomendadas a ICCAT para la protección de las poblaciones de túnidos.

De acuerdo con los datos que se han venido barajando en los últimos años, el volumen de capturas de túnidos se ha multiplicado por cuatro en apenas tres decenios. La demanda del mercado, la mejora y sofisticación de las artes de pesca y, sobre todo, la proliferación de buques operando bajo pabellón de conveniencia, sin ningún tipo de control y fuera de las recomendaciones ICCAT, coloca a algunas de estas especies en un nivel de sobreexplotación al límite de la alerta roja. Aunque se considera que ICCAT es extremadamente prudente en sus conclusiones y requerimientos, cabe la posibilidad de que en un futuro inmediato aconseje la reducción de capturas de túnidos en el Atlántico.

ICCAT mejora el sistema de control de capturas

El atún rojo es una especie objeto de controversia en los dos últimos años. En 1991 Suecia presentó una propuesta al Convenio sobre Comercio Internacional de Especies Amenazadas de la Flora y la Fauna para que fuera declarado especie en peligro de extinción. ICCAT contraatacó esta tesis, afirmando que se trata, efectivamente, de una especie fuertemente explotada, pero no en grave peligro por el momento.

Código ético en alta mar

Los asistentes a la VIII reunión ICCAT analizaron, asimismo, la propuesta de FAO, abordada también en las Conferencias de Cancún y de Río, de introducción de un «código ético de buena conducta» o de «prácticas responsables» para la pesca en alta mar que sea asumido por todos los países.

Dicha propuesta iría dirigida, principalmente, a los bu-

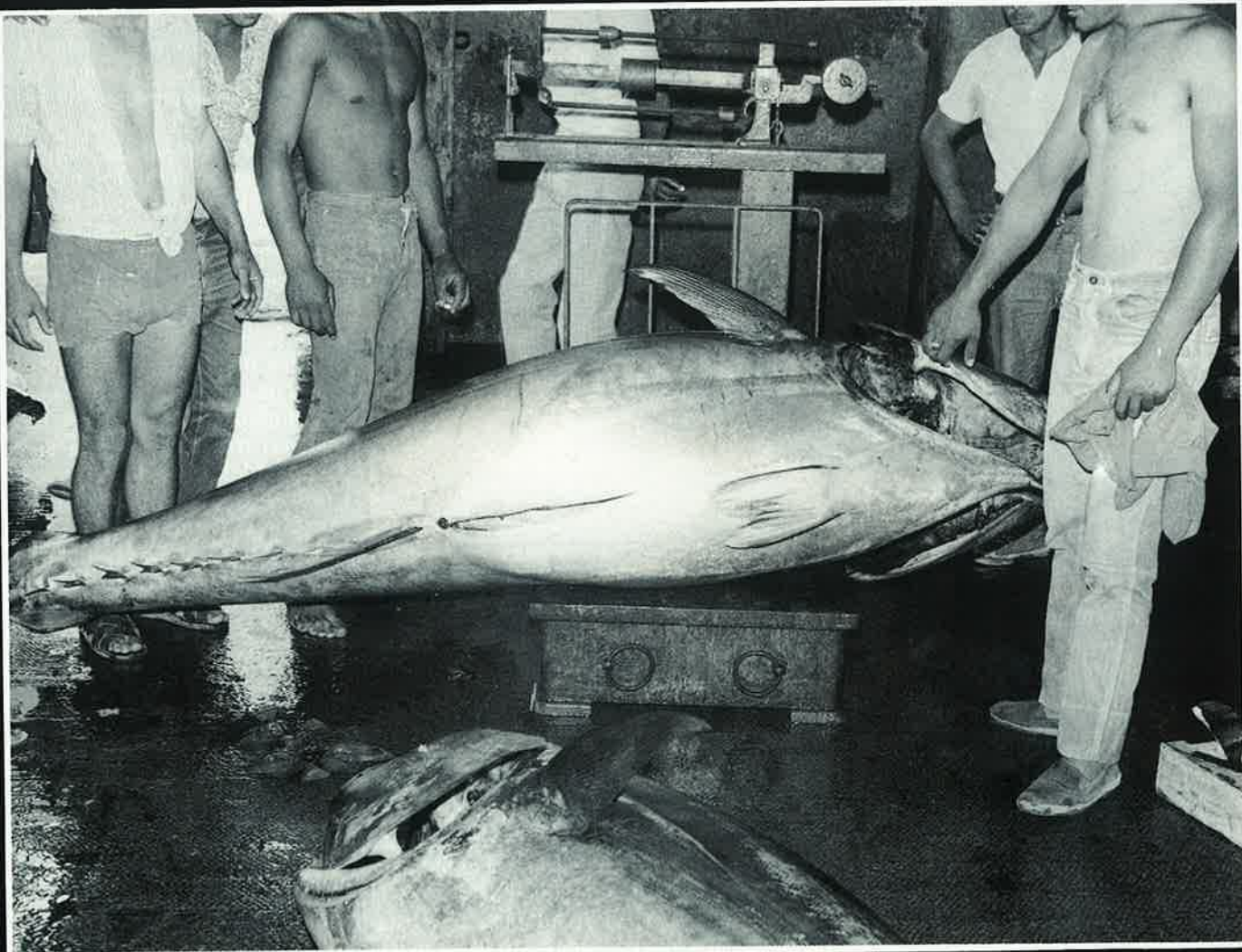
ques que faenan bajo pabellones de conveniencia fuera de la ZEE. El aumento constante de este tipo de barcos resta eficacia a las medidas para el control de capturas que se han ido introduciendo en los últimos años.

Mantenimiento del stock de túnidos

ICCAT nació en 1966 tras el Convenio de Río de Janeiro, que estableció las bases para una explotación racional de los recursos atuneros del Atlántico. Su funcionamiento real data, no obstante, de 1979. Su objetivo es el mantenimiento de las poblaciones de atunes y especies afines del océano Atlántico a niveles que permitan capturas máximas sostenibles. A este fin, el Comité Científico de la Co-

misión realiza periódicamente estudios y evaluaciones de las diferentes poblaciones reguladas y dicta recomendaciones para la protección de estos recursos. En este sentido, se han dictado recomendaciones para el rabil, el patudo y el pez espada, además del atún rojo, convertida en objeto de atención preferente en los últimos ejercicios. Para España las decisiones de ICCAT tienen una gran importancia si se tiene en cuenta que la flota española realiza el 30 por 100 del total de sus capturas en el área regulada por la Comisión.

La Comisión está integrada por 22 países: Angola, Benin, Brasil, Canadá, Cabo Verde, Costa de Marfil, Corea, Francia, Gabón, Ghana, Guinea Ecuatorial, Guinea-Conakry, Japón, Marruecos, Portugal,



Santo Tomé y Príncipe, Suráfrica, Estados Unidos de América, Rusia, Uruguay y Venezuela, además de España. A las delegaciones de los respectivos países se adscriben altos funcionarios de cada Administración, asesores, industriales, etcétera. En la actualidad la presidencia recae en Portugal. Japón ocupa la primera vicepresidencia y Gabón la segunda. España ostenta la Secretaría Ejecutiva desde la creación del organismo. Al veterano secretario Olegario Rodríguez, que fue titular desde 1970 a 1991, le ha sucedido Antonio Fernández González, doctor ingeniero agrónomo, que cuenta con un amplio historial en organismos internacionales, como OCDE y FAO. ■

Mery VARONA

Atún-delfín, capturas al cerco

Aunque la investigación y conclusiones de ICCAT se refieren exclusivamente a la zona atlántica, Venezuela trató, infructuosamente, de introducir la discusión sobre la mortalidad de atunes y delfines en la pesca al cerco que se realiza en aguas del Pacífico. Las delegaciones presentes en la VIII reunión extraordinaria estimaron mayoritariamente que la cuestión era ajena a ICCAT, toda vez que la pesca al cerco no se realiza en aguas del Atlántico sino del Pacífico, y no se contemplaba en el orden del día. El director general de Pesca de Venezuela, Antonio Ginés, pretendía desmentir las alarmantes cifras de mortalidad de delfines que hacen públicas las organizaciones

proteccionistas. Por contra, basándose en investigaciones científicas de la Comisión Ballenera Internacional y de la Comisión Interamericana de Atún Tropical (CIAT), afirmaba que en 1991 el número de delfines muertos en la pesca al cerco entre todos los países de la región fue de 27.922. De acuerdo con estas fuentes, la población de delfines en el Pacífico oriental se estima en 9.524.000 ejemplares, con una tasa de mortalidad netamente positiva. En un reproche claramente dirigido contra los Estados Unidos, el responsable venezolano de Pesca recordaba que la flota estadounidense, que en 1972 operaba con 100 barcos atuneros, causaba la muerte de medio millón de delfines al año. En 1992 aquella flota ha sido sustituida en aguas del Pacífico oriental por 120 barcos, en su mayoría venezolanos y mexicanos, que han reducido la mortalidad un 95 por 100. CIAT espera reducir la cifra de delfines muertos en 1993 por debajo de los 20.000 y en menos de 5.000 para 1993, lo que supone un impacto del 0,08 por 100 de la población estimada de delfines en el área y una reducción del 99 por 100 sobre los datos de 1972. Antonio Ginés aseguraba que las medidas económicas impuestas por Estados Unidos contra los países que todavía practican la pesca al cerco ocultan una maniobra para bajar el precio del atún, eliminar las flotas del área y, de esta forma, imponer sus exportaciones de atún. Venezuela lamentaba que después de haber recurrido a todas las instancias oficiales y diplomáticas denunciando el embargo a las exportaciones de atún hacia Estados Unidos, sólo les queda acudir al GATT a denunciar lo que consideran una manipulación de la opinión pública, bajo la cual se esconderían intereses económicos afines a las multinacionales conserveras estadounidenses y europeas. ■

M. V.



**ORGANIZADO
POR EL COMME**

LA política comunitaria de transporte marítimo, la evolución de la política pesquera de la CE, las expectativas de futuro de las empresas navieras de la Comunidad Europea, el diseño de estrategias competitivas en la construcción naval española, la industria turística y la gestión de recursos de la costa fueron algunos de los temas analizados a lo largo de los cuatro días de duración del V Congreso de la Marina Civil, que se desarrolló en Cádiz.

También se llevó a cabo una profunda reflexión sobre la competitividad portuaria en el marco de la nueva Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el desarrollo de la náutica deportiva y su influencia en la marina de recreo, la unificación de las normas sobre manipulación de mercancías peligrosas en las zonas portuarias y la multipropiedad en el transporte.

Entre otras autoridades asistió al acto de inauguración del congreso el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo, al que acompañaban el presidente del COMME, Joaquín Buelga; el alcalde de la ciudad, Carlos Díaz Medina, y el presidente de la Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz, Agustín Domínguez Lobatón, entre otros.

Lobeto intervino en el acto inaugural y a continuación desarrolló la primera de las ponencias previstas sobre el protagonismo español en la política comunitaria del transporte marítimo, en la que también participó Patric Lefèvre, director adjunto de la Dirección General de Transportes de la CE.

El director general de la Marina Mercante resaltó en su intervención la importancia de la recién aprobada ley destacó

V CONGRESO DE LA MARINA CIVIL EN CADIZ

Unos 150 profesionales de los sectores marítimo, portuario y naval asistieron, entre los días 2 y 5 de diciembre, al V Congreso de Marina Civil, organizado por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española (COMME) en Cádiz, durante el cual se abordó la dimensión de la Europa marítima. La anécdota más destacable de este evento fue la coincidencia de la catástrofe del «Aegean Sea» en La Coruña, lo que ocasionó la marcha de algunos profesionales gallegos y responsables de la Administración marítima, mientras que los que continuaron en las sesiones permanecieron en todo momento atentos a los nuevos acontecimientos que se sucedían. Este incidente sirvió de detonante para poner, una vez más, en evidencia la necesidad de una política preventiva para evitar accidentes marinos, para lo que el COMME pide la creación de un Ministerio del Mar.

que el nuevo texto hará posible *«que pasemos de cien años de atraso a un modelo ejemplar marítimo y portuario para toda la CE»*.

De nuevo Lobeto hizo un llamamiento a la implantación de sistemas no proteccionistas. *«Debemos ser realistas —dijo—, no podemos ignorar que estamos en una crisis y que tenemos problemas, pero no podemos ser pesimistas en cuanto a que seamos capaces de superarla. Hay que tener*

confianza y voluntad política y ciudadana para impulsar todas las medidas que el nuevo cambio va a generar.»

En el debate abierto tras la intervención de Lobeto se mostró la preocupación existente en el sector por la aparición de nuevas masas profesionales de la mar muy cualificadas procedentes del este europeo y la falta de marinos en los países nórdicos, frente a los excedentes del sur y del Mediterráneo, una cuestión a

la que aún no se le ha dado solución.

El desarrollo del cabotaje y el incremento de los niveles de seguridad marítima y de la prevención de la contaminación fueron algunas de las conclusiones a las que se llegó, insistiendo en que la creación y desarrollo del registro Euros es una de las medidas que se precisan para implementar esta política y para evitar la exportación indiscriminada de buques y el abandono de éstos en países ajenos a la Comunidad.

En la segunda jornada del congreso el puerto de la bahía de Cádiz, su pasado, presente y futuro tuvieron su protagonismo, y para profundizar en este asunto intervinieron Juan Manuel Barragán Muñoz, profesor titular de la Universidad de Cádiz; Agustín Domínguez Lobatón, presidente de la Junta del Puerto de la bahía de Cádiz, y Rafael Marín, arquitecto municipal.

José Loira, secretario general de Pesca Marítima, también participó en el congreso y llevó a cabo una amplia exposición de la política pesquera comunitaria. Entre otros aspectos se llegó a la conclusión de que *«la Administración pesquera española debe adoptar una política adecuada a las responsabilidades que suponen, por una parte, la escasez de nuestros caladeros y, por otra, la integración de España en la CE»*.

Para ello es necesaria una política pesquera responsable y el mantenimiento del protagonismo español en los foros europeos e internacionales, lo que hará que España recupere los mercados exteriores y sitúe a su flota en los niveles que precisa el sector.

Aumento espectacular del parque náutico

En una nueva ponencia, el secretario general de Turismo, Fernando Panizo, hizo referencia a las espectaculares cifras que explican el desarrollo de la náutica deportiva en

España, destacando que el parque náutico aumentó un 40 por 100 entre 1985 y 1990 y la demanda de exámenes para obtener el título de patrón de yate en 1991 fue de unas 30.000 solicitudes. Estas circunstancias, unidas a los beneficios económicos que genera la actividad de los puertos deportivos hacen, a juicio de Pazizo, que el sector náutico tenga perspectivas de crecimiento.

La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) también estuvo representada en este congreso por su director, Fernando Casas Blanco, quien destacó la necesidad de hacer operativo el Segundo Registro canario y de acomodar la adaptación de los tráficos de cabotaje a los plazos de liberalización comunitaria, que terminan en 1999.

Según Casas, «es preciso evitar que vuelva a desaprovecharse el plazo dado por la CE co-

marítima y la mejora de la cualificación y formación del personal marítimo son bases fundamentales para el futuro de estas empresas.

La extensión del régimen de puerto autónomo

La competitividad portuaria en el marco de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante fue otro asunto que ocupó un lugar importante en este congreso celebrado en Cádiz, donde se contó con la presencia de Fernando Palao Taboada, director general de Puertos, artífice parcial del nuevo texto.

Para Palao, la nueva ley «supone la extensión del régimen de puerto autónomo a la totalidad de los puertos del Estado, incorporándose así a un modelo homogéneo».

Además de insistir sobre las novedades y características del

Entre otras conclusiones, se destacó la necesaria creación del Ministerio del Mar, para lograr una política preventiva de accidentes, sensibilidad política y dotación presupuestaria.

pañoles en condiciones competitivas óptimas para el futuro.

Como ya hemos citado, el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante en todo momento se mostró muy preocupado por el incidente ocurrido en La Coruña con el «Aegean Sea», que coincidió con el desarrollo del congreso en Cádiz. Por ello, en sus conclusiones también dejaron patente la necesidad de «un cambio profundo de las estructuras y la gestión de la Administración marítima para conseguir la implementación de una verdadera política preventiva en esta materia que, por lo demás, deberá contar con la sensibilidad política y dotación presupuestaria suficientes».

Por tanto, y entendiéndose que «ya es hora de dejar de aprender de los errores y de las consecuencias de los accidentes», consideran que la Administración marítima debe adoptar la estructura que le permita poner en marcha las medidas, acciones y políticas necesarias, solicitando para ello la creación de un Ministerio del Mar.

El acto de clausura de este V Congreso de la Marina Civil se celebró en el salón de plenos del Ayuntamiento gaditano y en representación del ministro de Obras Públicas y Transportes asistió el secretario general para los servicios de Transportes, Manuel Panadero.

Este representante del MOPT destacó en su intervención la importancia que tendrán en el mundo marítimo los reglamentos comunitarios del 86 y del 92. «Ellos desarrollarán el nuevo cabotaje europeo que abrirá Europa a las empresas españolas», dijo.

El secretario general para los servicios de Transporte se comprometió a estudiar las conclusiones de este congreso, de las que dijo que muchas de ellas coincidían con las de su departamento, especialmente aquellas referidas a prevención y protección sobre accidentes, para poder llegar la mejor de los resultados conjuntos. ■

Montserrat BARRERIRO



mo ha sucedido anteriormente, en diciembre de 1986», y aseguró que es imprescindible un mejor entendimiento del proceso mundial actual y una mayor colaboración entre los agentes sociales y la Administración.

La promoción del transporte marítimo para el comercio intracomunitario, el desarrollo de medidas de apoyo para la industria naviera, la financiación de buques, el esfuerzo de coordinación en investigación

nuevo marco legal, Fernando Palao destacó que la ley «ha nacido con ciertas discrepancias de las comunidades autónomas o de los colectivos empresariales, ambos con deseos de ampliación de sus respectivas competencias. Los primeros, en busca de mayor peso político, y los empresarios, con la intención de asumir más protagonismo de la gestión e inversiones. Es lógico que las empresas quieran obtener mayor gestión en sus inversiones, pero no en

las realizadas por el Estado con dinero público», precisó.

Para Palao, la oferta española de costes está en línea de competencia con los tráficos que puedan ser los rivales más directos de España, como los del Mediterráneo, Génova o Marsella o del Atlántico, Le Havre o Burdeos.

No obstante, insistió en la necesidad de una gestión ágil y una perspectiva mercantilista como fundamentos operacionales para situar a los puertos es-

VII PLENO DE LA ORGANIZACION EN HUELVA

AETINAPE RECLAMA UN PLAN NACIONAL DE INVESTIGACION PESQUERA Y UNA LEY DE PESCA

La puesta en marcha de un Plan Nacional de Investigación Pesquera, la elaboración de una Ley de Pesca, la necesidad de un mayor rigor oficial en las inspecciones de las embarcaciones y el cumplimiento por parte de la Dirección General de Marina Mercante de sus compromisos en relación con los titulados náutico pesqueros fueron algunas de las conclusiones elaboradas durante el VII Pleno de la Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros (AETINAPE), celebrada en Huelva durante la primera semana de diciembre bajo el lema «Nuevos horizontes».

EL VII Pleno de AETINAPE fue inaugurado por el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, quien señaló la necesidad de que quienes viven de la mar deben ser considerados como profesionales preparados técnicamente para desarrollar su actividad, no siendo posible mantener por más tiempo la improvisación ni los recursos inadecuados, sean materiales o humanos.

El presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, aprovechó la coincidencia del Pleno con el accidente del «Mar Egeo» en La Coruña para recordar la conveniencia de ser más rigurosos en las inspecciones en las embarcaciones. En opinión de José Manuel Muñiz, aunque en los últimos años se ha hecho un gran esfuerzo financiero para mejorar la seguridad marítima, ésta sigue sin funcionar de forma óptima, razón por la cual se mostró partidario de reformar radicalmente los mecanismos de control de tráfico marítimo. Durante su intervención, el responsable de AETINAPE se refirió a cuestiones de máxima actualidad, como el segundo registro de Canarias, la situación de los titulados náutico pesqueros en la flota mercante, la reciente Ley de Puertos y Marina Mercante, la reforma en curso de las enseñanzas marítimas y el acceso de los náuticos pesqueros a la carrera de la marina civil. Manuel Muñiz criticó la aplicación del Plan Nacional de Seguridad Marítima, responsabilidad de la Dirección General de la Marina Mercante que en opinión del presidente de AETINAPE no se está cumpliendo. El responsable de la organización abogó igualmente por la promulgación de una Ley de Pesca que contribuya a reordenar el sector, sobre

todo en lo que se refiere a la Administración periférica. Finalmente, José Manuel Muñiz justificó el lema del VII Pleno «Nuevos Horizontes» ante la necesidad de buscar nuevas vías alternativas para los titulados náutico pesqueros diversificando actividades y buscando nuevos campos, como en el sector alimentario.

Entre los asistentes a este VII Pleno de AETINAPE destacó la presencia del secretario general de Pesca Marítima, José Loira, quien, entre otras cosas, señaló que la Ley de Puertos y de Marina Mercante en vigor no afecta para nada a la actividad de la pesca.

En su intervención, el máximo responsable del sector pesquero en la Administración central hizo un repaso y balance de las actuaciones desarrolladas durante los últimos años, sobre todo en lo que afecta a la política comunitaria. José Loira anunció que desde el 1 de enero de 1993 quedan suprimidos los aranceles que gravan actualmente a las conservas españolas de sardina en el marco comunitario y que tuvieron que luchar durante los últimos años con esta dificultad para acceder a esos mercados. El secretario general de



José M. Muñiz Ríos, presidente de AETINAPE.



Acto de apertura del VII Pleno Nacional de AETINAPE. De izquierda a derecha: José Loira Rúa, secretario general de Pesca Marítima; Leocadio Marín Rodríguez, consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía; Juan Ceada Infantes, alcalde de Huelva; Manuel Chaves González, presidente de la Junta de Andalucía; José Manuel Muñoz Ríos, presidente de AETINAPE, Violeta Alexandre Ubeda, gobernadora civil de Huelva, y Ramón Fernández Menéndez, director de la Escuela Náutico Pesquera de Huelva.

Pesca consideró enormemente positivo que desde 1989 el sector de la pesca se haya contemplado de forma independiente del agrícola en la política de estructuras del Estado.

El vicesecretario general del Consejo Superior de Universidades, José García, se refirió a los estudios náutico pesqueros y, en su opinión, el hecho de que todavía no exista la configuración definitiva de los estudios pesqueros superiores obedece a que se frenó en su tiempo un plan para su estudio, retirado por su falta de adecuación a la realidad del sector. En opinión de los diferentes representantes que intervinieron en una mesa redonda sobre la misma cuestión, la titulación pesquera superior será

un hecho en breve en la oferta de estudios de la Universidad española.

En la actualidad son tres las universidades, Cádiz, Vigo y País Vasco, que se hallan en proceso de formalización de sus titulaciones marítimas. Entre las principales conclusiones extraídas del debate sobre las enseñanzas se consideró la necesidad de una gran interconexión entre todas las materias y los sectores ya sea dedicados al transporte o a la actividad de la pesca. Igualmente hubo coincidencia para señalar la incorporación de otras especialidades a estos estudios, tales como la tecnología de los alimentos, manipulación, etcétera.

El consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de An-

dalucía, Francisco Alba, expuso ante el Pleno la realidad del sector de la pesca en la Comunidad Autónoma e insistió en la necesidad de lograr unas estructuras competitivas de cara a la realidad del Mercado Unico. Durante la jornada de clausura, el subdirector general de Seguridad Social del Instituto Social de la Marina, Armando Gracia, expuso las líneas básicas del organismo y se sometió a un largo debate con los profesionales presentes en el Pleno.

Junto a las exigencias de los responsables de AETINAPE en materia de pesca (Plan Nacional de Investigación Pesquera y Ley de Pesca) los titulados náutico pesqueros hicieron especial mención en sus conclusiones a los problemas profesiona-

les de este colectivo, sobre todo en relación con la política desarrollada desde la Dirección General de Marina Mercante. Para el Pleno, Marina Mercante ha llevado a cabo una política regresiva que supone la marginación de los titulados marítimo pesqueros. En opinión de AETINAPE la situación de los titulados náutico pesqueros no ha variado respecto al Pleno de la organización celebrado en Vigo hace dos años. «La situación de los titulados náutico pesqueros en la Marina Mercante —concluye el Pleno— ha continuado su deterioro debido a la política desarrollada desde la Dirección General de la Marina Mercante, lo que ha generado nuevos agravios e injusticias». ■

UGT DEL MAR, PROCESO DE FUSION PARA 1993

LA Unión General de Trabajadores convocaba su Conferencia Nacional en Ribeira los días 3, 4 y 5 de diciembre. Los delegados asistentes a la misma dieron el visto bueno a la gestión de la actual Ejecutiva y aprobaron varias resoluciones de especial trascendencia.

La primera de estas resoluciones se refiere a la confluencia de los sectores de Marina Mercante y Pesca en uno solo, el Sector del Mar, atendiendo a la interrelación entre trabajo de mar y de pesca. De esta forma se pretende rentabilizar los recursos humanos disponibles en beneficio de los trabajadores del mar, potenciando a la vez un porcentaje de sindicación más elevado entre los pescadores, siguiendo las pautas ya existentes entre los trabajadores del

subsector de la marina mercante.

Segundo registro, bandera de conveniencia

Los delegados de UGT aprobaron una segunda resolución referida al segundo registro en Canarias, según la cual el sindicato solicitará a los organismos internacionales que aquél sea considerado a todos los efectos como ban-

dera de conveniencia, al estimar que no existe diferencia entre ambos conceptos.

UGT pedirá la adhesión del resto de sindicatos a su propuesta, con la que persigue un control riguroso de las condiciones en que operen los buques acogidos al segundo registro.

Falta de seguridad en las costas españolas

Finalmente, la Conferencia de Ribeira aprobó una resolución en contra de la falta de seguridad que, a juicio de UGT, se detecta en las costas españolas, cuya manifestación más evidente sería el siniestro del petrolero «Mar Egeo» frente a las proximidades de La Coruña.

UGT solicitó para Galicia la declaración de zona catastrófica, al tiempo que criticaba los métodos utilizados por la Administración para controlar los buques de riesgo. Este sindicato consideraba a la Administración culpable del siniestro por la falta de control de los sistemas de practicaje, a la vez que llamaba la atención sobre el hecho de que los petroleros que fondean en aguas nacionales y que no tienen por destino un puerto español estén obligados a tener un remolcador a costado, y no así los buques que tienen por destino un puerto español. «Uno y otro pueden sufrir un fallo en las máquinas e irse contra las rocas como, por desgracia, se ha demostrado», denunciaba UGT, para quien en esta cuestión se están aplicando «criterios economicistas, con el resultado ya conocido». La Administración, concluía, «lo conoce y no pone remedio, siendo más exigente con el practicaje y obligando a que la aproximación de los petroleros a puerto se realice siempre con remolcador». ■ M. V.



CONGRESO CONSTITUYENTE DEL SECTOR DEL MAR DE CC.OO.

LA localidad asturiana de Perlora acogió durante los días 3, 4 y 5 de diciembre el congreso constituyente del Sector del Mar de Comisiones Obreras. En él se acordó unificar la acción sindical en la mar mediante la confluencia de los subsectores de Puertos y Tráfico Exterior, Pesca y Marina Mercante y Tráfico Interior en un solo sector.

Para CC.OO. esta decisión es «una experiencia pionera en el mundo sindical» que significa «un importante esfuerzo de concreción de los múltiples trabajos y experiencias que a lo largo de los años han desarrollado

los diferentes sindicatos que confluyen en esta organización unitaria (Comisiones Mariñeiras, Sindicato Libre de la Marina Mercante, Sindicato del Mar).

En la práctica, la fusión permitirá agrupar los recursos humanos y de toda índole hasta ahora dispersos en las tres subsecciones sindicales en una única organización y dotarse de un único organismo competente en las cuestiones sindicales referidas al tráfico marítimo y pesquero. FETCOMAR-CC.OO. confía en que el proceso aprobado en el congreso constituya «en el futuro ya presente una importante herra-

mienta para la defensa de los marinos, pescadores y portuarios, que ven continuamente agredidos sus empleos, condiciones de vida y trabajo».

El Sector del Mar de CC.OO. estará dirigido por un secretario general, Andoni Leceitúa, y una comisión ejecutiva integrada por Jon Azkue, Angel Fernández, Angel Navarrete, Pedro Muñoz, Antonio Escobar, Luis Arroyo, Jesús Cuesta, Alberto Prada y José Santos.

Personación jurídica

Una de las primeras decisiones adoptadas por el secretario general del Sector del Mar de CC.OO. fue la de personar-

se en el proceso abierto como consecuencia del naufragio en aguas coruñesas del petrolero «Mar Egeo», que se producía, precisamente, coincidiendo con el congreso constituyente.

Para este sindicato, «una actuación normal por parte de las autoridades españolas evitaría el acceso a nuestros puertos y costas de buques de bandera de conveniencia y segundos registros que no cumplen las mínimas normas de seguridad». En opinión de CC.OO., «el segundo registro (en Canarias) adoptado en aras de una liberalización a ultranza de las condiciones sociolaborales a bordo, proponiendo el dumping social como alternativa competitiva en los buques españoles, hará de nuestros barcos potenciales protagonistas de sucesos como el acaecido en la bocana del puerto de La Coruña». ■ M. V.





GALICIA

Dieciocho pesqueros que faenan en este caladero serán desguazados próximamente

LA FLOTA GALLEGA DEL GRAN SOL CONTINUA SU DECLIVE

La publicación de nuevas normas para faenar en el mítico caladero del Gran Sol parecen ser las causantes del próximo desguace de 18 pesqueros gallegos que faenaban en estas aguas, ocasionando la pérdida de 270 empleos directos y 1.350 indirectos. En esta normativa, aparecida el 1 de julio de este año en el «Boletín Oficial del Estado», se establece que las embarcaciones deberán contar con un número suficiente de derechos de días de pesca para acudir a las mencionadas aguas. Los que no los tengan podrán adquirirlos a través de armadores que son propietarios de licencias en exceso, o bien desguazar barcos en activo para acumular derechos.

LA necesidad de contar con suficientes derechos de días de pesca para faenar en el caladero del Gran Sol ha ocasionado múltiples problemas a los armadores gallegos y tanto las asociaciones de Arpesco y Pescagalicia, en La Coruña, como Arposol, en Vigo, calificaron desde un principio la compra-venta de estos derechos como «comercio inadmisibles».

Estas agrupaciones aseguran que con la nueva redacción de dicha orden (modifica a otra que data de junio de 1981) no se resuelve el problema de la excesiva acumulación de derechos por parte de algunas unidades, ya que, a su juicio, existen armadores vascos que por los derechos de que son propietarios podrían pescar más de

trescientos sesenta y cinco días al año.

El desguace de estos 18 barcos, que se encuentran a la espera de recibir la prima económica que concede el Gobierno central para ser desguazados próximamente, afectará sobre todo al puerto de La Coruña, pues 12 de las embarcaciones afectadas tienen como base esta ciudad, dos en Vigo y otras cuatro en el norte de la provincia de Lugo.

En total, desde 1981 la flota gallega del Gran Sol ha perdido 25 barcos, ya que en ese año se contabilizaban 175 y con el nuevo desguace se reducirán a 150. Por suerte corren otros puertos del Cantábrico, pues según Samuel Juárez, de la Consellería de Pesca, ellos contaban con 240 buques en Gran Sol hace once años y ahora van a quedar con poco más de 100.

El informe glosa las macrocifras de los distintos sectores y en él se hace un recorrido por la situación jurídica y competencial de la pesca gallega, la plataforma continental, en donde se estudian las flotas que faenan en este ámbito y las especies de interés. También se encuentran en él las actividades realizadas en aguas interiores, como el marisqueo, la industria pesquera, el furtivismo, la acuicultura, y se incluyen aspectos como la formación e investigación pesquera, entre otros asuntos.

Salmón en jaulas

El director general de Ma-



risqueo, Enrique Penas Lado, ha informado que la Consellería de Pesca ha creído conveniente llevar a cabo la potenciación del cultivo del salmón en la Comunidad Autónoma, considerando que nos encontramos en una coyuntura favorable para este pescado. Esta iniciativa se verá favorecida con la preparación de un reglamento sobre cultivos marinos en el que se establecerán una serie de normas sobre condiciones del cultivo de salmón en jaulas y la regularización de las plantas en funcionamiento que se encuentran en fase experimental.

En la actualidad Galicia produce un total de 400 toneladas anuales de salmón, cifra con la que la coloca a la cabeza de la producción nacional.

Teniendo en cuenta que el mercado español consume 18.000 toneladas de este pescado cada año, las expectativas no pueden ser más favorables, ya que hasta ahora la demanda se satisfacía con las importaciones procedentes de Noruega o Escocia, pero estos países han contado últimamente con diversos problemas que hace apropiada una ampliación de la oferta, que podría ser aprovechada por

la gran potencialidad gallega.

Según Ernesto Penas, la producción de salmón en Noruega ha entrado en crisis por un error de planificación, lo que finalmente se traduce en una subida del precio del producto en el mercado. Esto, junto con la excelente calidad del salmón gallego, que llegaría más fresco a los mercados centrales y tendría menos grasa al ser criado en aguas calientes, han hecho reflexionar a la Administración autonómica y decidirse a fomentar esta producción, creyendo que es el momento idóneo para impulsarla.

Reglamento sobre cultivos

Con la publicación del reglamento sobre cultivos marinos se darán una serie de normas relativas a la producción de salmón en jaulas, como la distancia entre las jaulas, mecanismos para reducir los problemas sanitarios, etcétera. Además, con esta norma se regularizará el estatus administrativo de las explotaciones actuales que operan en régimen de autorización experimental.

Después se espera su conversión en concesiones administrativas, lo que facilitaría la rea-

lización de inversiones, daría garantías jurídicas a los empresarios y permitiría además la obtención de subvenciones procedentes de la Comunidad Europea.

En la actualidad el sector gallego productor de salmón es bastante escaso y cuenta con dos plantas de cultivo en tierra, una en Valdoviño y otra en cabo Vilano, y cuatro explotaciones en jaula, ubicadas en Sada, Lorbé, Muros y Camariñas.

Pérdida de empleos

Los sindicatos han intervenido también en este tema y la representante de Comisiones Marineras (CC.MM.), Begoña Palacios, se pregunta por qué precisamente es el puerto coruñés el más afectado, asegurando que los armadores coruñeses pudieron conseguir licencias hace años, pero entonces no se invirtió y cada día fue a menos. Además, esta sindicalista se interroga sobre por qué ni el Ayuntamiento ni otras entidades de esta ciudad se han preocupado por el muelle pesquero, tan importante en la economía de la ciudad.

Carlos Búa, de INTG, se mostró preocupado, al igual que Rafael Mesura, de UGT, por los trabajadores que con esta reconversión se han quedado sin empleo, afirmando Mesura que muchos de ellos deberán plantearse emigrar al País Vasco, Las Palmas, Las Malvinas y otros lugares para seguir trabajando en el mar, pues es lo único que saben hacer.

El sindicato UGT ha denunciado que desde 1988 las pérdidas de unidades pesqueras en el puerto coruñés han sido constantes, lo que ha llevado a una reducción de los puestos de trabajo, que se estima en 2.500 empleos directos y otros 12.300 puestos de trabajo destruidos en sectores con fuerte dependencia de la pesca. Por su parte, Carlos Búa argumentó que no sólo lo pasarán mal los que ya no faenarán, sino también aquellos que seguirán trabajando, pues tendrán vetadas ciertas especies y recortes en otras. ■

Elena CEBRIAN



Plan de Recursos Pesqueros

La necesidad de presentar planes ante la Comunidad Europea para acceder a la asignación de fondos que ésta otorga a las regiones para la gestión de sus pesquerías ha llevado a la Consellería de Pesca a elaborar un Plan de Ordenación de los Recursos Pesqueros y Marisqueros en el que se pretende realizar un análisis pormenorizado de la actual situación del sector pesquero en la Comunidad.

En este plan, proyectado en seis partes a lo largo de 109 capítulos, se interrelaciona el conocimiento biológico, económico, social y registral existente para proponer las bases de la evolución del sector.

La iniciativa, que se enviará a todas las aso-

ciaciones y organizaciones representativas relacionadas con los distintos sectores pesqueros, se estudió en el Congreso Gallego da Pesca, que se celebró en Santiago a finales de diciembre, y en el que también se pasó revista a diversos aspectos relacionados con las pesquerías pelágicas, las demersales y la pesca en aguas interiores.

Para el conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, ésta es una oportunidad de no condenarse para siempre en la marginalidad, pues el hecho de que la CE decida incluir la pesca en la reforma de los fondos estructurales y aplicar el principio de subsidiaridad es una oportunidad para la pesca gallega. ■



Con la construcción en el puerto de La Luz y de Las Palmas de esta terminal pesquera y de productos perecederos se culminará la segunda fase del proyecto FRISU 2000. La primera fue inaugurada recientemente y ha consistido en la renovación de las instalaciones frigoríficas ya existentes y la construcción de nueva planta de una Sala de Elaborados de Productos del Mar.

Puerto de La Luz y de Las Palmas

NUEVA TERMINAL PESQUERA Y DE PRODUCTOS PERECEDEROS

LA capacidad de almacén de la instalación frigorífica es de 2.900 toneladas métricas, y el conjunto de elementos que la componen (maquinaria, aislamientos...) permite alcanzar los 30° C bajo cero, que es la temperatura requerida por distintos usuarios, que van desde los armadores especializados en cefalópodos (en la práctica todos de bandera nacional o comunitaria que faenan en el banco canario-sahariano), pasando por el mercado japonés, hasta los productores de alimentos ultracongelados (platos precocinados, verduras, helados, etcétera). Todo ello permite garantizar al consumidor final una óptima conservación y calidad de los productos.

FRISU, con este nuevo servicio puesto ya en marcha está capacitado para conservar a temperatura controlada mercancías refrigeradas de todo tipo: en especial las verduras y la fruta fresca de producción insular con destino a la exportación, al haberse implantado también una especial configuración de los métodos de estiba que eliminan roturas de envase, siendo éste un problema endémico de su almacenamiento hasta la fecha.

Estas dos características permiten también dar un servicio frigorífico estándar o normal, desde -18° a -22° C, para aquellas mercancías que así lo precisaran, alcanzando así técnicamente la calificación de polivalencia única en el mercado.

En el acto de inauguración de estas instalaciones, Rafael Suñol, presidente de FRISU, señaló que FRISU ha venido a llenar un vacío del que hasta ahora carecía el puerto de La Luz y de Las Palmas, al que denominó «el puerto de las mil

banderas». Según indicó, en esta planta se podrán someter a tratamiento industrial las siguientes líneas de producción: fileteados de pescados planos, rodajas, lomos de túnidos, batido y cocido de pulpo, anillas de calamar, tubos de pota, limpieza de chocos, eviscerados, congelación IQF y otras.

Con ello no sólo el operador, sino hasta la propia ama de casa, como eslabón final de la cadena, tendrán la certeza de comercializar y consumir productos elaborados técnica, higiénica y sanitariamente con garantía plena. Asimismo el usuario podrá beneficiarse de las ventajas fiscales que supone el tráfico de perfeccionamiento activo desarrollado en un «depósito franco», figura aduanera de gran flexibilidad obtenida recientemente por FRISU a tenor de las disposiciones comunitarias al efecto.

La inversión de la primera fase ha sido de 400 millones de

pesetas, aportando el Gobierno canario casi la mitad de la inversión conjuntamente con las inversiones comunitarias.

Como ya indicamos anteriormente, la segunda fase de FRISU 2000 tiene como meta el diseño, construcción e implantación de una terminal pesquera y de productos perecederos.

Conceptualmente hablando una central pesquera portuaria consiste en una zona acotada de accesos restringidos donde, con medios mecánicos propios y personal dependiente de la empresa, se realizan las tareas primordiales de carga —descarga y estiba— desestiba de buques, así como otros servicios inherentes.

Cuando esta segunda fase esté terminada se podrá catalogar este complejo frigorífico como de primera magnitud, siendo uno de los pocos existentes en la actualidad. Esta segunda fase podría estar en



funcionamiento a mediados de este año y entre sus objetivos figuran los siguientes:

- Reducción de costes de las operaciones mediante la introducción de medios automáticos y personal cualificado, incrementando la productividad de los servicios prestados.

- Recuperación de la actividad del puerto para las flotas pesqueras manteniendo los puestos de trabajo cualificados.

- Incremento de la actividad portuaria por una mejora en la competitividad portuaria actual.

- Tratamiento correcto de los productos congelados y máxima para el usuario del buen fin de las operaciones.

- Adelantarse en veintitrés años a otros puertos competidores próximos.

- Adaptación de las normas de la CE, en particular a lo requerido por la directiva comunitaria por la que se fijan las formas sanitarias aplicables a la puesta en el mercado de los productos pesqueros.

La inversión global en la segunda fase de FRISU 2000 será de 1.200 millones de pesetas. ■

C. R.



Un nuevo ferry para la línea Canarias-Península

EL pasado 24 de noviembre se procedió en Helsinki a la botadura del nuevo ferry que cubrirá la línea Canarias-Península y que ha costado a Trasmediterránea más de 9.000 millones de pesetas.

Al acto asistieron el presidente del Gobierno canario, Jerónimo Saavedra, y el presidente de la compañía naviera Trasmediterránea, Luis Delso. El acto de la botadura se celebró en los astilleros Masa de la localidad de Turku, donde se ha fabricado la nueva embarcación.

La incorporación a las comunicaciones entre Canarias y la Península de este nuevo buque, que ha sido llamado «Juan J. Síster», al igual que el que cubre actualmente esta línea, en memoria de uno de los fundadores de Trasmediterránea, contribuirá considerablemente a «la mejora de las relaciones marítimas entre ambas zonas», según afirmó en el acto Jerónimo Saavedra.

El jefe del Ejecutivo autónomo canario se congratuló por asistir al acto tradicional de bautizo del ferry. Por su parte, Luis Delso destacó el hecho de que cuando accedió al cargo prometió la modernización de los barcos que cubren la línea Canarias-Península, aunque en aquel entonces —dijo— «nadie me creyó». A ello añadió que el acto de botadura viene a corroborar su firmeza y el hecho de que su promesa no fue en vano.

Indicó Luis Delso que «Trasmediterránea ha cumplido su promesa y ha emprendido las acciones para renovar esta parte de su flota, cuyo coste total será de unos 22.000 millones de pesetas».

El resto de la inversión se ha destinado a la adquisición

de dos buques que harán viajes interinsulares: «Las Palmas de Gran Canaria», que fue bautizado en septiembre en Valencia, y «Santa Cruz de Tenerife», que será botado a principios de este año en los mismos astilleros.

El nuevo «J. J. Síster», que tiene una eslora de 147 metros y una manga de 26,

personas, pues se podrán aprovechar también plazas de butacas.

Además el «J. J. Síster» puede transportar 125 camiones de 13 metros de largo y unos 150 automóviles turismos.

La madrina del barco fue Amelia Montes del Pino, esposa del consejero de Trasmediterránea Javier Gómez



desplaza 13.575 toneladas y desarrolla una velocidad de 18 nudos.

Un total de 55 tripulantes, al mando del capitán de la Marina Mercante Alejandro Mínguez, conducirán este ferry, cuya novedad más importante es su alto nivel de automatismo y de seguridad en la maniobrabilidad y la navegación.

El buque está dotado con 400 camas para pasajeros, el 60 por 100 de ellas ubicadas en camarotes dobles y el resto en cuádruples, aunque los trayectos interinsulares tendrán una capacidad de 550

Navarro, que rompió sobre la proa la tradicional botella de champaña.

El embajador de España en Finlandia, Eduardo Aranda Carranza; el delegado del Gobierno en Canarias, Anastasio Travieso; el consejero de Turismo y Transporte del Gobierno Canario, Miguel Zerolo; el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo, y el delegado de Trasmediterránea en Canarias y Andalucía, Héctor de Armas, asistieron también al acto. ■

C. R.



Acogió durante cinco días exposiciones, conferencias y proyecciones fílmicas

I SEMANA DEL MAR DE GUECHO

Entre el 24 y el 28 de noviembre tuvo lugar la I Semana del Mar de Guecho.

Con el objetivo de promover el acercamiento al mar, esta Semana del Mar, que se celebró en el teatro del municipio costero vizcaíno, acogió durante cinco días exposiciones, conferencias, coloquios y proyecciones fílmicas relacionadas con el medio marino. Entre otros, Francisco Ferreras, que ostenta el récord mundial de descenso en mar en apnea; el periodista Manuel Toharia, y Luis Doreste, medallista olímpico de vela, hablaron del mar. En sus próximas ediciones la Semana dedicada al mar de Guecho ampliará su programa de actos dando cabida también a las pruebas náuticas.

LA I Semana del Mar de Guecho, organizada por el Aula de Cultura de Guecho, la Diputación Foral de Vizcaya y Euskal Telebista, acogió la exposición «Ses-tao, setenta y cinco años de astillero» y una muestra de fotografía submarina. En el teatro de Guecho también se proyectaron diversas películas, como «La ballena asesina» o «Isla de Benidorm», y diapositivas ilustrativas de temas como la Antártida o el surf. Además, la I Semana del Mar de Guecho, que cambiará su fecha de celebración a abril o mayo para poder combinar las conferencias y proyecciones fílmicas con actividades acuáticas, contó con la presencia de destacados ponentes, que hablaron sobre temas relacionados con el mar. Entre otros, estuvieron en Guecho Francisco Ferreras, Manuel Toharia y Luis Doreste.

Sumergirse 120 metros sin respiración artificial

Francisco Benigno Ferreras

Domínguez, más conocido como «Pipín», participó en la primera jornada de la I Semana del Mar de Guecho. El cubano «Pipín» ostenta actualmente el récord mundial de descenso en mar de apnea, con peso variable. El récord lo consiguió el 20 de septiembre de 1992 en Ustica (Italia), al llegar a los 120 metros de profundidad del mar en descenso libre.

Según «Pipín», para conseguir el récord mundial de descenso libre en mar es necesaria mucha dedicación. «Se necesita preparación psíquica y física. También mucha voluntad y tener muchas ganas de hacerlo. Con eso, cualquiera podría conseguirlo.»

«Pipín» lleva a cabo entrenamientos muy específicos. «Cuando voy a tentar el récord mundial entreno entre seis y siete horas al día durante un período de seis a siete semanas. Durante la primera semana el 60 por 100 del entrenamiento lo realizo en tierra y el 40 por 100 en el mar. Durante las semanas intermedias la mitad del tiempo entreno en tierra y la otra mitad en el mar. Cuando se acerca la fecha del intento sólo entreno en el mar.»

Tras coger aire en la superficie del mar, «Pipín» empieza a descender. «Cuando llego abajo hago un chequeo de mis condiciones intelectuales. Compruebo, por ejemplo, si puedo realizar mentalmente una operación aritmética. Y si hay algo que no funciona, hago una señal a los buzos que me acompañan por si los necesito, y ellos me asisten. El momento de subir en algo inconsciente. Es algo natural. Ni siquiera pienso en ello.» Todo el proceso dura algo más de tres minutos, la

mitad del tiempo para descender y la otra mitad para ascender.

«Somos hijos del mar»

Manuel Toharia, periodista especializado en la divulgación científica, participó en la segunda jornada de la I Semana



del Mar de Guecho. Dio una conferencia titulada «El mar, dispensa del futuro».

Según Manuel Toharia, el planeta en el que vivimos no debería llamarse Tierra. «Nuestro planeta está mal bautizado. De ninguna manera debería llamarse Tierra. La diosa Gea, que es la diosa de la Tierra, según los griegos, no es realmente la diosa del planeta en el que vivimos. El planeta debería llamarse Hidro, o Agua, o Mar, puesto que el 70 por 100 de la superficie del planeta es agua, un agua que estaba donde está antes de que hubiera vida en nuestro planeta.»



Manuel Toharia.



Francisco Ferreras, «Pipín».



Luis Doreste.

de la pesca y por la contaminación de los mares».

Según Manuel Toharia: «Cuando se habla de la degradación ambiental del planeta, no es el planeta lo que está en peligro, sino la vida del ser humano. Estamos a tiempo de evitar que desaparezca la despensa que el mar puede ser para el futuro si no continuamos contaminando a esa madre nuestra que fue la mar».

Luis Doreste navegará en la clase Soling

Con la presencia de Luis Doreste, que consiguió meda-

estuvimos preparándonos sin darnos cuenta. Competimos en campeonatos nacionales y en el extranjero. Cuando empezamos a estudiar en la universidad, como en Canarias no la había, la Federación de Vela nos dio una beca para poder estudiar y prepararnos en una modalidad de vela olímpica. Todo fue una cosa detrás de la otra.»

Luis Doreste compitió en Barcelona en la clase Flying Duchtman. El fue el patrón y Domingo Manrique el tripulante. «La preparación para la Olimpiada de Barcelona consistió en competir en campeonatos en el extranjero por la falta de flota en España, y en entrenar, tras acuerdo, con franceses e italianos. Como nuestro barco no terminaba de dar el tiempo que queríamos, adquirimos otro. Pero los tiempos no mejoraron. Por ello, pedimos el barco prestado a unos amigos italianos con los que entrenábamos, y que no pudieron clasificarse para representar a su país en Barcelona. Ellos nos lo prestaron. Después de cuatro años de programa ADO, participamos en Barcelona con un barco prestado a última hora. También cambiamos las velas e hicimos una modificación en la quilla del barco. En el último mes lo cambiamos todo en relación al material con el que habíamos entrenado durante cuatro años.»

Para la Olimpiada de Atlanta, en 1996, la clase Flying Duchtman no será olímpica. En esa clase Luis Doreste se encontraba muy cómodo. Pero para poder volver a ser olímpico navegará en la clase Soling. «Tengo que cambiar de categoría para ser olímpico. Por mis condiciones físicas podría navegar en Star o en Soling. De entrada, ninguna de las dos me apetece demasiado. Pero me decidiré por la clase Soling. Navegaré un año como prueba y luego haré una preparación más fuerte para intentar clasificarme para representar a España en Atlanta.» ■

Roberto RUIZ DE HUYSOBRO

Fotos: Aula de Cultura de Guecho

La población humana en la Tierra es cada vez mayor. La mayor parte de esa superpoblación, que actualmente asciende a 6.000 millones de personas y que se duplicará en treinta años si su ritmo de crecimiento continúa siendo igual, se sitúa y situará en los países subdesarrollados. La población de los países desarrollados, cifra actualmente en 700 millones de personas, se mantendrá en la misma cifra. Según Manuel Toharia: «El peor problema ecológico del mundo es la superpoblación humana. Alimentar a tantas personas es un

gran problema. La solución para los problemas del planeta derivados de la superpoblación humana tiene una doble vertiente: no crecer más en número; buscar formas de alimentación alternativas, para lo cual la ciencia tiene mucho que decir por medio, por ejemplo, de la ingeniería genética. Pero la mayoría de los esfuerzos se basan en los cultivos terrestres. Sin embargo, el mar encierra unas potencialidades, tanto alimenticias como de otro tipo, que todavía están sin explotar y que, desgraciadamente, podemos estropear definitivamente por los excesos

de la pesca y por la contaminación de los mares».

La población humana en la Tierra es cada vez mayor. La mayor parte de esa superpoblación, que actualmente asciende a 6.000 millones de personas y que se duplicará en treinta años si su ritmo de crecimiento continúa siendo igual, se sitúa y situará en los países subdesarrollados. La población de los países desarrollados, cifra actualmente en 700 millones de personas, se mantendrá en la misma cifra. Según Manuel Toharia: «El peor problema ecológico del mundo es la superpoblación humana. Alimentar a tantas personas es un



INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

El sentido del presente artículo es el de enlazar y seguir el tema iniciado en el anterior. Asunto que nos va a ocupar algún capítulo más en un futuro, para que de esta forma se pueda tener una visión más amplia de este complejo mundo del desempleo, más importante e interesante por cuanto que en el mismo pudiéramos encontrarnos algún día alguien de nosotros, situación no deseada pero que tampoco debemos descartar, máxime cuando los reajustes económicos, como en la actualidad, pueden producir situaciones coyunturales que pueden tocarnos de cerca.

EL DESEMPLEO: SITUACION LEGAL

Cuantía de la prestación. Tramitación y documentación a presentar

NO obstante, el deseo es que nunca tuviéramos que necesitar recurrir a estas prestaciones, si bien tener una idea o conocer un poco más de cerca este complejo mundo del desempleo y sus prestaciones nunca está de más.

Como ya hemos visto, la situación legal de desempleo es uno de los requisitos que hay que tener para acceder a la prestación por desempleo.

Se encuentran en situación legal de desempleo:

1. Cuando se extinga la relación laboral:

— A consecuencia de expediente de regulación de empleo que finalice con resolución favorable de la autoridad laboral.

— Por muerte, jubilación o incapacidad de un empresario individual, comunicada por escrito por el propio empresario, sus herederos o representantes legales.

— Por despido improcedente, que se puede demostrar mediante Acta de Conciliación ante el SMAC (Servicio de Mediación, Arbitraje y Conciliación), debiendo acordarse en este caso una indemnización mínima de treinta y cinco días de salario; por resolución judicial: sentencia o auto en el que da por extinguida la relación laboral.

— Por despido procedente. Es una innovación importante, siendo preciso en este caso que exista sentencia del Juzgado de lo Social que así lo reconozca. Ya aludiremos más adelante las características especiales de este caso para poder optar a las prestaciones.

— Por despido basado en causas objetivas, cuyo conte-

nido ya tuvimos ocasión de explicar en uno de los artículos precedentes, y precisa el trabajador que se lo comunique por escrito el empresario de acuerdo con lo especificado en el artículo 53 del Estatuto de los Trabajadores (E. T.), poniendo simultáneamente a la comunicación a disposición del trabajador la indemnización de veinte días por año y respetado el plazo de preaviso reglamentado.

— Por resolución del contrato a voluntad del trabajador como consecuencia de haberse producido una modificación sustancial de las condiciones de trabajo, falta de pago, retrasos continuados en el abono del salario, por causa de cualquier otro incumplimiento grave de las obligaciones contractuales que debe cumplir el empresario.

— Por resolución de la relación laboral en período de prueba y siempre que la voluntad extintiva se deba al empresario.

— Por expiración del tiempo convenido, realización de la obra o servicio objeto del contrato. Es decir, cuando finalicen los contratos temporales eventuales por obra o servicio, etcétera, siempre que este contrato haya durado más de doce meses, como ya se ha dicho al hablar del requisito de la cotización.

2. Cuando se suspenda la relación laboral en virtud de expediente de regulación del empleo. Es el caso de las empresas que llegan a un acuerdo con la autoridad laboral; por él unos días o unos meses trabajan un grupo de trabajadores y otros durante el tiempo que no trabajan cobran el desempleo.

3. Cuando se reduzca la jornada de trabajo, siempre que la reducción sea al menos en un tercio y exista resolución de la autoridad laboral dictada al efecto, previa incoación de expediente de regulación de empleo.



4. Cuando finaliza o se interrumpe la actividad y ocupación de los trabajadores fijos de carácter discontinuo. Debiendo acreditarse por copia del contrato (contratos de temporada, pero todos los años) y comunicación escrita del empresario en la que acredite haberse interrumpido o finalizado la actividad cíclica.

5. Cuando los trabajadores inmigrantes retornen a

España tras haber finalizado la relación laboral y:

— Acrediten cotización suficiente antes de salir de España.

— No reciban prestación por desempleo en el país extranjero del que retornan.

6. Liberación de prisión por haber cumplido condena o haber quedado en libertad condicional.

En este supuesto se precisa verificación del director del centro penitenciario acreditativa de la fecha del ingreso y excarcelación y tiempo de ocupación cotizado durante la privación de libertad.

Por exclusión, no están en

oportunidad es de veinte días hábiles a partir de la comunicación del despido.

— Los que no se reincorporen al trabajo después de habérselo comunicado al empresario en el caso de despido improcedente o nulo y el empresario opte por la readmisión.

Base reguladora de la prestación

La base reguladora es la cuantía que se toma como punto de partida para abonar las prestaciones que pudieran corresponder en cada caso.

Esta base es el resultado de

directa con la base reguladora. Esta cuantía ha sido modificada por el llamado «Decreto», convertido en la Ley 22/92, de 30 de julio, como ya se dejó constancia cuando se habló del decreto mencionado, al igual que ha quedado modificada también la duración de la prestación.

En lo que concierne a la cuantía, ésta se determina aplicando a la base reguladora los tipos siguientes:

— Setenta por ciento de la base durante los ciento ochenta primeros días (seis meses).

— Sesenta por ciento de la base a partir del día ciento ochenta y uno (a partir de los seis primeros meses).

A pesar de lo dicho hasta ahora, hay que decir que la cuantía tiene también sus topes, de forma que si el 70 por 100 o el 60 por 100 de la base reguladora es superior a dicho tope, la prestación se reduce al tope, que es lo que sucede cuando las cotizaciones son muy altas.

El tope marcado por la ley está en función de dos conceptos:

— Salario Mínimo Interprofesional (SMI).

— Número de hijos a cargo del trabajador.

De acuerdo con ello, el tope mínimo, o el importe mínimo de la prestación en ningún caso será inferior al SMI. Es decir, se garantiza que el importe mínimo de la prestación será igual al SMI. Por otro lado, el tope máximo puede ascender al 220 por 100 del Salario Mínimo Interprofesional en función del número de hijos.

De esta forma la cuantía máxima sería:

— El 170 por 100 del SMI cuando el trabajador no tenga ningún hijo a su cargo.

— El 195 por 100 del SMI cuando tenga un hijo a su cargo.

— El 220 por 100 del SMI cuando el trabajador tenga dos o más hijos a su cargo.

Teniendo en cuenta que el SMI para 1992 es de 56.200

pesetas, el mínimo estaría fijado en 65.660 pesetas, incluida la parte proporcional de las extras, y el máximo en 123.816 pesetas, aproximadamente.

Plazo y documentación a presentar en la solicitud

La solicitud debe presentarse en la oficina del INEM correspondiente al domicilio dentro de los *quince días* siguientes a partir de la fecha en la que se ha producido la situación legal de desempleo.

Si la solicitud se presentara pasados los quince días, *el derecho* a las prestaciones *no prescriben*, pero perderán tantos días de prestación como de retraso en su presentación lleven, más los quince días de plazo de presentación, lógicamente.

A la solicitud del derecho a las prestaciones por desempleo deberá acompañarse:

— Certificado de empresa con las cotizaciones efectuadas a favor del trabajador durante los seis meses anteriores (ciento ochenta días) a la situación legal de desempleo.

— Copia del documento que acredite la situación legal de desempleo: sentencia, acta del SMAC, certificado de la empresa de no renovación del contrato, etcétera.

— Copia del alta y baja en la Seguridad Social.

— Copias de los TC1 y TC2 de los seis meses anteriores a la situación legal de desempleo de los mismos meses que constan en el certificado de empresa.

— Copia del contrato de trabajo.

— Copia de la última nómina.

Aparte de esta documentación el INEM podrá exigir que se aporte copia de los documentos de cotización oficiales (TC1, TC2 y TC2.1) y de salarios que estime oportunos o necesarios. ■

José Manuel
MARTINEZ GALAN
Abogado



situación legal de desempleo:

— Los que cesan voluntariamente en el trabajo, a no ser que en el cese concurren circunstancias ya enunciadas que obliguen al trabajador a pedir la resolución o extinción de la relación laboral.

— Los que habiendo sido despedidos no reclamen en tiempo y forma contra la decisión del empresario. Plazo que según ya vimos en otra

dividir entre ciento ochenta días la suma de las bases de cotización por esta contingencia correspondientes a los seis meses hacia atrás a contar desde la fecha en la que el trabajador sea declarado en situación legal de desempleo.

Cuantía de la prestación

La cuantía de la prestación está en conexión o relación



Los cánceres cutáneos son unas de las afecciones malignas más comunes en el hombre, generalmente curables. La mayor parte de estos tumores aparecen en áreas de piel expuestas al sol.

Sanidad a bordo

CANCER DE PIEL

LA frecuencia del cáncer de piel es mayor entre aquellos colectivos que trabajan en el exterior (campesinos, marinos, pescadores), de ahí la importancia que este tipo de tumores tienen en nuestro medio laboral.

Su aparición se relaciona con la cantidad de melanina existente en la piel; las personas con piel clara son más sensibles.

La moda de tomar baños de sol de forma indiscriminada está haciendo que este tipo de cáncer afecte a un mayor número de personas, convirtiéndose en un importante problema de salud pública.

Tipos principales de cánceres cutáneos

Los dos tipos fundamentales son: el carcinoma espinocelular y el carcinoma basocelular, brevemente hacemos referencia a una lesión precancerosa como es la queratitis actínica.

— Carcinoma espinocelular o de c. escamosas

Es un tumor maligno de la epidermis (capa más superficial de la piel), que además afecta a mucosas y semimucosas.

Sólo excepcionalmente aparece sobre piel sana. La mayor parte se desarrolla sobre piel dañada por exposición solar crónica o lesiones precancerosas, como queratomas, leucoplasia o enfermedad de Bowen.

Puede comenzar como formaciones verrugosas sobre elevadas, adoptando la forma de cuerno, úlceras o fisuras sangrantes, o en forma de nódulos.

Su localización fundamental es la cara, seguida del labio inferior y el dorso de las manos; es decir, zonas que reciben directamente la luz solar.

Su pronóstico depende de la duración y localización del proceso. Aquellos localizados en la piel y de pequeño tamaño tienen un índice de curación del 85 al 95 por 100 de los casos a los cinco años, de ahí la necesidad de efectuar un diagnóstico precoz de este proceso.

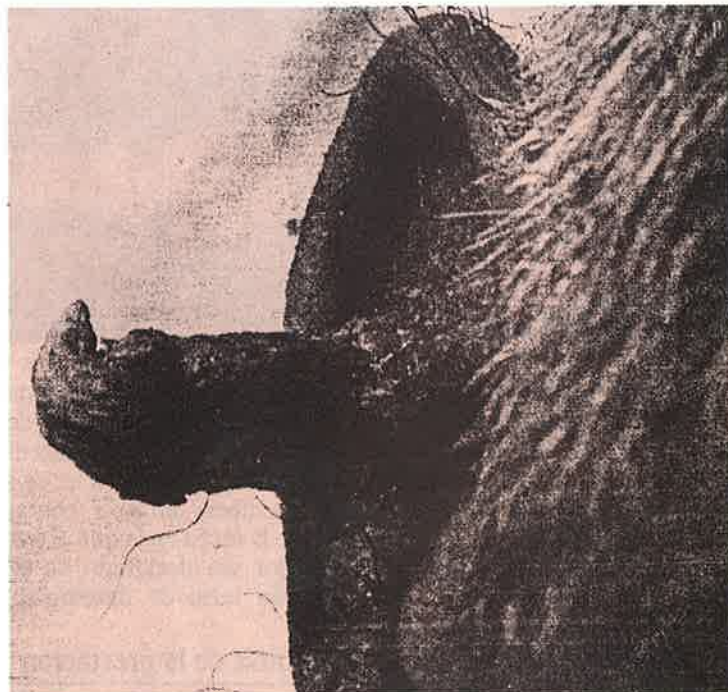
Los dos métodos terapéuticos de elección

son la incisión quirúrgica o la radioterapia; los resultados obtenidos son similares.

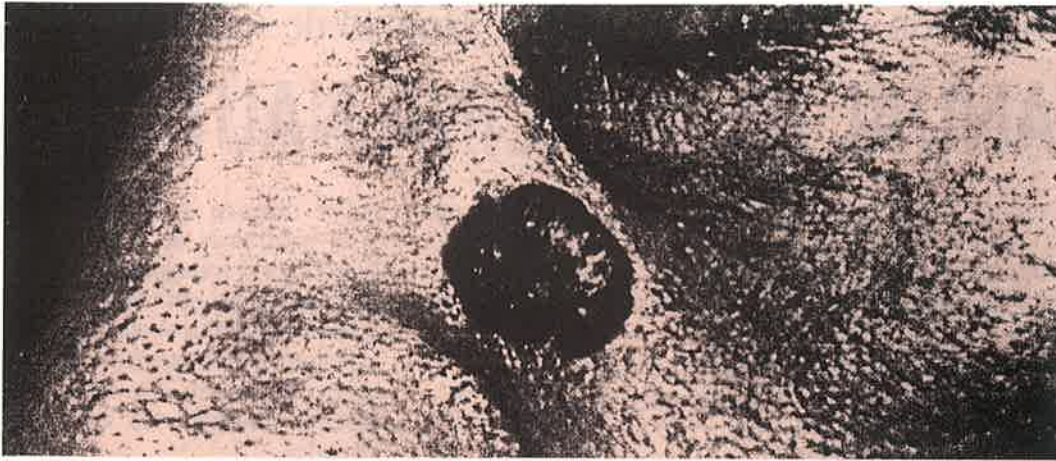
— Carcinoma basocelular

Es el tumor cutáneo maligno más frecuente; cada año se diagnostican 500.000 casos nuevos en Estados Unidos.

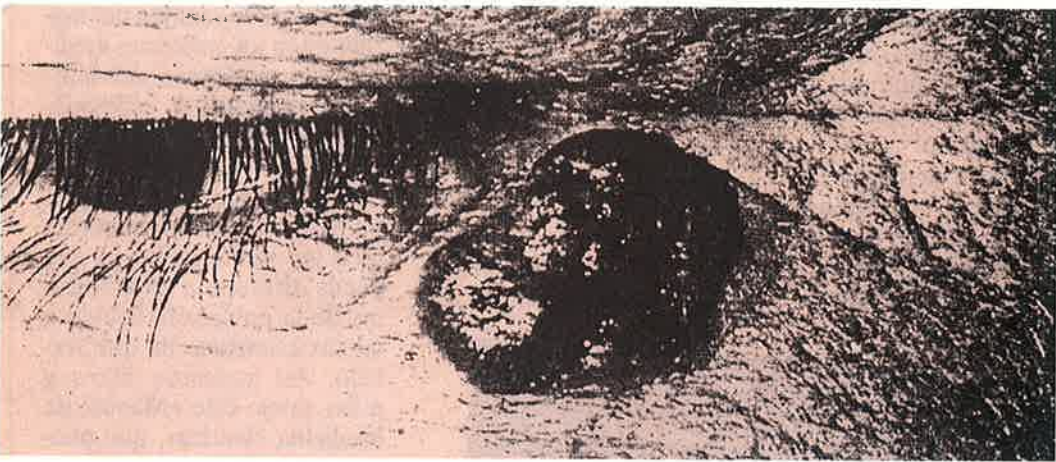
El riesgo de aparición es mayor entre individuos de tez clara que se queman con facilidad pero no se broncean y entre aquellos que por su trabajo permanecen largo tiempo a la intemperie. Se localiza habitualmente en nariz, párpados y, en general, en los dos tercios superiores de la cara. A diferencia del tipo anterior, aparece sobre piel sana.



Carcinoma epidermoide. Pápula elevada infiltrada y firme con cuerno cutáneo central con exposición solar crónica que además presentaba múltiples queratomas.



Carcinoma basocelular nodular pigmentado. Esta modalidad es difícil de diferenciar clínicamente del melanoma maligno.



Carcinoma basocelular nodular. Es la modalidad clínica más frecuente. Se forma por crecimiento y aposición de perlas epiteliomatosas.



Carcinoma epidermoide de un año de evolución. La úlcera presenta una consistencia dura al comprimirla entre los dedos.

Existen tres formas principales:

- Noduloesclerosa, la más frecuente.
- Esclerosante o en placas.
- Superficial.

Su pronóstico es excelente en aquellos casos en los que el tumor no supere los dos centímetros de tamaño. La curación total es posible mediante un raspado bien hecho, seguido de desecación.

Si bien no se trata de un tumor propiamente dicho, la queratosis actínica, también llamada queratosis solar o senil, es una lesión intraepidérmica que puede evolucionar a carcinoma epidermoide.

Aparece en la cara, cuero cabelludo calvo y dorso de

manos en individuos de tez clara y antecedentes de larga exposición al sol. Se manifiesta como manchas de superficie rugosa que casi siempre tienen color rojo.

Sin tratamiento, en un 20 por 100 de los casos evolucionan a carcinoma epidermoide de bajo grado de malignidad.

Su tratamiento mediante escisión quirúrgica conlleva un excelente pronóstico.

Otros tipos de tumores cutáneos, como pueden ser los melanomas, dada la falta de relación clara entre su aparición y la exposición a la luz solar y su menor incidencia hacen que su descripción supere el propósito del presente artículo.

Prevención y tratamiento

Ante la falta de eficacia demostrada por gran parte de las cremas y filtros solares actualmente en el mercado, el único método efectivo de prevención del cáncer de piel es el recubrimiento de la superficie cutánea expuesta al sol.

Un segundo aspecto importante es el diagnóstico precoz de este tipo de lesiones; se recomienda acudir al médico cuando en la piel aparezcan manchas o fisuras sangrantes, dolorosas, que varíen rápidamente de tamaño, o ante la aparición de bultos inexplicables.

La biopsia temprana de estas alteraciones nos permite el adecuado estadiaje de la lesión y la adopción de un método terapéutico que en los estadios tempranos generalmente tienen un alto índice de eficacia. ■

Angel BOLADO
Josefa RUIZ



«El marino es uno de los trabajadores más desprovistos de ayuda médica... Está muy lejos de cualquier tipo de asistencia médica de calidad durante su permanencia en el mar, y cuando llegue a tierra le será muy difícil localizar a un médico en un hospital o en medicina privada con experiencia sobre medicina náutica», así define la situación sanitaria de los trabajadores del mar el «Manual de Medicina Náutica», publicado recientemente en España por el Instituto Social de la Marina y que ha sido calificado por los entendidos como una de las mejores «guías» a nivel mundial.

Cooperación internacional para la sanidad de los marinos

MANUAL DE MEDICINA NAUTICA

Los autores de este libro, Goethe, Watson y Jones, expertos internacionales y con una larga experiencia en el tratamiento de los marinos, pretenden cubrir, en la medida de lo posible, este «vacío» y dar no sólo una información puesta al día de la medicina náutica, sino también una guía útil que sirva de consulta a jóvenes doctores interesados en especializarse en este campo y médicos en tierra que por alguna razón tengan que reconocer a un marino.

La obra, que cuenta con 526 páginas, aborda un extenso abanico de cuestiones que van desde el entorno del marino, las patologías de estos trabaja-

dores del mar, los problemas psicológicos, el diseño de los buques, el efecto del clima, la medicina preventiva a bordo...

Antecedentes de cooperación

La opinión de que hay que prestar atención a la salud de los marineros está ya aceptada a nivel internacional. La protección de su salud es importante no sólo para él, sino también para la población de los demás países que visita. Desde hace algunos años se está desarrollando una creciente cooperación mundial sobre sanidad de los marinos. Esta necesidad es consecuen-

cia de diversas causas, como es la naturaleza de su labor, que obliga al trabajador a viajar de un país a otro, lo que le expone a cambios climáticos y a cualquier enfermedad en el puerto de amarre, convirtiéndose en portador de enfermedades.

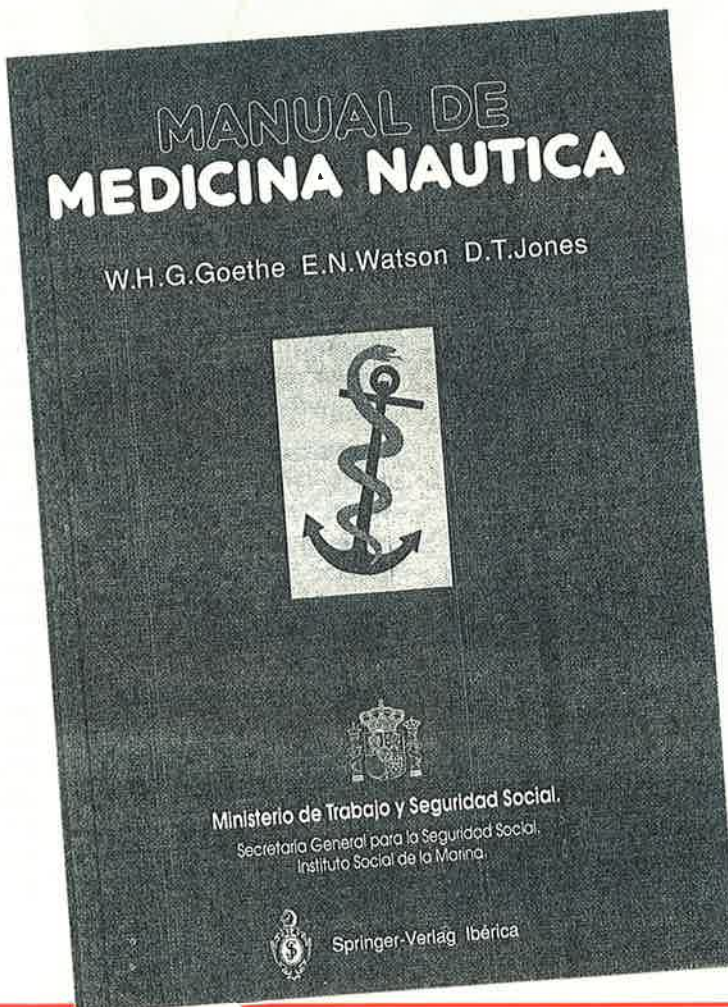
Entre los factores que se consideran de mayor importancia para la sanidad del marino están los exámenes médicos, las medicinas del botiquín, alimentos y acomodación a bordo, tratamiento hospitalario...

Sin embargo, es difícil proporcionar al marino la misma atención sanitaria que la que pueda ofrecerse a otros sectores de la población, debido a las características de este trabajo. Así surgieron libros y guías, como este «Manual de Medicina Náutica», que pueden servir de gran ayuda.

En este sentido la publicación en 1967 de la «Who International Guide for Ships», actualizada en 1982, constituyó un paso importante en la cooperación internacional para la salud de los marinos.

La introducción de nuevos tipos de barcos y nuevas tecnologías han hecho que los problemas sanitarios de los hombres del mar hayan cambiado. En 1973 el IMCO publicó la «Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods».

Ahora, en el umbral del siglo XXI, el «Manual de Medicina Náutica» es una extraordinaria fuente de información puesta al día para mejorar tanto las condiciones que influyen a bordo como los servicios sanitarios que se les proporciona en el mar y en los puertos. ■



I. O.



con la firma de VULCANO



FACTORIAS
VULCANO
VIGO

Santa Tecla, s/n
Tel.: (+34 - 86) 37 40 11
Dpto. Comercial Fax: (+34 - 86) 27 62 12
Fax: (+34 - 86) 37 79 01
36207-VIGO (España)

Cada uno de nuestros buques tiene un solo objetivo:
rentabilizar la inversión del armador.
Desde 1919 sólo hemos construido buques de Primera Clase.
Primera clase en tecnología, precio, financiación,
plazos de entrega, capacidad de carga...
Esta es la razón por la que armadores de todo el mundo
conocen nuestro número de fax: +34 - 86 - 37 79 01

**No se conforme con menos
que un Primera Clase firmado por Vulcano**

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