

MAR

N.º 310 - OCTUBRE 1993

Presupuestos Seguridad
Social 1994

**EL GOBIERNO
MANTIENE
Y REFUERZA
LA
PROTECCION
SOCIAL**

ALBERO ANUNCIA UNA LEY DE PESCA

Este grafismo es el utilizado en las importantes campañas contra la captura, comercialización y consumo de pescado inmaduro que se vienen realizando en los últimos años.



Es, ante todo, una campaña de protección de los caladeros y recursos, cuyo éxito depende de que todas las Administraciones Públicas, las Organizaciones de Consumidores y los profesionales de la pesca colaboren decididamente para alcanzar estos objetivos.

LOS PEZQUEÑINES DE HOY SON LOS PECES DE MAÑANA.

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

PROTEGELOS.



SECRETARIA GENERAL
DE PESCA MARITIMA

FROM



Nuevas condiciones para recibir la revista **A LOS LECTORES DE «MAR»**

A partir de este número y hasta diciembre, la revista MAR pone en marcha un plan para la ordenación y mejora del Departamento de Suscripciones, con la mirada puesta en dos objetivos:

Primero, lograr una mayor racionalidad y eficacia en los envíos, para evitar pérdidas o devoluciones que suponen un gasto para la Administración y ningún servicio para el administrado.

Segundo, conocer mejor el espectro de nuestros lectores de cara a la elaboración y presentación de su contenido.

De acuerdo con estos planteamientos, os comunicamos que las nuevas condiciones para recibir la revista serán las siguientes:

- 1** MAR seguirá siendo **gratuita**, como un servicio de la Administración al colectivo marítimo-pesquero, para quien lo solicite.
- 2** Quienes deseen seguir recibiendo la revista, deberán comunicarlo a la sede de la misma: **C/ Génova, 20, 5.ª planta, 28004 Madrid**, remitiendo debidamente cumplimentado el formulario que aparece al pie de página.

Con el fin de conocer mejor a nuestros lectores y considerarlos a la hora de elaborar la información, nos interesa algún dato personal, como edad y profesión.

- 3** Los centros del ISM no deberán responder a este formulario.
- 4** A partir del **1 de enero**, quienes no hayan comunicado su alta en la revista serán dados de baja automáticamente como suscriptores. ■

MAR



NOMBRE O EMPRESA.....

DIRECCION: CALLE.....

LOCALIDAD..... D. P.

PROVINCIA.....

EDAD..... PROFESION.....

¿DESDE CUANDO RECIBE LA REVISTA?.....

.....

Recibida el 29-11-93

MARITIMA DEL NORTE Corp.

Agentes en España

AUXILIAR MARITIMA, S.L.

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

FLOTA

TRANSPORTES FRIGORIFICOS

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

TRANSPORTES DE GAS

LAIETA GNL 40.000 M3

LINEAS REGULARES Y TRAMP
DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS
TRANSPORTES DE GASES LICUADOS



**Fabricación de REDES e HILOS
de Nylón para la PESCA**

**Todo tipo de redes con doble nudo,
para la pesca del Trasmallo de bajura,
altura, Volantes, Miños y Cerco.**

Gama de Hilos:

**117/2, 167/2, 210/2, 210/3, 210/4,
210/6, 210/9, 210/12, 210/18**

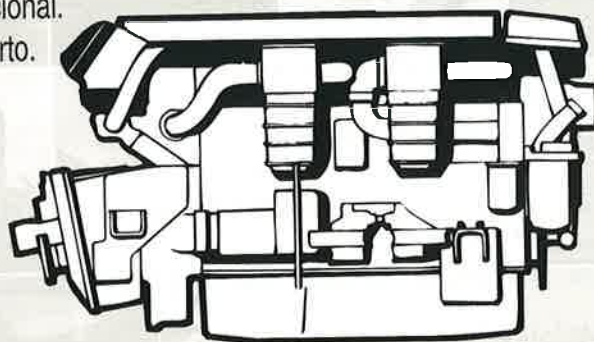
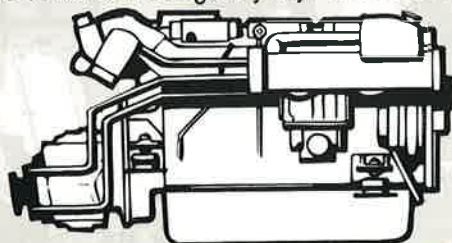
Apartado, 141
43850 CAMBRILS
(Tarragona)

Tel y Fax: (977) 36 10 54

**DECIDA SOBRE SEGURO
3 AÑOS GRATIS**

**GARANTIA 3 AÑOS SIN LIMITE DE HORAS DE
FUNCIONAMIENTO.**

Oferta válida para todos los motores comerciales de propulsión, desde la Serie 61 hasta la Serie 162, y para todas las unidades auxiliares, desde la Serie 71 hasta la 162. Con cobertura internacional.
Si usted trabaja en alta mar, póngase a cubierto.
Decida sobre seguro y elija Volvo Penta.



Oferta válida hasta el 31 de diciembre de 1993.

VOLVO PENTA ESPAÑA, S.A. Paseo de la Castellana, 130 • 28046 Madrid • Tel.: (91) 562.22.07 Fax: (91) 564.14.13

Sucursal:
Gremio Horneros, 15. Poligono Son Castelló • 07009 Palma de Mallorca • Tel.: (971) 20.71.30 Fax: (971) 76.04.95

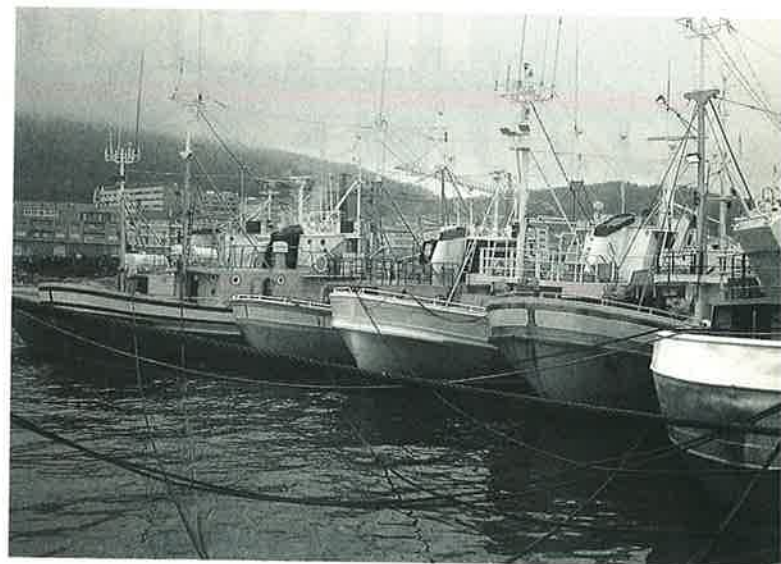
**VOLVO
PENTA**
Respuesta Segura



32
**PRESUPUESTOS
SEGURIDAD
SOCIAL**
El ministro de Trabajo,
José Antonio Griñán,
presentó los
Presupuestos de la
Seguridad Social para
1994, que ascienden a
10 billones de pesetas.

13
**LEY DE
PESCA**

El ministro de
Agricultura,
Pesca y
Alimentación,
Vicente Albero,
anunció una Ley
de Pesca.



19
LA FLOTA BACALADERA
Las 21 parejas de bacaladeros
supervivientes en la crisis del sector
siguen bajo amenazas permanentes.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Maté.

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

Secretaría de Redacción: M.^a Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. (965) 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. **Barcelona:** Puigxuniquer, s/n. - Tels. (93) 319 05 66 y 319 03 66. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 82 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. (954) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Guipúzcoa:** Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Carni 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) 28 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5.^a planta. 28004 MADRID. Teléfonos 310 04 07 y 310 46 26. Télex 23746-22107. Fax (91) 319 91 34-308 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: grafobset sl Los Herreros, 14. GETAFE (Madrid) - Depósito legal: M. 16.516/1993. NIPO: 205-93-001-4.

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.

José Antonio Griñán compareció ante la Comisión de Política Social y Empleo en el Parlamento

PLAN DEL MINISTERIO DE TRABAJO PARA ESTA LEGISLATURA



El ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, compareció en los últimos días del mes de septiembre ante la Comisión de Política Social y Empleo del Congreso de los Diputados para exponer la política de su Departamento en la presente legislatura e informar sobre las negociaciones mantenidas hasta ese momento con los interlocutores sociales para alcanzar un acuerdo por el empleo. El ministro explicó a los diputados que el triple objetivo de la política ministerial pasa por favorecer la competitividad de las empresas, la creación de empleo y consolidar la protección social.

PARA lograr este triple objetivo el Gobierno adelantó ante los parlamentarios sus compromisos de un pacto por el empleo, política colectiva y reforzamiento de la autonomía de las partes y de consolidación del sistema de pensiones, además de la aplicación inmediata del Programa Nacional de Formación Profesional y la garantía de protección al desempleo.

Acuerdo por el empleo

Poner la recuperación al servicio del empleo es el objetivo

prioritario del acuerdo por el empleo que se persigue desde el Ministerio de Trabajo, combinando para ello *estrategias de competitividad con un diálogo social ininterrumpido*. En este punto, el ministro recordó los estrechos márgenes de competitividad de los países europeos, *que sólo podemos conseguir ampliar* —advirtió— *con estrategias de innovación, I + D, formación y adaptación, y que exigen moderar el crecimiento de los costes laborales y reducir el déficit público*. José Antonio Griñán situó esta línea de actuación en sintonía





El acuerdo por el empleo que pretendemos es difícil, porque la situación misma lo es y porque exige un cierto grado de renuncias, pero ese acuerdo trata de poner la recuperación económica al servicio del empleo».

con la política laboral comunitaria afirmando que los países europeos comparten el objetivo común y los medios fundamentales para alcanzar una competitividad que no vulnere las señas de identidad sindical, la negociación colectiva y la protección social. Las medidas propuestas por los diferentes gobiernos comunitarios, dentro del ámbito del trabajo, pretenderían, pues, *moderación,*

adaptabilidad y rigor en el gasto público. Lo cual habrá de traducirse en una política de rentas que compatibilice la evolución de éstas con el control de la inflación, una adaptación de las relaciones laborales a la situación cambiante del mercado y un mayor énfasis en el carácter redistributivo de la protección social.

El acuerdo por el empleo que pretendemos es difícil,

—admitió el ministro— *porque la situación misma lo es, y porque exige un cierto grado de renuncias, pero ese acuerdo trata de poner la recuperación económica al servicio del empleo.*

Política de rentas

Ante los diputados, Griñán puso de relieve la importancia de la política de rentas para conseguir los objetivos de recuperación económica, competitividad y creación de empleo, considerándola como *instrumento indispensable para recuperar los beneficios y su reinversión en el proceso productivo, y favorecer así la competitividad y el empleo.* Respecto a la propuesta presentada a los interlocutores sociales, de un acuerdo trienal que aborde todas las rentas y en el que se contemple una evolución de éstas por debajo de la previsión de inflación, el ministro expuso las medidas de apoyo que contempla el Gobierno, tanto las internas al

El acuerdo de rentas "debe servir para perfeccionar la estructura y contenidos de la

negociación colectiva y para derogar normas estatales que confieren rigidez a nuestro mercado de trabajo"».

proceso de negociación como las externas referidas al funcionamiento del mercado de trabajo, señalando que el acuerdo de rentas debe servir para perfeccionar la estructura y contenidos de la negociación colectiva, y para derogar normas estatales que confieren rigidez a nuestro mercado de trabajo.

Negociación colectiva

En el apartado de la negociación colectiva, José Antonio Griñán puso de relieve las insuficiencias actuales de cobertura, estructura y contenidos y señaló que aquella debería articularse en tres niveles: *acuerdo interconfederal, negociación sectorial y negociación a nivel de empresa.*

En este capítulo anunció que el Gobierno impulsará una negociación con mayor riqueza de contenidos, incluyendo no sólo salarios sino también fórmulas de solución de conflictos y corresponsabilización en la gestión del proceso productivo, ordenación del tiempo de trabajo, adecuación del salario a la productividad y el reforzamiento de los derechos de consulta e información o la aplicación de cláusulas de descuelgue.

Pequeña empresa

El titular de Trabajo y Seguridad Social reiteró el apoyo público a la pequeña empresa —*potencial empleadora de millones de trabajadores y cuya posición en el mercado es siempre de subordinación a estrategias ajenas*— y recla-

mó para ella un marco específico que incorpore *una mayor flexibilidad para que sus dependencias estructurales sean compensadas con una mayor adaptabilidad.* A los pequeños empresarios, señaló Griñán, *no les preocupa la movilidad geográfica o la regulación de empleo, sino una contratación flexible y unos menores costes que, sin afectar derechos del trabajador, hagan más estables sus expectativas.*

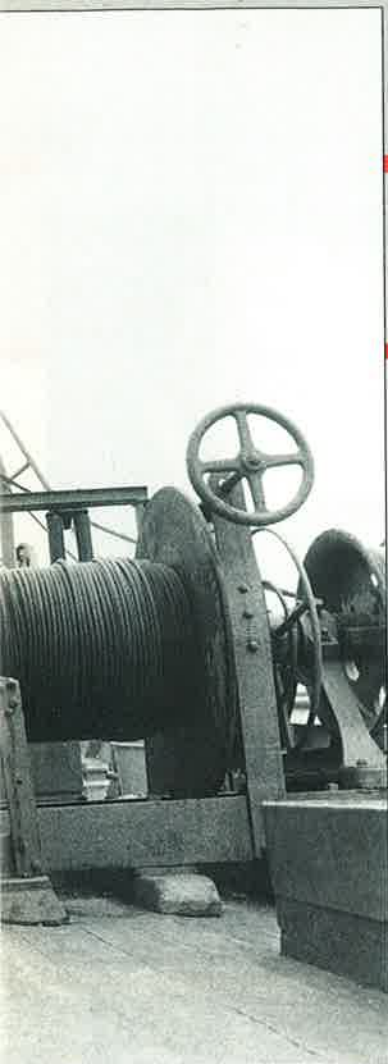
El ministro anunció también que el Gobierno remitirá al CES el proyecto de ley de huelga para su dictamen, y hará la transposición de las directivas comunitarias sobre seguridad y salud laborales.

Intermediación en el mercado de trabajo

Entre las medidas de apoyo externas previstas por el Gobierno, el ministro de Trabajo se refirió a la formación Profesional, al reforzamiento de la intermediación en el mercado de trabajo y medidas de fomento de empleo.

Al INEM se le atribuye en este terreno un destacado papel en la intermediación dada su capacidad y responsabilidad en la identificación del perfil socioprofesional del demandante de empleo y de las necesidades de empleo de empresas y sectores. Griñán reconoció que en la actualidad, la intermediación pura del INEM no supera el 10 por 100 de las contrataciones, limitándose en el resto a una gestión burocrática de ofertas nominativas. El ministro insistió en que ese u otro porcentaje justificaría el





carácter público del INEM toda vez que esas contrataciones corresponden a parados de larga duración escasamente formados, mujeres, jóvenes y minusválidos que, sin su intervención, encontrarían dificultades aún mayores. No obstante, recordó que se encuentra a la consideración del CES la regulación de las Empresas de Trabajo Temporal, que significa la pérdida del monopolio del INEM en la intermediación, y la posibilidad de revisar la inscripción obligatoria.

FP y fomento de empleo

La política activa de empleo por antonomasia es la inversión en Formación Profesional, afirmó el titular de Trabajo en su comparecencia ante la Comisión del Congreso. Una inversión cuya rentabilidad

hizo extensible no sólo para la sociedad sino para la empresa. Abundando en esa convicción, José Antonio Griñán se comprometió a la inmediata aplicación del Programa Nacional de Formación Profesional, y del Acuerdo Nacional Tripartido de diciembre de 1992, reafirmando su finalidad de *formar para trabajar en el trabajo que existe* y extendiendo la responsabilidad de la formación al Gobierno, empresarios y a trabajadores ocupados y desocupados.

Tras repasar el funcionamiento y resultados de la contratación laboral existente, en especial los contratos de prácticas y formación y el contrato temporal de fomento de empleo, el ministro avanzó ante los parlamentarios de la Comisión el propósito de su Departamento de establecer nuevos

estímulos para contratos en prácticas y formación, el desarrollo del contrato de aprendizaje, la potenciación del contrato a tiempo parcial y el mantenimiento de incentivos a la contratación indefinida de demandantes de primer empleo y mayores de cuarenta y cinco años o mujeres reentrantes en el mercado de trabajo.

El ministro propuso integrar los contratos de formación y prácticas en la nueva modalidad de aprendizaje. Según su propuesta, el contrato de formación se destinaría a jóvenes con educación básica y en él se combinaría el aprendizaje práctico en la empresa y la formación teórica fuera de ella; el contrato en prácticas se reservaría para los jóvenes con titulación universitaria o profesional de grado medio o superior para el desarrollo de

ocupaciones relacionadas con la titulación adquirida y se introduciría el contrato de aprendizaje para jóvenes sin titulación o provenientes del abandono escolar a quienes de esta forma se ofrecería una posibilidad de incorporación a la vida laboral. Estas modalidades se acompañarían de nuevos elementos de estímulo.

El titular de Trabajo fijó entre los objetivos de este capítulo la *disminución de los índices de rotación laboral*, defendiendo una política de empleo que *se dirija a potenciar la permanencia y estabilidad en el empleo que no debe impedir las mejoras en el ámbito de la movilidad laboral, especialmente las de carácter funcional*.

En cuanto a la protección al desempleo, el ministro de Trabajo y Seguridad Social anunció medidas de lucha contra el fraude y de reorientación de la protección a los fines previstos en la Constitución, así como la estabilización del presupuesto de gastos por desempleo en 2.225 millones de pesetas para 1994, lo cual supone el doble del presupuesto del Ministerio de Educación y Ciencia y de las inversiones públicas del MOPT y casi el 80 por 100 del gasto público en sanidad.

Consolidación del sistema de pensiones

En su comparecencia ante la Comisión de Política Social y Empleo el ministro anunció que los tres ejes de actuación en el área de Seguridad Social de su Departamento serán *per-*

El Gobierno quiere abrir una reflexión sobre las medidas necesarias para garantizar la protección contributiva

en el futuro, que tenga en cuenta la relación activos-pasivos y la prolongación de esperanza de vida».

feccionar el sistema público de pensiones para dar plena seguridad a los pensionistas actuales y futuros, mantener el poder adquisitivo de las pensiones y continuar la política de mejora de la Seguridad Social.

Griñán realizó una firme defensa de un sistema público de pensiones, solidario y estable, cuyas bases se han puesto a lo largo de los pasados años hasta configurar el esquema establecido en la Constitución con dos niveles de protección pública, el contributivo y el asistencial, y un tercer nivel complementario y libre.

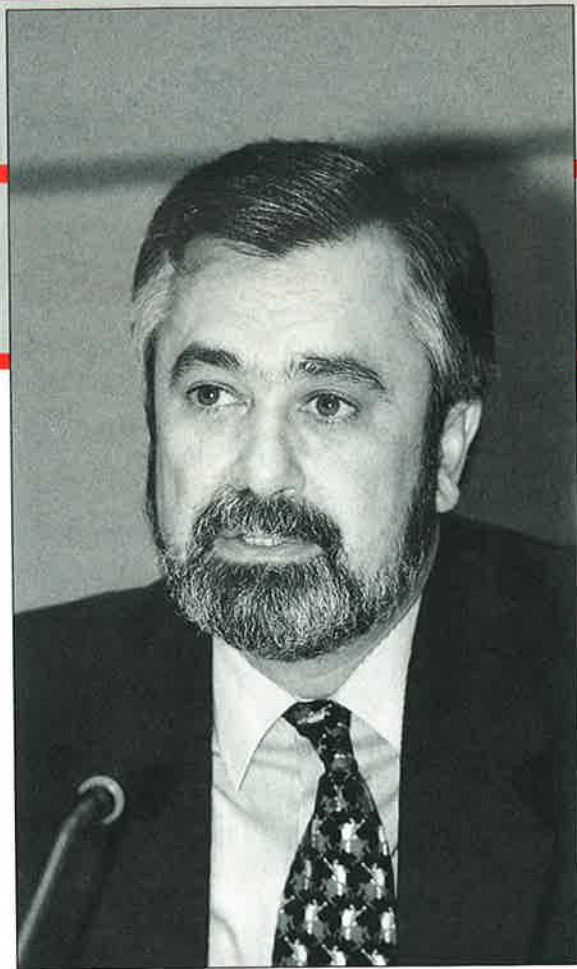
Para el cumplimiento de estos compromisos anunció la disposición de abrir un amplio diálogo político y social. *El Gobierno quiere abrir una reflexión sobre las medidas necesarias para garantizar la protección contributiva en el futuro, de acuerdo con su carácter profesional y proporcional, que tenga en cuenta la relación activos-pasivos y la prolongación de esperanza de vida que nuestra sociedad experimenta, en la perspectiva de un incremento del 50 por 100 de la población mayor de sesenta y cinco años para el año 2030, con un coste añadido en pensiones de unos tres billones de pesetas (equivalentes a siete millones de cotizantes).* El ministro informó también sobre la obligatoria modificación integrada de las prestaciones por incapacidad: la transitoria, la provisional y la permanente, para erradicar una mala utilización de esta prestación y conseguir una plena coherencia de la

misma con el conjunto del sistema.

Para el mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones, el ministro dio a conocer la propuesta de revalorización para 1994 del 4,1 por 100 (3,5 por 100 para la revalorización de todas las pensiones vigentes a partir del 1 de enero y 0,6 por 100 para mejorar las que en el 94 se incorporen con cuantía inferior al mínimo establecido) y una cláusula de revisión para compensar posibles desviaciones en el siguiente ejercicio. El gasto en pensiones ascenderá el próximo año a 5,7 billones de pesetas, con un incremento de 7,5 por 100 sobre el de 1993.

Finalmente, el ministro de Trabajo insistió en su compromiso de avanzar en la mejora de gestión de la Seguridad Social, mediante la aplicación del Plan Integral de Modernización de la Gestión cuya finalidad es acercar la administración al ciudadano, hacerla más transparente y eficiente y con mayor rigor en la lucha contra el fraude. Al tiempo informó que en la actualidad se reconoce una pensión de jubilación en veintiséis días de media frente a los seis meses que era el plazo establecido hasta hace poco tiempo, del funcionamiento de las unidades de atención personalizada y que el funcionamiento de las Unidades de Recaudación Ejecutiva propias ha multiplicado por 10 los resultados obtenidos en la recaudación objetiva. ■

Mery VARONA



12 MEDIDAS SOBRE POLÍTICA SOCIAL Y DE EMPLEO

Estarán en vigor a partir del 1 de enero próximo

Con más desacuerdos que puntos de entendimientos, Gobierno, patronal y sindicatos prosiguieron las negociaciones sobre el pacto social. Se mantienen discrepancias sobre cuestiones como futura evolución de las pensiones y acuerdos sobre rentas. A pesar de estas discrepancias, la Administración espera que en las próximas semanas se logren compromisos en estas materias, así como en el resto de los temas que deben ser objeto de negociación. En cualquier caso, con o sin acuerdo con los interlocutores sociales, el Gobierno pondrá en marcha las siguientes medidas en política social y laboral a partir del próximo 1 de enero.



1 El Gobierno aplicará, en el ámbito de su competencia, una política de moderación de rentas coherente y consecuente con los objetivos antes mencionados. Mantendrá, en este sentido, el siguiente criterio:

— Que para quienes pueden tener riesgo de perder su empleo las rentas crezcan, pero por debajo de la inflación prevista.

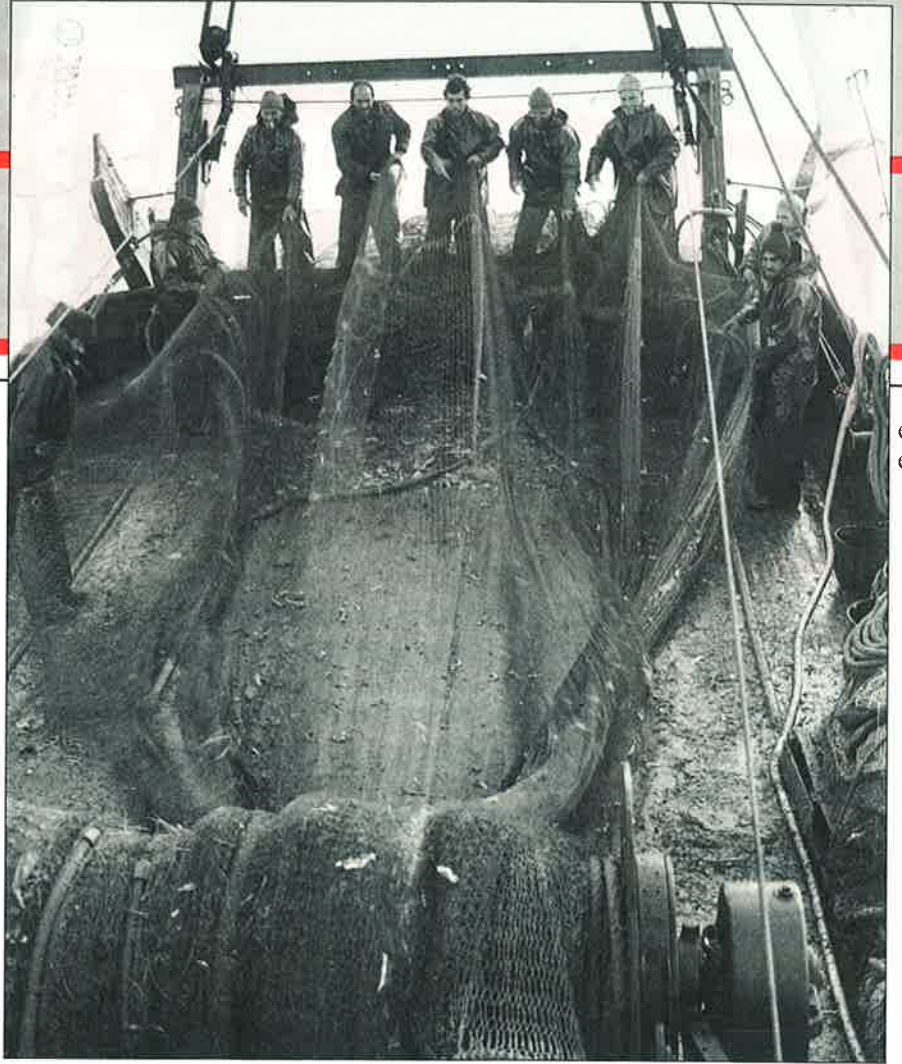
— Que para quienes tienen el empleo asegurado —funcionarios— se congelen sus rentas.

— Y que quienes tienen más dificultades para recuperar poder adquisitivo a posteriori, es decir, los pensionistas, mantengan el poder adquisitivo.

2 Medidas de articulación y potenciación de la negociación colectiva con objeto de conseguir la necesaria capacidad de adaptación de las empresas.

Se pretende:

a) Impulsar una negociación colectiva articulada, potenciando la de carácter sectorial y de la empresa.



b) Establecer que la negociación colectiva disponga de capacidad de modificación o adaptación de normas estatales, como las referidas a:

- La ordenación del salario.
- La ordenación del tiempo de trabajo.
- La ordenación del régimen de vacaciones y descansos.
- La ordenación de la movilidad funcional, etcétera.

Esta capacidad modificativa de la normativa estatal tendrá como único límite los mínimos inderogables de protección.

c) Y que en la negociación colectiva también se reconozcan las «Cláusulas de descuelgue» para que, en condiciones convenientemente acordadas en el ámbito superior, permitan a las empresas desvincularse de algunas condiciones pactadas.

3 Derogación de ordenanzas laborales.

— Bien mediante acuerdo, en el plazo de un año, en convenio colectivo.

— O bien, a partir del 1 de enero de 1995, por disposición legal del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

— Excepcionalmente, para sectores con dificultad de interlocución para la negociación, se concederá un plazo de dos años.

4 Revisar los procedimientos del despido individual.

— Se trata con ello de hacer menos gravosos los costes de la tramitación.

5 Establecer el fin del monopolio del INEM en la intermediación a través de la regulación de las empresas de trabajo temporal.

6 Regular un marco específico para la pequeña empresa.

— El objetivo es permitir

una mayor flexibilidad en la contratación y una mejor adaptación de las empresas familiares a las cambiantes condiciones del mercado de trabajo.

7 Puesta en marcha del Programa Nacional de Formación Profesional y del Acuerdo Nacional Tripartido sobre formación continua.

— En colaboración con las Comunidades Autónomas y con el Ministerio de Educación y Ciencia.

8 Medidas que disminuyan la rotación laboral y potencien la permanencia y estabilidad en el empleo.

— Reforzar la causalidad en la contratación y, simultáneamente, favorecer la flexibilidad en lo que se refiere a la movilidad laboral.

9 Mantener y reforzar los incentivos a la contratación indefinida de mayores de cuarenta y cinco años, jóvenes demandantes de primer empleo, mujeres reentrantes

mercado de trabajo, y las que se insertan en sectores en que están subrepresentadas.

10 Nueva regulación de los contratos de formación y en prácticas y aprobación de nuevos incentivos para estas modalidades de contratación.

— En anteproyecto de ley de nueva regulación de los contratos de formación y prácticas está ya remitido al CES para su dictamen.

11 Regular como nueva figura contractual bonificada el contrato de aprendizaje, en coordinación con los de formación y prácticas.

— Esta modalidad contractual estará dirigida esencialmente, a los jóvenes sin titulación académica, provenientes del fracaso o abandono.

12 Poner los medios para una mayor utilización del contrato a tiempo parcial como fórmula de reparto de trabajo. ■

Vicente Albero anunció su programa en el Parlamento

AGRICULTURA PREPARA

UNA LEY DE PESCA

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación está trabajando en la elaboración inmediata de una Ley de Pesca, según manifestaciones el responsable del Departamento, Vicente Albero, durante su intervención ante la Comisión correspondiente del Congreso de los Diputados. El ministro esbozó las grandes líneas de esta nueva disposición.

EN opinión de Vicente Albero, se hace indispensable una nueva Ley de Pesca ante la existencia de una proliferación de disposiciones en esta línea, que no hace más que complicar una situación ya de por sí muy compleja, ante la falta de adecuación de las normas entre la Administración central y las comunidades autónomas. La Administración pretende un perfeccionamiento del régimen de sanciones, así como de los programas de formación en el sector a la vista de la nueva normativa en materia de educación. Vicente Albero reconoció que nos hallamos ante un futuro complicado pero esperanzador.

Entre las grandes líneas y objetivos de la política de pesca para los próximos años, el ministro Vicente Albero destacó el uso correcto de los caladeros con un sistema de vigilancia y sanciones igual para toda la Comunidad Europea. «Lo que no tiene sentido, —señaló el ministro— es que España aplique determinadas sanciones y exigencias en materia de control de caladeros y que en otros países de la CE se consienta ese tipo de actuaciones.» Vicente Albero reclama una mejor gestión de los recursos para lograr su conservación, así como una mayor vigilancia de las flotas y capacidad de control.

En el actual momento de las pesquerías tanto en aguas de la



La Administración considera indispensable la reestructuración de algunas flotas, como la bacaladera, congeladores y la del Gran Sol.

Comunidad Europea como en el exterior, el Ministerio de Agricultura considera indispensable acometer procesos de reordenación y modernización de flotas como se está haciendo en el Gran Sol.

Para el Ministerio de Agricultura es indispensable seguir y aumentar la participación del sector español en el reparto de los fondos estructurales en los próximos años si se pretende lograr un sector pesquero competitivo.

La Administración pretende que se ajuste el esfuerzo pesquero a las posibilidades de cada caladero. La experiencia ha demostrado que con un poco de atención a este problema, se logran recuperaciones espectaculares en los recursos como ha sucedido, por ejemplo, en Galicia en el sector marisquero. La Administración aboga por una rápida renovación de la flota, por una mejor y mayor protección de las zonas marinas, por el desarrollo de la acuicultura y, en última instancia, por la mejora de los sistemas de transformación como instrumento para el empleo y mejorar las rentas en el sector.

Agricultura pondrá asimismo especial énfasis en aumentar las reservas marinas y en lograr mayor protección en algunas costas mediante la instalación de arrecifes. ■

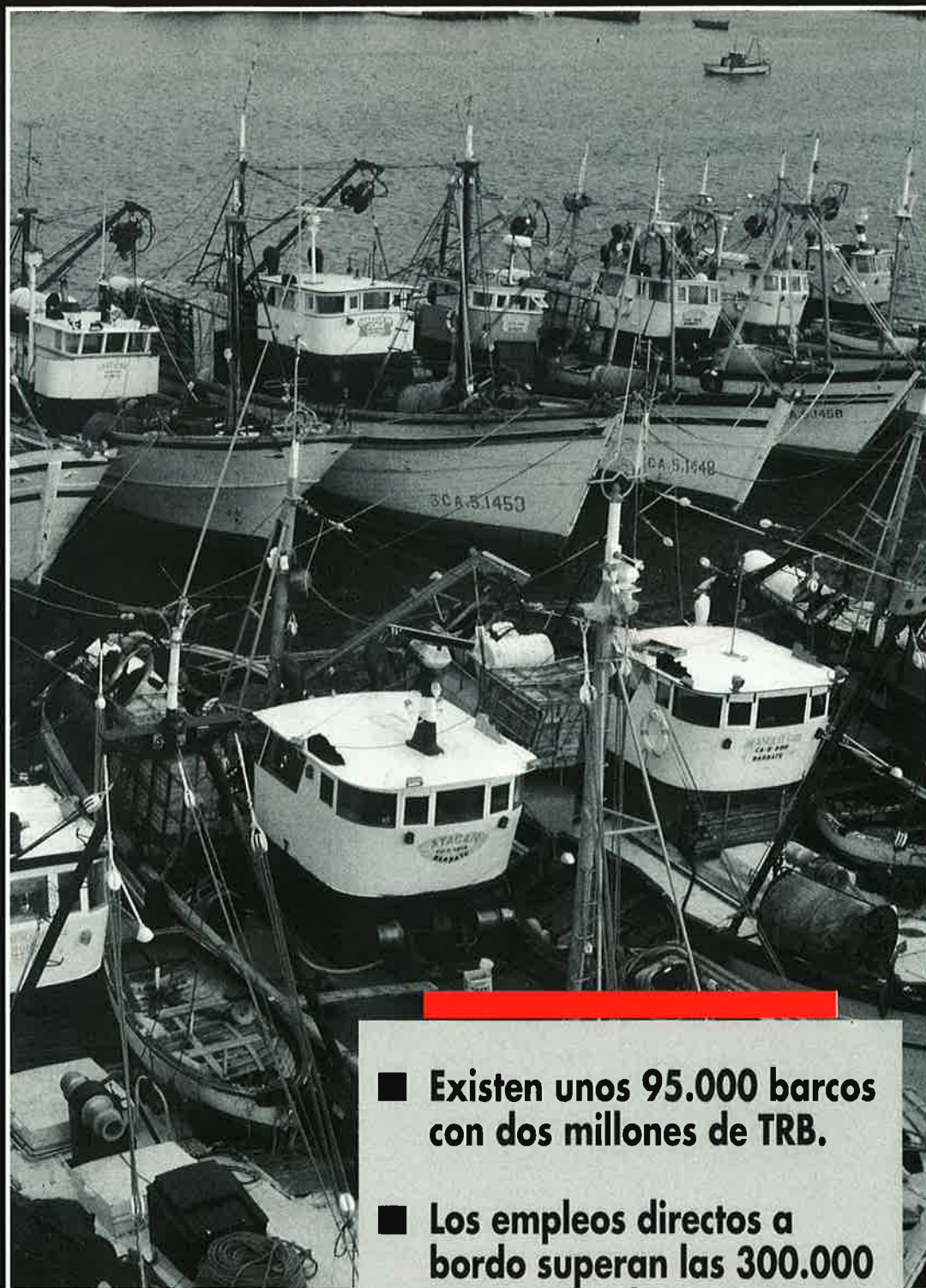
V. M.



CE, RADIOGRAFIA DE UNA FLOTA

La industria pesquera representa aproximadamente el 0,4 por 100 de todo el empleo de la Comunidad Europea y entre el 0,2 y el 0,3 por 100 de la renta comunitaria, mientras en las zonas costeras esos porcentajes se elevan al 1,3 por 100 del empleo y al 1 por 100 de las rentas. A pesar de que estos porcentajes no son realmente significativos si se contemplan exclusivamente con una visión economicista, la realidad es que se trata de un sector con una importancia y un peso sociales mucho más importantes hasta el punto de constituir actividades claves para muchas zonas de la costa.

SEGÚN datos elaborados por la Dirección General de Pesca de la Comisión de las Comunidades Europeas, la flota pesquera de la CE se eleva a un total de 95.000 embarcaciones con cerca de dos millones de Toneladas de Registro Bruto. Los pescadores empleados a bordo se sitúan en las 300.000 perso-



■ Existen unos 95.000 barcos con dos millones de TRB.

■ Los empleos directos a bordo superan las 300.000 personas, a las que se suman otras 110.000 en la industria de transformación y 150.000 en industrias auxiliares.

nas y los desembarcos ascendieron a 5,3 millones de toneladas con un valor bruto de 7.000 millones de ecus mientras que la renta generada fue de 4,6 millones de ecus.

La flota comunitaria, con sus 95.000 embarcaciones, ofrece, sin embargo, un panorama muy dispar que va desde los miles de barcos de reduci-

das dimensiones, a veces incluso todavía sin motor hasta los grandes congeladores arrastres que superan los 110 metros.

Por el tamaño de los barcos, la Comunidad Europea se encuentra con una flota probablemente de las 70.000 unidades cuyas dimensiones son inferiores a los 12 metros de eslora. Los barcos entre 12 y 33 metros se situarían entre las 2.000 y las 2.500 unidades. El grueso de la flota comunitaria se halla entre los 12 y los 33 metros y el número de unidades se sitúa en unas 23.000.

Existen grandes diferencias en la flota ya se trate de embarcaciones ubicadas en el Mediterráneo o el Atlántico. En las costas mediterráneas operan unas 41.000 embarcaciones, lo que supone el 44 por 100 de toda la flota comunitaria. Sin embargo, en tonelaje y potencia suponen solamente entre un 20 y un 25 por 100. Esto significa que los barcos de la zona atlántica son una media tres veces mayores que los que faenan en el Mediterráneo, costas sin embargo donde dan empleo directo a 120.000 pescadores.

Solamente cuatro países, España, Francia, Portugal y Grecia cuentan con 70.000 barcos. La flota española con 20.000 unidades supone ya el 20 por 100 del total seguida de la italiana que representa el 14 por 100. Desde la perspectiva regional, a la cabeza se halla Galicia con 9.000 embarcaciones, 300.000 Toneladas de Registro Bruto y casi 720.000 caballos de potencia.

De acuerdo con los datos manejados en este informe, el conjunto de las flotas de los Estados miembros tiene unos desembarcos medios de casi 5,3 millones de toneladas de las que solamente 650.000 se capturaron en el Mediterráneo, mientras otra cantidad similar procedía de caladeros exteriores. De este volumen, aproximadamente sin embargo 1,2 millones de toneladas se hubieron de transformar en aceite o harina de pescado. Para estos últimos usos se emplearon especialmente entre 400.000 y

500.000 toneladas de especies pelágicas y otras 900.000 toneladas de otras especies con demanda escasa como lanzón, faneca, espadín y bacaladilla. Entre las especies con volúmenes más altos de capturas destacan algunas como el atún con 450.000 toneladas, arenques con 512.000 toneladas, caballa con 430.000 toneladas y jurel con 325.000.

Consecuencia de su alta producción de harina de pescado Dinamarca supone el 27 por 100 del volumen total de las capturas, mientras Francia, España y el Reino Unido acaparan otro 37 por 100. Los siete países restantes suman solamente el 33 por 100. Además, solamente un número reducido de zonas acapara la mayor parte de los desembarcos. Entre estos puntos destacarían los siguientes: En España, Galicia recibe anualmente 560.000 toneladas de las que el 60 por 100 corresponde a Vigo y La Coruña.

El norte y el noroeste de Dinamarca tienen unos desembarcos de 1,3 millones de toneladas.

El 73 por 100 de las capturas británicas, 460.000 toneladas, se desembarcan en Escocia.

Finalmente, en Francia, el 47 por 100, unas 244.000 toneladas se desembarcan en Bretaña.

Solamente estas cuatro zonas significan ya el 50 por 100 de todos los desembarcos comunitarios y aproximadamente el 30 por 100 de la pesca desembarcada para consumo humano.

En lo que se refiere al valor de las capturas comunitarias, según las estimaciones de la Comisión, éstas pueden suponer 7.000 millones de ecus de los que el 25 por 100 corresponden a España, el 21 por 100 a Italia y el 14 por 100 a Francia. Por el contrario, Dinamarca significa solamente el 6 por 100 debido a que la mayor parte de la pesca se consume en fresco.

En relación con el empleo, la flota comunitaria proporciona trabajo directamente a un colectivo de 300.000 personas



■ **Los desembarcos ascendieron a 5,3 millones de toneladas, con valor superior a los 7.000 millones de ecus.**

■ **España tiene la tercera parte del tonelaje de registro bruto de la flota comunitaria y más del 20 por 100 por potencia de motor.**

Cádiz con 18.700. Sicilia con 13.500 y Portugal con 9.500 en Lisboa, 8.700 en el norte y 9.900 en Algarve.

Acuicultura, el complemento

Junto a la actividad tradicional de la flota, año a año va tomando también importancia el desarrollo de la acuicultura. Esta producción se sigue concentrando también en una serie de regiones que suponen una producción de 780.000 toneladas, 100.000 toneladas menos de toda la producción comunitaria. Se trata de un sector que en los últimos tiempos se está extendiendo a otras zonas al sur de la CE y que en este momento daría ocupación a 50.000 personas con un valor bruto de 1.100 millones de ecus y una renta generada de 600 a 700 millones de ecus.

España, Francia e Italia son los países que se hallan a la ca-

embarcadas. De este número, el 31 por 100 corresponde a España mientras Portugal, Italia y Grecia tienen en conjunto el 46 por 100. El Reino Unido y Francia reúnen a su vez el 15 por 100. Se trata de un empleo bastante disperso y en algunos casos difícil de cuantificar debido a que en muchos casos se trata de una actividad

a tiempo parcial. Las mayores concentraciones se registran en cuatro zonas concretas de la Comunidad Europea, que suman una tercera parte de todo ese empleo y que es también donde existe una mayor dependencia de la pesca. Estas zonas serían las siguientes: Pontevedra y La Coruña con 31.500 pescadores. Huelva y



Entre el sector de la pesca tradicional y la acuicultura las principales coincidencias se centran en el funcionamiento de unos mismos canales de distribución.

Industria pesquera

Junto a la actividad pesquera, en el marco de la Comunidad Europea funciona igualmente una importante industria de transformación también en muchos casos con una fuerte concentración regional. Según los datos de la Comisión, el volumen de materia prima destinada a su transformación se sitúa en 4,5 millones de toneladas con un volumen de negocio de 10.000 millones de ecus. Esta industria, emplea a unas 110.000 personas y genera una renta entre 2.500 y 3.000 millones de ecus.

En el conjunto de los países miembros, prácticamente los dos únicos Estados que no disponen de una industria de transformación de los productos de la pesca son Grecia y Bélgica. El mayor transformador de estos productos es Dinamarca con un volumen de entre 1,2 y 2 millones de toneladas seguido del Reino Unido, Países Bajos, España y Francia. En un nivel ligeramente inferior se situarían otros como Italia y Alemania.

En lo que afecta al empleo, en primer lugar se halla el Reino Unido con más de 24.000 empleados mientras en España, Portugal, Alemania, Dinamarca y Francia la cifra se sitúa entre 12.000 y 16.000 personas. Las operaciones más frecuentes son la preparación del pescado fresco, la congelación y la elaboración de conservas. Trabajos como secado y ahumado ocupan un segundo lugar. En los países del norte de la CE, las especies más utilizadas para este fin son las más usuales en la zona como bacalao, eglefino, solla y arenque. Por el contrario, en los países del sur las más abundantes son la merluza, calamar y los mariscos seguidos de las sardinas y el atún.

Tradicionalmente la activi-

beza de estas producciones y significan aproximadamente el 70 por 100 del total. Por especies, las producciones más importantes corresponden a los mejillones con 522.000 toneladas, la trucha con 161.000 toneladas, las ostras con 137.000 toneladas, el salmón con 35.000 toneladas y la carpa con 27.000 toneladas, mientras otras especies como mero o dorada tienen cifras mucho más bajas, en torno a las 3.000 toneladas. En valor, la mayor

partida correspondería a las truchas con 425 millones de ecus seguidos de los casi 300 millones de ecus que supone la producción de mejillones.

En lo que afecta al empleo, de los 50.000 puestos de trabajo generados, el mayor número, entre 14.000 y 20.000 personas se halla en Italia seguida de Francia con otros 14.000 puestos de trabajo. España ocuparía un tercer lugar con 8.000 personas y 3.000 más en el Reino Unido.

Por zonas, las principales zonas de producción en toda la Comunidad Europea se centrarían en los siguientes puntos: Costa occidental de Galicia para la obtención de mejillones, costa atlántica del sur de Francia con la producción de ostras y mejillones, costa noroeste del Adriático en Italia, centro de producción de mejillones en Yerseke en Holanda y Baviera en Alemania como principal punto en la producción de truchas.

PANORAMA GENERAL: DEPENDENCIA DEL EMPLEO A BORDO DE LA FLOTA

	>10%	5-10%	2-5%	1-2%	<1%	Otros	Total
Número de zonas	20	25	57	39	158	12	311
Habitantes (millones)	1,0	1,4	6,7	7,8	88,9	86,6	192,4
Población activa (millones)	0,3	0,5	2,1	2,6	32,7	37,1	75,3
Empleo en la flota (miles)	52,1	34,6	64,7	34,9	96,7	14,1	297,1
Empleo en otras actividades (miles)	39,8	19,7	59,5	13,4	101,9	73,1	307,4



■ **Galicia, con más de 9.000 barcos, es con mucho la región pesquera más importante.**

dad de la industria de transformación dependía en gran medida de los desembarcos de la flota nacional, ya fuera la de fresco o la de altura. De acuerdo con los cambios habidos en la política de caladeros y, en otros casos a la falta de recursos propios, cada día se trata de una actividad más conectada también con las importaciones. En función de los datos sobre el empleo, en la Comunidad Europea existe también media docena de zonas donde se localiza esta actividad transformadora. En la costa occidental y septentrional de Dinamarca trabajan 6.900 personas. En Bremerhaven y Cuxhaven, 6.800 personas. En Vigo y Pontevedra, 7.200 personas. En Boulogne, 3.700 personas. En Cornuaille y Lorient, 4.400 personas. En Portugal, la industria del norte y centro supone el empleo de 5.000 personas. En Grimsby y Hull da trabajo a unas 6.000 personas y finalmente a entre

5.000 y 6.000 personas en Dinamarca.

La importancia del sector de la pesca en la Comunidad Europea se mide también por parte de la Comisión de la Comunidad Europea, en lo que supone para un conjunto de industrias auxiliares en las que se incluirían las referidas a los suministros puestos, astilleros, así como a las dedicadas a la transformación de pescado. Para la Comisión, este conjunto de industrias emplearían a unas 140.000 a 150.000 personas generando una renta de 2.500 a 3.000 millones de ecus. España vuelve a ocupar en este punto un lugar destacado al suponer cerca de las dos terceras partes de esa actividad que se concen-

tra además en un 70 por 100 en las zonas del norte o noroeste.

Pesca y empleo

El estudio de la Comisión de las Comunidades Europeas se ha centrado en un total de 21 regiones que engloban a unas 300 zonas con una población de 106 millones de personas y una población activa de 38 millones. La importancia de la flota pesquera para el empleo regional tienen diferencias muy sensibles.

En 20 de las zonas estudiadas, la dependencia del empleo respecto a la flota es muy alta. Por término medio, en esos puntos la flota da trabajo al 16 por 100 de la población activa

total y un 12 por 100 más se halla empleada también en actividades auxiliares. En total, esas 20 zonas suponen el trabajo para más de 92.000 personas. En este apartado se hallarían el noroeste y la zona atlántica del sur de España, el este de Italia, y Escocia. La región más significativa por esa dependencia sería la zona noroeste española con 38.000 personas a bordo de las embarcaciones y 33.000 más en empresas auxiliares. En comparación con esta zona e incluso con la atlántico sur de España, la importancia de las italianas o escocesas es pequeña.

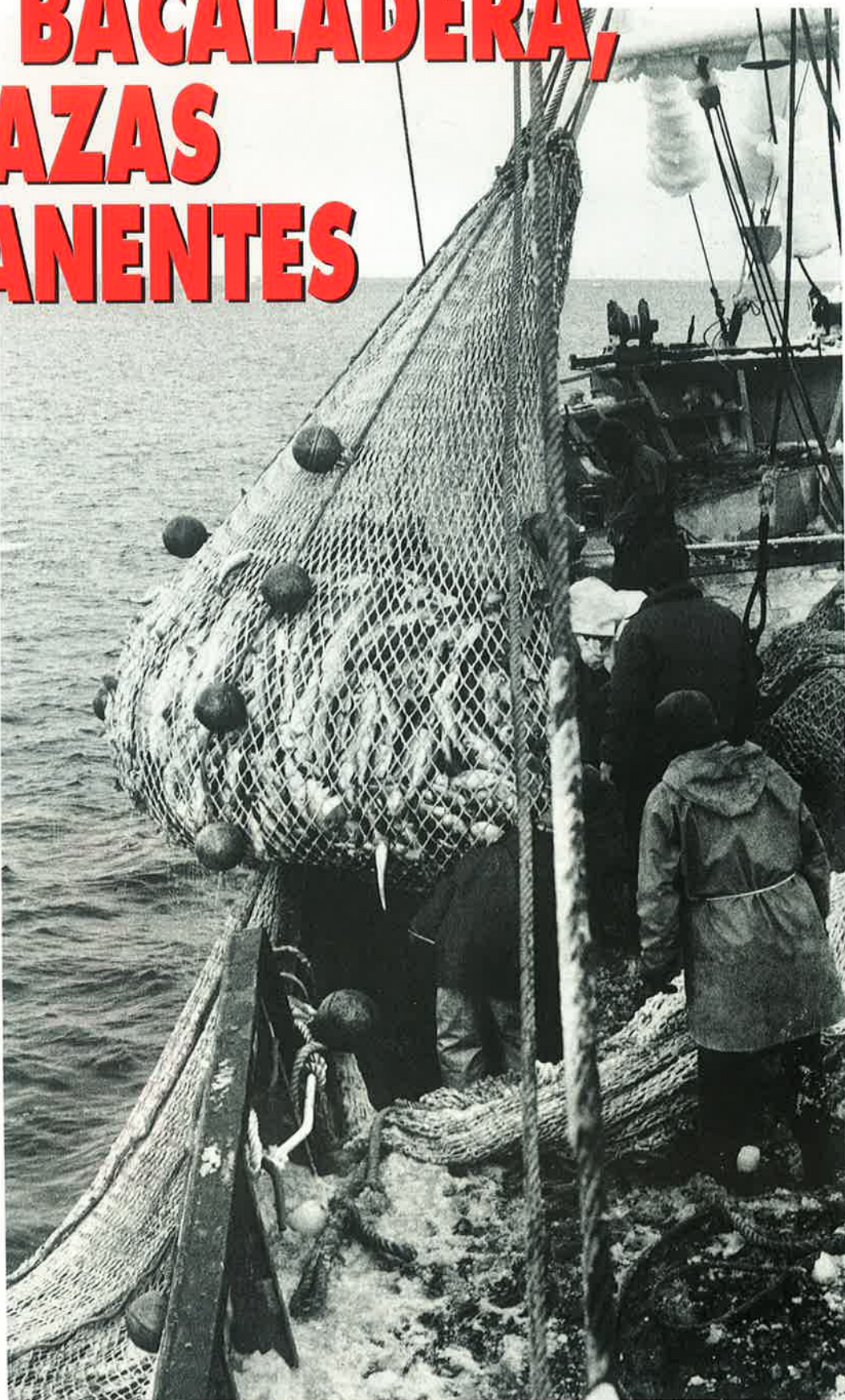
En otras 25 zonas costeras de la CE se ha detectado una dependencia del empleo respecto al sector de la pesca e industrias anexas del 5 al 10 por 100. En este grupo se hallarían comarcas de Portugal, Grecia y Bélgica. En 57 zonas esa dependencia se sitúa entre el 2 y el 5 por 100. ■

V.M

Actualmente se ha quedado reducida a sólo 21 parejas

FLOTA BACALADERA, AMENAZAS PERMANENTES

Durante las últimas semanas, la flota bacaladera ha vivido una situación de preocupación ante las pretensiones de las autoridades canadienses, para cerrar el paso a la flota bacaladera comunitaria en aguas fuera de las 200 millas en NAFO. La posición dura en este punto de Bruselas impidió la adopción de una medida que había supuesto prácticamente la desaparición de una flota como la española, ya suficientemente mermada en los últimos años por la pérdida de importantes caladeros, con los correspondientes problemas de eliminación de barcos y pérdida de puestos de trabajo. Canadá no logró expulsar a la flota comunitaria de aquellas aguas, pero consiguió reducir nuevamente las cuotas de pesca lo que, en opinión de José Ramón Fuertes, gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo supone un giro más a la tuerca contra un sector en extinción al que, ante esta situación deberán buscarse otras alternativas para faenar en otros caladeros como Argentina, Namibia o las mismas Malvinas cuando estén definitivamente en vigor.





LAS medidas contra la flota bacaladera afectan especialmente a los barcos ubicados en el País Vasco, 12 parejas con 24 unidades y a las 18 unidades de Galicia. Estas cifras contrastan con las que figuraban en las estadísticas de hace una década cuando España contaba con una flota de 110 unidades, las capturas de las mismas ascendieron a más de 200.000 toneladas.

En este momento, con la actual flota, las posibilidades de capturas se sitúan en solamente unas 18.000 toneladas y, lo que es más grave para los responsables del sector, con muy pocas posibilidades para lograr un aumento de las mismas.

La flota bacaladera española ha sido puntera en este tipo de pesquerías hasta el punto de que

los caladeros de Terranova fueron un descubrimiento de los patrones españoles. A medida que se fue reduciendo la libertad de los mares, los bacaladeros han sido uno de los colectivos más afectados. Este año, en aguas de NAFO se ha producido un nuevo recorte para las posibilidades de captura de la flota española con una reducción de las mismas en un 26 por 100.

En lo que afecta a las posibilidades de capturas en otras aguas, los bacaladeros españoles se hallan también con dificultades en otros países como Noruega. Aun en el caso de que en aguas de este país se hubiera producido una recuperación de caladeros, al tratarse de una cuota comunitaria muy baja que se eleva a solamente el 3,4 por 100 de los TACs que se fijan, a la hora del

**Canadá
pretendía
SU
expulsión
de la zona
fuera de las
200 millas
en el área
NAFO.**

reparto las mejoras para España son escasamente significativas. Además, mientras en el pasado la distribución de esas cuotas entre España y Portugal se hacían de forma favorable para España que se llevaba las 2/3 partes, en este momento la CE hace un reparto al 50 por 100.

Crisis en el País Vasco

Los problemas de la flota bacaladera generales se han reflejado especialmente en el País Vasco cuyas embarcaciones fueron pioneras en estas pesquerías.

Las cuotas impuestas por la CE, que se han visto reducidas en diez años de 50.000 a 13.000 toneladas, han venido obligando a la flota bacaladera vasca a reducir el número de sus barcos. Actualmente, esta flota está preparando



varios expedientes de desguace para sus barcos más antiguos, con el fin de adecuar sus faenas a las cuotas impuestas por la CE.

La flota bacaladera vasca está compuesta en la actualidad por 24 barcos, que faenan en parejas con el sistema de amarre y dan empleo a 579 personas en el mar y a otras 100 en los puestos de secado en tierra. Todo ello supone cerca del 4 por 100 del total de puestos de trabajo del sector pesquero vasco.

En los últimos años, los arranzales vascos de bacalao alcanzaron una producción de cerca de 10.000 toneladas anuales, lo que ha supuesto unos beneficios brutos de 3.500 millones de pesetas, cifra que en 1990 representó el 7 por 100 del total del dinero producido por la pesca en el País Vasco.

**Los
bacaladeros
españoles
también se
hallan con
dificultades
en otros
países como
Noruega.**

Propuesta de Canadá

La posibilidad de un agravamiento de la crisis del sector bacaladero vasco se presentó cuando se conoció la propuesta que Canadá presentaría en la próxima reunión de la Organización de Pesca del Atlántico Norte (NAFO), que se celebraría durante la segunda semana de septiembre en Halifax. En su propuesta, Canadá pediría cerrar el acceso de los barcos comunitarios a las aguas de pesca gestionadas por la NAFO.

El cierre de dichas zonas de pesca tendría consecuencias muy negativas para la flota vasca (y la española) que faena en esas aguas. La aprobación de la propuesta canadiense supondría renunciar a zonas pesqueras en las que los barcos europeos faenan

desde hace mucho tiempo antes que las propias embarcaciones canadienses.

El conocimiento de la propuesta que Canadá haría en la reunión de la NAFO llevó a la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesquerías Varias (ANAVAR) y a la Asociación Gallega de Armadores de Buques de Pesca de Bacalao (AGARBA) a exigir la CE firmeza en los derechos históricos de las flotas congeladora y bacaladera en los caladeros de Terranova, dentro de aguas internacionales del Atlántico Noroccidental, gestionadas por la NAFO.

Según las citadas asociaciones, la pretendida interrupción en la captura de bacalao, la platija, limanda y mendo, así como las cuotas que se propondrían para el fletán negro, eran un subterfugio para la expulsión de la flota bacaladera y platijera de las zonas pesqueras del Atlántico Noroccidental.

ANAVAR y AGARBA indicaron que aceptar las pretensiones canadienses respecto a los caladeros de Terranova supondría dejar sin zonas para faenar a 54 barcos y 1.800 tripulantes.

Maniobra política

Según el presidente de las Cofradías de Pesca de Bacalao de España, Mikel Iriondo, aunque la NAFO (integrada por países como Canadá, Cuba, Dinamarca, Noruega, Polonia, y los que formaron el bloque soviético, entre otros) aprobase la propuesta canadiense, la CE tendría la posibilidad de realizar una objeción a ese acuerdo en el plazo de tres meses, lo que le libraría del cumplimiento del mismo. Para llegar a una resolución definitiva, sería necesario un acuerdo entre los Estados miembros de la CE, que debería ser ratificado en el Consejo de Ministros de Pesca, e igualmente por la Comisión Permanente con unos parámetros tales que supondría un proceso bastante complejo y largo, que debería ponerse en marcha según lo que se decidiera en la reunión de la NAFO.

Año tras año, Canadá acusa a



los pesqueros comunitarios de esquilmar los caladeros de bacalao del Atlántico Noroccidental. Según Iriondo, esta acusación es infundada, ya que los últimos estudios realizados por la NAFO demuestran que la disminución de la población de bacalao en dicha zona es debida al sucesivo enfriamiento y salinidad de las aguas, a su poco contenido de oxígeno y al progresivo aumento de focas en la zona. Para Iriondo, la propuesta canadiense respondería a razones políticas, ya que el cierre del acceso a los barcos comunitarios a las aguas de Terranova podría reportar votos a los representantes gubernamentales canadienses en las elecciones que se celebrarán próximamente en las regiones de la costa atlántica canadiense.

Representantes de la CE argumentaban que si se producía una disminución o desaparición de cuotas en aguas del Atlántico Noroccidental, se procuraría compensar a los bacaladeros

afectados con aumentos de cuotas en aguas de Noruega y de los países del norte de Europa.

Reunión en Halifax

En la reunión de la NAFO en Halifax, Canadá no consiguió cerrar el paso a la flota comunitaria a las aguas internacionales (fuera de las 200 millas) de Terranova. Pero en esa reunión se aprobaron fuertes reducciones de la pesca en la zona controlada por la NAFO para 1994. La flota bacaladera vasca verá reducidos los Totales Autorizados de Capturas (TACs) en un 26 por 100. Con ello, los bacaladeros vascos tendrán derecho a capturar 8.000 toneladas de bacalao, frente a las 13.000 toneladas a las que tenían derecho este año.

En el seno de la reunión de la NAFO mantenida en Halifax, se produjo además un preacuerdo pesquero entre la CE y Canadá. El preacuerdo implica la renun-

A medida que se fue reduciendo la libertad de los mares, los bacaladeros han sido uno de los colectivos más afectados.

cia de la CE a objetar y rechazar cuotas que la NAFO fije para la flota de la CE en 1994.

A juicio del Partido Nacionalista Vasco (PNV), el preacuerdo pesquero entre la CE y Canadá es preocupante, porque una decisión política que pretende normalizar las relaciones con Canadá incide gravemente sobre las embarcaciones bacaladeras vascas. Por ello, el grupo vasco del Congreso ha solicitado al Gobierno estatal que no ratifique el preacuerdo pesquero al que han llegado Canadá y la CE, y que presione a la CE con el fin de que no se ratifique dicho proyecto de acuerdo.

Con todo, y a pesar de las promesas de aumentos de los TACs en Svalbard (Noruega), no se presenta un panorama nada halagüeño para el sector bacaladero vasco (que forma, junto a los bacaladeros gallegos, la flota pesquera de bacalao de España). ■

R. R. de H./V. M.

**En los últimos años,
España mejora el nivel de seguridad**

LA CE UNIFICARÁ CRITERIOS PARA MEJORAR LAS INSPECCIONES

El MOU, acuerdo regional europeo para la inspección de buques, tiene como objetivo que se cumplan los convenios internacionales en materia de seguridad y prevención de la contaminación. Durante sus diez años de vida se han inspeccionado 87.000 buques, de los que 3.850 fueron detenidos. España, en los dos últimos años, ha incorporado varios inspectores, consiguiendo una mejora del nivel de seguridad de los buques. Ante las deficiencias observadas, la Comisión de la CE ha propuesto una serie de medidas para alcanzar la uniformidad de criterios en las inspecciones.



Tras diez años de funcionamiento y a pesar del avance experimentado, sigue operando en aguas europeas un alto número de buques por debajo de la norma.

El Memorandum of Understanding on Port State Control, en adelante MOU, es un acuerdo regional europeo por el que varios países se comprometen a realizar inspecciones sobre el 25 por 100 de los buques extranjeros que escalen en sus puertos, con el objetivo principal de llegar a un cumplimiento uniforme de la normativa internacional en materia de seguridad, y evitar que buques subestándar recalen en dichos puertos.

El principal objetivo del MOU, con el que cooperan organizaciones observadoras como la OMI y la OIT, es erradicar los buques subestándar mediante el control por parte de las autoridades marítimas, de los buques extranjeros en el cumplimiento de los convenios internacionales no sólo en materia de seguridad, sino también sobre la seguridad de la vida humana en la mar, la prevención de la contaminación del medio marino y las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques.

Los países que forman parte del MOU son España, Alemania, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Irlanda, Italia, Noruega, Polonia, Portugal, Reino

Unido y Suecia. Como país cooperante está Canadá.

Función: controlar los buques

Fue en 1978 cuando se firmó el Memorandum de La Haya con la participación de ocho Estados ribereños del Mar del Norte y del Canal, con el fin de hacer cumplir los convenios internacionales relativos a la seguridad y las condiciones de vida a bordo de los buques. El instrumento que las autoridades marítimas utilizan para el control de buques de pabellón ajeno es el nuevo Memorandum, firmado en París en enero de 1982.

Los instrumentos que el MOU denomina relevantes son:

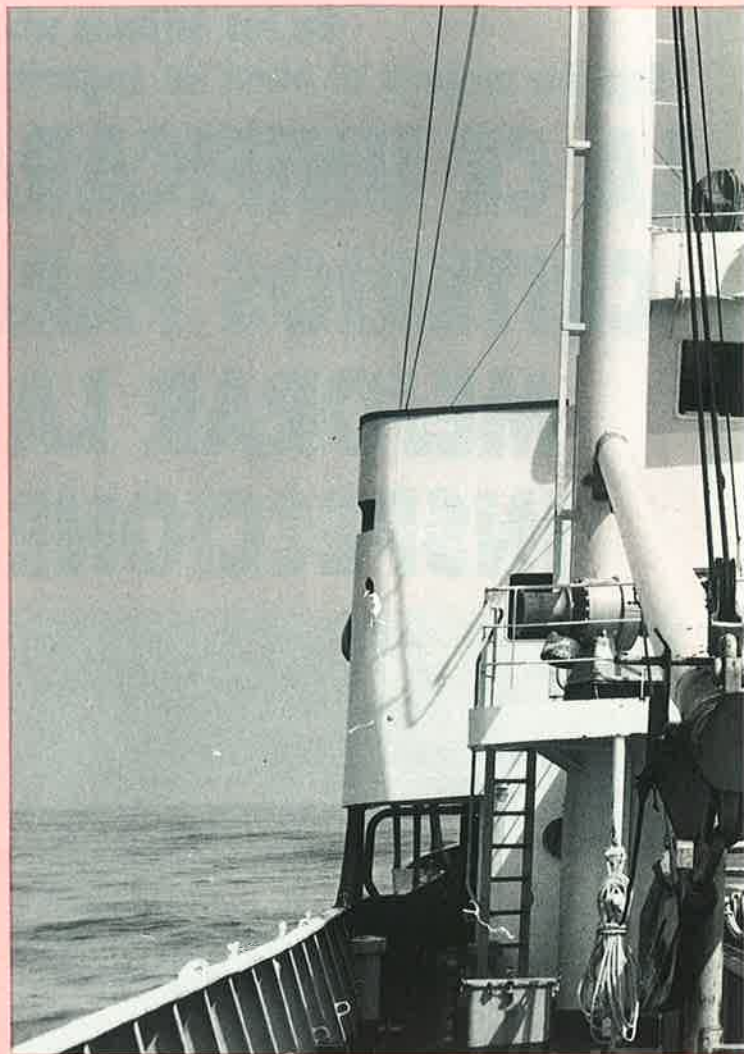
— El Convenio Internacional de Líneas de carga (1966).

— El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1974), sus enmiendas y Protocolo de 1978.

— El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los buques (Marpol 1973/1978).

— El Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia STCW (1978).

— El Convenio Internacional para prevenir los Abordajes en la Mar (1972).



— El Convenio de la OIT número 147 sobre condiciones de vida a bordo de los buques, higiénico-sanitarias, etcétera.

Las inspecciones se realizan bajo los principios de no discriminación por razón de bandera, y cada país inspecciona, al menos, un 25 por 100 del total estimado de buques mercantes individuales que escalen en sus puertos en un año. Además, se consulta, se coopera e intercambia información con el resto de los países del MOU.

En sus diez años de existencia, el MOU ha llevado a cabo 116.000 inspecciones, siendo el número de buques inspeccionados 87.000, de los cuales 3.850 fueron detenidos en este período.

Durante los dos últimos años, la Administración Marítima Española ha incrementado en gran medida los recursos

humanos, incorporando varios inspectores dedicados a realizar inspecciones a buques nacionales y extranjeros. Este aumento del número de inspectores ha repercutido positivamente en las estadísticas españolas en cuanto a número de buques inspeccionados y a la mejora del nivel de seguridad de los buques extranjeros que visitan los puertos.

Desde el año 1987, en que España comenzó a realizar las inspecciones MOU hasta la actualidad, las estadísticas reflejan los siguientes datos:

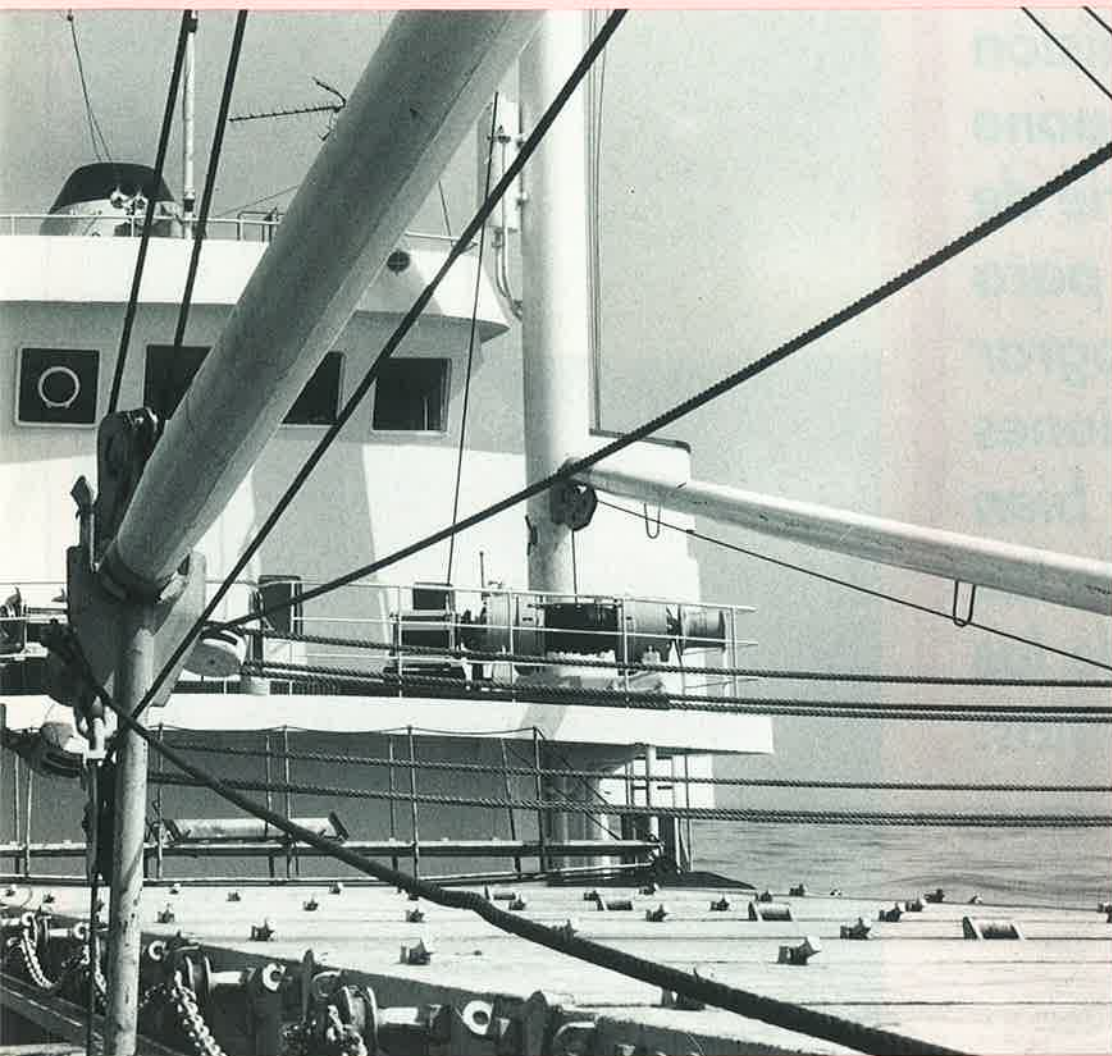
Año 1987

N.º de buques inspeccionados: 16.

Porcentaje alcanzado: 1,46 por 100.

Año 1988

N.º de buques inspeccionados: 408.



Porcentaje alcanzado: 9,30 por 100.

Año 1989

N.º de buques inspeccionados: 840.

Porcentaje alcanzado: 19,16 por 100.

Año 1990

N.º de buques inspeccionados: 888.

Porcentaje alcanzado: 20,26 por 100.

Año 1991

N.º de buques inspeccionados: 831.

Porcentaje alcanzado: 18,96 por 100.

Año 1992

N.º de buques inspeccionados: 1.039.

Porcentaje alcanzado: 24,05 por 100.

CE: Cada vez más deficiencias

La Comisión de las Comunidades Europeas, que como miembro de pleno derecho del Comité del MOU contribuye y examina de cerca la labor y los logros alcanzados, además de financiar en su mayor parte los seminarios que cada año se desarrollan en diferentes ciudades europeas para reciclar a los inspectores de los países integrantes del MOU, ha puesto de relieve que cada año se hallan más deficiencias en los buques inspeccionados.

Hay determinados Estados de Bandera y operadores de esos pabellones que no se ven suficientemente presionados por los mecanismos de inspección para poner remedio a las insuficiencias observadas, y en general no se sienten obligados a mantener sus buques en los estándares exigidos ni impedidos a regresar con los mismos buques a los países del Memorándum.

En relación a los embargos, existe un amplio grado de variedad en el proceso decisorio del MOU y esto conduce al embargo de un buque, encontrándose una gran divergencia en el porcentaje de embargos de un Estado a otros miembros

La Comisión de la CE propone una serie de medidas para lograr inspecciones uniformes y bien dirigidas ante las deficiencias de los últimos años.

del MOU Estas diferencias pueden tener un efecto distorsionador para la competencia entre puertos próximos. Por lo que el actual mecanismo de recolección de datos sobre las inspecciones resulta inadecuado.

Según la Comisión de la CE, al cabo de diez años de funcionamiento y aun señalando el avance experimentado, sigue operando en aguas europeas un alto número de buques por debajo de la norma.

La falta de uniformidad en los criterios de inspección; diferencias en los criterios de selección de los buques inspeccionados; diferencias en la importancia y seguimiento de las diferencias halladas; diferencias en los procesos decisorios, dando lugar a diferentes tipos de inspección; y diferencia de recursos disponibles. De esta forma, los Estados miembros que intentan aplicar rigurosamente la normativa quedan frustrados.

La Comisión plantea como solución para terminar con esta situación: aprobar a nivel comunitario una serie de medidas uniformes y bien dirigidas, y hacer otro tanto a nivel

del Memorándum. De esta manera, se intentaría llegar a una aplicación más amplia en Europa, y evitar que muchos Estados miembros sigan haciendo hincapié únicamente en el número de inspecciones efectuadas, y no en la calidad de las mismas, ya que están incumpliendo el acuerdo de los Ministros de la Cuarta Conferencia Ministerial sobre Control del Estado Portuario celebrado en París el 14 de marzo de 1991.

Como medidas, la Comisión propone:

1. El establecimiento de una serie de elementos comunes para la intensificación de las inspecciones de determi-

nados buques, destacando entre ellos los que presentan deficiencias por encima de la media, o una historia de embargos o accidentes:

— Buques de pasajeros, incluidos los buques Ro-Ro que operan entre puertos de los Estados miembros del MOU; graneleros, especialmente los de más de diez años; Petroleros próximos a la edad de desguace acordado en la OMI de conformidad con el Convenio Marpol, Anexo 1, Regla 13G, o de conformidad con la Oil Pollution act de EE.UU. de 1990, etcétera.

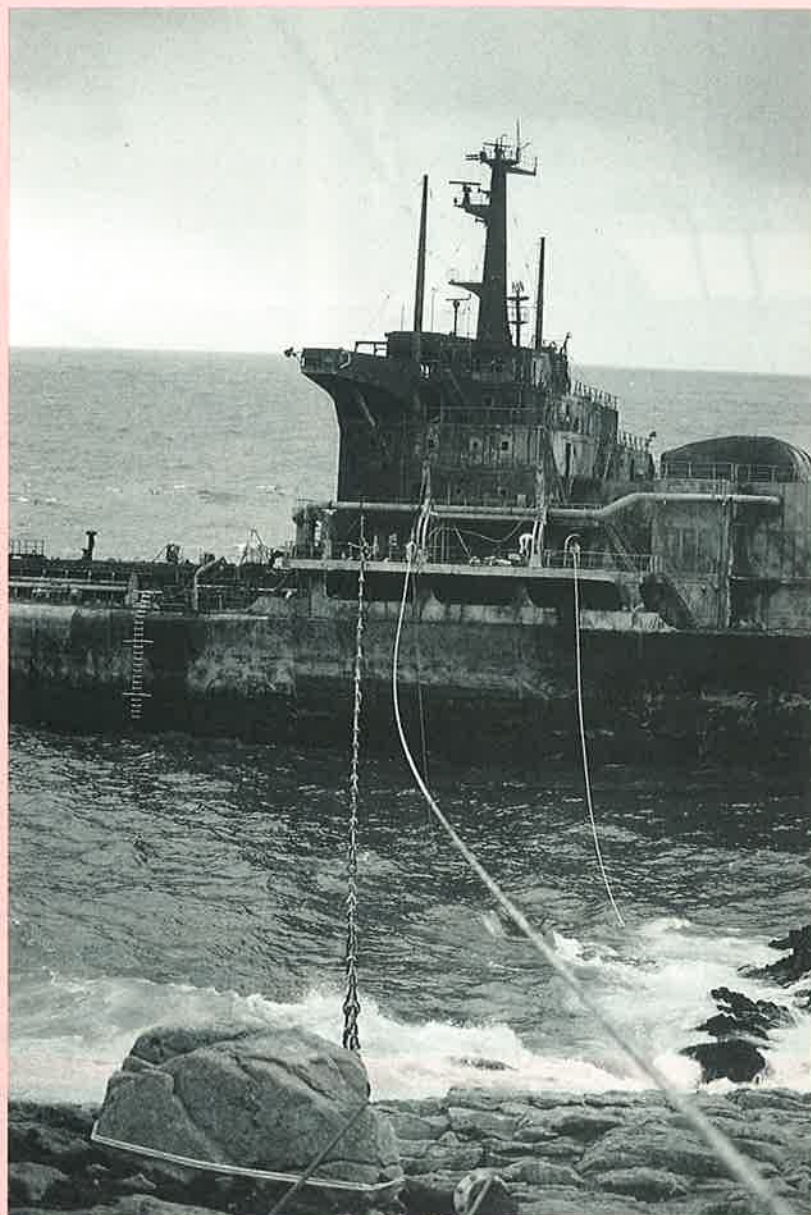
2. La armonización de los criterios de inspección y embargo, proponiendo la elabo-

ración de una Directiva para facilitar a los inspectores directrices claras sobre qué inspeccionar, cuándo hacerlo y cómo decidir.

3. El establecimiento de estructuras nacionales de inspección adecuadas, así como un programa de formación para inspectores.

4. Por último, un eficaz mecanismo de control y evaluación de la eficacia de las medidas adoptadas por el MOU, para facilitar a la Comisión y a los Estados miembros datos totalmente transparentes sobre la eficacia de las medidas de control. ■

Inés OTERO



La medida aprobada por la OMI entrará en vigor el
1 de mayo de 1994

EL DISPOSITIVO DE TRAFICO MARITIMO DE FINISTERRE SE DESPLAZA 11 MILLAS

Este alejamiento era una vieja aspiración
de los pescadores gallegos para
disminuir el número de accidentes que
se producían en la zona.

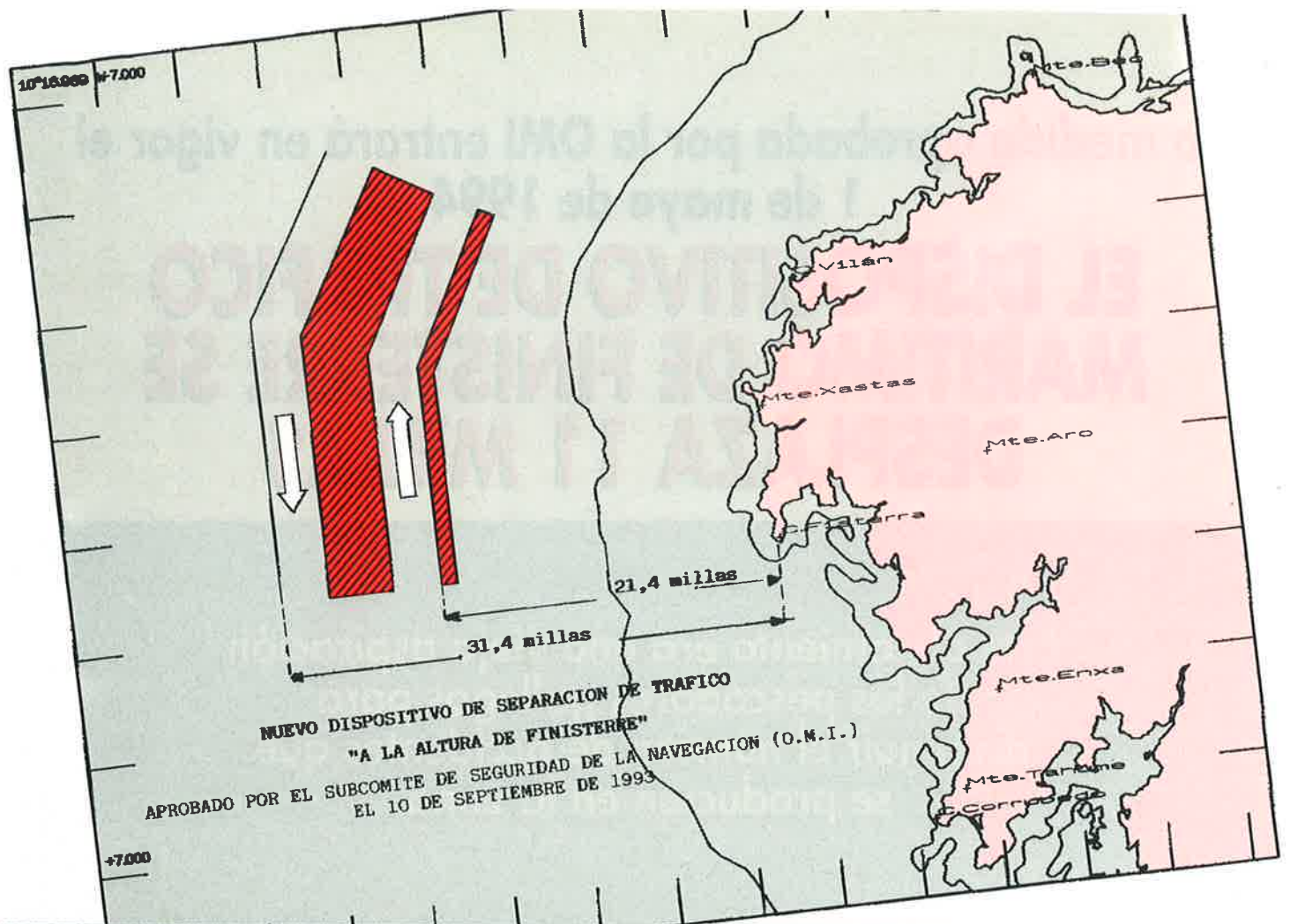


La Organización Marítima Internacional ha aprobado el desplazamiento del dispositivo que regula el tráfico marítimo frente a las costas de Galicia 11 millas marinas (unos 20 kilómetros) hacia mar adentro. Esta medida entrará en vigor el 1 de mayo de 1994, una vez que se hayan modificado las cartas náuticas internacionales y se hayan difundido a todos los buques del mundo.

EL desplazamiento de este dispositivo era una vieja aspiración de los pescadores gallegos, ya que el paso frecuente de grandes buques por caladeros visitados por las embarcaciones gallegas han producido todo tipo de accidentes. Cada año transitan frente a las costas gallegas unos 100.000 buques mercantes, muchos de ellos

de gran tamaño y que transportan mercancías peligrosas, petróleo y todo tipo de graneles con destino a los principales puertos europeos.

Dada la naturaleza internacional del tráfico marítimo, es necesaria la aprobación de la OMI para modificar las líneas internacionales de navegación, y así surta efecto de legislación internacional, obli-



gando a los buques de cualquier pabellón mundial.

Una de las condiciones que se han impuesto a España para lograr esta medida de asegurar que los buques que transitan a la nueva distancia reglamentada puedan obtener su situación en todo momen-

to. «Esta exigencia —afirman desde Marina Mercante— se cumple desde hace unos meses con la entrada en servicio de los nuevos medios del Centro Regional de Coordinación de Salvamento de Fisterra, situado en el municipio coruñés de Porto do Son».

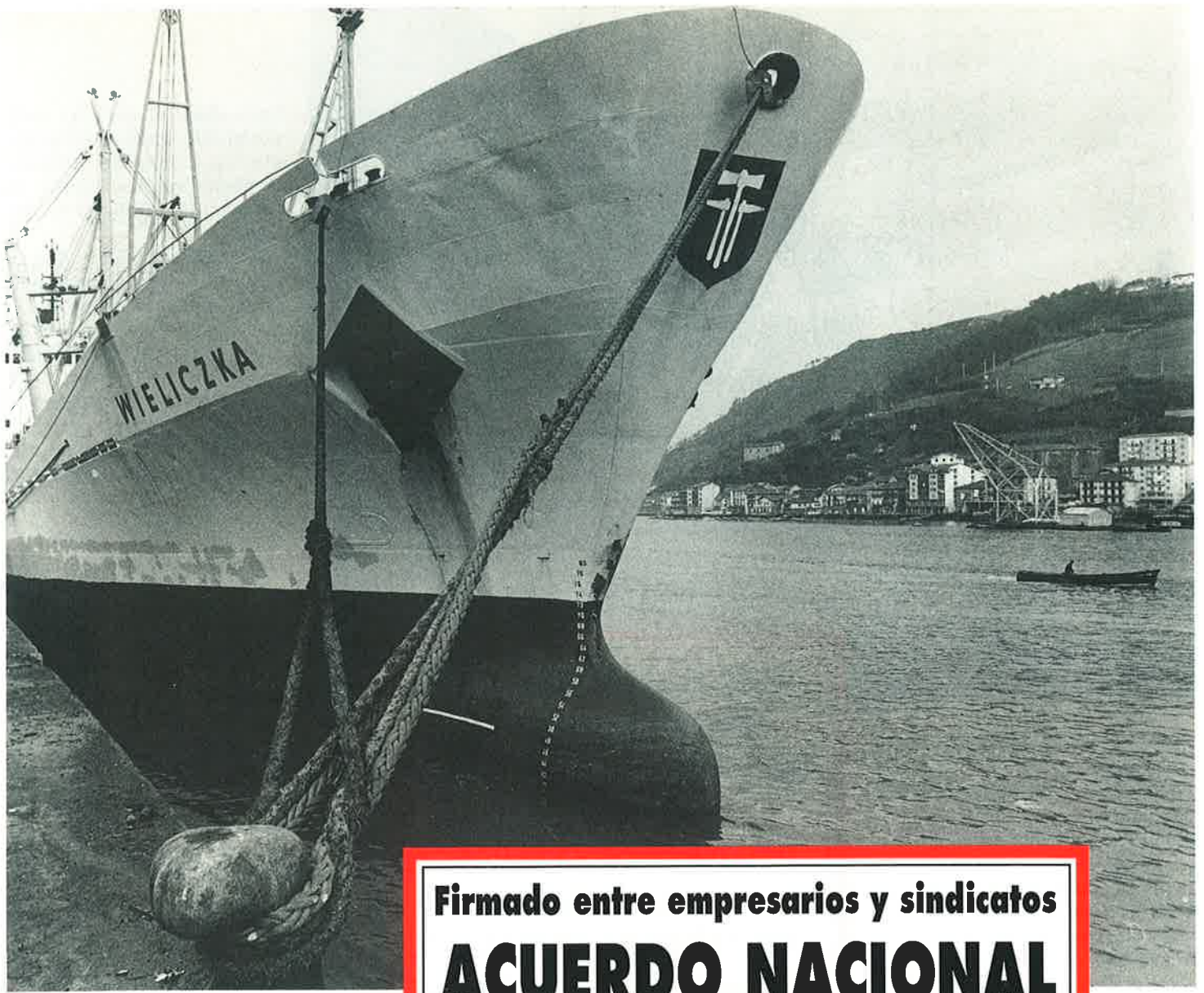
El sistema implantado en Galicia es uno de los más avanzados del mundo. Radares de largo alcance, unidos por microenlaces que ofrecen una presentación en tiempo real de los buques situados en alta mar, radiogoniómetros que permiten situar una lla-

mada por radio con una precisión de metros en toda el área de cobertura, y modernos rancones de los buques son los principales elementos técnicos de este centro.

Dede hace tres años, ha disminuido considerablemente el número de abordajes entre buques mercantes y pesqueros que faenan en dichas aguas gracias a la permanencia de un remolcador de altura frente a la zona del cabo Finisterre.

Según la Dirección General de la Marina Mercante, la aprobación del nuevo dispositivo, junto con el resto de las medidas adoptadas por la Administración marítima española contribuirán a lograr una racional ordenación de los espacios marítimos frente a nuestras costas. Además, hacer compatibles los derechos de nuestros pescadores a utilizar plenamente los caladeros nacionales con el de los buques mercantes a utilizar las rutas tradicionales del comercio internacional. ■

Inés OTERO



Firmado entre empresarios y sindicatos

ACUERDO NACIONAL DE FORMACION CONTINUA PARA MARINA MERCANTE

Las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME y las centrales sindicales UGT y CC.OO. han firmado un Acuerdo Nacional de Formación Continua para el Sector de la Marina Mercante, que abarcará el período que va de 1993 a 1996. Este Acuerdo Nacional, cuya inversión puede ascender a 25 millones de pesetas en 1993, se suscribe, al amparo del Título III del Estatuto de los Trabajadores, para desarrollar el Acuerdo Nacional de Formación Continua suscrito el pasado mes de diciembre entre CEOE y CEPYME y los sindicatos UGT y CC.OO.

LA formación profesional de calidad se presenta como una de las claves de la planificación estratégica y, como ya se sabe, constituye una verdadera inversión. Su necesidad en el sector de la Marina Mercante es cada vez más evidente ante la constante evolución tecnológica de los buques, y la creciente exigencia que los Organismos de carácter internacional establecen respecto a los niveles de segu-

ridad. Por fin, estamos equiparándonos a otros países del ámbito comunitario al dotarnos de un moderno, flexible y generalizado sistema de formación.

Ya en junio de 1989 el Consejo de las Comunidades Europeas señaló por la Resolución sobre Formación Profesional Permanente las funciones que la Formación Continua debe tener con la implantación del Mercado Único y la libre circulación de trabajadores.

El presente Acuerdo Nacional de Formación Continua, de carácter bipartito, al ser las partes signatarias ANAVE y las centrales sindicales, nace de la necesidad de potenciar la formación continua de los trabajadores en el sector. Además, deberá ir orientado a mejorar la productividad y la calidad del trabajo, la formación polivalente, la adecuación a las nuevas tecnologías y requerimientos referidos a la seguridad de la



**ESTE PLAN TENDRA TRES
AÑOS DE DURACION,
DE 1993 A 1996, Y AFECTA
A LA TOTALIDAD
DEL TERRITORIO ESPAÑOL
Y LOS BUQUES
DE BANDERA ESPAÑOLA.**

vida en el mar y cuidado del medio ambiente.

Este nuevo acuerdo, que se encuentra en un período de experimentación, tendrá en cuenta —según UGT— las necesidades de cualificación del sector, la evolución de la profesión y la referencia comunitaria en cuanto a cualificaciones y para la libre circulación de trabajadores. «Por supuesto —asegura UGT— este acuerdo no es la “panacea”, para los males de nuestra economía, pero puede ayudar a superarlos positivamente. Con este acuerdo ganamos todos. Lo que está claro —continúa UGT— es que se elevará la cualificación de los profesionales en el sector, y esperamos recuperar el estímulo por la profesionalidad, por la obra bien hecha».

Tras su firma todavía queda concretar todo el programa de formación. Según Fernando Casas, director de Anave, «este acuerdo supone una forma de materializar el acuerdo tripartito entre Gobierno, organizaciones empresariales y sindicatos para dar cauce a lo previsto en las leyes».

Patronal, Sindicatos y Gobierno han hecho una apuesta importante con la firma de este Acuerdo Nacional de Forma-

ción Continua, fruto de un diálogo social basado a medio y largo plazo.

Los destinatarios de estos cursos, de carácter voluntario, son todos aquellos trabajadores de la Marina Mercante que estén interesados, en reciclarse y mejorar sus conocimientos. «Uno de los problemas que se plantea aquí —señala Jesús Cuesta, de Fetcomar-CC.OO.—, es el nivel de formación de cada alumno, ya que no hay una uniformidad. Por otro lado —continúa Cuesta—, sería interesante el contemplar la idea de dar estos cursos de formación para reciclar a la gente y que se pudiera incorporar a otra actividad, ya que el sector de la Marina Mercante está pasando por un mal momento».

La duración del acuerdo será de tres años, ya que va desde el presente año hasta

1996. «En un principio se esperaba —subrayan desde ANAVE— que los cursos comenzaran antes del verano, cosa que fue imposible. Nosotros esperamos que se inicien durante los próximos meses, antes de que finalice el año». Además, desde la patronal de los navieros españoles se muestra una total esperanza de que este acuerdo continúe una vez transcurridos los tres años. Para 1993 se espera que la inversión pudiera ascender a unos 25 millones de pesetas.

El ámbito territorial de aplicación es la totalidad del territorio nacional y los buques de bandera española. Sus destinatarios son todos los trabajadores del sector, preferiblemente, aquellos que estén embarcados en los buques de la flota nacional; y se impartirá —según el BOE del 8 de septiembre— en los propios centros de tra-

bajo, dado el carácter eminentemente práctico de la formación a impartir. Además, se podrán emplear centros de formación públicos o privados.

Para el director de la Asociación de navieros españoles, Fernando Casas, «uno de los grandes retos es establecer el lugar en que se va a impartir los cursos. Nosotros, como ANAVE, proponemos la formación en la empresa y a bordo del buque. Este último es una novedad, un reto. También proponemos formación a distancia mediante audio, vídeo. En este sentido ya existen precedentes en el sector. En una palabra, queremos que sea un acierto».

En este sentido, el sindicato Fetcomar-CC.OO. se muestra un poco preocupado ya que en opinión de Jesús Cuesta, «no sé hasta qué punto puede ser efectiva y llevarse a cabo la formación a bordo del buque. Para ello —dice Cuesta— sería necesario por un lado que las rutas fueran largas, y por otro, que se montara la infraestructura necesaria, cosa que considero muy difícil. En cuanto a las rutas cortas, los trabajadores están metidos en el trabajo, y no tienen tiempo. En mi opinión, los cursos hay que darlos en tierra».

Este acuerdo, que será financiado según los criterios que establezca la Fundación para la Formación Continua, contará también con una Comisión Paritaria Estatal de la Marina Mercante compuesta por cuatro representantes de las organizaciones sindicales y cuatro representantes de Anave.

Las funciones que tendrá que cumplir esta comisión serán la de velar por el cumplimiento del Acuerdo Nacional de Formación Continua del sector de Marina Mercante, informar los planes de formación del sector, modificar los criterios para la elaboración de los planes señalados en el artículo 4.º, y resolver las incidencias y discrepancias surgidas en los planes de formación contemplados en este Acuerdo. ■

Inés OTERO

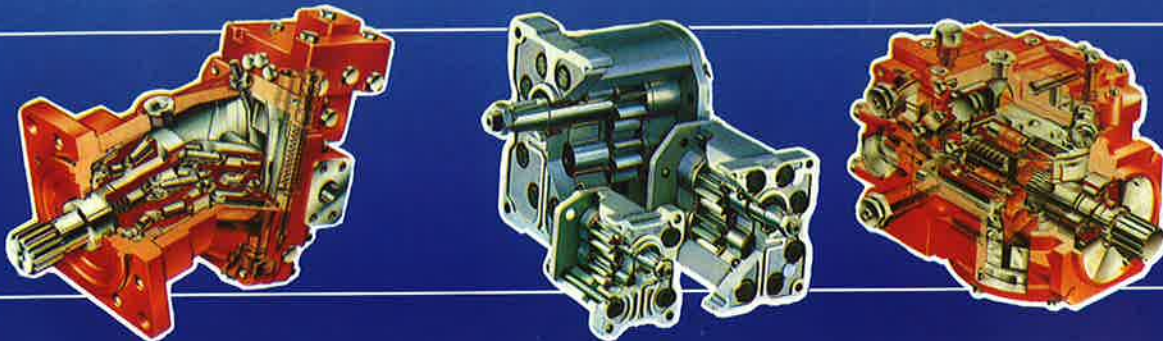


Sistemas hidráulicos - Líderes en todo el mundo

- * TRANSMISIONES HIDROSTATICAS
- * BOMBAS DE ENGRANAJE Y MOTORES
- * COMPONENTES ELECTROHIDRAULICOS



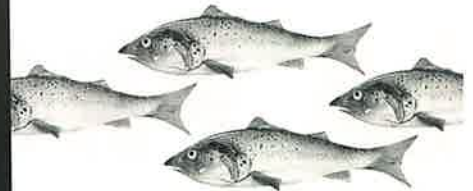
Servicio en todo el mundo...
 SAUER-SUNDSTRAND, ofrece soluciones óptimas para la aplicación de sistemas hidráulicos o maquinillas de pesca, generadores, "winches" cabrestantes, etc..., con experiencia acumulada, a través del uso de nuestras transmisiones hidrostáticas, en más de 1.000 pesqueros construidos en España.



SERVICIOS DE PRIVILEGIO PARA CLIENTES EXIGENTES

Una capacidad de almacenaje de 15.000 toneladas, 8.000 jaulas galvanizadas apilables, un túnel 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.

Procelta-Vigo



R/. Salgueirón, s/n. - Teléfs.: 986/ 30 42 62-30 43 62
 Fax: 986/ 30 43 82 - Télex: 88155 FMZO
 36940 CANGAS (Pontevedra)



Presupuestos Seguridad Social 1994

EL GOBIERNO MANTIENE Y REFUERZA LA PROTECCION SOCIAL

El presupuesto de la Seguridad Social para 1994 se situará prácticamente en 10 billones de pesetas (9,96), según el texto del

proyecto presentado por el ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán. Esta cifra supone un crecimiento global de

714.679 millones de pesetas, un 7,7 por 100 más sobre lo presupuestado para 1993. Por su parte, el gasto total en pensiones se situa-

rá en 5,85 billones de pesetas, con un aumento del 8,6 por 100. A pesar de la

crisis, mantener y reforzar incluso los mecanismos de protección social constituyen los ejes centrales de este proyecto de presupuestos, que deberán debatirse en el Parlamento.



El presupuesto de la Seguridad Social se situará en 1994 en casi 10 billones de pesetas, con un aumento del 7,7 por 100 sobre este año, a pesar de la crisis.

c) De acuerdo con estos planteamientos, se ha concentrado el gasto en el pago de prestaciones. El 72 por 100 del presupuesto se destina a transferencias directas a las familias, además de las prestaciones técnicas de asistencia y servicios sociales.

d) La Administración será más beligerante aún para evitar el fraude y seguirá la línea para mejorar y reducir los gastos de gestión.

El presupuesto de la Seguridad Social para 1994 se elevará a 9,96 billones de pesetas, cantidad que significa un aumento del 7,7 por 100 sobre 1993, con un crecimiento de 714.679 millones de pesetas. Un dato significativo que pone de manifiesto la prioridad del Gobierno



Los pagos por pensiones ascenderán a 5,85 billones de pesetas, con un crecimiento global del 8,6 por 100.

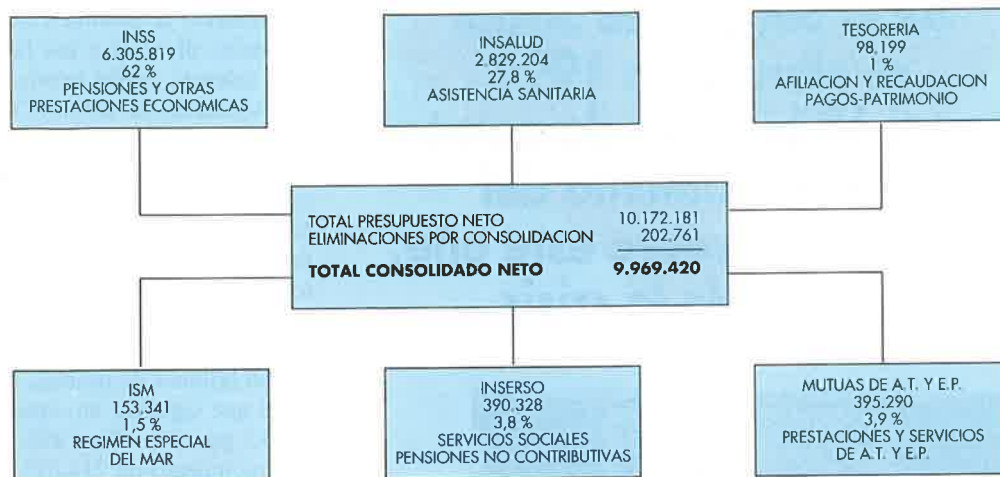


SEGUN manifestaciones del ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, se trata de unos presupuestos en los que el Gobierno ha renovado el compromiso tácito adquirido con la sociedad española en las pasadas elecciones generales para mantener y defender una política de protección social. Por este motivo, a pesar de estar en una época de crisis, se ha dado prioridad a este tipo de actuaciones en base a unos criterios que se concretan en los siguientes puntos:

a) Mantener y reforzar los actuales niveles de protección social y, en especial, el poder adquisitivo de las pensiones más bajas.

b) Con estos presupuestos se pretende contribuir a la creación de empleo manteniendo los tipos de las cotizaciones. Trabajadores y empresas cotizarán menos, mientras el Estado aumenta su aportación en más del 10 por 100 para lograr un equilibrio presupuestario.

SEGURIDAD SOCIAL - DISTRIBUCION PRESUPUESTARIA (Millones de ptas.)



CUANTIAS MINIMAS DE LAS PENSIONES PARA EL AÑO 1994

CLASE DE PENSION	TITULARES		TITULARES	
	Con cónyuge a cargo ptas/mes	Sin cónyuge a cargo ptas/mes	Con cónyuge a cargo ptas/año	Sin cónyuge a cargo ptas/año
JUBILACION				
Titular con 65 años.....	57.680	49.020	807.520	686.280
Titular menor de 65 años.....	50.475	42.785	706.650	598.990
INVALIDEZ PERMANENTE				
Gran invalidez con incremento del 50 %.....	86.520	73.530	1.211.280	1.029.420
Absoluta.....	57.680	49.020	807.520	686.280
Total: titular con 65 años.....	57.680	49.020	807.520	686.280
Parcial del régimen de Accidente de Trabajo: titular con 65 años.....	57.680	49.020	807.520	686.280
VIUDEDAD				
Titular con 65 años.....		49.020		686.280
Titular menor de 65 años				
De 60 a 64 años.....		42.785		598.990
< de 60 años.....		32.635		456.890
ORFANDAD				
Por beneficiario.....		14.490		202.860
En la Orfandad absoluta, el mínimo se incrementará en 32.635 ptas/mes distribuidas en su caso, entre los beneficiarios. Con un único beneficiario.....		47.125		659.750
EN FAVOR FAMILIARES				
Por beneficiario.....		14.490		202.860
Si no existe viuda ni huérfano pensionistas:				
Un solo beneficiario con 65 años.....		37.350		522.900
Un solo beneficiario menor 65 años.....		32.635		456.890
Varios beneficiarios: el mínimo asignado a cada uno se incrementará en el importe que resulte de prorratear 18.145 ptas/mes entre el número de beneficiarios				
SUBSIDIOS DE INVALIDEZ PROVISIONAL Y LARGA ENFERMEDAD	42.500	36.380	510.000	436.560
PENSION S.O.V.I.	CUANTIA MENSUAL		CUANTIA ANUAL	
Vejez, invalidez y viudedad.....		35.050		490.700
PENSION CONTRIBUTIVAS	CUANTIA MENSUAL		CUANTIA ANUAL	
Jubilación e invalidez.....		32.635		456.890

por mantener los niveles de protección social a pesar de la crisis, es que las asignaciones presupuestarias han crecido por encima del incremento del 4,8 por 100 previsto para el Producto Interior Bruto y que la participación del presupuesto de la Seguridad Social en el PIB pase del 15,2 al 15,6 por 100 en 1994. En concreto, el gasto destinado a pensiones que asciende a 5,85 billones de pesetas supondrá en 1994 el 9,1 por 100 del Producto Interior Bruto del país frente al 8,8 por 100 que significaba en 1993.

Por funciones, los casi 10 billones de pesetas presupuestados para la Seguridad Social en 1994, se dividirían en tres grandes grupos.

Para prestaciones económicas se destinan 6,65 billones de pesetas que representan el 66,74 por 100 del total y que suponen 590.280 millones más que en 1993, lo que equivale a un aumento del 9,73 por 100. Para asistencia sanitaria se destinan 2,93 billones de pesetas, el 29,39 por 100 del presupuesto con un aumento de 177.393 millones que representan un aumento del 6,44 por 100. Finalmente, para servicios sociales se destinan 256.248 millones de pesetas, el 2,5 por 100 del presupuesto total y 142.410 millones de pesetas, el 1,43 por 100 a las tareas de inscripción de empresas, afiliación, recaudación, pagos, etcétera.

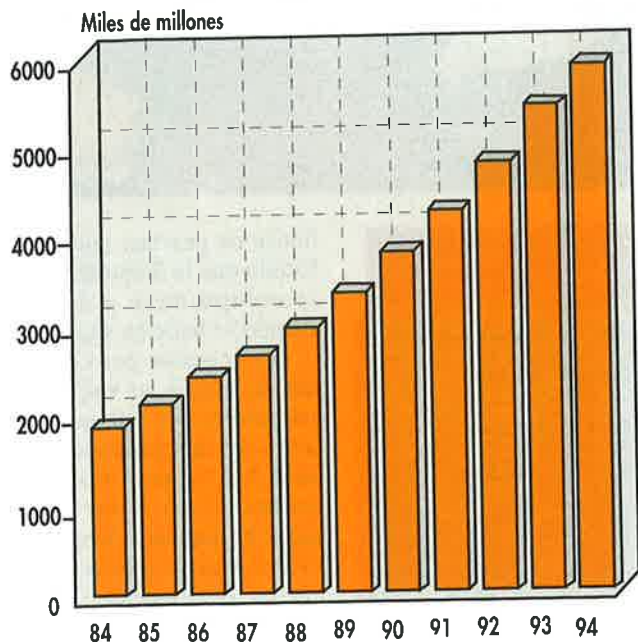
Prestaciones económicas

En materia de prestaciones económicas, el capítulo más importante con diferencia corresponde a los pagos por pensiones. El proyecto de presupuestos tiene consignados créditos por 5,85 billones de pesetas, un 8,6 por 100 más que en 1993 y que suponen el 58,61 por 100 del presupuesto. La mayor parte, 5,69 billones serán para pago de pensiones contributivas mientras para las pensiones no contributivas se han asignado 154.131 millones de pesetas.

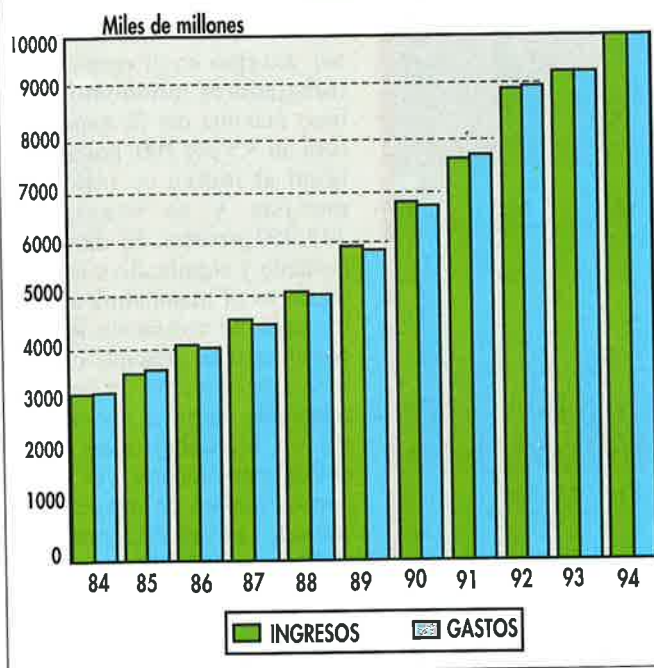
De acuerdo con la previsión de inflación, todas las pensio-

Todas las pensiones del Sistema subirán, como mínimo, el 3,5 por 100, de acuerdo con la previsión de inflación para 1994, con una cláusula de salvaguardia para garantizar el mantenimiento de su poder adquisitivo.

**EVOLUCION DEL GASTO DE PENSIONES
1984 - 1994**



**EVOLUCION DE LOS INGRESOS
Y GASTOS TOTALES
1984 - 1994**



PRESTACIONES ECONOMICAS

(En millones de ptas.)

RUBRICAS	IMPORTE	% Part.
Pensiones	5.843.277	87,82
Contributivas	5.697.022	85,62
(*) No contributivas	146.255	2,20
Subsidios de incapacidad temporal	577.844	8,68
Prestaciones por maternidad	11.033	0,17
Prestaciones familiares y otras	150.254	2,26
Gestión de prestaciones económicas	71.566	1,08
Total prestaciones económicas	6.653.974	100,00

(*) La diferencia de 7.876 millones que completa los 154.131, importe total de las pensiones no contributivas que financia el Estado, corresponde a la comunidad autónoma del País Vasco.

nes en vigor tendrán un crecimiento del 3,5 por 100 con cláusula de revisión para mantener su poder adquisitivo. La pensión mínima familiar de jubilación o invalidez con 65 o más años se situará en 57.680 pesetas mensuales o 807.520 pesetas anuales. La pensión de jubilación, invalidez y viudedad para mayores de sesenta y cinco años sin cónyuge a cargo se elevará a 49.020 pesetas mensuales y a 688.280 pesetas anuales. Las pensiones no contributivas serán de 32.635 pesetas mensuales y a 456.890 pesetas año. El tipo máximo para las pensiones contributivas se fija en 254.140 pesetas mensuales equivalentes a 3.557.960 pesetas por año. Según las estimaciones oficiales, la pensión media de jubilación se estima alcance a final de año una cuantía de 86.015 pesetas para el Régimen General con un aumento del 5,3 por 100. En el régimen de autónomos, las pensiones alcanzarían en el mismo período 51.034 pesetas con una subida de 5,4 puntos mientras para el conjunto del sistema se calcula que la pensión media será de 67.954 pesetas con un crecimiento del 5,1 por 100.

Para la Incapacidad Laboral Transitoria se han asignado 491.088 millones de pesetas

que suponen un aumento del 22,4 por 100 sobre lo presupuestado para 1993. Esta cantidad es sin embargo un 2,62 por 100 menos que la previsión de liquidación que se espera para este año. Se trata de una desviación grave que se pretende corregir en los próximos meses.

De acuerdo con el Plan de Igualdad de Oportunidades de la Mujer, por primera vez se ha consignado una partida de 11.033 millones para atender por separado las prestaciones por maternidad.

Para la Invalidez Provisional el proyecto de presupuestos destina 86.756 millones de pesetas con un crecimiento del 106,1 por 100 sobre lo presupuestado para 1993. Como en el caso de la Incapacidad Laboral Transitoria, se trata sin embargo de una cantidad inferior a la que se prevé se gaste este año en un 3,46 por 100. La Administración pretende igualmente adoptar medidas para corregir esos desvíos evitando situaciones de fraude.

Finalmente, se destinan 120.621 millones de pesetas para prestaciones familiares con un crecimiento del 24,5 por 100 sobre el presupuesto anterior.

En el capítulo de asistencia sanitaria, el proyecto asigna

recursos por un volumen de 2,93 billones de pesetas que suponen el 29,4 por 100 del presupuesto total con un crecimiento interanual del 6,5 por 100. De esta cantidad, el 54 por 100, 1,6 billones de pesetas se destinan a las Comunidades Autónomas que tienen transferidos esos servicios.

Finalmente, para servicios sociales se han asignado 256.248 millones de pesetas que significan el 2,6 por 100 del presupuesto total del sistema.

En conjunto, los gastos para la gestión de prestaciones de tesorería e informática suponen el 1,94 por 100 del presupuesto frente al 1,86 por 100

que significaban en 1993. En una situación de crisis la austeridad en los presupuestos de la Seguridad Social se ha centrado en los gastos de gestión y no en las prestaciones.

Más aportación del Estado

En el apartado de los ingresos, el proyecto de presupuestos de la Seguridad Social para 1994 contempla una reducción de los mismos en concepto de cotizaciones, hueco que deberá ser cubierto con mayores aportaciones del Estado, así como de un crédito de 345.000 mi-



PRESUPUESTO DE GASTOS

(En millones de ptas.)

FUNCIONES Y SUBFUNCIONES	Presupuesto 1993		Presupuesto 1994		Variación 94/93	
	Importe	% Partic.	Importe	% Partic.	Absoluta	%
PRESTACIONES ECONOMICAS	6.063.694	65,52	6.653.974	66,74	590.280	9,73
Pensiones.....	5.379.873	58,13	5.843.277	58,61	463.404	8,61
Incapacidad laboral transitoria.....	401.293	4,34	491.088	4,93	89.795	22,38
Invalidez provisional.....	42.102	0,45	86.756	0,87	44.654	106,06
Prestaciones por maternidad.....	10.508	0,11	11.033	0,11	525	5,00
Prestaciones familiares.....	96.893	1,05	120.621	1,21	23.728	24,49
Otras prestaciones económicas.....	64.303	0,69	29.633	0,30	-34.670	-53,92
Gastos de gestión.....	61.490	0,66	63.669	0,64	2.179	3,54
Gastos de capital.....	7.232	0,08	7.897	0,08	665	9,20
ASISTENCIA SANITARIA	2.752.950	29,75	2.930.343	29,39	177.393	6,44
Atención primaria.....	465.248	5,03	474.572	4,76	9.324	2,00
Atención especializada.....	741.246	8,01	802.126	8,05	60.880	8,21
Otras prestaciones sanitarias.....	29.083	0,31	32.891	0,33	3.808	13,09
Servicios generales.....	28.961	0,31	29.352	0,29	391	1,35
Transferencias a Comunidades Autónomas.....	1.488.412	16,08	1.591.402	15,96	102.990	6,92
SERVICIOS SOCIALES	283.879	3,07	256.248	2,57	-27.631	-9,73
Atención a minusválidos.....	131.015	1,42	100.355	1,01	-30.660	-23,40
Atención a la tercera edad.....	43.907	0,47	46.066	0,46	2.159	4,92
Otros servicios sociales.....	23.080	0,25	22.148	0,22	-932	-4,04
Servicios generales.....	9.785	0,11	9.896	0,10	111	1,13
Transferencias a Comunidades Autónomas (*).....	76.092	0,82	77.783	0,78	1.691	2,22
TESORERIA, INFORMATICA Y OTROS SERVICIOS FUNC. COMUNES	142.268	1,54	142.410	1,43	142	0,10
Gastos de gestión:						
Gestión de tesorería.....	67.107	0,73	69.350	0,70	2.243	3,34
Apoyo informático a la gestión de la S.S.....	9.991	0,11	10.528	0,11	537	5,37
Otros servicios comunes.....	40.720	0,44	41.742	0,42	1.022	2,51
Gastos de capital.....	24.540	0,26	20.790	0,21	-3.660	-14,97
OPERACIONES FINANCIERAS DE MUTUAS DE A.T. Y E.P.	34.947	0,38	9.526	0,10	-25.421	-72,74
Operaciones financieras de Mutuas de A.T.....	34.947	0,38	9.526	0,10	-25.421	-72,74
PRESUPUESTO CONSOLIDADO	9.277.738	100,25	9.992.501	100,23	714.763	7,70
Menos: amortizaciones.....	22.997	0,25	23.081	0,23	84	0,37
PRESUPUESTO CONSOLIDADO NETO	9.254.741	100,00	9.969.420	100,00	714.679	7,72

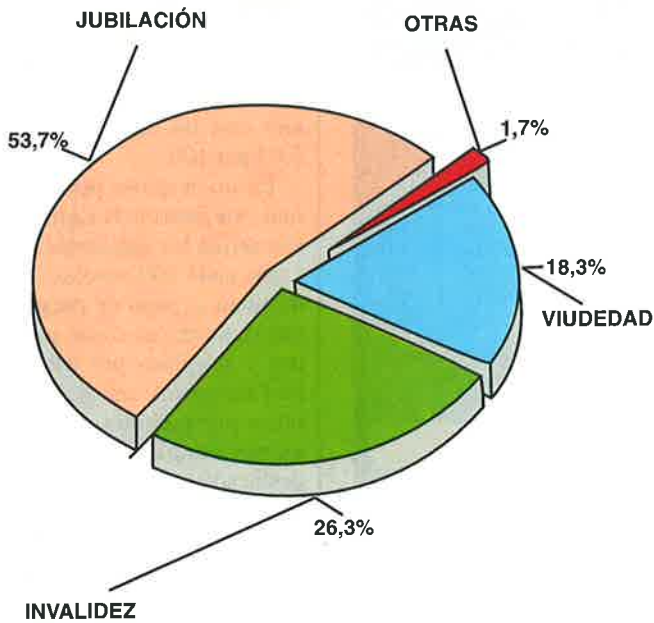
(*) Incorpora las pensiones no contributivas que se transfieren al País Vasco: 4.258 millones en 1993 y 7.876 millones en 1994.

llones de pesetas, también del Estado que la Seguridad Social se compromete a devolver cuando se halle en superávit.

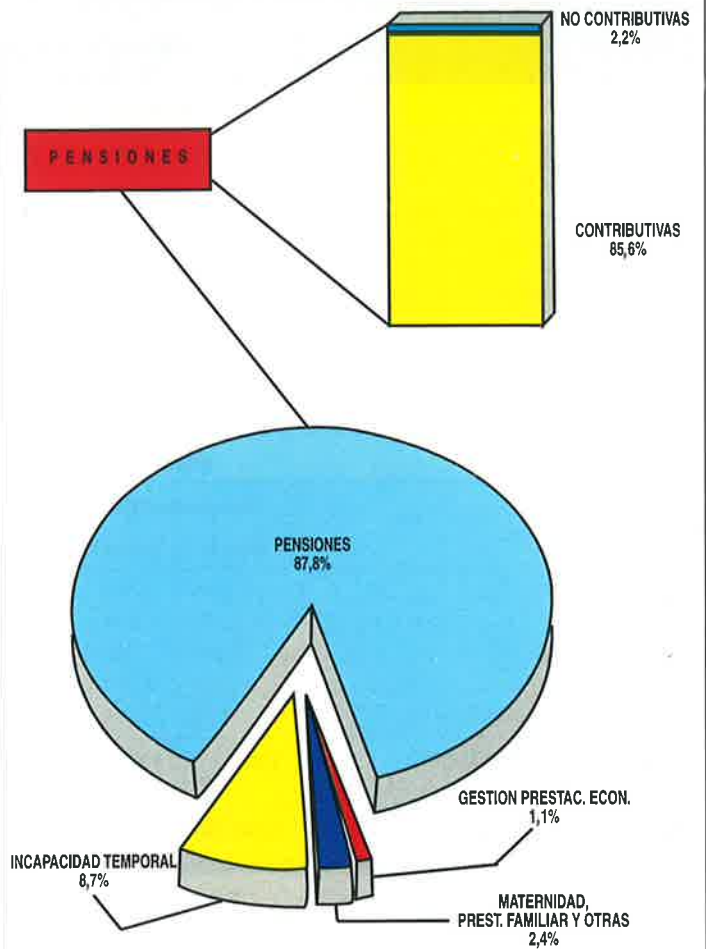
Los ingresos por cotizaciones se estima se van a situar este año en 6,4 billones de pesetas con un aumento interanual del 1,4 por 100. Representan el 64,3 por 100 de todos los ingresos, lo que equivale a cuatro puntos menos que en 1993 cuando significaban el 68,3. Esta situación es consecuencia tanto del descenso en el número de cotizantes como de la congelación de los tipos de cotización. Las bases mínimas de cotización se incrementarán en un porcentaje igual al que lo haga el nuevo Salario Mínimo Interprofesional, excepto en el caso de los trabajadores autónomos. La base máxima del Sistema crecerá un 3,5 por 100, porcentaje igual al índice de inflación prevista y se situará en 349.950 pesetas. El dato importante y significativo en este punto es el mantenimiento de los tipos de cotización media, con la cual se pretende contribuir a la creación de empleo rebajando cargas a las empresas y a los trabajadores. Para el Régimen General, el tipo de cotización en contingencias comunes es del 29,3 por 100, el 28,8 por 100 para los trabajadores autónomos, el 22 por 100 para empleadas de hogar y el 18,75 por 100 en el Régi-

Las transferencias del Estado para equilibrar el presupuesto aumentan un 10,2 por 100 y se sitúan en 2,5 billones de pesetas

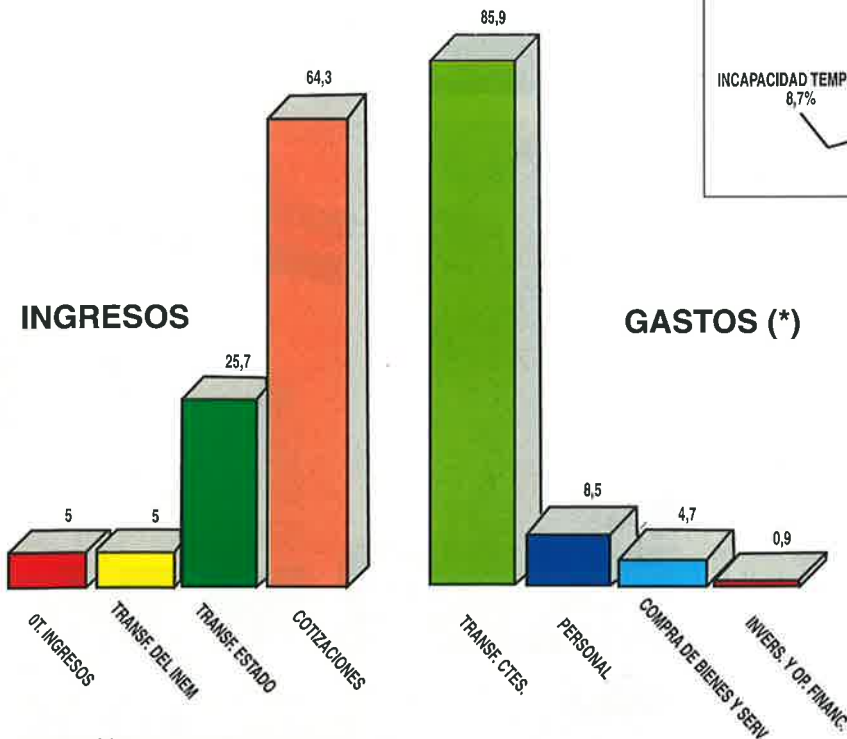
DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL GASTO DE PENSIONES



DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL GASTO DE LA FUNCION 1: PRESTACIONES ECONOMICAS



DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LOS INGRESOS Y GASTOS POR CAPITULOS ECONOMICOS



(*) Deducido un 0,2 de amortizaciones

men Especial Agrario para contingencias comunes.

Esta reducción real de los ingresos por cotizaciones ha dado lugar a que en el presupuesto para 1994 se incrementen un 10,2 por 100 las transferencias del Estado para alcanzar 2,56 billones de pesetas. A esta cantidad se deben sumar otros ingresos de 498.00 millones de pesetas entre los que destaca un crédito del Estado que deberá revolver cuando lo permita su situación financiera la Seguridad Social de 345.000 millones de pesetas. En total, para el equilibrio financiero de los

presupuestos de 1994 se han requerido unas transferencias de 3,06 billones de pesetas que equivalen el 30,7 por 100 del presupuesto.

Finalmente, en materia de gestión en la Seguridad Social, entre otras actuaciones destaca la continuación en el Plan Integral de Modernización de la

José Antonio Griñán:
«El Estado debe pensar no sólo en el presente, sino también en el futuro de las pensiones».

SINTESIS POR RUBRICAS FUNCIONALES

(En millones de ptas.)

INGRESOS						
RUBRICAS	Presupuesto 1993		Presupuesto 1994		Incremento 94/93	
	Importe	% Partic.	Importe	% Partic.	Absoluta	%
Cotizaciones sociales	6.316.330	68,25	6.409.526	64,29	93.196	1,48
Transferencias:	2.803.785	30,30	3.061.033	30,70	257.248	9,18
Del Estado	2.324.056	25,11	2.561.454	25,69	237.398	10,21
Del INEM	459.840	4,97	499.131	5,01	39.291	8,54
De otros organismos	19.889	0,21	448	0,00	-19.441	-97,75
Otros ingresos	134.626	1,45	498.861	5,00	364.235	270,55
PRESUPUESTO CONSOLIDADO NETO	9.254.741	100,00	9.969.420	100,00	714.679	7,72
GASTOS						
FUNCIONES	Presupuesto 1993		Presupuesto 1994		Incremento 94/93	
	Importe	% Partic.	Importe	% Partic.	Absoluta	%
Prestaciones económicas	6.063.694	65,52	6.653.974	66,74	590.280	9,73
Asistencia sanitaria	2.752.950	29,75	2.930.343	29,39	177.393	6,44
Servicios Sociales	283.879	3,07	256.248	2,57	-27.631	-9,73
Tesorería e informática	142.268	1,54	142.410	1,43	142	0,10
Operaciones financieras de Mutua de A.T.	34.947	0,38	9.526	0,10	-25.421	-72,74
PRESUPUESTO CONSOLIDADO	9.277.738	100,25	9.992.501	100,23	714.763	7,70
Menos amortizaciones	22.997	0,25	23.081	0,23	84	0,37
PRESUPUESTO CONSOLIDADO NETO	9.254.741	100,00	9.969.420	100,00	714.679	7,72

Gestión con especial atención a la lucha contra el fraude. Entre otras medidas destaca la creación de Equipos de Valoración de Incapacidades para tener un mayor rigor a la hora de las calificaciones, nuevos procedimientos en el control de la Incapacidad Laboral Transitoria, puesta en funcionamiento de 21 nuevas Unidades de Recaudación Ejecutiva, funcionamiento a pleno rendimiento del Centro de Control de Recaudación (Cendar) y las actuaciones conjuntas de las inspecciones de Trabajo y Seguridad Social con la Tesorería General.

La atención al ciudadano se garantizará con el funcionamiento de una red de 756 centros.

El ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán reconoció que se trataba de unos presupuestos propios de un tiempo de crisis y de obligada austeridad, pero en los que se habían concentrado los aumentos del gasto en las prestaciones. José Antonio Griñán insistió en la idea de una Administración obligada a la tarea de redistribuir riqueza. Señaló la obligación del Estado de pensar no solamente en las pensiones presentes, sino también en las del futuro y no puso en duda la posibilidad de sistemas de protección privados, pero siempre complementarios y no sustitutivos del sistema público de protección social. ■

V. M.

EL proyecto de presupuestos para el Instituto Social de la Marina en 1994 ascenderá a 153.520 millones de pesetas, lo que supone un aumento global de 7.346 millones sobre las cifras de este año con un incremento del 5,03 por 100.

En un desglose por programas, los datos más significativos serían los siguientes:

De cada 100 pesetas, 84 se destinan al pago de prestaciones económicas como pensiones y subsidios por incapacidad temporal, así como por otras prestaciones. Las pensiones ocupan el lugar más destacado ya que de cada 100 pesetas, algo más de 77 pesetas se destinan a este fin. En total, para el próximo ejercicio, según el proyecto de presupuestos, de los 153.520 millones de créditos originados al ISM, 129.000 millones se destinaron al pago de las prestaciones económicas, donde destacan los 118.500 millones para pensiones y más de 10.400 millones para incapa-



LOS PRESUPUESTOS DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

cidad laboral y otras prestaciones. Tomando como referencia, por ejemplo, las cifras de los presupuestos de hace dos años, nos encontramos con que ha aumentado el peso de los pagos por pensiones que en 1992 suponían 74 de cada 100 pesetas presupuestadas, mientras se ha reducido porcentual-

mente el pago por subsidios de incapacidad temporal y otras prestaciones que actualmente significan el 6,81 por 100 del gasto frente al 7,81 de 1992.

Para asistencia sanitaria, el proyecto de presupuestos contempla una asignación de 11.214 millones de pesetas que suponen el 7,30 por 100 de los

■ De cada 100 pesetas gastadas, 84 serán para prestaciones económicas y más de 77, concretamente, para el pago de pensiones.

créditos asignados al ISM para 1994, mientras que para otros servicios sociales se asignan 4.403 millones de pesetas, el 2,86 por 100 del presupuesto. Finalmente, para tesorería, informática y otros servicios funcionales comunes, el proyecto contempla un gasto de 8.922 millones de pesetas. ■

PRESUPUESTO DE GASTOS

(En millones de ptas.)

Función Grupos de Programas Programas	Número de personas	Importes	Porcentajes		
			S/Grupo	S/Función	S/Pto.
1. PRESTACIONES ECONOMICAS	180	128.978.705		100,00	84,01
11. Pensiones	112	118.515.000	100,00	91,88	77,19
1101. Pensiones de invalidez permanente	33	21.965.708	18,53	17,03	14,30
1102. Pensiones de jubilación	51	69.166.098	58,36	53,62	45,05
1103. Pensiones de muerte y supervivencia	28	27.383.194	23,10	21,23	17,83
12. Incapacidad temporal y otras prestaciones	68	10.463.705	100,00	8,11	6,81
1204. Incapacidad temporal	43	8.182.170	78,19	6,34	5,33
1205. Maternidad, protección familiar y otras prestaciones	25	2.281.535	21,80	1,76	1,48
2. ASISTENCIA SANITARIA	2.045	11.214.865		100,00	7,30
21. Atención primaria de salud	1.852	5.873.903	100,00	52,37	3,82
2121. Atención primaria de salud	1.852	5.873.903	100,00	52,37	3,82
22. Atención especializada		3.954.338	100,00	35,26	2,57
2223. Atención especializada		3.954.338	100,00	35,26	2,57
23. Medicina marítima	193	1.386.624	100,00	12,36	0,90
2325. Medicina marítima	193	1.386.624	100,00	12,36	0,90
3. SERVICIOS SOCIALES	725	4.403.710		100,00	2,86
33. Otros servicios sociales	725	4.403.710	100,00	100,00	2,86
3350. Acción asistencial y social	186	1.217.752	27,65	27,65	0,79
3351. Acción formativa	539	3.185.958	72,34	72,34	2,07
4. TESORERIA, INFORMÁTICA Y OTROS SERVICIOS FUNCIONALES COMUNES	1.622	8.922.944		100,00	5,81
41. Gestión de cotización y recaudación	159	443.206	100,00	4,96	0,28
4161. Gestión de afiliación, cotización y recaudación voluntaria	159	443.206	100,00	4,96	0,28
45. Administración, servicios generales y control interno de tesorería o servicios funcionales comunes	1.463	8.479.738	100,00	95,03	5,52
4565. Gestión de empleo y desempleo de los trabaj. del mar	123	543.425	6,40	6,09	0,35
4591. Dirección y servicios generales	770	6.134.380	72,34	68,74	3,99
4592. Control interno y contabilidad	174	609.060	7,18	6,82	0,39
4593. Información y atención personalizada	396	1.192.873	14,06	13,36	0,77
TOTAL GASTOS Y DOTACIONES	4.572	153.520.224			100,00

SERVICIO DE SANIDAD MARITIMA

10 AÑOS ACERCANDO LA MEDICINA AL MAR

La sanidad es, sin lugar a dudas, uno de los capítulos básicos de la protección social dentro de las comunidades modernas. Un programa sanitario ajustado a las necesidades colectivas implica todo un conjunto de facetas en el que adquieren particular relieve las referentes a la salud ocupacional y aquellas otras que se vinculan a las condiciones en que los trabajadores desarrollan su labor profesional. En el caso del mundo laboral marítimo, dentro del cual las condiciones de vida y trabajo se funden en un todo difuminándose los perfiles que diferencian las diversas actividades vitales —trabajo, descanso, diversión—, la puesta en marcha de un correcto plan de salud profesional alcanza una dimensión específicamente relevante.

Consciente de ello ha sido desde su fundación, hace ya setenta y cuatro años, el Instituto Social de la Marina, cuyo objetivo es garantizar a la gente del mar la consecución de sus objetivos de progreso social, compensando institucionalmente las carencias que, directa o indirectamente, provengan de lo singular del medio en que este colectivo se desenvuelve. En su afán por cumplir con sus objetivos y ponerse a la cabeza de los países marítimos que ofrecen medios de protección y asistencia a sus gentes del mar, el ISM diseñó en 1983, hace ahora diez años, un programa que, bajo la denominación de «Programa de Sanidad Marítima», recogía las competencias y funciones de asistencia sanitaria a los profesionales del mar cuando se encuentran a bordo o en un país extranjero.



PROTECCION DE LOS OJOS

El órgano de la vista puede dañarse por agresión física (radiaciones procedentes de soldaduras, calor, etc.), química (proyección de líquidos, gases o polvos) y mecánica (proyección de objetos dinámicos).

El 25% de los accidentes de trabajo en los departamentos de Máquinas se deben a agresiones mecánicas y en consecuencia a cuerpos extraños en los ojos?

¿Cómo evitar este riesgo?

En el 100% de los casos, las gafas de protección (debidamente homologadas) evitan el accidente.

En el departamento de Máquinas tus ojos pueden encontrarse en peligro de recibir una agresión externa en cualquier momento.

**NO OLVIDES TU PROTECCION.
UTILIZA SIEMPRE LAS GAFAS DE SEGURIDAD**

SANIDAD MARITIMA

Tu salud también depende de Tu seguridad

EN EL DEPARTAMENTO DE MA
UTILIZA LOS MEDIOS DE PROT



Ministerio de Trabajo y S
Secretaría General para la
Instituto Social de

PROTECCION DEL APARATO AUDITIVO

El nivel acústico de los departamentos de...
 inas supera normalmente los límites que el...
 o auditivo es capaz de soportar. La...
 on continuada y persistente a los ruidos...
 iones produce alteraciones sobre el oído...
 den ir desde la hipoacusia (disminución...
 deza auditiva), hasta la sordera.

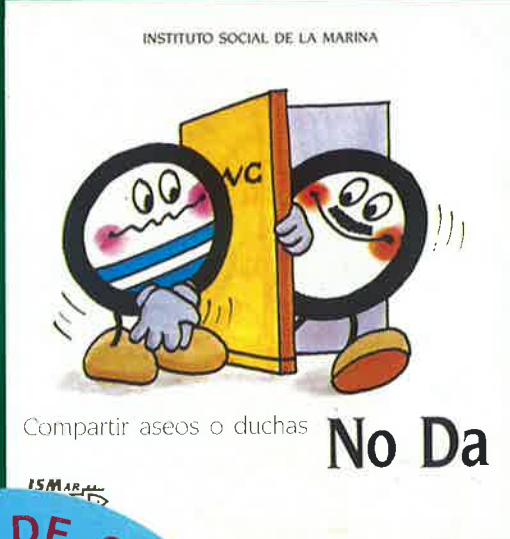
¿Por qué es un riesgo?

La prevención clínica mediante los...
 ntos médicos previos al embarque...
 iud, detectando los procesos en...
 e son solucionables.

Atenuación o reducción de los ruidos

Atenuación del tiempo de exposición...
 to adecuado de la maquinaria e...
 cámaras de control aisladas...
 orar las condiciones

Protección individual mediante las...
 as y tapones, debidamente...
 ros acústicos...
 ruidos



LA actividad mantenida por el Organismo hasta entonces en el campo de la sanidad, aparte de su intrínseca dificultad, había adolecido de una cierta dispersión de esfuerzos y, por ello, los resultados habían sido menos eficaces de lo deseable.

Se imponía, por tanto, de un lado la elaboración de un programa de acción que clarificase las directrices y permitiese la mejor planificación y control de las actividades y de otro, la coordinación óptima de medios y esfuerzos en todo lo relativo al amplio campo de la medicina marítima con sus múltiples facetas preventivas y asistenciales, no sólo en el ámbito sanitario, sino en el social, y en el de la seguridad.

Durante parte del año 1983 se trabajó en la puesta de cimientos de este proyecto y la fijación de sus objetivos para plasmarlos en su correspondiente organigrama de funcionamiento. En junio de 1984 se aprobó una Orden ministerial, según la cual se reestructuraban los servicios centrales del

ISM y se aprobaba la creación del Servicio de Medicina Marítima. Según la citada disposición este servicio se hacía cargo del haz de competencias que le eran propias, de acuerdo con la filosofía que inspiraba el aludido Programa de Medicina Marítima y que excedían, con mucho, a las atribuidas al antiguo servicio de asistencia a bordo y en el extranjero, desaparecido en la nueva organización.

De ahí que 1984 sea en este punto un año de transición en el que se iniciaron algunos de los aspectos innovadores a través de la creación de tres centros pilotos de Medicina Marítima en las Palmas, Gijón y La Coruña. Después vendrían Alicante, Valencia, Santander y otras más hasta alcanzar las 35 que existen actualmente.

Se hicieron también en ese año pruebas para cubrir plazas de médicos y ATS. Se trabajó en un nuevo modelo de historial clínico de los trabajadores y en su informatización, en la modificación de la normativa para reconocimientos médicos de los trabajadores del mar, en

El Servicio de Medicina Marítima trabaja para mejorar las condiciones de vida y trabajo del colectivo marítimo-pesquero.

Seguridad Social
 Seguridad Social
 la Marina

SERVICIO DE SANIDAD MARÍTIMA

10 AÑOS ACERCANDO LA MEDICINA AL MAR

el reintegro de gastos sanitarios en el extranjero y en la reedición de la Guía Sanitaria a Bordo.

Filosofía de un programa

La filosofía sobre la que se asienta el Programa de Sanidad Marítima es la de una idea totalizadora del concepto «salud» en el trabajador del mar, que se entiende no sólo como la ausencia de enfermedad, sino también, como indica la Organización Mundial de la Salud, como un estado de bienestar mental y social.

Se inició, pues, este proyecto del ISM bajo la consideración global de que la dureza de las condiciones de vida a bordo, el prolongado aislamiento de las tripulaciones, la naturaleza del medio marino, la carencia de instalaciones adecuadas a bordo para una normal y feliz convivencia, la inadecuación de las medidas de prevención y seguridad y las elevadas tasas de morbilidad y siniestralidad en la población del sector, requieren la adopción de un conjunto de medidas preventivas y correctivas que contemplan acciones en dirección no sólo a los aspectos sanitarios, sino también a la resolución de otros conflictos sociales como la inadaptación, la temeridad profesional y la escasa incardinación de los hombres del mar en los procesos integradores de su propia comunidad, etcétera, factores todos ellos que influyen decisivamente en la salud de los pro-



fesionales. Articular un modelo práctico de Sanidad Marítima considerando todos los factores expuestos ha sido durante estos diez años y seguirá siendo el objetivo del Servicio de Sanidad Marítima.

Ante todo, prevenir

Este Servicio se asienta sobre dos pilares de actuación diferentes, pero interrelacionados: el nivel primario o preventivo y el nivel secundario o asistencial. En el primero de estos aspectos lo que se persigue es elevar el nivel de salud de la población antes de que el proceso de enfermedad aparezca y, en consecuencia, reducir el coste económico derivado de la asistencia.

Para llevar a cabo esta acción el ISM cuenta con varios instrumentos: los Reconocimientos Médicos Previos al Embarque, la Educación Sani-

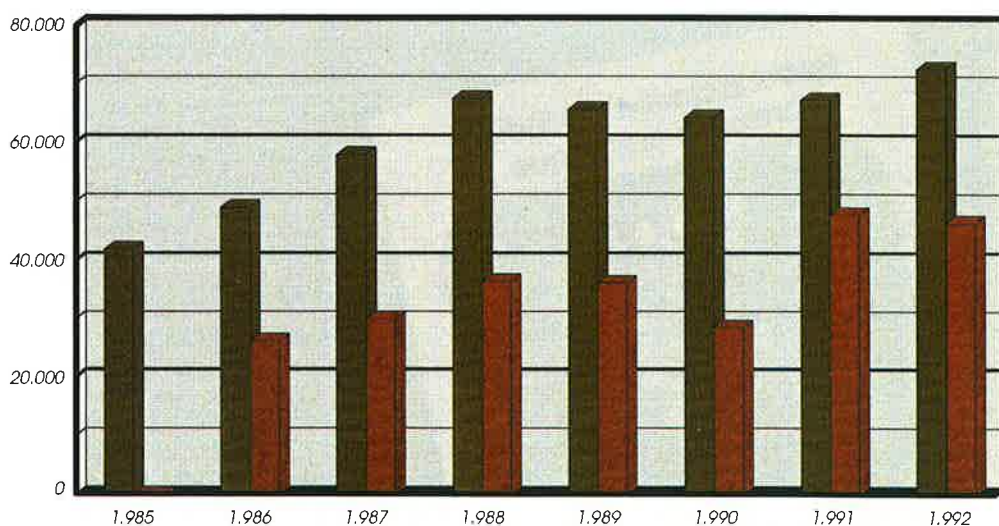
taria, la Guía Sanitaria a Bordo, los Botiquines Reglamentarios y los Centros Provinciales y Locales de Sanidad Marítima.

Los Reconocimientos Médicos Previos al Embarque

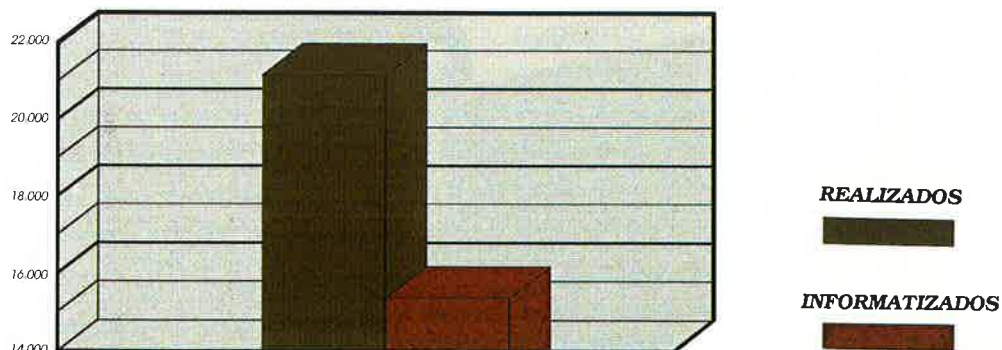
Constituyen la piedra angular de la medicina preventiva. Siguiendo las directrices de los Convenios de la Organización Mundial de la Salud (OIT) estos reconocimientos garantizan que el trabajador no padezca enfermedad alguna que pueda apartarle de su trabajo en el mar, que lo incapacite o que pueda constituir un peligro para la salud de las demás personas a bordo.

Estos reconocimientos médicos se realizan en los centros costeros de Sanidad Marítima del ISM, cuya red se ha ampliado sensiblemente en estos

Cuadro 1
RECONOCIMIENTOS MEDICOS PREVIOS AL EMBARQUE



PRIMER TRIMESTRE 1.993



El Centro Radiométrico, los Centros Asistenciales en el extranjero y el buque sanitario «Esperanza del Mar» proporcionan la asistencia sanitaria a los trabajadores del mar mientras permanecen embarcados.

diez años, hasta alcanzar un total de 35 centros, evitando así largos desplazamientos a los interesados. En una primera visita se llevan a cabo los análisis y demás pruebas requeridos por el médico. Una vez obtenidos estos resultados, el interesado puede acordar su segunda cita por teléfono que se concede con una demora de dos o tres días. Una vez realizadas las exploraciones pertinentes, se le entrega al trabajador la cartilla con el resultado de «apto» o «no apto» y con una validez de tiempo determinado, que puede llegar a un máximo de dos años.

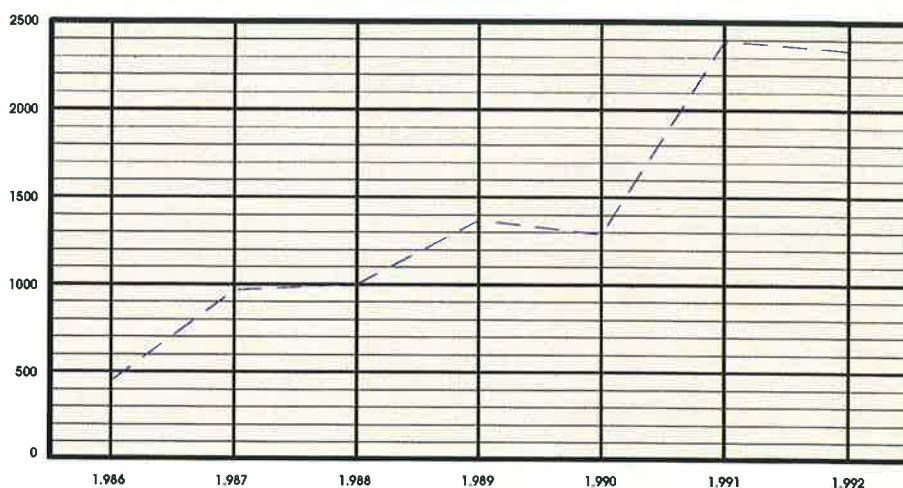
En la última década el número medio anual de reconocimientos efectuados ha sido de 65.500, habiéndose alcanzado los 71.156 en 1992. El total de reconocimientos efectuados desde 1985, fecha en que empieza a funcionar totalmente el programa de Sanidad Marítima y la informatización de todos los historiales médicos, ha sido de 505.712 y el total de los expedientes informatizados de 266.159 (cuadro número 1).

Los Centros de Sanidad Marítima, atendidos por profesionales especialmente formados, están dotados con terminales informáticas conectadas con el Banco de Datos ubicado en los Servicios Centrales de Madrid.

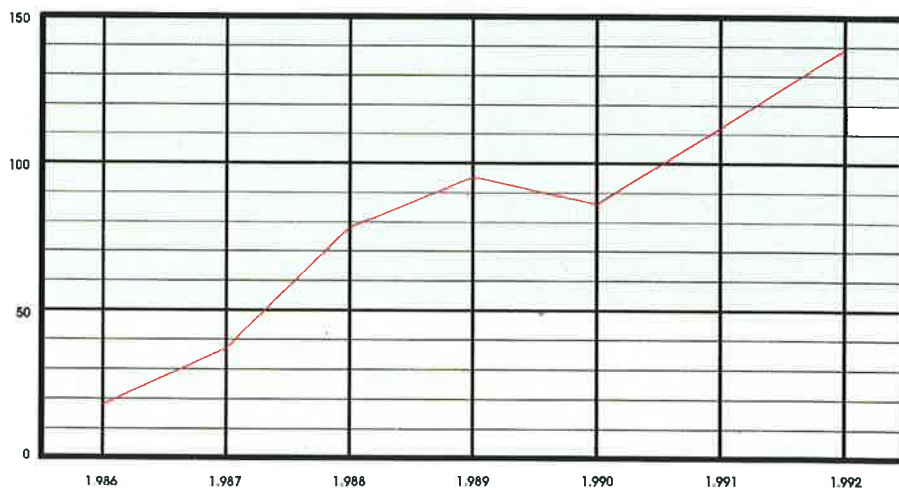
La Educación Sanitaria

La formación sanitaria se desarrolla en dos niveles. Uno, dirigido a la formación básica de la gente del mar, adiestrándola en primeros auxilios y motivándola, para que asuma el protagonismo sobre su propia salud. Y otro que potencia la formación y especialización de los profesionales que ejercen las distintas parcelas de la responsabilidad sanitaria en los buques, puesto que ellos serán los responsables del cuidado y de la atención de los enfermos

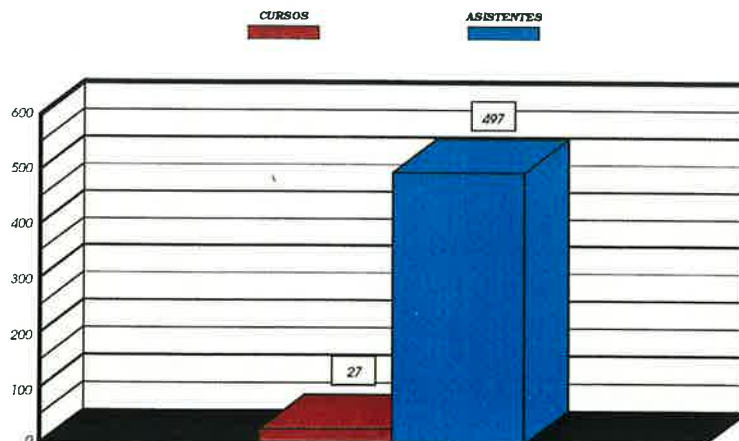
Cuadro 2
CURSOS DE FORMACION SANITARIA MARITIMA ASISTENTES



CURSOS

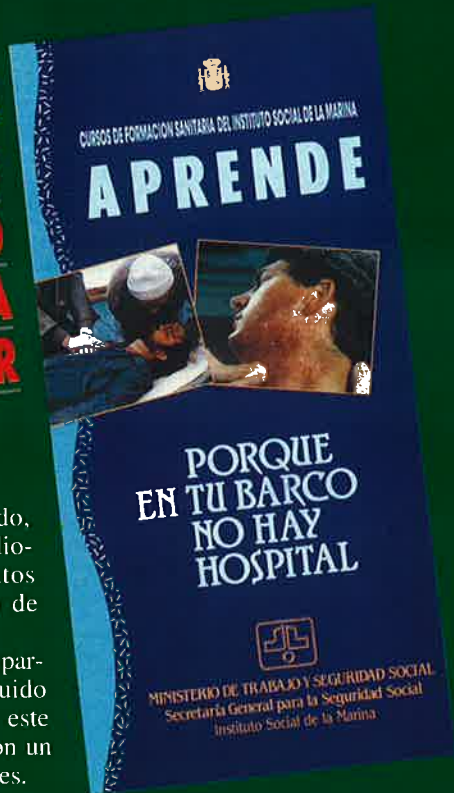


PRIMER TRIMESTRE 1.993



SERVICIO DE SANIDAD MARITIMA

10 AÑOS ACERCANDO LA MEDICINA AL MAR



y accidentados a bordo, adiestrándos en la radio-consulta, toma de datos clínicos, transmisión de los mismos.

El total de cursos impartidos desde 1986 incluido el primer trimestre de este año ha sido de 592, con un total de 10.339 asistentes.

Guía Sanitaria a Bordo

Es un documento-compendio, preciso, pero suficientemente detallado de los conocimientos de todo género que los trabajadores de la mar necesitan para poder afrontar los diversos problemas que la defensa de la salud plantea a bordo. En la Guía se concretan las instrucciones para hacer una correcta consulta radio-médica,

teniendo siempre en cuenta que quien las demanda puede ser un marino que carece de conocimientos sanitarios. También contiene normas, cuadros, señales y códigos internacionales para una rápida evacuación de heridos o consultas médicas.

Botiquines a Bordo

Están regulados por distintas Ordenes ministeriales pri-

Los Reconocimientos Médicos Previos al Embarque y la Formación Sanitaria, piezas clave en medicina preventiva que lleva a cabo el ISM.

mero y, después, por una Directiva Comunitaria, que entrará en vigor el 31 de diciembre de 1994 y en ellas se describen los distintos tipos y contenidos que deben llevar obligatoriamente todos los buques. Su adecuada dotación y actualización son de vital importancia. Por ello, el ISM, a través del Servicio de Sanidad Marítima, lleva a cabo periódicamente campañas de dotación y de formación (ver más información en este mismo número en la sección «Te Interesa Saber»).

preventiva que se lleva a cabo. Además, son los encargados de múltiples cometidos, entre los que se incluyen, la Formación Sanitaria de las tripulaciones, el diseño y desarrollo de estudios epidemiológicos, la implantación de campañas preventivas en su ámbito de influencia, el seguimiento de los procesos patológicos de los enfermos que iniciaron su enfermedad en el extranjero o embarcados, así como la medicina asistencial a los tripulantes a bordo de buques en puerto o fondeados.

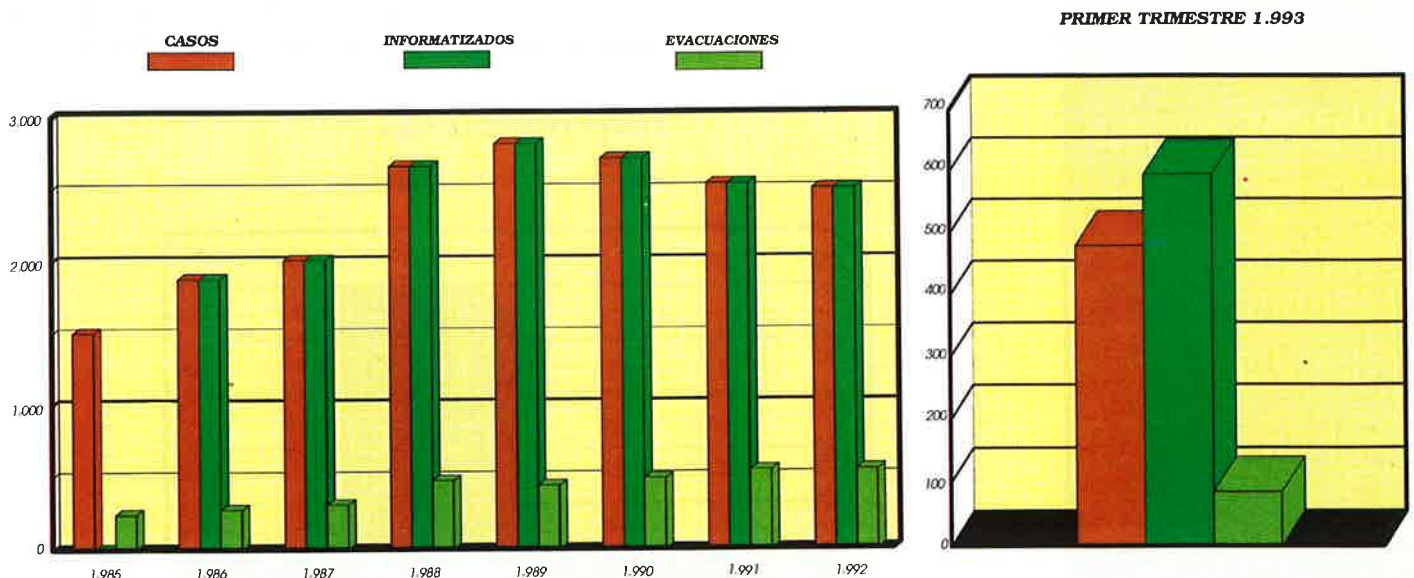
Centros Provinciales y Locales

Ubicados en todas las Direcciones Provinciales y Locales, los centros de sanidad marítima, son los responsables de la mayor parte de la actividad

Acercar la medicina al mar

La naturaleza del trabajo marítimo-pesquero, la dispersión de la flota y el alejamiento del territorio nacional de los centros de trabajo obligan a

Cuadro 3
CENTRO RADIO-MEDICO



Cuadro 4

CENTROS ASISTENCIALES EN EL EXTRANJERO



acercar los medios sanitarios y asistenciales a dichos centros a través de instalaciones adecuadas. Las instalaciones que el ISM pone a disposición de los trabajadores de la mar para la prestación asistencial son básicamente tres: el Centro Radio-médico (CRM), los Centros Asistenciales en el extranjero y el buque sanitario y de apoyo logístico «Esperanza del Mar».

Centro Radio-Médico

Para la atención del personal embarcado el ISM cuenta con el Centro de consulta Radio-Médico, que funciona en horario de veinticuatro horas todos los días del año y cuya misión es aconsejar, aclarar y resolver las consultas médicas que le plantean los responsables de los buques, en beneficio de la mejor y más correcta asistencia urgente a los tripulantes enfermos o accidentados. Cuenta con un Banco de Datos en el que se encuentran los antecedentes sanitarios de todos los trabajadores embarcados.

A lo largo de estos años y hasta el primer trimestre del presente, se han efectuado al CRM un total de 54.336 consultas a través de radiotelefonía, radiotelegrafía y vía satélite (cuadro número 3).

Centros en el extranjero

Estos centros, repartidos en distintos puertos donde la afluencia de la flota española es más fuerte, prestan asistencia médica y en algunos casos también social, a los marineros españoles que la solicitan.

En todos los casos cuentan con instalaciones sanitarias básicas y con un equipo formado por un médico, un ayudante sanitario, un subalterno, y, a veces, un asistente social.

En la actualidad, los centros existentes en el extranjero son ocho: Walvis Bay (Sudáfrica), Luanda (Angola), Dakar (Senegal), Nouadhibou (Mauritania), St. Pierre et Miquelon (Francia-Ultramar), Beira (Mozambique),

CONSULTA MÉDICA POR RADIO

LE RECOMENDAMOS QUE SIGA LAS SIGUIENTES INSTRUCCIONES ANTES DE CONSULTAR CON EL CENTRO RADIO-MÉDICO:

- Rellene en una hoja las contestaciones al cuestionario básico o tenga preparadas las respuestas antes de comenzar la consulta.
- Tenga a mano la relación de medicamentos que tiene su botiquín. No dude en comunicar si carece de alguno de los medicamentos aconsejados.
- Mantenga la calma. Una buena recogida de datos es la garantía de una rápida y eficaz asistencia.

Láminas de situación de síntomas

A B C D E F G

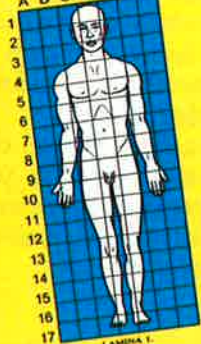


LÁMINA 1.

H I J K L M N

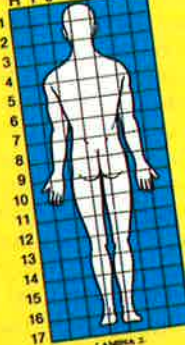


LÁMINA 2.

Cuestionario básico

1. Filiación:
 - D.N.I.
 - Nombre
 - Apellidos
 - Fecha y lugar de nacimiento
 - Cargo a bordo
2. Situación o caladero
3. ¿Cuál es el problema?
 - Procure indicar de forma precisa lo que preocupa al enfermo
4. ¿Desde cuándo lo presenta?
 - Minutos
 - Horas
 - Días
5. ¿Cómo comenzó?
6. ¿Dónde se localiza?
 - Use las láminas adjuntas
7. ¿Es la primera vez que le ocurre?
8. ¿Respira sin dificultad?
9. ¿Se le palpa el pulso?
 - ¿Cuántas pulsaciones por minuto?
10. ¿Tiene fiebre?
 - Indique la temperatura
11. ¿Sigue algún tratamiento médico?
 - ¿Cuál, por qué?
12. ¿El enfermo es alérgico a algo?
13. ¿Ha tenido alguna enfermedad importante o ha sido operado?
14. ¿Es consumidor de: tabaco, hachiss, alcohol, sustancias inyectadas o inhaladas?

INRESO EN A.S.H. S.A. TEL. 363 87 85 MADRID. INSTRUCCIONES DEL USUARIO

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
Secretaría General para la Seguridad Social
Instituto Social de la Marina



SERVICIO DE SANIDAD MARÍTIMA

10 AÑOS ACERCANDO LA MEDICINA AL MAR



Mahe (Islas Seychelles) y Abidjan (Costa de Marfil).

En estos diez años, incluido el primer trimestre del presente, estos centros atendieron 4.033 consultas radiomédicas, 41.970 consultas ambulatorias y 2.654 evacuaciones sanitarias (cuadros números 4 y 5).

El «Esperanza del Mar»

Es el buque de apoyo sanitario y logístico que presta su ayuda a la flota española que faena en el caladero canario-sahariano. Tiene su base en Las Palmas. Sus actuaciones, que atienden tanto a enfermos como a accidentados, se realizan en estrecha colaboración con el CRM. La asistencia es gratuita y se ofrece a cualquier barco que lo solicite.

Dotado de hospital a bordo, heliplataforma para helicópteros medios y modernos siste-

mas de comunicación, permite los tratamientos adecuados, consultas ambulatorias, hospitalización a bordo y, si así lo determina la gravedad de la patología, la evacuación a tierra del enfermo por el medio más adecuado y rápido posible.

Durante los últimos diez años ha realizado 29.358 actividades de tipo sanitario (cuadro número 6).

Como complemento a esta actividad, también brinda un apoyo logístico de emergencia a los barcos de nuestra flota que puedan necesitarlo. Suelen ser prestaciones más frecuentes:

aguadas, desenganche de redes, servicio de buzos, reparaciones eléctricas, electrónicas, etcétera.

Para complementar estas tareas del «Esperanza del Mar» en el banco canario-sahariano, el ISM pone en marcha durante la campaña del bonito, entre junio y septiembre, un segundo barco para atender a los 6.700 trabajadores que, durante esa época, faenan al Nordeste de las islas Azores y la Bretaña Francesa. Durante los primeros años, —esta iniciativa data de 1985—, se hizo en colaboración con los barcos franceses «Pêcheur Breton» y «Douric», pero desde hace dos años es el «Investigador», buque fletado y acondicionado como hospital bajo la supervisión de los equipos médicos del Servicio, el que atiende a nuestra flota bonitera.

Otras actividades

Además de los ya mencionados, el Servicio de Sanidad

Marítima participa en otros proyectos de carácter internacional, tales como el comunitario MAC-NET, cuyo objetivo es mejorar la coordinación informática y el intercambio de información con otros centros de ayuda médica en la mar, de cara a realizar estudios epidemiológicos comunes de alcance comunitario que sirven para planificar y diseñar campañas de prevención conjunta.

También emprende periódicamente este Servicio campañas de vacunación de enfermedades de riesgo, tales como el tétanos, el paludismo y la hepatitis B y mantiene permanentemente informado al colectivo de las gentes del mar sobre sus actividades y sobre aquellas cuestiones que, sobre prevención de riesgos para la salud, considera oportunas. Durante estos diez años son dignas de recordar la de prevención del SIDA; sobre

Subdi

«LA INCORPORACION DE AVANCO»

Para hacer un balance de lo que han sido estos diez años de actividad del Servicio de Sanidad Marítima hemos hablado con el Subdirector General de Acción Social Marítima del ISM, Fernando Alvarez-Blázquez, de quien depende este Servicio y quien, además, fue en su día su primer responsable y, por tanto, parte activa de su puesta en funcionamiento.

Después de diez años de desarrollo del Programa de Sanidad Marítima, creo que es importante hacer referencia a que se trata de un programa consolidado en cuanto a sus medios humanos y materiales, lo cual no quiere decir en absoluto que sea un programa cerrado, sino que los medios con los que contamos en la actualidad nos permiten abordar las actividades previstas en lo que antaño a la medicina preventiva como a la asistencial, con unas garantías

cada día mayores. Hoy en día podemos hablar de que se realizan anualmente más de 70.000 reconocimientos médicos previos al embarque, más de 120 cursos de formación sanitaria y más de 10.000 asistencias médicas en la mar, a través de los distintos medios propios del programa: Centro Radio Médico, Centros en el extranjero, Buque «Esperanza del Mar», etcétera. Se realizan asimismo campañas de prevención sanitaria entre las que destacarían, por ser las más

Cuadro 5
CENTROS EN EL EXTRANJERO

	CONSULTAS RADIOMEDICAS	CONSULTAS AMBULATORIAS	EVACUACIONES SANITARIAS
1985.....	519	5.063	147
1986.....	585	5.264	176
1987.....	665	5.182	196
1988.....	609	6.875	428
1989.....	425	5.834	427
1990.....	382	4.745	373
1991.....	435	4.797	469
1992.....	334	3.567	377
1.º trimestre 1993.....	79	643	61
Enero.....	26	217	21
Febrero.....	31	189	20
Marzo.....	22	237	20
1.º trimestre 1993.....	79	643	61

Cuadro 6
ACTIVIDADES REALIZADAS POR EL BUQUE «ESPERANZA DEL MAR»

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1.º T. 1993
Apoyo logístico									
Trabajos de buzos	136	140	160	97	112	101	121	97	22
Asistencias mecánicas	39	35	23	20	11	10	13	16	3
Asistencias eléctricas	29	29	34	15	7	16	10	9	0
Asistencias electrónicas	67	86	87	19	6	5	1	4	1
Remolques efectuados	1	6	2	0	1	2	4	2	0
Suministros de agua	31	25	45	27	11	14	11	3	2
Suministros de combustible	3	2	5	1	0	2	1	2	1
Varios	0	0	0	0	0	5	0	0	0
TOTAL	306	323	356	179	148	155	161	133	29
Apoyo sanitario									
Consultas radiomédicas	1.318	1.534	1.542	1.238	1.622	1.580	1.432	1.258	366
Consultas ambulatorias	428	447	587	358	386	324	333	247	38
Desplazamientos médicos A B/P	55	57	106	90	75	100	88	111	11
Hospitalizaciones	273	264	277	192	319	294	286	229	48
Intervenciones quirúrgicas	82	118	163	377	175	201	114	89	23
Reintegrados a sus B/P	171	196	190	106	124	60	54	42	18
Historias clínicas nuevas	872	1.289	1.279	2.004	799	981	693	438	114
Evacuaciones helicóptero	13	19	9	12	4	8	20	22	2
Evacuaciones pesqueros	94	93	71	41	27	0	0	7	4
Evacuaciones E.H.O.A.	71	105	88	111	169	260	229	165	29
TOTAL	3.377	4.122	4.312	3.529	3.700	3.808	3.249	3.608	653
Act. complementarias	47	48	46	36	22	51	26	39	7

utilización de medios de protección para garantizar la seguridad o la que, bajo el epígrafe «Garantía de Salud», impulsó los reconocimientos médicos previos al embarque.

Baste recordar la Guía Sanitaria a Bordo, los Cuadernos del Alumno, del Profesor de Formación Sanitaria, el libro de Medicina Subacuática e Hiperbárica, las Actas del I Simposium Internacional sobre Alcoholismo y Toxicomanías en la Gente de Mar, que organizó el propio ISM y este servicio, en 1987, y tantas otras.

Por último, hay que señalar que, en la actualidad integran el servicio 198 personas, de las cuales 91 son médicos, 57 auxiliares de apoyo sanitario, 15 ayudantes técnicos sanitarios y 35 personal adscrito al «Esperanza del Mar». ■

**Concha HERNANDEZ
CARAZO**

ector General de Acción Social Marítima:

ES TECNOLÓGICOS NOS PERMITE MEJORAR NUESTRA ACTIVIDAD»

recientes, la campaña de prevención del paludismo y la de dotación de los botiquines a bordo. Estas actividades son una muestra de la capacidad del programa sanitario que se complementa con otras, tales como la distribución de la Guía Sanitaria a Bordo, estudios epidemiológicos, colaboración con otras entidades dentro y fuera del sector, etcétera.

¿Qué queda por hacer?

Tal y como indiqué con anterioridad, no se trata de un programa cerrado, la incorporación del personal sanitario especializado y los medios con los que hoy contamos, nos permiten aspirar a disponer de sistemas que mejoren las actividades en medicina preventiva y asistencial, incorporando los avances tecnológicos actuales y diseñando actuaciones sanitarias acomodadas a las especiales características de la navegación y la pesca.

¿Cuáles son los proyectos más inmediatos?

En el mes de marzo se aprobó, por parte de la Comunidad, la Directiva 92/93 sobre «Disposiciones mínimas de seguridad médica a bordo de los buques». Pretendemos desarrollar la normativa comunitaria, derivada de esta Directiva, a lo largo de los doce meses próximos, lo cual va a suponer una actualización importante en el contenido de los botiquines de los que han de ir provistos los buques, y por otra parte se regularizará la formación sanitaria necesaria para el personal a bordo de los buques. Incorporar los medios tecnológicos que permitan el traslado de datos sanitarios desde los buques al Centro Radio Médico, es otro de los objetivos que perseguimos para el futuro inmediato. Las comunicaciones vía satélite abren un campo de actuación en este ámbito, que

nos permitirá acercar más los medios sanitarios a las embarcaciones.

La formación del personal sanitario del Programa de Sanidad Marítima, los estudios epidemiológicos sobre la salud laboral en el sector, las campañas de prevención, el perfeccionamiento de los medios actuales, etcétera, son asimismo objeto de estudio permanente y de proyectos individualizados a los que no me voy a referir con detalle, por no hacer extensa esta entrevista.

Finalmente, creo que es importante reseñar el protagonismo que el Instituto Social de la Marina ha tenido, en los últimos diez años, en el ámbito de la Comunidad Europea, impulsando el desarrollo de la Directiva comunitaria de la que he hecho mención anteriormente, y la puesta en marcha de programas que, como el MAC'NET, permiten la coordinación de los medios sanitarios de los países integrados en la Comunidad,

tanto en acciones de medicina preventiva como asistencial. Pretendemos, en un futuro inmediato, que esta coordinación se pueda extender a países de Hispanoamérica en los cuales, o en cuyas proximidades, hay una presencia de trabajadores españoles del sector marítimo-pesquero. Para finalizar, de las dificultades de llevar adelante este Programa nos habla la actual responsable del Servicio, la doctora María Teresa de Miguel: «*Lo más problemático es mentalizar a la gente del mar de lo importante que es su salud y la prevención de la enfermedad. La salud no es una prioridad para este colectivo como no lo es la formación. De ahí que sería muy valioso para nosotros que los otros agentes sociales: armadores y sindicatos colaboren mucho más en esta tarea, especialmente dando facilidades y empuje, para que aumente la asistencia a los cursos de formación*». ■

C. H. C.

Ayamonte

UN OASIS EN EL DESIERTO DE LA PESCA ONUBENSE

Ayamonte, una población onubense fronteriza con la portuguesa de Vila Real de Santo Antonio, ha logrado recuperar la etapa esplendorosa de anteriores décadas en las que la industria conservera era un auténtico negocio y la localidad contaba con una importante flota de buques que faenaban en caladeros portugueses y marroquíes. Tras permanecer varios años amenazada con su declive, ahora vuelve a resurgir atrayendo a una importante flota marisquera, en su mayoría de empresas lusas aunque también con participación española. Tal y como comenta el armador vasco asentado en esta población, Rafael Lanuza, Ayamonte es hoy por hoy «un oasis en el desierto de la pesca onubense».

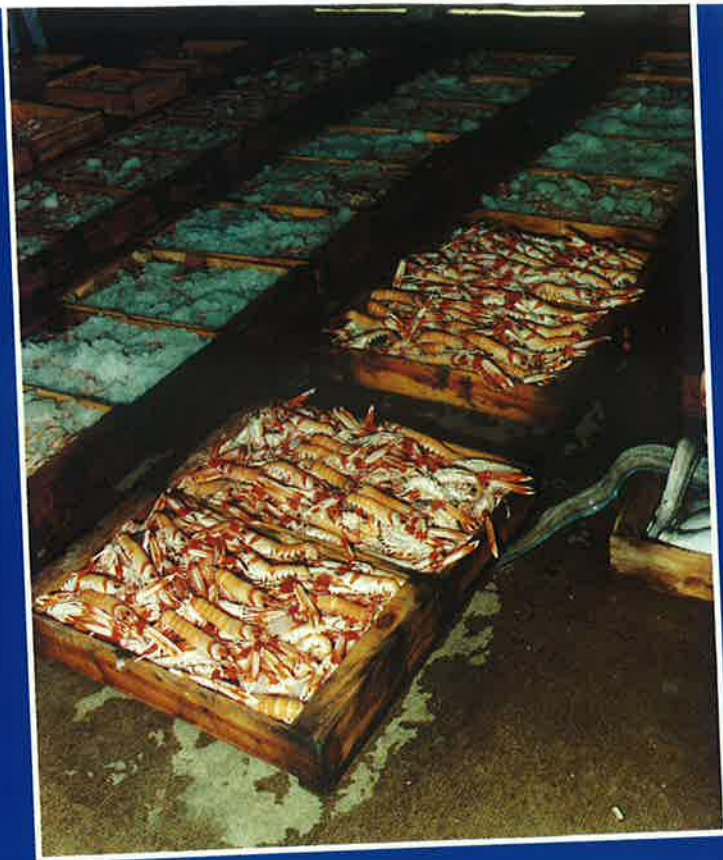
CUANDO tan sólo quedaba el recuerdo de una época de bonanza económica propiciada por una importante flota pesquera y una industria conservera de prestigio, hoy sólo con tres empresas, Ayamonte vuelve a sacar la cabeza para recuperar su esplendor, aprovechándose de varios factores, entre otros su proximidad con Portugal y el enlace por tierra con el país luso a través del puente que se abrió en el verano de 1991, lo que le facilita el intercambio con su territorio vecino.

Su flota local, ahora constituida por unos 12 arrastreros, apenas podía dar un empuje a este municipio fronterizo en el que habitan 16.000 personas. Sin embargo, el 1 de marzo de 1988 el panorama cambió en

esta localidad, a raíz del asentamiento de la empresa privada Cefalmar, regentada por el isleño Jesús Cárdenas, quien consiguió la explotación de la lonja de Ayamonte, entonces sin actividad, por un período de diez años, concesión que le fue otorgada por la ahora Autoridad Portuaria de Huelva.

Este empresario tenía las ideas muy claras; además de recuperar la flota artesanal y familiar de la Punta del Moral, una localidad situada a unos dos kilómetros de Ayamonte, frente a isla Cristina, al abrigo de la normativa de la CE también se planteó atraer la importante flota marisquera portuguesa que trabaja en el Algarve.

Entonces, las capturas de gambas y cigalas por parte de la flota portuguesa se vendían





en la lonja de Vila Real de Santo Antonio, donde se daban cita los compradores españoles y se llevaba a los mercados españoles el 95 por 100 del total de las ventas.

Sin embargo, los empresarios portugueses llevaban las de perder debido a los bajos precios a los que se vendían sus capturas, circunstancia esta que unida a la diferencia del cambio de moneda en aquel tiempo hacía que sólo salieran beneficiados el exportador y el comerciante, jugando con una gran desventaja el productor pesquero.

«A la vista de que el mercado estaba en España y se abusaba de los armadores portugueses de Vila Real, como antiguo armador vi la importancia de Ayamonte para los buques portugueses y ése fue el motivo de abrir la lonja, ya que contaba a priori con esos buques como clientes potenciales», destaca Jesús Cárdenas, gerente de la Lonja ayamontina.

Un total de 200 buques españoles se quedó fuera del caladero del Algarve a raíz de los acuerdos pesqueros bilaterales anteriores a la adhesión de ambos países a la CE, mientras que la flota portuguesa de cerco que anteriormente se de-

dicaba a la pesca de la sardina y jurel fue reconvertida al arrastre.

Sin embargo, la flota lusa mantiene en sus barcos a patrones y contramaestres de los buques españoles que antes faenaban en sus aguas, la mayoría de nuestro país y naturales de Lepe e isla Cristina.

Una lonja con 90 buques y 200 compradores

Con esta nueva etapa se auguran muy buenas perspectivas para el sector pesquero de Ayamonte, que según fuentes del sector será el único dedicado al fresco que quede en la provincia onubense, concentrando a la flota de cerco Suratlántica y a la flota del Algarve, mientras que Huelva se limita casi exclusivamente al congelado, isla Cristina se va perdiendo porque no existe una cabeza visible que abra camino y porque no existe red de comercialización alguna y Punta Umbría tan

sólo faena tres meses al año, dedicándose a la pesca de la caballa, según datos del propio Jesús Cárdenas.

En la actualidad, la lonja de Ayamonte reúne a una flota de 90 buques, de los cuales 50 son portugueses y cuenta con un censo de más de 200 compradores. Muchas de las empresas portuguesas están participadas por socios españoles.

El espectacular crecimiento de las ventas, que en 1992 rondaron los 2.000.000.000 de pesetas, ha obligado a llevar a cabo reformas y ampliación de la lonja de Ayamonte, que ha duplicado en superficie unos 700 metros cuadrados, con lo que se ha podido conseguir unos 1.000 metros cuadrados.

Pero en el recinto al que hacemos referencia se tiene previsto realizar más inversiones, que han sido programadas en tres fases. En primer lugar, se contempla un recinto para la venta a la flota de efectos navales, mientras que para la segun-

Tras una época de crisis, el sector ha conseguido encauzar la situación atrayendo a la flota marisquera portuguesa.

da quincena de septiembre se pondrá en marcha la segunda fase del proyecto, que consiste en la construcción de una fábrica de hielo en escama, la única que tendrá la provincia onubense.

Para finales de año se ha programado la dotación de un complejo frigorífico con cámaras y una sala de manipulación del marisco, así como la instalación de grúas en el puerto para la descarga de congeladores.

Toda esta inversión, que supera los 100 millones de pesetas, será subvencionada por la CE y el Gobierno español, de manera que pronto Ayamonte podrá disponer de las más modernas instalaciones de pescado y marisco de la provincia, convirtiéndose en el puerto más económico de la zona Suratlántica, dado que el total de los gastos de descarga, venta y manipulación no será mayor del 10 por 100 del valor de la venta bruta del buque.

Por otra parte, la riqueza del caladero del que se surte el puerto de Ayamonte hace que se contingen las licencias de marisco, de manera que en la actualidad sólo hay permisos para 40 arrastreros de marisco, de los cuales cuatro están en manos de buques españoles.

Asimismo, la OPP de Vila Real de Santo Antonio ha planteado a las autoridades pesqueras portuguesas la posibilidad de iniciar estudios biológicos para analizar la posibilidad de una veda o paro de dos meses, con el objeto de preservar los stocks de cigala y gamba, entre los más importantes de Europa.

La calidad del producto viene garantizada por los buques que desarrollan campañas de doce días ininterrumpidos de pesca, después de lo cuales descansan durante tres jornadas. Durante su faena, estos navíos realizan dos o tres entradas a puerto para alijar.

Cárdenas se muestra muy satisfecho con los resultados de los últimos años, ya que como él mismo destaca «este puerto es hoy el primero de la provincia de Huelva en marisco fresco y el número uno de España en cigala», mientras que espera el futuro con mucho optimismo



dado que además de la riqueza del caladero, éste es celosamente cuidado por Portugal.

Tampoco se puede dejar atrás el revulsivo que supone para la industria auxiliar de la pesca la recuperación y potenciación de la lonja ayamontina, entre otros el sector de construcción naval, talleres de reparación, etcétera, creando con ello puestos de trabajo.

En España se consume más marisco

La existencia de precios más altos que en Portugal es uno de los motivos fundamentales por los que la flota portuguesa decidió trasladarse a vender a Ayamonte, según explica Antonio Farinha, representante de los armadores lusos. Además, según este portavoz, «el mercado del marisco está en España, donde existe tradición de consumo de marisco, cosa que no ocurre en nuestro país, donde también el poder adquisitivo es menor que en este país».

El empresario portugués considera que la no pesca de inmaduros y un mallaje adecuado son condiciones suficientes para preservar el caladero sin que se llegue a la veda, al entender que un reposo prolongado puede ser perjudicial para el

mercado, que puede dejar de demandar las especies que no comercialice durante algún tiempo. No obstante, aunque es partidario de que se realice un estudio biológico sobre el caladero, está convencido que el stock de marisco que existe en la actualidad «es suficiente».

Por el contrario, el balance que hace del presente año es bastante pesimista ya que según Farinha, «los precios en la actualidad son los mismos de hace cuatro años. La crisis económico se ha hecho notar mucho. Es por ello por lo que se considera necesario que la OPP nos ayude para fijar unos precios mínimos de retirada a fin de no perder más».

Antonio Farinha cree que en 1997, cuando se renegocia la Europa Azul no va a haber suficiente cuota de capturas para más buques, de manera que «los españoles tendrán que comprar o participar en empresas portuguesas», puntualiza.

El representante de los armadores portugueses considera que la creación de empresas mixtas con nuestro país es la simbiosis perfecta. «España tiene el mercado y nosotros más posibilidad de acceso a los terceros países con nuestro pabellón, que no está tan quemado como el español», concluye. ■

Líderes en motores y logística Tecnología alemana



Estas son seis.

Para las 30.000 restantes nos falta espacio.
Se encuentran preparadas en nuestro almacén
para su suministro inmediato.

Deposite su confianza sólo en productos originales DEUTZ.



- Piezas Originales – Garantía de calidad ● Servicio post-venta para motores DEUTZ, DEUTZ Diter y DEUTZ MWM.
- Acceso directo al servicio técnico de fábrica.
- Miembro de una red internacional completa.
- Distribuidores en toda España.

KHD DEUTZ SERVICE España S.A.

KHD DEUTZ SERVICE España S.A.

Avda. de los Artesanos, 50
28760 Tres Cantos (Madrid)

Tlf. 91 - 807 45 55 - Fax. 91 - 807 45 57

Service Center Vigo

Rua Coruña, 35 - 36208 Vigo

Tlf. 986 - 211 659 / 752 / 768 / 769
Fax. 986 - 211 758

Suc. Las Palmas de Gran Canaria

La Naval, 221 - Plaza Ingeniero Manuel Becerra
35008 Las Palmas de Gran Canaria

Tlf. 928 - 465306 - Fax. 928 - 464355

Protagonizada por las Cofradías de Pescadores de Murcia



OPERACION «MAR LIMPIA»

Miles de toneladas de aceites procedentes de todo tipo de barcos que solamente hace unos meses se vertían directamente al mar y montañas de basuras que habitualmente han flotado en las aguas de las costas murcianas, tanto procedentes de vertidos de tierra como por la indigencia de muchos de quienes habitan en las embarcaciones, han sido destruidas en tierra firme. Las aguas de la zona han ganado en limpieza, se ha evitado un importante proceso de contaminación y, a la larga, los pescadores esperan que todo ello se traduzca en más pesca, más trabajo y, en definitiva, mayores ingresos.





SE trata de lo que se ha conocido como la «Opción Cero», un Plan promovido desde hace ya más de un año por la Federación de Cofradías de Pescadores de la Comunidad de Murcia por el que se pretende evitar que una serie de vertidos contaminantes que habitualmente se tiraban al agua, sean recogidos y depositados en tierra para su posterior destrucción o transformación para su utilización como energía.

La operación «Opción Cero» fue presentado el verano de 1992 y, según el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Cartagena, Bartolomé Navarro, prácticamente desde hace un año se han estado recogiendo los

Se han recogido de las aguas docenas de toneladas de basuras y nadie vierte ya el aceite de sus motores al mar.

vertidos. La Agencia del Medio Ambiente entregó unos depósitos el pasado mes de abril a la Cofradía de Pescadores de Cartagena, pero antes ya se habían dispuesto por parte del sector de los correspondientes bidones, colocados estratégicamente para su utilización.

La iniciativa de la «Opción Cero» partió del sector de la pesca que ha sido quien

ha respondido también con mayor fuerza en esta campaña mientras se trata de concienciar también al conjunto de las embarcaciones deportivas especialmente en las zonas más turísticas.

Desde la puesta en marcha de esta campaña, tanto en puerto como en la mar, los pescadores han recogido los aceites usados y los han ido depositando en los depó-

sitos o los bidones instalados al efecto de donde los recogía la empresa García Carreño. El objetivo es que todos esos aceites, que antes se mezclaban con el agua, sean reutilizados en otras actividades industriales en tierra.

Según los datos de la Cofradía de Pescadores de Cartagena, solamente a través de sus actividades se habrían retirado durante el último año no menos de 20 toneladas de aceites usados, actuaciones que tratan de intensificar y extender sobre todo a los barcos de recreo que, en su opinión, son los que menos han entrado en la campaña.

Junto con esta operación de recogida de aceites usados en el sector de la mar,



Algo a imitar

Humildemente, con más voluntad que medios, en silencio pero sabiendo las necesidades y los objetivos, las Cofradías de Pescadores de Murcia llevan desarrollando hace más de un año un plan para la regeneración de los fondos marinos.

Frente a la filosofía tradicional de ver la mar como algo ajeno donde cada cual iba a sacar el máximo de aprovechamiento como si se tratara de un huerto ajeno, cada día se impone más la idea de mar como algo a cultivar, a proteger y a mantener desde la perspectiva de que los recursos no son inagotables o que se pueden reproducir en cualquier medio.

Primeramente, con sus propios recur-

sos y posteriormente con la ayuda de la Agencia Regional del Medio Ambiente, los pescadores murcianos han venido a demostrar que con pequeños esfuerzos individuales, acciones de responsabilidad diaria, es posible mantener un medio del que dependen las rentas de todo un colectivo costero donde la pesca es solamente una parte.

Las costas españolas y, sobre todo, determinados sectores de la industria, no estaría de más que copiasen la filosofía de esta «Opción Cero» tan eficaz, barata y realizada sin grandes campañas propagandísticas. Es simplemente un ejemplo sin protagonismos y desde el silencio de la acción diaria. ■

también a iniciativa de las Cofradías se puso en marcha otra operación de limpieza de las aguas. El trabajo consistía simplemente en que por parte de los barcos que se hallasen faenando, se almacenase en cubierta todo tipo de basuras o vertidos más usuales en la mar y especialmente botes, botellas, tablas y un largo, etcétera. Para esta operación el sector no ha contado con otra ayuda que su propia iniciativa. Según los responsables de la Cofradía de Pescadores de Cartagena, solamente en su demarcación se habrían recogido para su almacenamiento en tierra no menos de 60 toneladas de los vertidos más variados que estaban convirtiendo el mar en un basurero.

La iniciativa de los pescadores de Murcia se ha tratado de extender a otras Comunidades Autónomas limítrofes como la Comunidad Valenciana, pero sin que hasta el momento se haya traducido en resultados concretos.

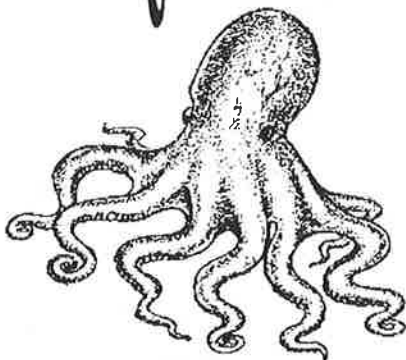
Según Bartolomé Navarro, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Cartagena, el impacto positivo que estas actuaciones están teniendo ya sobre el conjunto del sector marítimo, deberían ser un acicate no sólo para su extensión a otras aguas sino también para que se pusieran en sus manos mayores recursos, a la vez que hace un llamamiento al conjunto de los usuarios del medio marino para evitar su contaminación. Bartolomé Navarro muestra su indignación cuando contempla como son habituales las multas a pescadores por la falta de algún tipo de documentación a la hora de salir a la mar, mientras no existe el mismo celo para sancionar a quienes con sus vertidos barren en muchos casos toda posibilidad de pesca. ■

V. M.

COS MARISCOS TAMÉN HAI QUE SER LEGAL



Centolo
Tamaño Mínimo Legal: 12 cm.



Polbo
Peso Mínimo Legal: 750 grs.



Nécora
Tamaño Mínimo Legal: 5,5 cm.



Berberecho
Tamaño Mínimo Legal: 28 mm.

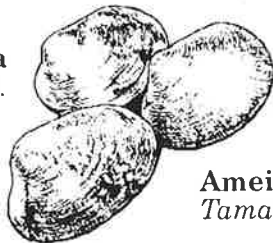


Percebe
Tamaño Mínimo Legal: 4 cm.



Vieira
Tamaño Mínimo Legal: 10 cm.

Ameixa Rubia
Tamaño Mínimo Legal: 40 mm.

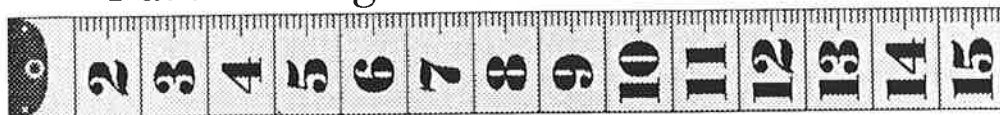


Ameixa Fina
Tamaño Mínimo Legal: 40 mm.

Ameixa Babosa
Tamaño Mínimo Legal: 38 mm.

- ¡Deixa que se reproduzan!
- Rexeita as crias que non acadan o tamaño regulamentario.
- ¡Non colabores co furtivismo!
- ¡Non contribúas a rematar coa nosa riqueza marisqueira!

Para non esgota-lo marisco en Galicia



TOMEMO-LAS MEDIDAS A TEMPO



CONSELLERÍA DE PESCA
MARISQUEO E ACUICULTURA



Beatriz Reguera, del Centro Oceanográfico de Vigo

**«LAS "MAREAS ROJAS",
NI SON MAREAS NI
SON SIEMPRE ROJAS»**

En 1976, entre los meses de octubre y noviembre, se produjo un envenenamiento producido por bivalvos procedentes de las Rías Bajas gallegas. Aunque ninguno de los cerca de 200 afectados en varios países europeos llegó a fallecer, la repercusión social y económica hizo que, desde entonces, rara sea la persona que no haya oído hablar de las «mareas rojas». Al año siguiente, debido fundamentalmente a las presiones de los países importadores,

el Instituto Español de Oceanografía y las autoridades sanitarias establecieron un programa de control de biotoxinas en los bivalvos, la «Red de Vigilancia». En este contexto se enmarca el reciente convenio específico firmado entre el IEO y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, a fin de investigar la producción de toxinas por los dinoflagelados y la dinámica de contaminación y depuración de los mejillones alimentados con ellas.



DESDE la creación de los programas de seguimiento de fitoplancton tóxico (y condiciones ambientales asociadas) y biotoxinas, y a pesar de los episodios anuales acaecidos desde entonces, sólo hubo una familia de afectados en 1986, debido a que desoyeron los consejos de las autoridades. Se puede asegurar que esta actuación ha cumplido su principal objetivo: proteger la salud del consumidor.

La «Red de Vigilancia», puesta en marcha por el Instituto Español de Oceanografía (IEO) a partir de 1977, en las costas gallegas, se ha extendido a otros puntos del litoral del Estado español donde la acuicultura ha cobrado auge. Con el tiempo se ha ido perfeccionando el sistema de vigilancia. En el cuatrienio 1988-1992, los objetivos fundamentales se

centraban en la mejora del servicio de control de los organismos potencialmente tóxicos, por una parte, y en el mejor conocimiento de las condiciones ambientales que acompañan a la aparición de las «mareas rojas».

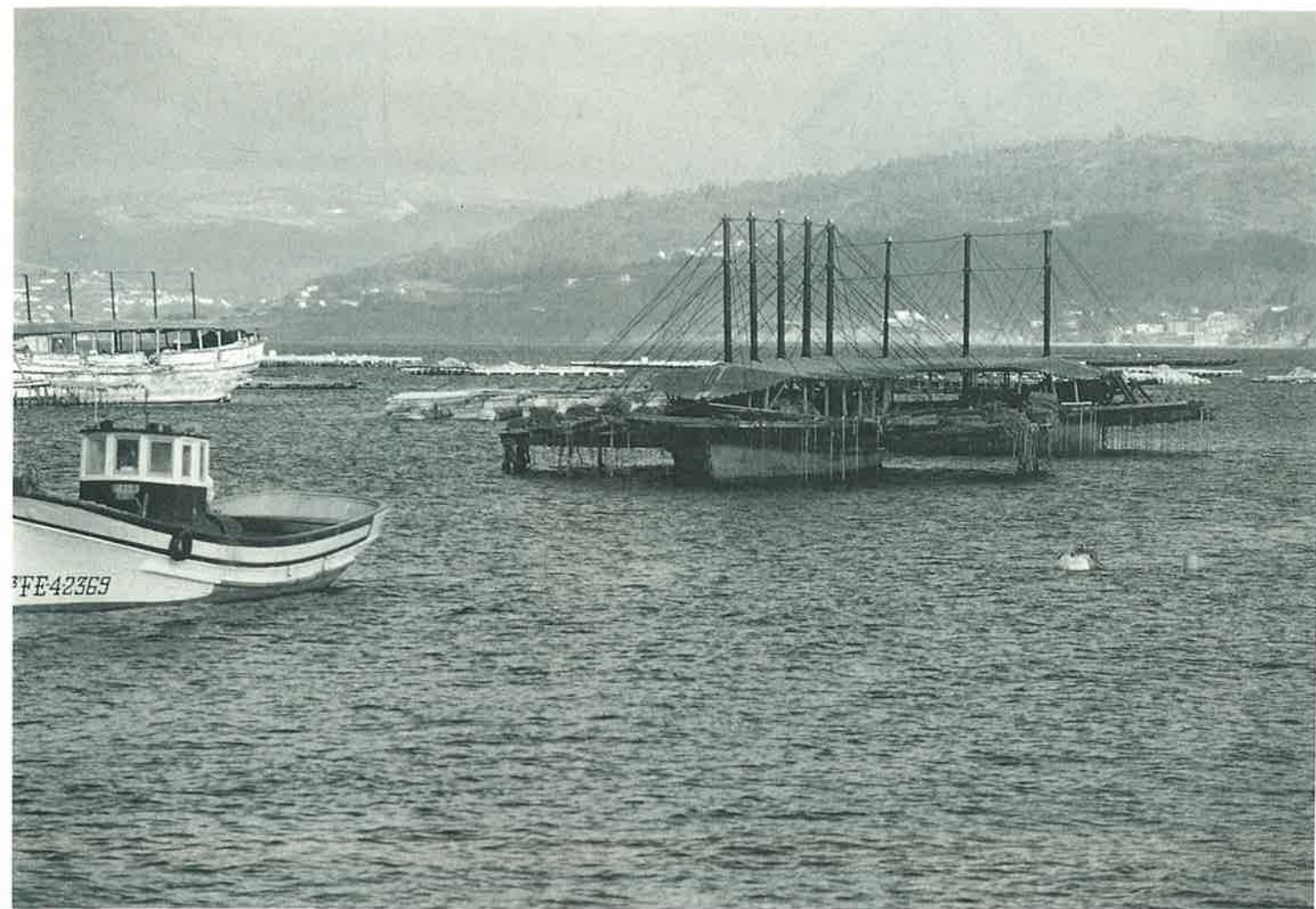
Desde 1992, en el caso de Galicia, es responsabilidad de la Consellería de Pesca de la Xunta el seguimiento de las «mareas rojas». Ello permite que el personal del IEO dedique todo su tiempo a los trabajos de investigación de floraciones nocivas. El acuerdo de colaboración entre el Instituto Español de Oceanografía y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) —que llevarán a cabo científicos del IEO del Centro Oceanográfico de Vigo y del Instituto de Investigaciones Marinas del CSIC— viene a potenciar precisamente los trabajos de investigación.

«“Marea roja” no tiene por qué ser sinónimo de peligro. En Galicia, en los meses de julio y agosto, pueden observarse manchas de un rojo intenso que son totalmente inocuas».

A pesar del reparto de actividades —seguimiento e investigación—, la colaboración es muy estrecha, ya que la Xunta facilita todos los datos recogidos al IEO que, por su parte, presta apoyo a la Xunta en forma de asesoramiento científico y embarcación de muestreo.

Todas las semanas, todo el año

Beatriz Reguera, investigadora principal del proyecto de «mareas rojas» del Centro Oceanográfico de Vigo, señala que la periodicidad del seguimiento actual de la Xunta de Galicia se mantiene ahora durante todo el año, al ritmo de 27 a 36 estaciones controladas cada semana. Se realiza una estación en cada zona de bateas. Además, están las estaciones costeras, que se reali-



zan en colaboración con los empresarios con plantas de acuicultura.

«Antes, en invierno, se tomaban muestras cada quince días o un mes —comenta Beatriz Reguera—; ahora hay problemas de presencia de toxinas diarreicas, en algunas zonas de las rías, prácticamente todo el año». Los programas de seguimiento se han extendido a Cataluña y, más recientemente, a la Comunidad Valenciana y Andalucía.

«Los programas de seguimiento básicos —prosigue Beatriz Reguera— consisten en realizar análisis periódicos, con más frecuencia en las épocas de riesgo, para la determinación de biotoxinas en los bivalvos. En los programas de seguimiento más completos se realiza, además, un control de las poblaciones de fitoplancton potencialmente tóxico o nocivo, mediante análisis pe-

«La depuración de los bivalvos con agua estéril sirve tan sólo para limpiarlos de bacterias y suciedades que se encuentran en su sistema digestivo. La depuración no elimina las toxinas».

riódicos de agua en estaciones fijas situadas en las zonas de cultivos de organismos marinos o de recolección de bivalvos. Este tipo de seguimiento permite alertar a las autoridades sanitarias y pesqueras antes de que aparezcan los niveles elevados de toxinas o proliferaciones indeseables que afecten a los moluscos y peces cultivados».

A pesar de tratarse de un fenómeno que suele aparecer con cierta frecuencia en los medios de comunicación, debido a su enorme impacto socioeconómico —efectos sobre la salud humana y sobre la acuicultura—, se conoce realmente poco sobre las «mareas rojas». Para empezar, «marea roja» no tiene por qué ser sinónimo de peligro. En Galicia, todos los años, en los meses de julio y agosto, se pueden observar manchas de un rojo intenso en la parte más externa

de las Rías Bajas, que son totalmente inocuas.

Las mareas rojas

Beatriz Reguera define las mareas rojas como «áreas del mar donde el fitoplancton ha alcanzado una concentración lo suficientemente alta como para dar coloración al agua». El color puede ser rojo vermellón, anaranjado, pardo, verdoso..., según el color de los pigmentos de las algas que lo forman. Así pues, como señala la oceanógrafa, «las mareas rojas ni son mareas, ni son siempre rojas».

Por lo tanto, hay mareas rojas que no constituyen peligro alguno, mientras que otras pueden causar intoxicaciones más o menos graves. Centrándonos en las que entrañan peligro, la oceanógrafa Beatriz Reguera establece la siguiente distinción:



— **Nocivas.** Están formadas por organismos que, aunque no son portadores de toxinas, pueden crear serios problemas en la acuicultura o en los organismos del fondo marino, e incluso en la estética de las playas. Se producen cuando elevadas concentraciones de fitoplancton se sedimentan y mueren en zonas de escasa circulación (bahías semicerradas, fiordos...). La putrefacción del material acumulado puede crear situaciones de anoxia (falta de oxígeno), con la consiguiente muerte de peces y animales de fondo. La descomposición de los cadáveres creará nuevos problemas sanitarios. En otros casos, las elevadas concentraciones de microalgas causan irritaciones en las agallas y/o asfixia a los peces cultivados en jaulas.

— **Tóxicas.** Constituidas por organismos planctónicos portadores de endotoxinas o venenos, que pueden ser transmitidos por los bivalvos al ser humano. Los envenenamientos

EL ORIGEN DE LAS «MAREAS NEGRAS»

Con el fin de hacer entendible el proceso que da origen a este fenómeno, empecemos por saber qué es exactamente el fitoplancton y los factores ambientales que afectan al inicio y proliferación de las «mareas rojas» (1).

El *plancton* es el conjunto de organismos que, de una forma más o menos pasiva, son arrastrados por las corrientes de agua. Casi todos los animales marinos pasan la primera etapa de su ciclo vital (fase larvaria) en estado planctónico.

El *fitoplancton* comprende las microalgas o parte vegetal del plancton. es decir, la que contiene pigmentos fotosintéticos o clorofilas que les permite sintetizar materia orgánica a partir de energía solar, dióxido de carbono (CO₂) y sales minerales disueltas. Las microalgas del fitoplancton, junto con otras microalgas que viven fijas en fondos someros a los

que llega la luz y las grandes algas marinas, constituyen el primer eslabón de la cadena alimentaria.

Dentro del fitoplancton existe un amplio abanico de géneros, especies y variedades que, al igual que las plantas silvestres de una pradera, se suceden en el espacio y el tiempo, dando lugar a la sucesión anual. El fitoplancton es consumido por el zooplancton (parte «animal» del plancton), así como por otras organismos herbívoros, entre ellos los bivalvos (mejillones, almejas, ostras...). El fitoplancton que no es consumido por otros organismos, o transportado a otras zonas, cae al fondo. En este caso, y si se trata de una bahía o ensenada que recibe abundantes aportes terrestres (alcantarillado, desechos industriales...), el crecimiento del fitoplancton, sobre todo el de especies oportunistas, puede verse muy estimulado (así como ciertas



macroalgas verdes), con el consiguiente desequilibrio en el crecimiento de los demás integrantes del ecosistema. El resultado será un descenso del oxígeno en el agua, con la consiguiente muerte de plantas y animales de fondo (bentónicos) que no puedan sobrevivir en esta situación. La mayor parte de las «mareas rojas» está formada por flagelados o dinoflagelados, es decir, células fitoplanctónicas dotadas de un látigo o flagelo que les permite nadar y desplazarse verticalmente en la columna de agua. Si el fitoplancton es empujado por las corrientes hacia zonas de convergencia o zonas de encuentro de masas de agua distintas, tenderá a desplazarse hacia zonas iluminadas, lo que contribuirá a favorecer su concentración. El fitoplancton formador de «mareas rojas» se desarrolla con preferencia en aguas estratificadas y se

acumula fácilmente en frentes o zonas de convergencia como, por ejemplo, los frentes marinos que se forman en las desembocaduras de los ríos al confluir agua menos salada con el agua oceánica. Por último, señalar que los aportes humanos, como se dijo anteriormente, pueden estimular el crecimiento de algunas especies de algas, no necesariamente tóxicas o formadoras de «mareas rojas», pero aún no hay datos suficientes que permitan establecer una relación causal inequívoca entre contaminación y estas floraciones de algas, ya que también hay casos de proliferaciones intensas de microalgas en zonas de aguas prístinas. ■

R. G.

(1) Estas notas han sido entresacadas de un trabajo de divulgación sobre las «mareas rojas» realizado por Beatriz Reguera, del Centro Oceanográfico de Vigo.

más conocidos son el PSP (que en sus siglas inglesas significa Envenenamiento Paralizante por Bivalvo) y el DSP (Envenenamiento Diarreico por Bivalvos).

Tanto las toxinas del PSP como las del DSP son termoestables (no se destruyen por el calor en las condiciones usuales de cocinado y procesado). El mejillón, las ostras y otros bivalvos no se ven afectados por estas toxinas y las acumulan, actuando de transmisores a los siguientes eslabones de la cadena alimentaria.

«Las toxinas pueden tardar semanas o incluso meses en ser eliminadas por el organismo contaminado. La depuración de los bivalvos con agua estéril (dos-tres días) sirve tan sólo para limpiarlos de bacterias y suciedades que se encuentren en su sistema digestivo. Conviene insistir — prosigue Beatriz Reguera —, en contra de lo que a menudo se cree, que la depuración no elimina las toxinas».



El tiempo que tarde el bivalvo en su depuración dependerá de factores ambientales: temperatura, alimento disponible, luz... y de lo activo que sea su metabolismo.

Pequeña gran confusión

Como nos comenta Beatriz Reguera, en el lenguaje coloquial, la gente en Galicia confunde la aparición de toxinas en los bivalvos con la presencia de «mareas rojas». Ya se señaló anteriormente que la aparición de esta coloración en el mar no implica la existencia de toxinas, aunque sí puede ser cierto al contrario. Es decir, que ciertos episodios tóxicos no van acompañados de «mareas rojas», y éste es precisamente el caso que se da con más frecuencia en las Rías Bajas gallegas.

«Las intoxicaciones antes mencionadas, el PSP y el DSD, pueden tener lugar sin que se hayan detectado man-

chas de fitoplancton en la zona. En este caso, las células tóxicas del fitoplancton pueden volver tóxicas a los bivalvos en concentraciones muy inferiores a las requeridas para dar coloración al agua».

Esta situación se da prácticamente todos los años en las Rías Bajas gallegas, provocando períodos de cierre parcial o total de la comercialización de mejillones de batea y otros bivalvos de fondo al detectarse estas toxinas en los bioensayos periódicos.

Pérdidas económicas

Las pérdidas económicas producidas en la acuicultura y en el sector turístico se cifran en millones de dólares cada año en todo el mundo. *«Es fácil deducir, por lo tanto, que el coste de los programas de seguimiento es pequeño en comparación con los desastres que se pueden evitar. Todos estos problemas, junto*

«El coste de los programas de seguimiento es pequeño en comparación con los desastres que se pueden evitar».

con los que afectan a la salud pública, han creado el ímpetu necesario para la puesta en marcha de un gran número de proyectos de investigación sobre las causas de aparición de las «mareas rojas»».

Beatriz Reguera señala que, con frecuencia, existe una gran falta de información sobre qué son las «mareas rojas» y los riesgos que conlleva el consumo de moluscos que hayan estado expuestos a ellas. Lo mejor para combatir estos peligros es la creación de programas de seguimiento y de investigación, así como una mejor divulgación sobre las «mareas rojas». Por ello, con la colaboración de esta oceanógrafa, una de las personas que dedica su experiencia profesional en investigar este fenómeno desde el Centro Oceanográfico de Vigo, hemos querido arrojar un poco más de luz al respecto. ■

Raúl GUTIERREZ



GALICIA

La Xunta y el Parlamento se personarán en el recurso

EL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL ADMITE EL RECURSO CONTRA LA LEY DE PESCA

La polémica Ley de Pesca que tantos obstáculos tuvo que superar para su aprobación por el Parlamento gallego (se presentaron numerosas enmiendas por parte de la oposición y hubo de ser aprobada por la mayoría absoluta de que dispone el Partido Popular en la Cámara), vuelve de nuevo a la actualidad tras anunciar el Tribunal Constitucional que admite el recurso presentado por el Gobierno central el 26 de agosto contra la controvertida norma. De esta forma, de los 103 artículos y demás disposiciones de la Ley de Pesca de Galicia, quedan suspendidos aspectos parciales de los artículos 2.º, 6.º, 10, 21 y disposición adicional primera, y los artículos 45 y 73 en su totalidad.

LOS apartados recurridos por el Gobierno central y ahora admitidos a trámite por el Alto Tribunal, se centran en los artículos que regulan las licencias para faenar en aguas internacionales o en las de terceros países; el que atribuía a la Xunta la potestad de establecer zonas de pesca de interés especial; la reglamentación de artes y aparejos; la facultad de la Xunta para tramitar autorizaciones de desplazamiento a aguas de otras comunidades para los barcos que faenen habitualmente en caladeros de Galicia, y que vean afectadas sus pesquerías por vedas, medi-

das de emergencia u otras causas.

Además, también anula las facultades de la Xunta para regular despachos e inspecciones de buques, el otorgamiento de permisos para tomas de agua de mar para granjas acuícolas, y el establecimiento de áreas de dominio público.

La reacción de la Xunta de Galicia, y en especial la del responsable del departamento de Pesca, Enrique López Veiga, no se ha hecho esperar y ya ha anunciado que tanto el gobierno autónomo como el Parlamento presentarán alegaciones en defensa de la Ley. Aseguró también que el recurso presentado por el Gobierno central era previsible por su «concepción centralista» en materia de competencias.

A juicio de López Veiga, Galicia no puede renunciar a ejercer todas las competencias en sus aguas, «y eso es lo que se pone en cuestión en el recurso de inconstitucionalidad de la Administración central». Aseguró que el recurso contra ciertos artículos de la ley, en su totalidad o parcialmente, no supone ninguna derogación sino la suspensión inicial de las disposiciones recurridas, matizando que Galicia dispone de decretos no recurridos que siguen en vigor y que permiten regular el sector.

Según el conselleiro de Pesca las concesiones y autori-



zaciones de marisqueo, que son competencia exclusiva de la Xunta, deben ser concedidas desde Santiago, mientras que el recurso presentado señala que Costas debe ser quien otorgue permiso y cobre el canon de las explotaciones.

Los afectados por el siniestro del «Mar Egeo» piden una indemnización de 5.285 millones

La oficina abierta en el Gobierno Civil de La Coruña para tramitar las reclamaciones de los perjudicados por el encallamiento del petrolero «Mar Egeo» y el posterior vertido de crudo en las costas gallegas, ha recogido hasta el día 10 de septiembre, un total de 785 demandas de indemnización. En total, el importe global de las reclamaciones suma 5.285 millones de pesetas, de las cuales las cantidades más elevadas corresponden al sector marisquero, con cerca de 2.582 millones, y a los gastos de prevención y limpieza que ascienden a casi 2.000 millones.

Hasta el momento ya se han sido abonadas 205 reclamaciones, que corresponden a los apartados de botes y yates, y otras 44 del capítulo denominado daños a edificios. Entre ambas partidas se ha desembolsado poco más de 22 millones de pesetas. La mayoría de los beneficiarios de esa cantidad son propietarios de embarcaciones y fachadas de edificios que fueron afectados por el petróleo o por el humo del incendio.

En cuanto al resto de reclamaciones se han aceptado 94 y serán abonadas próximamente, y en su mayoría corresponden a la limpieza de botes y fachadas. La cuantía de éstas se eleva a 37.186.349 pesetas. El resto de las peticiones de reclamaciones, 442, están pendientes de estudio y aprobación, por lo que los responsables de la oficina del Gobierno Civil han indicado que es de «gran importancia que los interesados completen los datos adicionales que les hayan sido solicitados para agilizar los trámites».



Por su parte, las cofradías de pescadores no se muestran de acuerdo con estos datos y calculan en 4.649 millones los daños del «Mar Egeo». Además, critican la no inclusión de la solicitud por indemnización que ellas tramitaron en representación de los pescadores y mariscadores que faenan en el área Sisargas-Prior.

En su demanda, las cofradías reclaman 2.805 millones de pesetas para los mariscadores y otros 1.843 millones para los pescadores. Estas cantidades incluyen 209.370.485 pesetas para los propios pósitos.

En el litoral de los municipios de Noia y Outes salieron a faenar 5.100 mariscadores (1.600 a flote y 3.500 a pie), que cosecharon unos 140.000 kilos de berberechos. En el norte de la ría de Arousa trabajan más de 300 mariscadores, que ayer recogieron algo más

de 2.000 kilos de almeja babosa cuyo precio fluctuó entre 800 y 1.700 pesetas el kilo.

Flota del Gran Sol

La Xunta de Galicia ha aprobado un decreto que permitirá «prestar» dinero a los armadores para financiar la construcción de nuevos buques para la flota del Gran Sol. A través de esta norma el gobierno gallego podrá entregar hasta el 55 por 100 del coste del nuevo barco. El armador no tendrá que devolver ese anticipo hasta que perciba las ayudas de la Comunidad Europea o de la Administración central que le pudieran corresponder.

La flota gallega del Gran Sol está compuesta por 145 unidades, que tienen un valor medio de 250 millones de pesetas. Este sector pesquero da empleo a un total de 2.175 trabajadores

directos y a unos 10.000 indirectos.

Teniendo en cuenta la normativa comunitaria, la Xunta sólo podrá anticipar un 30 por 100 del coste del proyecto, ya que este importe es la máxima subvención que la Comunidad Europea concede para las inversiones privadas. A través de esta medida autonómica se espera que antes de finalizar 1993 se acojan a la nueva medida los armadores de una docena de embarcaciones.

Esta medida, según el consejero de Pesca, beneficiará tanto a los armadores de buques que faenan en la flota del Gran Sol como a los astilleros que verán incrementadas sus previsiones de trabajo con una sustancial carga adicional de pedidos.

Todos aquellos armadores que deseen iniciar la construcción de un buque podrán hacerlo sin tener que esperar a las subvenciones que otorgan tanto la Administración central como la comunitaria, acogiéndose a los *anticipos* del Gobierno gallego, cantidad que deberá devolver cuando reciba las ayudas que le correspondan, y en el caso de que les fueran denegadas los armadores podrán beneficiarse de la financiación que otorgará el Instituto Galego de Promoción Económica (Igape).

INDEMNIZACIONES SOLICITADAS

Demandantes	Pesetas
8 Sin calificar	86.289.091
12 Buques pesqueros	428.464.725
99 Mariscadores	2.581.819.912
297 Botes y yates	16.621.402
67 Limpieza y prevención	1.939.416.830
2 Pesca y marisqueo	63.395.000
89 Pérdidas de empleo	29.784.015
91 Pérdidas de beneficio	98.223.388
104 Daños a edificios	27.835.281
10 Artes de pesca	6.966.306
6 Pérdidas en ventas	4.245.209

Convenio mejillonero

La Secretaría General de Pesca Marítima y la Organiza-

ción de Productores de Mejillón (OPMAR) firmaron un convenio de colaboración para promover nuevas investigaciones sobre miticultura.

La Administración central destinará ocho millones de pesetas para los trabajos que desarrollan el Instituto Oceanográfico (IEO) y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) para optimizar el cultivo de mejillón, que contarán también con el apoyo de la Xunta.

Este pacto promoverá la transferencia de tecnología entre el IEO, CSIC y Opmar, lo que posibilitará que los miticultores conozcan mejor, por ejemplo, las causas de las diferencias productivas entre el mejillón de roca y el de colector. También se intentará diseñar nuevas máquinas para reducir sus efectos sobre el crecimiento de los bivalvos.

Marisqueo: precios a la baja

La actual campaña marisquera 1993-1994 se inició el 27 de septiembre con precios a la baja. Con el levantamiento de la veda en la costa sur de La Coruña se ha iniciado esta campaña en la práctica totalidad del litoral gallego. Los trabajos comenzaron en los bancos de cultivo administrados por las cofradías de Noia, Palmeira, Aguiño y Ribeira.

La nota predominante en el primer día de trabajo confirmó en las lonjas de Barbanza el bajo precio que adquirieron los primeros bivalvos extraídos. Según el patrón mayor noiés y el presidente de la Agrupación de Mariscadores Ribeirenses tanto el berberecho como la almeja recolectados son de buena calidad, pero se pagaron a precios notablemente inferiores a los del año pasado. A su juicio las cotizaciones se prevé que aumenten en jornadas posteriores, pero no descartan vedas temporales para regular el mercado. ■

Elena CEBRIAN



EL TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA RECHAZA EL MONOPOLIO EN LOS FLETES MARITIMOS

El Tribunal de Defensa de la Competencia ha denegado a las navieras de INTERCAN que operan en el tráfico regular de mercancías entre las islas Canarias su solicitud de unificar tarifas y coordinar la oferta de sus medios de transporte.

EL TDC ordena a las tres navieras de INTERCAN que actúen en el mercado con total independencia, sin acuerdos o concertos entre ellas. Esta negativa ha sido bien acogida en el sector empresarial canario y la Asociación Industrial Canaria, ASINCA, ha anunciado que denunciará en Bruselas a nuestro país por permitir lo que consideran «prácticas extorsionistas del grupo INTERCAN».

El Dictamen del TDC notifica a INTERCAN el cese a «partir del 31 de diciembre de 1993 de las actividades que vienen realizando en

cumplimiento de los anteriores convenios. Desde esta fecha deberán actuar como empresarios independientes con plena sujeción a las normas de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia». Hasta esa fecha el Tribunal admite que puedan continuar desarrollando su actividad conjuntamente, según lo pactado en los convenios.

El Dictamen que se extiende durante 16 folios, finaliza con la orden de que se comunique la resolución al Servicio de Defensa de la Competencia y «se notifique a los interesados haciéndolo».



les saber que contra ella no cabe recurso alguno en vía administrativa, pudiendo interponer recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses contados desde la notificación de esta resolución».

El organismo dependiente de la Administración, concretamente del Ministerio de Economía, advierte que si INTERCAN desobedeciera su orden de cesar las prácticas «no autorizadas» incurrirían en las sanciones del artículo 10 de la Ley 16/1989.

La satisfacción ante este dictamen ha sido bien manifiesta por parte del Consejo de usuarios cuyo presidente, Joaquín Brinquis, ha manifestado que el dictamen implica «la desaparición total del consorcio y que, si se establece, como se espera, un proceso similar al acontecido con COPECAN, Marina Mercante autorizará nuevas líneas para al tráfico interinsular, hasta ahora cubierto únicamente por las tres navieras de INTERCAN — Líneas Armas, Trasmediterránea y Naviera Jabugo».

La autorización de estas nuevas líneas hace también previsible que se nivelen los precios y se reduzcan las tarifas de fletes como ocurrió con la desaparición de COPECAN que produjo una reducción del 20 por 100 en las tarifas.

El Dictamen del TDC señala también que tanto la Ley de Puertos como la de Marina Mercante, y la propia de Defensa de la Competencia impide autorizar este tipo de acuerdos cuando no subiste fuera del cártel una competencia suficiente para evitar que las navieras coordinadas adquieran una posición de dominio en el mercado.

Además, agrega, que no se ha demostrado que existan circunstancias especiales de crisis o exceso de oferta



que podrían justificar la constitución del cártel.

La pretensión de las navieras contaba además de la oposición del Consejo de Usuarios con la oposición de La Cámara de Comercio de Las Palmas y la Confederación de Industriales Tabaqueros de Canarias.

Por su parte, INTERCAN ha anunciado que recurrirá al fallo del TDC presentando un recurso contencioso por la vía ordinaria ante la Audiencia Nacional.

Tras darse a conocer el fallo las tres navieras que integran INTERCAN mantuvieron una reunión llegando a este acuerdo de recurrirlo. Así, la Conferencia Marítima de Fletes de *Inter-can* manifestó que «*respetando la resolución del Tribunal están convencidos de que las razones de fondo que motivaron el nacimiento de INTERCAN siguen siendo absolutamente válidas, y fundamentalmente las que se refieren a la racionalización de los tráfi-*

cos, que permiten —según su opinión— generar los recursos suficientes para la renovación de la flota, poniendo al servicio de la sociedad canaria los más modernos medios de que dispone Marina Mercante.».

No obstante, y a pesar de la satisfacción empresarial por el fallo, la Cámara de Comercio de Las Palmas, ha lamentado que el TDC no atendiera a la totalidad de la propuesta presentada por dicha Cámara contra *Inter-can*. La Cámara espera tras el fallo el establecimiento de la liberalización del tráfico marítimo y aéreo y que la autorización de las nuevas líneas se produzca con la mayor agilidad.

La resolución, que tenía que resolverse en dos meses, ha tardado dos años, y según la Cámara, ello ha estado motivado por las presiones que ha ejercido la Dirección General de la Marina Mercante, ya que ha intentado paralizar todo el proceso y ha estado apadrinando las

distintas Conferencias como la de COPECAN.

Para la Cámara de Comercio de Las Palmas el hecho de que la Comunidad Económica Europea esté favoreciendo la existencia de Conferencias marítimas no justifica la presencia de INTERCAN en Canarias, ya que los países comunitarios gozan de legislaciones diferentes y prestaciones de servicios distintas, englobadas dentro de un tráfico libre que difiere del de las islas.

La Cámara de Comercio entiende también que el Dictamen del TDC ha sentado una doctrina sólida por la cual difícilmente se podrán crear nuevas situaciones monopolísticas, ya que se entiende que no habrá, por parte del Tribunal, un cambio de criterios a no ser que varíen las circunstancias.

Advierte también la Cámara que cualquier sospecha de acuerdos entre las navieras será denunciada ya que dichas conductas serán sancionadas por el TDC. ■



UNA PLAGA DE OCHAVOS DEVORA LOS BOQUERONES DEL GOLFO DE CÁDIZ

La escasez de boquerones en el golfo de Cádiz, caladero que está prácticamente esquilado, parece tener una causa natural que ha sorprendido al sector; la masiva presencia en los bancos del ochavo, de un pez no comercializado y voraz que hace huir a otras especies, según investigaciones realizadas por el Instituto Español de Oceanografía (IEO), que en campañas en las pesquerías ha detectado la presencia de más de 217.000 toneladas de este pescado en unas 1.000 millas náuticas.

ESTE pez suele tener un tamaño de 7 a 10 centímetros, aunque puede llegar a los 16, y un peso máximo de hasta 250 gramos. Su color es pardo amarillento o rojizo y algunos presentan rayas amari-

llas. Su vida ronda los tres años.

Si bien en un principio se atribuía la falta de boquerón a la presencia en el caladero de embarcaciones ilegales que no respetaban la parada biológi-

ca, la sobreexplotación de la zona y la captura de inmaduros, evitando con ello el desarrollo de la especie, parece que éstas no son únicamente las causas.

Según los científicos que llevaron a cabo la campaña a bordo del buque de investigación «Cornide de Saavedra», el ochavo está presente en la mayor parte del golfo de Cádiz, a partir de los 50 metros de la costa, aunque suele vivir a partir de los 200 metros.

Por ello, su presencia en el mismo ámbito que el boquerón y la sardina, que suelen permanecer entre los 20 y 50 metros de la costa, ha obligado a estas

últimas especies a desplazarse más cerca de tierra para encontrar comida, con lo que el ochavo ha ido tras ellos.

Si bien detectaron unas 217.000 toneladas de ochavos, localizados en cardúmenes (bancos de peces) de gran densidad y agolpados, sólo contabilizaron algo más de 6.500 toneladas de boquerones y 91.000 de sardinas.

A juicio de los científicos, esta masiva presencia de ochavos puede llegar a paralizar cualquier flota de arrastre y cerco, ya que según los mismos «*destruyen toda la riqueza pesquera*».

Pese a que el ochavo es





Investigaciones realizadas por el IEO han detectado más de 217.000 toneladas de esta especie voraz.

planctófago, los científicos aseguran que también come otras especies y no descartan que sean los principales devoradores de larvas y alevines. Al mismo tiempo, este pez no tiene depredadores ya que su cuerpo está revestido por grandes espinas que lo hacen incomedible para las especies carnívoras.

Los expertos no han podido concretar si su presencia en el caladero del golfo de Cádiz será prolongada o no, aunque sí confirman que existen en esta zona desde 1992, año en que la campaña pesquera del boquerón terminó en septiembre, dos meses antes de lo habitual, porque no había más recursos.

Ante este panorama, el equipo de investigadores no descarta inmediatas medidas por parte de la CE, entre otras la prohibición de la pesca en el golfo de Cádiz para evitar la extinción del boquerón.

Entre otros datos para reflejar la situación en que se encuentra el golfo de Cádiz, los científicos destacan que la cuota de capturas de 1992 era de 5.800 toneladas, casi la misma cantidad de pescado que existe en la totalidad del caladero.

Los científicos del IEO se quejan de la falta de colaboración por parte de los pescadores, quienes no han comunicado la presencia del ochavo en el caladero y, por el contrario, sí han protestado por la actividad ilegal para capturar inmaduros y por la falta de control por parte de la Administración.

Comisión para el control de la pesca en el litoral

Por otra parte, cinco entidades gaditanas han creado una comisión para controlar la pesca ilegal en el litoral gadi-

tano y concienciar a las autoridades y ciudadanos de que las riquezas de la Bahía no son inagotables.

Se trata del club marítimo gaditano «La Caleta», Club Náutico «Alcázar», la Agrupación PSOE-Casco Antiguo, la asociación de pescadores deportivos «La Corchuela» de San Fernando y el Club Deportivo y Cultural de Pesca Marítima de Cádiz.

Todas estas entidades pretenden contactar con Comandancia de Marina, Autoridad Portuaria, Delegación Provincial de Agricultura y Pesca, Agencia del Medio Ambiente e, incluso, Gobierno Civil, de manera que se establezcan medidas de control para los trasmallos, la pesca ilegal de inmaduros y el marisqueo incontrolado, actividades que consideran muy extendidas y que son la causa del agotamiento de los recursos en el litoral gaditano.

La citada comisión denuncia la frecuente colocación de trasmallos, nasas y artes de arrastre calados a pocos metros de la costa, que son camuflados para no levantar sospechas ante otros pescadores o las propias lanchas de vigilancia sustituyendo los boyarines de señalización y sujeción al fondo por botellas de plástico.

En cuanto al marisqueo, este colectivo afirma que el desarrollo de esta actividad por parte de inexpertos no profesionales está llevando a la casi total desaparición de especies como el erizo, el cangrejo moro o la navaja, ya que utilizan métodos que interrumpen el ciclo biológico y por lo tanto impiden su reproducción.

También destaca la masiva presencia en la Bahía de embarcaciones varadas, sin que aparezca en sus costados ni la matrícula ni el rol, embarcaciones que faenan en la más absoluta ilegalidad.

Como medidas para recuperar la riqueza piscícola de la

Bahía, la citada comisión ha adoptado una serie de pautas, entre las que cabe destacar el control de todas las embarcaciones varadas y la inmovilización de aquellas que carezcan de documentación; el establecimiento de vedas para el erizo, la quisquilla y el cangrejo moro.

También son partidarios de establecer vedas por zonas, para así favorecer a los alevines y la cría de las especies marinas, mientras que proponen la total prohibición del marisqueo de navajas y otras especies utilizando sal.

De la misma manera proponen que se incauten y controlen las artes ilegales de pesca como el trasmallo o las nasas, que desaparezcan las de arrastre y que se coloquen arrecifes artificiales. Finalmente, sugieren la aplicación de una política de inspecciones periódicas en los mercados y establecimientos comerciales para controlar la venta y consumo de inmaduros. ■

Montserrat BARREIRO

Los responsables califican de «exitosa» la operación Paso del Estrecho '93

LOS responsables de la operación Paso del Estrecho de este verano han calificado de «exitosa» el dispositivo organizado con motivo de la masiva llegada de emigrantes marroquíes al puerto de Algeciras para cruzar el Estrecho con destino a Ceuta o Tánger. De igual modo ha resultado en Almería y Málaga, desde donde los magrebíes tomaban los barcos con destino a Melilla.

Pese a que este año las cifras de pasajeros han superado con diferencia a las de veranos anteriores, en ningún momento se han producido avalanchas y retenciones en las carreteras en dirección al puerto algecireño, en la propia localidad o en el recinto portuario.

Según datos facilitados por el portavoz de la operación, Evelio Jiménez, hasta que se dio por terminada oficialmente, el pasado 15 de agosto, un total de 712.813 personas tomaron barcos en Algeciras con destino al norte de África, 10.350 más que durante el verano de 1992, que fueron 702.481, mientras que por Málaga y Almería embarcaron con destino a Melilla 135.385 viajeros, un 50 por 100 más que el pasado verano, lo que hace que el número total de pasajeros registrados en la operación ascienda a 848.216 personas, 34.309 más que el año pasado.

Contrariamente al aumento del número de pasajeros que han cruzado este verano el Estrecho, las cifras indican que fueron más los vehículos que embarcaron para llegar a Ceuta o Tánger en 1992.

Los datos oficiales precisan que han sido 5.339 vehículos menos los que han pasado al norte de África durante este año, concretamente 156.875, frente a los 162.214 contabilizados el pasado año.

Sin embargo, los resultados finales incluidos los puertos de Almería y Málaga reflejan un aumento en el número de coches que han pasado el Estrecho en barco ya que si bien en el 92 fueron 185.333, en 1993 la cifra ha ascendido a 188.216. Ello se debe al aumento de la oferta en las líneas hacia Melilla.

El hecho de que en Algeciras haya aumentado el número de pasajeros y contrariamente se observara un descenso en los vehículos se debe, según Evelio Jiménez, a que los emigrantes magrebíes han utilizado más los autocares y furgonetas que los utilitarios.

Los responsables de la Operación aseguran que la normalidad ha sido la nota más destacada en este dispositivo, donde apenas ha habido avalanchas ni retenciones de vehículos y los pasajeros no han tenido que soportar largas horas de espera, lo que sí ha ocurrido otros años, especialmente en 1992, cuando la situación se agudizó debido a la huelga que mantuvieron los trabajadores de las empresas navieras que cubren las líneas con Ceuta y Tánger desde Algeciras.

Según el portavoz oficial, tan sólo hubo cuatro días en los que se apreció una gran afluencia de inmigrantes, aunque la situación no se desbordó y destaca el domingo 1 de agosto como uno de los días en que llegaron más marroquíes, para lo cual se abrieron las áreas de servicio de Los Barrios y Tarifa, así como el aparcamiento de El Saladillo, zonas preparadas para dar cabida a los vehículos, de manera que no se produjeran avalanchas en el recinto portuario y en sus proximidades. ■

M. B.





La autoridad portuaria asegura que las negociaciones se encuentran muy avanzadas

EL PUERTO ALICANTINO AFIRMA QUE CAMPSA PAGARA LA MITAD DE SU TRASLADO

La compañía petrolífera Campsa está dispuesta a asumir la mitad del coste que suponga su cambio de ubicación del puerto de Alicante a un lugar más alejado del casco urbano, según aseguró Angel Cuesta, presidente de la Junta del Puerto de Alicante, quien está presente en el proceso negociador que según precisó, se encuentra muy adelantado.

Por otra parte, el Consejo de Administración del Puerto adjudicó a dos empresas las obras del puerto deportivo y los aparcamientos y locales anexos con las que concluirá la primera fase del Plan Especial. Cuesta criticó la pasividad de los empresarios de la provincia que no han optado a acometer alguno de los tres proyectos previstos.

Las últimas conversaciones mantenidas entre todas las partes implicadas en el traslado de los depósitos de Campsa, han arrojado el compromiso por parte de la compañía petrolífera de asumir la mitad del costo que suponga el cambio de ubicación, cifrado inicialmente en unos 2.500 millones de pesetas.

Angel Cuesta, presidente de la Junta del Puerto y representante en esta negociación de los terrenos sobre lo que se asientan, pese a haber caducado la licencia, los tanques de combustible, agregó que el proceso se encuentra muy avanzado pero el cambio entraña mucha dificultad y precisa un tiempo. Pese a ello, Cuesta aseguró que el traslado se acometerá en breve.

En la puesta en marcha del mismo es decisivo el auto dictado por la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana por el que se paraliza cautelarmente cualquier cambio de ubicación, en tanto se resuelva el recurso presentado por la compañía contra la orden de abandonar el recinto portuario. Cuesta señaló que el recurso presentado por la Junta del Puerto contra esta decisión judicial ya ha sido admitido a trámite, aunque habrá que esperar un tiempo para que el Tribunal se pronuncie al respecto.

Por otra parte, las tres obras con las que concluye la primera fase del plan especial del puerto: el puerto deportivo, los



aparcamientos y los locales comerciales, sólo se ha presentado una oferta a cada proyecto, según aseguró Cuesta. El responsable de la Junta del Puerto hizo hincapié en que sólo dos mercantiles, Marítima Valenciana e Hispania de Ingeniería e Inversiones han pretendido la realización de estas obras. Tan sólo la primera empresa guarda relación con Alicante a través de uno de sus responsables, Perfecto Palacios, al tiempo que criticó a «*los empresarios que dicen querer mucho a la provincia y no apuestan por ella en temas como éstos cuando se trata de proyectos interesantes*».

La inversión total que supone estas obras ronda los 5.000 millones de pesetas, cantidad que asume por completo la iniciativa privada a cambio de la explotación de los negocios.

Distintos plazos

Distintos plazos de finalización tienen las tres obras con las que se pondrá punto final a la primera fase del plan espe-

cial del puerto. La empresa Hispania de Ingeniería e Inversiones acometerá la construcción de los aparcamientos y de una gran plaza pública —que pretende integrar más al puerto en la ciudad— tendrá que concluir ambas actuaciones en el plazo de un año, a partir de que el proyecto reciba el beneplácito municipal. Por otra parte, la mercantil Marítima Valenciana dispondrá de justo el doble de tiempo para realizar el puerto deportivo.

Cuesta adelantó también que tiene la intención de plantear el arrego de la avenida del Conde de Vallellano —lo que se conoce como el paseo del puerto—, proyecto que incluiría tanto el firme como la valla que recorre esta vía.

El presidente de la Junta insistió en que hay que cambiar la mala imagen que los ciudadanos tienen del puerto, que viene motivada, en su opinión, por las molestias que acarrea la actividad que se desarrolla dentro del recinto portuario. ■

Rosa RUIZ ARAGONES

Fuerte inversión para el puerto deportivo

DOS empresas de capital privado, Marítima Valenciana e Hispania de Ingeniería e Inversiones, explotarán los negocios comerciales del puerto de Alicante después de que el consejo de administración de este organismo les adjudicara la construcción del puerto deportivo y de los locales y aparcamientos anejos. Con una inversión total que ronda los cuatro mil millones de pesetas asumida íntegramente por las mercantiles, éstas —las únicas que concurren al concurso— tendrán que abonar a la administración un canon por el uso del suelo y un 4 por 100 del total de la facturación que generen tanto los 1.200 amarres como los es-

tablecimientos comerciales. El presidente de la Junta, Angel Cuesta, precisó que las obras podrían comenzar antes de finales de año, una vez obtengan la licencia municipal.

— El proyecto más ambicioso se adjudicó por unanimidad a Marítima Valenciana lo que constituye la construcción de los 1.200 amarres del que será el puerto deportivo de la ciudad. La mercantil asumirá los 1.353 millones en que está presupuestada la obra a cambio de obtener la concesión de la misma durante un período de treinta años. Además, la empresa tendrá que abonar al puerto de Alicante 2.580.000 pesetas al año por la ocupación del suelo y el 4 por 100 de la facturación que realice.

En líneas generales, el plan contempla la construcción de un canal libre de atraques a lo largo de todo el muelle con un espigón central, por el que se accederá a los barcos y por el que sólo podrán circular vehículos eléctricos. La dársena estará separada en dos zonas mediante un canal y una parte se reservará al atraque de los barcos que unen la ciudad con Tabarca. El proyecto incluye un sofisticado sistema de limpieza para evitar que los barcos ensucien el mar.

La máxima autoridad portuaria, Angel Cuesta, precisó que el puerto realizará una auditoría constante para controlar la actividad que se lleve a cabo y que la obra podrá estar concluida en quince meses. ■

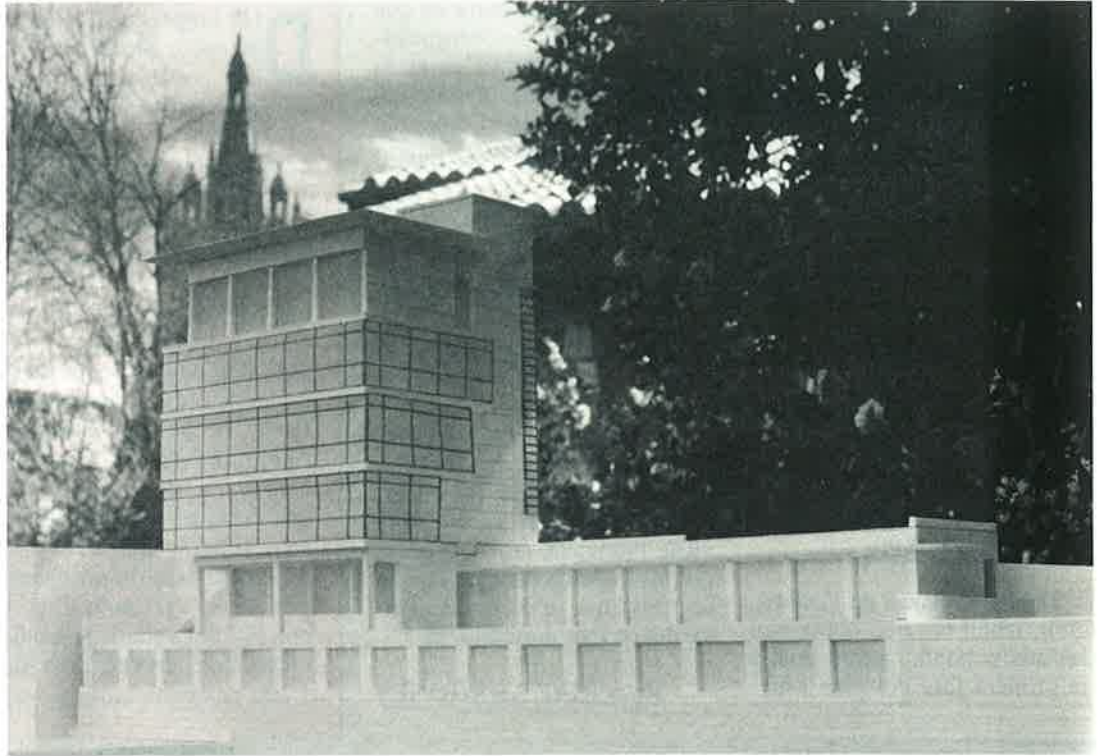
R. R. A.





El Instituto Social de la Marina destinará 500 millones de pesetas a la construcción de la Casa del Mar de Santurce. Iniciadas las obras en mayo de este año, el edificio entrará en servicio en enero de 1995 con Hospedería, Servicios Administrativos, Zona Asistencial, Hogar del Marino y dos Aulas de Formación. Proyecto perseguido desde 1975, la Casa del Mar de Santurce materializará las abundantes peticiones para su construcción que tanto sindicatos y armadores del sector como el Colegio Oficial de la Marina Mercante venían realizando desde hace tiempo.

EN CONSTRUCCION, LA CASA DEL MAR DE SANTURCE



EL Instituto Social de la Marina contará con una nueva Casa del Mar en Santurce, localidad vizcaína donde está ubicada parte de las instalaciones del Puerto Autónomo de Bilbao. Su construcción, iniciada en el mes de mayo del presente año, finalizará en octubre de 1994.

La Casa del Mar de Santurce, que se pondrá en servicio en enero de 1995, supondrá una inversión de 500 millones de pesetas. El edificio, que contará con una superficie construida de 2.040 metros cuadrados, tendrá una planta baja y una torre acristalada de cuatro pisos.

La planta baja ubicará una hospedería para alojamiento de marinos en tránsito, compuesta de 24 habitaciones dobles con baño y de espacios complementarios como recepción, sala de estar, cuartos de ropa blanca-planchar, cuarto de útiles de limpieza y espacios para taquillas.

El primer piso de la torre es-

tará ocupado por la zona asistencial, que contará con dos consultas de Sanidad Marítima, espacio para enfermeras, sala de reconocimiento médico (inspector médico) con su cabina vestuario, un despacho para el asistente social y un espacio de espera-distribuidor y aseos.

El segundo piso de la torre estará dedicado a los servicios administrativos de la Dirección Local, que comprenderá espacio libre de oficina, despachos, sala de reuniones, archivo y sus correspondientes aseos para el público y funcionarios.

El tercer piso estará ocupado por dos aulas de formación con capacidad para 50 personas cada una, con la posibilidad de unir las de forma que se puedan utilizar como espacio único, y los correspondientes aseos.

En el último piso estará el hogar del marino, espacio de relación que contará con una cafetería con un espacio auxiliar destinado a oficio-cocina.

La Casa del Mar de Santurce, que ocupará los números 17 y 19 de la Avenida Cristóbal Murrieta de la localidad vizcaína, estará situada en un alto desde donde se verán perfectamente las instalaciones del Puerto de Bilbao en El Abra. A unos 200 metros del centro de Santurce y a 500 del propio puerto, la Casa del Mar de Santurce se encontrará en un lugar muy céntrico.

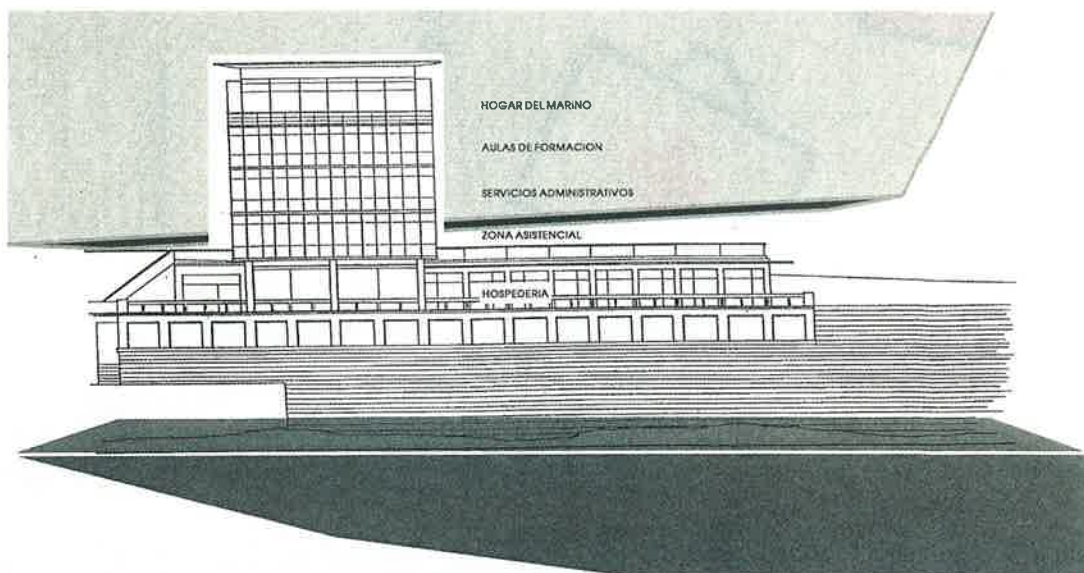
En la construcción del edificio, diseñado por el arquitecto vasco Enrique Muga, se utilizarán materiales de primera calidad, como piedra roja de Baztán, acero, aluminio y cristal. El clima del País Vasco, altamente deteriorante, y la cercanía del mar así lo han aconsejado.

Proyecto perseguido desde 1975

La Casa del Mar de Santurce es un proyecto perseguido por

el ISM desde 1975. «Según se conserva en las Actas de la Comisión Ejecutiva, que es el Organismo de Control donde la gestión del ISM expone a los interlocutores sociales y empresariales lo que está haciendo en cada momento, se observa que en 1975, y en años posteriores, se hicieron gestiones con la Junta del Puerto Autónomo de Bilbao para que cediese un espacio donde poder construir la Casa del Mar —explica el director provincial en Vizcaya del ISM, Manuel Francisco Canosa—. Pero en ese momento, parece ser que la Junta del Puerto Autónomo no consideró conveniente ceder al ISM un espacio dentro del puerto. Entonces, no se pudo construir, máxime cuando en aquellos años el ISM tenía la política de intentar construir en terrenos que fuesen donados por los puertos, por los ayuntamientos o por las cofradías de pescadores. Y así como en Bermeo, Ondárroa y Lekeitio se construyeron Casas del Mar en esos años en terrenos cedidos por las cofradías, en la margen izquierda de la ría bilbaína, donde está situado Santurce, no se consiguió terreno. Posteriormente, en 1984, hubo un intento de comprar un terreno. Pero al ISM le pareció que su precio era excesivamente alto. En 1991, y dado que parecía que era imposible encontrar un terreno adecuado para construir una Casa del Mar en Santurce, nos dispusimos a alquilar una lonja para ampliar la oficina administrativa que, con carácter provisional, teníamos puesta en funcionamiento en Santurce desde 1977. Cuando comunicamos esto al alcalde de Santurce, éste nos ofreció un terreno que podía ser adecuado. tras negociar, el ISM compró el terreno al ayuntamiento de Santurce a un precio razonable. En ese terreno se ubicará definitivamente la Casa del Mar de Santurce».

«La Casa del Mar de Santurce es un intento de la Administración de acercar al administrado sus servicios administrativos —añade Manuel Francisco Canosa—. Pero es algo más. Se intenta dar un



Tendrá, entre otros servicios, una hospedería con 24 habitaciones dobles para alojar a marinos en tránsito.

servicio social a los marinos en tránsito. es decir, no sólo al que vive en Santurce, que ya no tendrá que desplazarse a Bilbao para hacer una gestión administrativa, sino también al marino en tránsito, que va a tener una hospedería donde poder hospedarse y un hogar del marino para su esparcimiento y encuentro con otros compañeros. También habrá información en varios idiomas, con cursos de formación de todo tipo y charlas».

Construcción necesaria

La Casa del Mar de Santurce, que por su ubicación será más utilizada por marinos de la Marina Mercante que por pescadores, materializará una

construcción que la gente de mar de la zona ha venido reclamando desde hace tiempo.

Tanto sindicatos y armadores del sector como el Colegio Oficial de la Marina Mercante, hace tiempo que venían cuestionando el hecho de que el ISM tenía una larga serie de Casas del Mar en todo el litoral nacional y no tenía una en Santurce para atender a los marinos que frecuentan el gran puerto bilbaíno, sobre todo cuando éste es el primer puerto español en movimiento de mercancías.

Según el responsable de Mar de CC.OO.-Euskadi y miembro de la Comisión Ejecutiva del ISM de Vizcaya, Jon Azkue Manterola, «esta Casa del Mar es la que durante más tiempo se ha reclamado. Primero, porque el Puerto de Bilbao es el puerto nacional con el mayor tráfico de mercancías. Además, Bilbao ha sido históricamente, aunque ahora no lo sea, el lugar donde un mayor número de empresas navieras tenían su sede. Por otro lado, Bilbao tiene un movimiento de embarque y desembarque de marinos españoles y extranjeros muy alto».

«El ISM estaba cojo al no tener una Casa del Mar en el Puerto de Bilbao, que tiene el mayor ambiente marino de España —continúa Jon Azkue Manterola—. Con su construcción, se cierra un período de falta de algo necesario. Además, esta Casa del Mar viene a

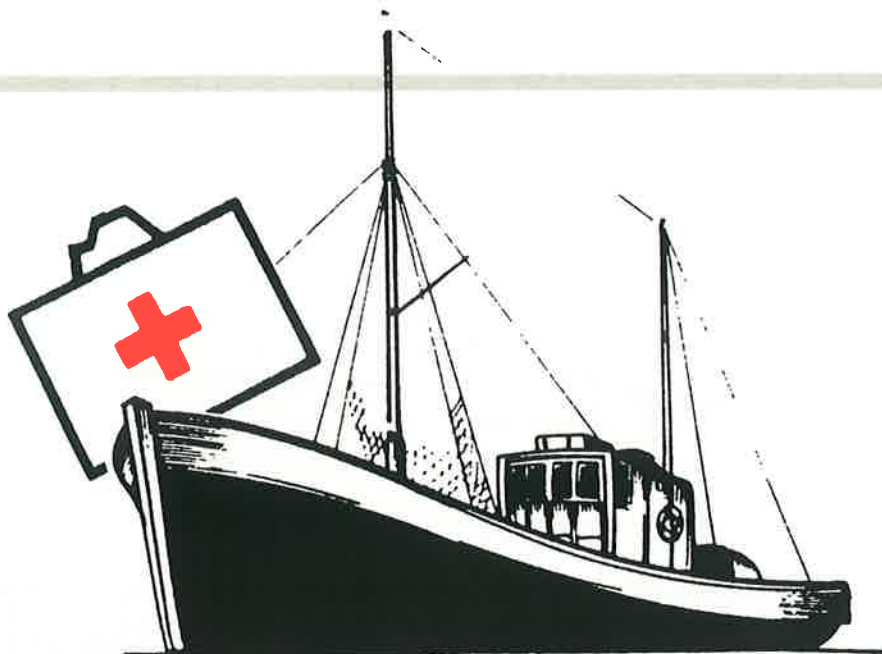
cubrir realmente, en la zona de su ubicación, las necesidades sociales de los marinos, independientemente de su nacionalidad, reconocidas por España mediante la ratificación de diversos convenios en la OIT».

Según el secretario general de la Asociación de Navieros Vascos, José Antonio Martínez de Landaluce, las razones para la construcción de una Casa del Mar en Santurce eran múltiples. «Desde la Comisión Ejecutiva del ISM de Vizcaya, de la que formó parte, hemos demandado una Casa del Mar en Santurce desde hace mucho tiempo. No tenía sentido que el Puerto de Bilbao, cuyo movimiento de mercancías es el mayor dentro del Estado, no tuviera una Casa del Mar, mientras otros sitios con menor tradición sí la tenían. No tenía sentido, tampoco, que a la hora de dar cursillos, el ISM tuviera que alquilar una academia por falta de un sitio fijo para ello».

«Era muy necesaria una Casa del Mar que atendiera a los marinos que recalán en el puerto de Bilbao —añade José Antonio Martínez de Landaluce—. Su construcción será muy positiva. Será un lugar donde el marino no se sienta perdido. Será un lugar donde los estudiantes de náutica de Bilbao podrán relacionarse con hombres curtidos por el mar». ■

Roberto RUIZ DE HUYDOBRO

Te interesa
SABER



Campaña de distribución gratuita realizada por el ISM

EL BOTIQUIN

A BORDO

El Instituto Social de la Marina está llevando a cabo una intensa campaña de distribución de botiquines entre distintos tipos de buques de pesca, a fin de conseguir que se cumpla al máximo lo dispuesto por la Directiva Comunitaria 92/29, de 31 de marzo de 1992, relativa a «Disposiciones mínimas de Seguridad y Salud para promover una mejor asistencia médica a bordo», que está previsto que entre en vigor antes del 31 de diciembre de 1994.

Al mismo tiempo, el ISM pretende con esta iniciativa, cuya primera fase finalizará en diciembre del presente año, concienciar a los trabajadores del mar sobre la importancia que tiene la Formación Sanitaria, ya que les permite adquirir un mínimo de conocimientos en primeros auxilios y socorrismo, así como en la técnica de la consulta médica por radio y en la correcta utilización del botiquín.

EL tipo de botiquín que se está distribuyendo en esta campaña pertenece a la categoría «C», que es el que la Directiva Comunitaria considera que deben llevar obligatoriamente a bordo todas aquellas embarcaciones que realizan navegación portuaria o que permanezcan muy próximas a la costa o que no dispongan de más instalación que un puente de mando. También es el que deben llevar las balsas y botes de salvamento.

Previamente a la distribución de los botiquines el ISM imparte el correspondiente curso de Formación Sanitaria con objeto de conseguir que al menos una persona de cada barco sepa utilizar el botiquín y sea, al mismo tiempo, respon-

sable de la salud de la tripulación.

Alcance de la campaña

En esta fase inicial se distribuye el botiquín, denominado «tipo C», a aquellos buques que cumplen los tres requisitos siguientes:

— Que se dediquen a la pesca.

— Que faenen cerca de la costa o que no dispongan de más instalación que un puente de mando.

— Que no estén alejados a más de dos horas y media de navegación del puerto más próximo y a los que no permanezcan fuera del puerto base más de cuarenta y ocho horas.



Para establecer la promoción inicial los responsables del ISM valoraron el número de embarcaciones matriculadas en todo el territorio nacional, distribuidas por Direcciones Provinciales del citado organismo, que tuvieran entre 10 y 20 TRB (Toneladas de Registro Bruto), siendo esta cifra próxima a las 2.000. Esto no quiere decir que queden excluidas de la obligatoriedad de llevar este tipo de botiquín aquellas embarcaciones menores de 10 TRB o mayores de 20 TRB, que se encuadran en las características definidas en la Directiva Comunitaria, sino que en esta primera etapa se pretende abarcar a aquellas embarcaciones que se han estimado que requieren una atención más inmediata.



El total de botiquines que está previsto distribuir hasta final de año es de 1.982 con un coste algo superior a los 11 millones de pesetas.

Distribución

En cada una de las Direcciones Provinciales del Instituto Social de la Marina existe una persona, generalmente un médico del Servicio de Sanidad Marítima, responsable de esta campaña que se encarga de la recepción de los botiquines, así como de su distribución y control.

Los botiquines son entregados por estos facultativos a los patrones de los buques o a los responsables del botiquín a bordo (en caso de que sea una persona distinta al patrón)

de las embarcaciones incluidas en esta campaña, siendo obligatorio para poder recibirlo, haber superado un curso de nivel II o III de FORMAC (Formación Sanitaria) o similar.

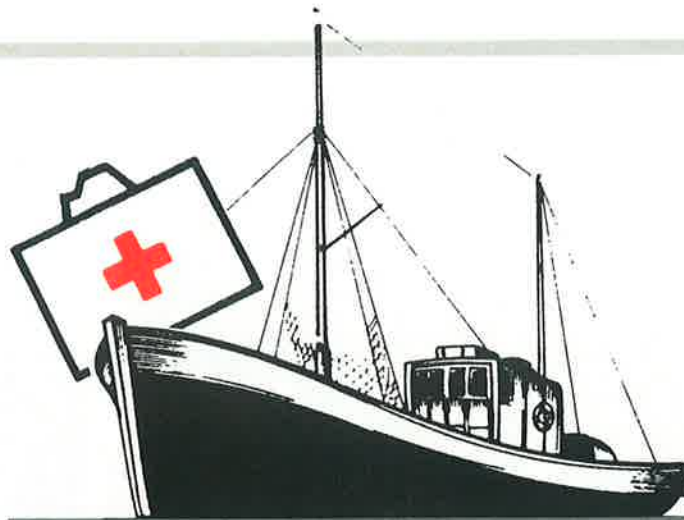
Conviene precisar que el botiquín no será, en ningún caso, propiedad del individuo al que se le entrega, sino que formará parte de la embarcación de la que es responsable, teniendo obligación de ser esa misma persona quien lo utilice y quien lo mantenga actualizado.

Como ya hemos comentado, los botiquines se entregan a los patrones o responsables que acrediten haber realizado o superado un curso de Formación Sanitaria FORMAC II o III. En caso de no ser así, deberán realizarlos en el mismo ISM, que los viene impartiendo desde hace varios años. Estos cursos, que duran veinte horas lectivas, capacitan a los responsables en atención inmediata y mediata de enfermos, en técnicas de primeros auxilios, técnicas elementales de enfermería y normas higiénicas a bordo y realización de consultas médicas por radio.

Características y dotación del botiquín

Las características del contenido del botiquín se han pensado especialmente para el lugar al que va destinado: poco espacio, humedad, movimiento continuo y para la utilidad que se le quiere dar: empleo durante la consulta médica por radio y en caso de emergencia, por personal no sanitario, debiendo reunir, además, durabilidad, aislamiento de la humedad, visibilidad, tamaño reducido y fácil manejo.

Por ello las maletas-botiquín se han realizado en plástico antichoque de color naranja, con un asa exterior incorporada al contorno y estanqueidad de las dos partes integrantes, cerrando con bisagras y junta teórica que garantizan el aislamiento de la humedad y permiten la mejor



La Legislación Comunitaria obligará a todos los buques y lanchas de salvamento llevar a bordo el botiquín reglamentario a partir de diciembre de 1994.

Cuadro 1

DOTACION OBLIGATORIA

1. MEDICAMENTOS

ANTIAGINOSO: Nitroglicerina-VERNIES	1 caja, 30 tabl.
ANTIHEMORRAGICO LOCAL: ESPONGOSTAN	1 lámina
ANTIEMETICO: Metoclopropamida-PRIMPERAN	1 caja, 30 comp.
ANTIDIARREICO: Loperamida-IMOSEC	1 caja, 10 cápsulas
ANTIACIDO: Hidróxido Aluminio-PEPSAMAR	
ANALGESICO ANTIPIRETICO ANTIINFLAMATORIO: AAS-ADIRO	1 caja, 20 comp.
ANALGESICO POTENTE: Metamizol magnesic-NOLOTIL	1 caja, 2 ampollas
ANTICINETOSICO: Dimenhidrinato-BIODRAMINA	12 comp.
SOLUCION ANTISEPTICA: Povidona yodada-BETADINE	frasco 125 ml.
PREPARADO CONTRA QUEMADURAS: LINITUL ANTIBIOTICO	20 compresas 8,5 x 10 cm.

2. MATERIAL MEDICO

CANULA PARA REANIMACION boca a boca: Tubo de GUEDEL	Talla 4
VENDAS ELASTICAS AUTOADHESIVAS: TENSOPLAST	1 rollo de 7,5 cm.
COMPRESAS DE GASA ESTERIL:	40 unidades de 20 x 20
GUANTES DESECHABLES:	2 pares. Talla: 7 1/2
APOSITOS ADHESIVOS:	Tiritas varios tamaños
APOSITOS COMPRESIVOS ESTERILES: VARIHESIVE	1 caja, 3 unidades
SUTURAS ADHESIVAS: STERI-STRIP	
ESPARADRAPO HIPOALERGICO:	1 rollo de 5 x 2,5 cm.
COLLAR CERVICAL PARA INMOVILIZACION:	1 unidad, talla 3



conservación del contenido. El interior está compartimentado con tabiques intercambiables, al objeto de poder contener los fármacos y material de diverso tamaño y forma, adaptándose a las necesidades del contenido en cada momento. Además, la existencia de dos tapas laterales translúcidas permite la apertura de cada lado independientemente y la separación de los medicamentos y el material de cura.

En cuanto al contenido del botiquín «C» se ha establecido una dotación obligatoria y una dotación optativa. La dotación obligatoria viene determinada por lo establecido en la Directiva Comunitaria 92/29 y se ajusta a la legislación vigente sobre botiquines, establecida en las órdenes de Presidencia del Gobierno de 4 de diciembre de 1980 y de 17 de julio de 1982. (El listado correspondiente a esta dotación figura en el cuadro número 1).

La dotación optativa se ha establecido siguiendo las di-

ferentes sugerencias recibidas de los Facultativos de Sanidad Marítima. No obstante, cada Dirección Provincial del ISM podrá incluir en los botiquines aquellos fármacos o material sanitario de la lista optativa que considere oportuno en función de las características de la flota a la que vayan destinados. No se podrán incluir otro material ni fármacos no establecidos en los listados, con objeto de conseguir un botiquín uniformado a nivel nacional, para facilitar así las consultas médicas por radio. (El listado del material optativo figura en el cuadro número 2).

Además, dentro del botiquín se deben incluir dos pegatinas. En una de las tapas interiores irá pegada la referente a «Consulta Médica por Radio» y, en la otra, la que indica la «Dotación del Botiquín».

La directiva comunitaria 92/29

La Directiva Comunitaria 92/29 relativa a «Las Disposiciones mínimas de seguridad y salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques», que fue adoptada por el Consejo de las Comunidades Europeas el 31 de marzo de 1992 y que deberá estar vigente en los países miembros antes del 31 de diciembre de 1994, no regula exclusivamente la obligatoriedad de los botiquines a bordo de los buques sino que es mucho más amplia.

En el aspecto concreto de los botiquines la Directiva establece para todos los buques la obligación de llevar a bordo un botiquín cuyo contenido, tanto en lo referente a medicamentos como a material médico, ha de responder, en función de las características del trayecto que se realice, las actividades que se lleven a cabo en aquél o los tipos de cargamento, a «estándares» cualitativos y cuantitativos. También regula el material de primeros auxilios con el que se dotarán todas las balsas y botes de sal-

Cuadro 2 DOTACION OPTATIVA 1. MEDICAMENTOS

ANTIHEMORRAGICO: Fitomenadiona.
 ANALGESICO: Paracetamol V.O.
 ANSIOLITICO: Diazepoxido V.P.
 ANTIALERGICO: Glucocorticoide-Metil prednisolona V.P.
 ANESTESICO LOCAL: Scandibsa 2% sin vasoconstrictor V.P.
 ANTIBIOTICO: Amixicilina V.O.
 ANTISEPTICO: Alcohol 96° C. Uso tópico.
 POMADA ANTIINFLAMATORIA: Gel tópico.

2. MATERIAL MEDICO

VENDA DE CREPE ORILLADA: 7,5 cm. x 4 m.
 VENDAS DE GASA: 5 cm. x 4 m.
 VENDA TRIANGULAR PARA INMOVILIZACIONES.
 TIJERAS.
 PINZAS PARA EXTRACCION DE CUERPOS EXTRAÑOS.
 TERMOMETRO.
 JERINGAS CON AGUJA DESECHABLE IM 5 cc.
 JERINGAS CON AGUJA DESECHABLE SB 2 cc.
 FERULA DIGITAL DE ALUMINIO.
 DESINFECTANTE DE INSTRUMENTAL Y SUPERFICIES.
 CEPILLO PARA UÑAS.

vamento de que disponga el buque.

La Directiva concreta, igualmente, temas tales como los antidotos que deben llevar en su botiquín los buques que trasladan mercancías peligrosas, las responsabilidades del armador respecto al suministro, renovación del material del botiquín y las del capitán respecto a su uso, la información sobre utilización de botiquines mediante la elaboración de guías al efecto. Asimismo establece el control por la autoridad competente de cada Estado, mediante inspección anual del botiquín, respecto a la dotación, conservación y caducidad del contenido del mismo.

Se ocupa la normativa comunitaria, también de fijar la obligatoriedad de disponer de un local de asistencia médica en aquellos buques de más de 500 TRB (Toneladas de Registro Bruto), cuya tripulación sea de 150 o más trabajadores y que efectúe trayectos de duración superior a tres días.

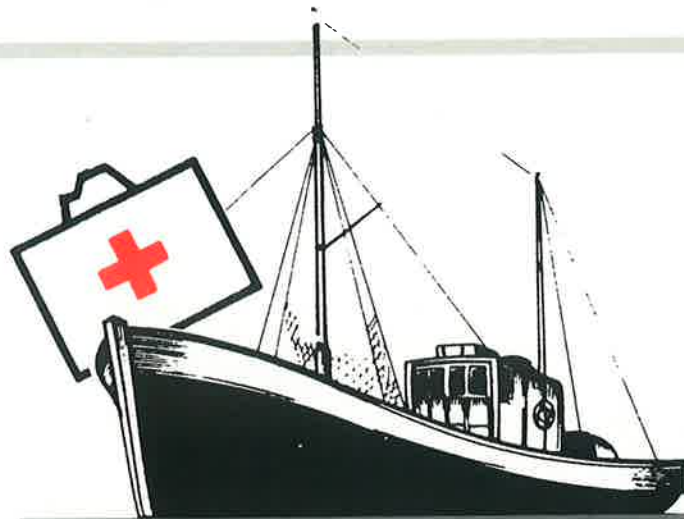
Especifica la Directiva que cualquier buque de un Estado miembro cuya tripulación supere los 100 trabajadores y efectúe un trayecto internacional de más de tres días deberá llevar un médico a bordo, encargado de la asistencia médica de los trabajadores.

Dirigida a garantizar una mejor atención de urgencia a los trabajadores deberán existir en todos los Estados miembros centros con dotación de personal médico especializado, destinado a aconsejar los tratamientos adecuados.

Aplicación en España

El plazo existente hasta que esta Directiva entre en vigor en diciembre del próximo año, lo están utilizando los países miembros para actualizar sus legislaciones y armonizarlas con la nueva normativa comunitaria.

Según un informe elaborado por la asesora técnica del Instituto Social de la Marina, Yolanda Gómez Echevarría, «las adaptaciones normativas que



**El ISM
está llevando a cabo
una campaña
de distribución gratuita
de botiquines
tipo «C» por todo
el litoral español.**



España está realizando para la puesta en vigor de las disposiciones mínimas señaladas varía según los diferentes temas, al igual que los Orga-

nismos nacionales implicados, por su campo de competencia en los mismos, al no existir una regulación global de todos estos aspectos».

Según pone de manifiesto el informe de Gómez Echevarría la obligatoriedad de la figura del médico a bordo habrá que regularla, ya que en la actualidad lo está por un Reglamento de Sanidad Exterior de 1934, en base a criterios distintos a los de la Directiva, basados fundamentalmente en la presencia de pasajeros y el tipo de navegación.

Los tipos de botiquín de los que han de ir dotados los buques, al igual que su composición, vienen regulados hasta la fecha por una Orden de Presidencia del Gobierno de 4 de diciembre de 1980 modificada por otra del 17 de julio de 1982.

La Formación Sanitaria de los trabajadores se encuentra contemplada como materia a impartir en los planes de estudios de las diferentes carreras, estudios y cursos para el acceso a títulos profesionales de la Marina Mercante y Pesca, encontrándose, no obstante, pendiente de regular su obligatoriedad para todos los tripulantes, así como su actualización a lo largo de la vida profesional de los mismos.

En lo referente a los centros de consulta médica por radio, en España se encuentra en funcionamiento desde 1979 el del Instituto Social de la Marina, creado en base a las funciones generales encomendadas al Organismo por Real Decreto 1414/1981.

Según se deduce, pues, del referido informe la existencia de la Directiva habrá de plasmarse en la elaboración de normas respecto a la totalidad de los aspectos contemplados, normas que adecúen las existentes sobre tales materias, a lo establecido en aquélla.

No obstante, interesa subrayar que, al margen de lo estrictamente normativo, gran parte de la aplicación práctica de la Directiva viene desarrollándose en España con buenos resultados en lo referente, fundamentalmente, a dos aspectos: las consultas radio-médicas y la formación.

Las consultas médicas por



radio, a través del Centro Radio Médico del Instituto Social de la Marina, se vienen realizando desde 1979, con el fin de dar consejo médico a todos los tripulantes españoles y extranjeros, que lo soliciten, independientemente del caladero o ruta en que se encuentren. El servicio tiene carácter gratuito y está atendido por personal médico cualificado, conector del sector laboral para el que trabaja. Funciona las veinticuatro horas del día durante todos los días del año. Puede recibir las consultas por radiotelefonía (onda corta, onda media y VHF) a través de las emisoras costeras, por radiotelegrafía (télex) y vía IN-

BOTIQUÍN C	
DOTACIÓN OBLIGATORIA	DOTACIÓN OPTATIVA
<input type="checkbox"/> ANTIDÉRMICO (Ningotina) VO - VERNESP	<input type="checkbox"/> ANTIBIÓTICO (Amoxicilina) VO
<input type="checkbox"/> ANTIEMÉTICO LOCAL (No tipo) - ESPONGOSOLAN	<input type="checkbox"/> ANTIEMÉTICO (Prometazina) Got - KODOLAN
<input type="checkbox"/> ANTIEMÉTICO (Metoprolol) VO - FRIMPERAN	<input type="checkbox"/> ANALGÉSICO (Paracetamol) VO
<input type="checkbox"/> ANTIEMÉTICO (Loperamida) VO - MOCOC	<input type="checkbox"/> ANTILÉPTICO (Clonazepam) VP
<input type="checkbox"/> ANTIEMÉTICO (Metoclopramida) VO - PEPSSANER	<input type="checkbox"/> ANTIEMÉTICO - DORTICODOL (Metoprolol) VP
<input type="checkbox"/> ANALGÉSICO - ANTIEMÉTICO - ANTIINFLAM - VO (IAS - AIOB)	<input type="checkbox"/> ANESTÉSICO LOCAL (SCANDONBISA 2% SIN VASOCONSTRICCIÓN)
<input type="checkbox"/> ANALGÉSICO FUERTE (Dipirone) Ampol - NOLETT	<input type="checkbox"/> ANTIPLAQUEMÁTICO LOCAL (Gel local)
<input type="checkbox"/> ANTIEMÉTICO (Dimenhidrinato) VO o Rectal - BODORMINA	<input type="checkbox"/> VENDAJE DE CREPE ORILLADA 15 cm x 4 m
<input type="checkbox"/> SOLUCIÓN ANTISEPTICA (Povidona yodada) (No tipo) - BETADINE	<input type="checkbox"/> VENDAJES DE GASA 5 cm
<input type="checkbox"/> PREPARADO PARA QUEMADURAS - Una Vial - LINTAL - ANTIEMÉTICO	<input type="checkbox"/> VENDAJE TRIANGULAR PARA INMOVILIZACIÓN
<input type="checkbox"/> COLLARIN CERVICAL BLANCO	<input type="checkbox"/> FERULA DIGITAL DE ALUMINIO
<input type="checkbox"/> CAYAJA DE REANIMACIÓN BOCA A BOCA	<input type="checkbox"/> TUBERAS
<input type="checkbox"/> VENDA ELÁSTICA AUTOCHEBINA - TENOPLAST	<input type="checkbox"/> PINZAS PARA EXTRACCIÓN DE CUERPOS EXTRAÑOS
<input type="checkbox"/> GASAS ESTERILES	<input type="checkbox"/> TERMÓMETRO
<input type="checkbox"/> GUANTES DESECHABLES	<input type="checkbox"/> JERINGUILLAS CON AGUA DESECHABLE DE 5 cc
<input type="checkbox"/> TIRAS	<input type="checkbox"/> JERINGUILLAS CON AGUA SUBCUTÁNEA DE 2 cc
<input type="checkbox"/> ESPALMADO HIPOLÉPTICO	<input type="checkbox"/> CEPILLO DE UÑAS
<input type="checkbox"/> APÓSITOS COMPRESOS ESTERILES - VAPRESNET	<input type="checkbox"/> ANTISEPTICO (Acqua 95)
<input type="checkbox"/> SUTURAS ADHESIVAS - STERN STRAP	

MARSAT (teléfono y fax). Desde 1986, los médicos de guardia disponen, para su uso permanente, de un terminal informático conectado directamente con el Banco de Datos sanitario central. A través de él pueden solicitar los antecedentes clínicos del trabajador objeto de consulta, procedentes de:

- Reconocimientos previos al embarque.
- Consultas radio-médicas previas.
- Asistencias sanitarias realizadas desde el Buque Hospital «Esperanza del Mar».
- Asistencia sanitaria realizada en cualquiera de los centros que el ISM tiene en el extranjero.
- Repatriaciones sanitarias anteriores.

En lo referente a la Formación Sanitaria, ésta se viene prestando por el Instituto Social de la Marina desde hace tiempo en el marco de la formación ocupacional, a través de numerosos cursos para trabajadores del mar impartidos a lo largo de toda la costa, organizados por las Direcciones Provinciales del ISM. Desde el mes de noviembre de 1992, a partir de la puesta en funcionamiento del Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, tienen cabida, dentro de las actividades docentes del mismo, como materia complementaria en gran parte de los cursos programados, los correspondientes a Formación Sanitaria (FORMAC II' y III).

Por último, hay que destacar la gran implicación de la Administración española en la elaboración de esta Directiva y en los trabajos posteriores que está llevando a cabo, para hacer la adaptación legislativa a la misma no sólo para cumplir los plazos establecidos sino también para lograr que los contenidos superen, en la medida de lo posible, los mínimos dictados por aquélla. ■

Concha HERNANDEZ
CARAZO
Fotos: Jesús NAVARRO

Te interesa
SABER

La práctica del buceo, si bien constituye una de las actividades lúdicas más apasionantes, entraña una serie de riesgos derivados del hecho de someter el organismo al aumento de presión que supone introducirse en el agua.

Sanidad a bordo

«MEDICINA SUBACUÁTICA Y BUCEO PROFESIONAL»

EL organismo humano está adaptado para la vida aérea y acondicionado a una presión atmosférica que sólo en excepcionales circunstancias sufre muy ligeras variaciones. A medida que los cambios de presión son más importantes, y recordamos que hay que ascender a 5.000 metros para que la presión atmosférica disminuya a la mitad pero que es suficiente descender a 10 metros bajo el agua para que esta presión se duplique, se obliga al organismo a un mayor esfuerzo para compensar estas variaciones. Hoy día, sin embargo, se han superado los 600 metros de profundidad con importantes períodos de permanencia y realización de trabajo eficaz.

Patologías que pueden aparecer

El buceo como actividad laboral incluye un gran nú-

mero de trabajos que implican inmersiones muy diferentes en cuanto a tiempo y profundidades y por tanto diferentes en cuanto a riesgos y problemas que puedan surgir.

Las patologías reconocidas como derivadas exclusivamente de la actividad subacuática son:

AGUDAS

1. *Barotraumatismos*: a nivel de senos, oído medio, dientes con caries, abdomen y pulmón (sobrepresión pulmonar).

Las zonas donde se producen estas lesiones tienen en común que son cavidades con una apertura al exterior para que el aire pueda entrar y salir libremente. Aparecen problemas cuando se cierra esta comunicación y el aire queda atrapado, sufriendo entonces las variaciones de volumen

que imponen los cambios de presión.

2. *Enfermedad descompresiva (ED)*: cada vez que nos sumergimos y debido al aumento de la presión el nitrógeno del aire que respiramos pasa a nuestro cuerpo en una cantidad que es proporcional al tiempo y a la profundidad de la inmersión que se realice. Este exceso de nitrógeno que hemos acumulado mientras estábamos debajo del agua, tiene que ser expulsado gradualmente para que al llegar a la superficie quede solamente la cantidad con que empezamos. Esto ocurre así cuando se respeta una velocidad en el ascenso y las paradas que vienen indicadas en las Tablas de Descompresión, pero si esta liberación se hace bruscamente (ascenso rápido y sin paradas) el nitrógeno forma burbujas en nuestro interior, que darán lesiones en el cuerpo allí donde se formen, al obstruir los vasos sanguíneos, constituyendo la llamada Enfermedad Descompresiva.

Los síntomas son muy variados, desde molestias en la piel a parálisis completa de las piernas. El tratamiento se realiza mediante recompresión en Cámara Hiperbárica.

CRONICAS.

1. *Osteonecrosis Disbárica*: las microburbujas de nitrógeno aunque sin entidad suficiente para provocar la ED, al obstruir capilares en zonas donde el riesgo es de por sí comprometido llegan a dar lesiones destructivas por falta de aporte sanguíneo. Esto se produce más en huesos largos, húmero, fémur y tibia, y en sus zonas articulares.





Hay numerosos estudios que acreditan su aparición, así como su relación directa con la edad y el número de inmersiones.

El pronóstico de las lesiones óseas es bueno, incluso con posibilidad de seguir practicando el buceo, pero las lesiones articulares producen molestias que se agravan si se continúa con las inmersiones y su tratamiento requiere reposo articular y eventual cirugía.

2. *Deterioro intelectual por buceo excesivo:* (Punck Drunk Dives). Estudios realizados mediante tests psicotécnicos parecen relacionar el exceso de horas de inmersión con una disminución del rendimiento intelectual, aunque los resultados del estudio no pueden generalizarse.

3. *Hipoacusias:* los repetidos esfuerzos a que se ve sometido el tímpano conllevan una disminución de su elasticidad. Otros factores que influyen son las otitis de repetición tanto por el contacto con aguas sucias como por las bajas temperaturas (otitis medias), contribuyendo a la rigidez y por tanto disminución de la sensibilidad timpánica produciendo con el tiempo déficits auditivos (sorderas).

MODIFICACIONES FISIOLÓGICAS

El aumento de la presión ambiente así como el aumento de densidad del aire respirado obliga a una serie de adaptaciones a nivel del aparato cardiovascular y respiratorio fundamentalmente, por lo que es muy importante que no hay enfermedades pre-

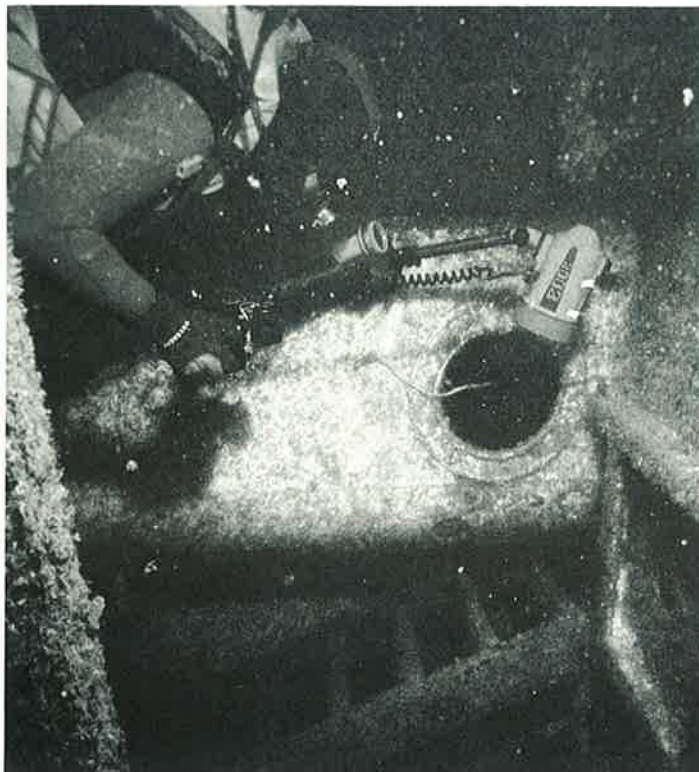
vias en estos trabajadores que impidan o dificulten estas adaptaciones y que además se puedan agravar por esta actividad.

Hay que vigilar la aparición de cuadros como la hipertensión, el asma, broncopatías, trastornos de la conducción cardíaca y trastornos endocrinos (diabetes) por los riesgos que pueden suponer.

CONSIDERACIONES GENERALES

En el buceo profesional, las características de las inmersiones y la experiencia de los trabajadores evita que se produzcan muchos problemas de los llamados agudos. Sin embargo, son los problemas crónicos y la repercusión que sobre determinadas enfermedades puede tener el desarrollar este tipo de actividad los que aconsejan una vigilancia periódica del estado de salud, con objeto de determinar lo más pronto posible su aparición y tomar las medidas adecuadas para limitar o corregir su evolución.

Por este motivo la práctica de un exhaustivo, sistematizado y periódico Reconocimiento Médico debe ser considerado como muy útil y necesario por parte de aquellas personas que se dedican al buceo como actividad laboral, así como por parte de los profesionales de la medicina que los efectúen con objeto de aprender y conocer bien esta problemática tan específica, de la que puede depender el futuro profesional y social del trabajador. ■



Jose L. CRISTOBAL
Sanidad Marítima Baleares
Fotos: Guillermo FELIX

Te interesa
SABER

INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

Ahora que está en todas las mesas del diálogo y la concertación sociales el tema de la reforma del mercado laboral, intentaremos dar una idea de cómo está regulado, en la actualidad, uno de los temas más importantes que está en juego en esta tan anunciada y que no acaba de llegar reforma, cual es el de los despidos masivos. Actuación a la que el Estatuto de los Trabajadores le da cobertura legal mediante los Expedientes de Regulación de Empleo. Vamos a dar una idea de lo que este concepto significa y de cómo está regulado actualmente, para, una vez que se produzca la reforma y explicada ésta, poder comparar y criticar con más conocimiento de causa las ventajas o desventajas de una y otra.

LOS EXPEDIENTES DE REGULACION DE EMPLEO

ESTA posibilidad de despidos colectivos es admitida en el Estatuto de los Trabajadores, según acabo de decir, en su artículo 49.9 y regulado más adelante, en el artículo 51 de la misma Ley.

En efecto, es causa de extinción del contrato de trabajo «el coste de la industria, fundada en causas tecnológicas o económicas, siempre que aquélla haya sido debidamente autorizada».

Es decir, tiene que contar con la autorización administrativa, lo que conlleva instar un expediente, llamado en este caso, *expediente de regulación de empleo*.

El concepto es, pues, claro. Este expediente tiene por finalidad regular el empleo cuando las condiciones económicas o tecnológicas lo exigen. Exigencia que de no ser atendida puede acarrear perjuicios de imposible o difícil reparación. En cuyo caso, no sólo el empresario puede instar el expediente de regulación, sino también los propios trabajadores a través de sus representantes pueden incoar el expediente en estos casos.

Estos expedientes de regulación de empleo, es la solución legal que el Estatuto de los Trabajadores da a aquellas empresas que, como consecuencia de la introducción en las mismas de nuevas tecnologías, la plantilla quede sobredimensionada y obsoleta, y con una carga muy costosa para la empresa que le impide ser competitiva.

Sería paradójico y contradictorio, el introducir tecnologías nuevas para adecuarse a las formas de producción actuales e intentar competir en

buenas condiciones, y que le impidiese ser competitiva, precisamente la gran carga social que ha quedado obsoleta con la introducción de esas tecnologías; en cuyo caso, una solución legal es la de los expedientes de regulación de empleo.

Igual proceder puede utilizarse para el caso de que causas económicas: fuertes pérdidas, pérdida de la cuota de mercado, por ejemplo, así como en caso de fuerza mayor: inundaciones, terremotos y otros eventos imprevistos.

Período de discusión y consultas

Cuando el empresario desee instar un expediente de regulación de empleo, debe abrir un período de *treinta días* de discusión y consultas con los representantes legales de los trabajadores o con estos mismos si no tuviesen representantes.

Es el empresario quien debe marcar el inicio del período de discusión y consultas. Hecho que deberá ponerlo en conocimiento de la autoridad laboral correspondiente.

Junto con la comunicación del inicio del período de discusión, el empresario acompañará toda la documentación que acredite, o en la que base su petición de extinción o suspensión de contrato de trabajo.

Este período de discusión y consultas tiene como finalidad el decidir acerca de la oportunidad de las medidas propuestas por el empresario, y si los motivos en los que

basa su petición de extinción o suspensión de contratos son suficientes.

El indicado período de consultas puede finalizar de forma *positiva* con la firma de un acuerdo con los representantes de los trabajadores, o con estos mismos si no los tuvieran, o de forma *negativa*, sin acuerdo al respecto.

El que el período de consultas acabe o no en acuerdo tiene gran importancia, porque puede significar que el expediente haya o no, prácticamente finalizado.

El plazo de treinta días para este período es tope máximo, por lo que puede seguirse adelante si el acuerdo



o el desacuerdo se ha producido antes de esos treinta días. Es más, si transcurridos treinta días no hubiera acuerdo expreso al respecto, habrá que entender que el período acaba o acabó en desacuerdo.

Para el caso de que el expediente afecte a una empresa con diversos centros de trabajo y, en consecuencia, tenga diversos comités de centro, el resultado de la discusión y de las consultas deberá de alcanzarse de forma individual en cada uno de ellos, pero sin que la postura adoptada por los comités mayoritarios pueda vincular a los minoritarios. Salvo que el Convenio Colectivo aplicable atribuya competencias en esta materia al Comité Intercentros.

Documentación a aportar

La documentación que el empresario debe remitir a los

representantes legales es la misma que en caso de desacuerdo debe remitir a la autoridad laboral competente para que resuelva. ¿Por qué se dice que sería la misma que se envíe a la autoridad laboral en caso de desacuerdo? Porque si existiera acuerdo, éste se acompaña a la Delegación Provincial o Dirección General de Trabajo, según que el expediente afecte a centros de una misma provincia o de varias, en cuyo caso la autoridad laboral se limita a resolver de forma positiva.

El plazo que la autoridad tiene para dictar la resolución es de quince días. Si transcurridos éstos no hubiera recaído resolución al respecto, el silencio administrativo se entiende positivo en este caso, por lo que se entiende extinguida la relación laboral.

Si no se lograra acuerdo entre las partes, el empresario solicitará de la autoridad labo-

ral autorización para extinguir los contratos, en cuyo caso, a dicha solicitud acompañará la documentación justificativa de la petición.

Esta documentación deberá contener como mínimo:

— Informe del censor jurado de cuentas, excepto para los supuestos de empresas que tengan menos de 50 trabajadores, o cuando el expediente se inste por causas tecnológicas.

— Actas del desarrollo de las consultas si las hubiera.

— Con posterioridad deberá elevar informe motivado la Inspección de Trabajo.

Con estos documentos la autoridad laboral correspondiente resolverá en el plazo máximo de treinta días naturales. Pasados estos treinta días sin haber resolución al respecto, la solicitud de extinción se entenderá denegada.

Contra esta denegación cabe recurrir en Alzada ante la Dirección General de Trabajo, o ante el Ministro del mismo ramo, según que la resolución recurrida la haya dictado la Dirección Provincial correspondiente o la Dirección General de Trabajo. Pero en este caso, si transcurridos quince días no se hubiera dictado resolución alguna, se entenderá autorizada la solicitud y finalizada la vía administrativa.

Estos plazos se verán reducidos a la mitad en el caso de que el expediente afecte a empresas cuya plantilla no exceda de 50 trabajadores, o los trabajadores afectados no superen el 5 por 100 del personal del centro. En estos casos la documentación justificativa será la estrictamente necesaria.

Indemnizaciones por la extinción

Las indemnizaciones que el Estatuto de los Trabajadores prevé como consecuencia de una extinción del contrato

por resolución administrativa, son de veinte días de salario por año de servicio, con un máximo de doce mensualidades, prorrateándose por meses los períodos inferiores a un año.

Esta cuantía indemnizatoria tiene el carácter del *mínimo de derecho necesario*. Por tanto, es una cantidad indisponible y sobre la que no cabe transar o transigir por debajo de ella.

Es importante tener en cuenta este carácter de la indemnización porque al alza, y como condición más beneficiosa, sería admisible, pero no lo sería a la baja.

Importante también tener en cuenta este carácter de indisponible de la cantidad indemnizatoria, para el caso de insolvencia empresarial. Supuesto en el que intervendría el Fondo de Garantía Salarial (FOGASA) para abonar estas indemnizaciones, pero en que en ningún caso abonará las cuantías indemnizatorias que excedan del mínimo indicado de veinte días por año.

Este mínimo indicado representa un referente necesario tanto para la autoridad laboral que resuelva, como para el supuesto de que el período de consultas finalice con acuerdo, ya que dicho postulado no podrá ser rebajado en perjuicio de los trabajadores.

Para estos supuestos de extinción por causas económicas o tecnológicas o de fuerza mayor, los representantes de los trabajadores tienen prioridad en la permanencia en los puestos de trabajo.

Obtenida la resolución de la autoridad laboral correspondiente, esta resolución sirve para acreditar la situación legal de desempleo, por lo que se deberá adjuntar copia de dicha resolución a la oficina del INEM, que corresponda junto con la restante documentación necesaria a los efectos de solicitud de las prestaciones por desempleo. ■



Sevilla, sede de Portuaria 94

Del 22 al 26 de mayo del próximo año, el Palacio de Congresos y Exposiciones de Sevilla será la sede del Certamen Portuaria 94, que reunirá a todos los sectores económicos, industriales y de servicios relacionados con el entorno portuario y costero y con la navegación marítima fluvial. Portuaria 94, a la que se prevé que asistan unos 40.000 visitantes entre influyentes y prestigiosos grupos de profesionales y público en general, pretende promover la modernización mediante el intercambio de información sobre nuevas tecnologías, productos, equipos y servicios, así como nuevos conceptos y estrategias comerciales y logísticas. Con la aplicación de las nuevas tecnologías en el entorno portuario se incrementa la capacidad competitiva de la navegación frente a otros modelos de transporte.

Este importante certamen internacional, organizado por el ente público Puertos del Estado (MOPT), con el patrocinio de la AIPCN-PIANC y de la Feria Iberoamericana de Sevilla (FIBES), contará con unos 400 expositores, bajo la temática central de «El puerto: pieza clave del desarrollo económico». Portuaria 94 se celebra en el marco del 28 Congreso Internacional de Navegación de la Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Navegación, con una participación prevista de 1.500 congresistas nacionales e internacionales. ■

España colaborará con Iberoamérica en la formación de Marineros Mercantes

Del pasado 20 al 23 de septiembre se ha celebrado en Veracruz (México), bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI), el primer Congreso Iberoamericano de Educación Náutica (I CEN).

Entre los objetivos del Congreso destacan la concertación de acuerdos bilaterales y multilaterales, tendentes a apoyar la ejecución de programas de Educación Náutica Mercante, el establecimiento de los criterios para la industrialización de los cursos modelo de la OMI, elaborados en virtud de la descentralización de algunas actividades en la Universidad Marítima Mundial de Malmö (Suecia), el intercambio de experiencias sobre la educación marítima de Iberoamérica y el Caribe, así como abordar otros temas relacionados con la seguridad de la vida humana en el mar y la

protección del medio ambiente.

Al Congreso han asistido representantes de agencias y organismos especializados en la materia y directores de las Escuelas de Educación Superior Náutica Mercante de los países de América Latina, del Caribe, de España y Portugal.

Entre los convenios desarrollados en el Congreso destacaron los relativos a las normas de formación y competencia de la gente del mar y los nuevos sistemas de trabajo a bordo del buque (Convenio STCW/78), la educación marítima en Iberoamérica y el Caribe, los nuevos avances en la tecnología y su impacto en la educación y entrenamiento marítimo, la influencia del factor humano en la prevención de los siniestros marítimos, la armonización regional de normas de educación y entrenamiento marítimo en

los Centros de la Universidad Marítima Mundial, la importancia del Derecho marítimo en la formación de la gente de mar, la planificación de la formación de la gente para prevenir y evitar en cuanto sea posible la contaminación.

En este sentido, la Organización Marítima Internacional (OMI) va a apoyar el establecimiento de la Red de Escuelas de Entrenamiento Marítimo Hispano-Luso-Americana (REEMHLA), para coordinar los programas de formación y entrenamiento de la gente de mar de los países que integran la región iberoamericana y el Caribe. Con ello, se pretende cumplir los requerimientos mínimos del actual Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW/78), de la OMI, así como sus protocolos futuros. ■

I. O.

Cabotaje Peninsular La CEE prorroga la salvaguardia hasta el 17 de febrero

La Comisión de la CE ha decidido prorrogar la cláusula de salvaguardia de Cabotaje Peninsular hasta el 17 de febrero de 1994 para los buques de carga general, carga a granel y tanques para transportes de productos químicos.

Esta medida, solicitada por España en febrero del presente año, se adopta, según la Comisión, ya que «la liberalización inmediata perjudicaría a los armadores que operan en los tres sectores del cabotaje —transporte de carga general suelta, transporte de grane-

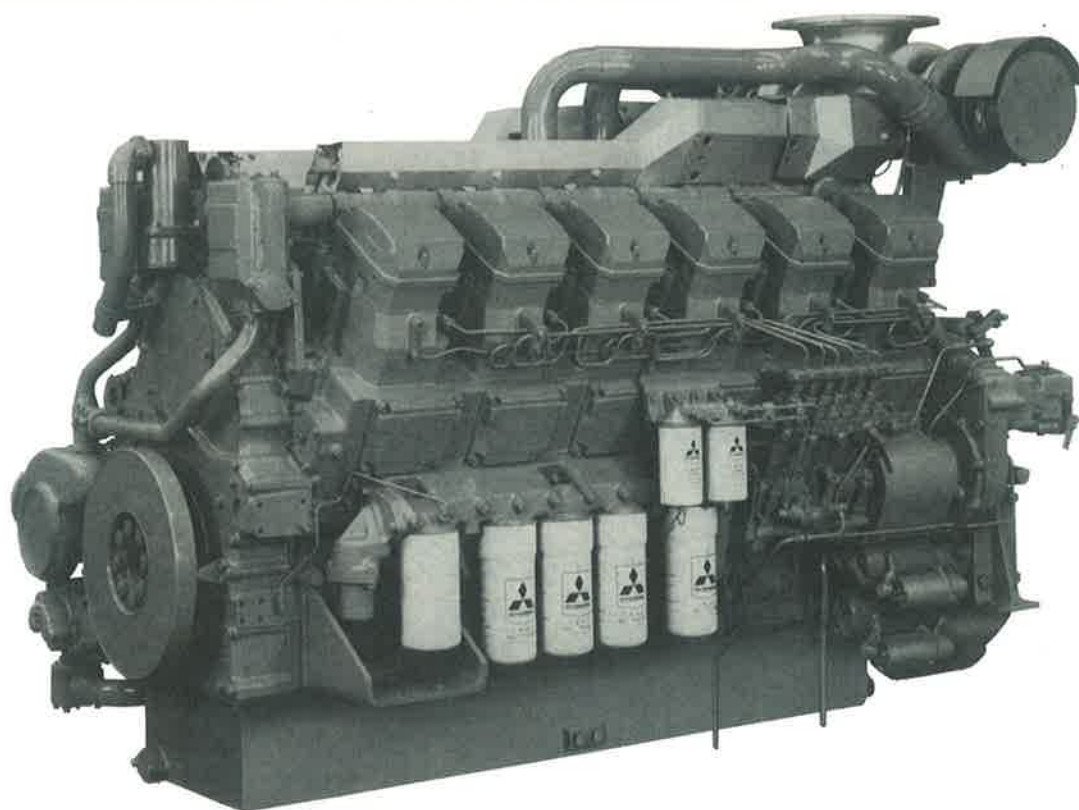
les sólidos (a excepción del transporte de cemento o clinker a granel por cementerios especializados) y transporte de productos químicos en buques-tanque especializados— y que representan el 50 por 100 de los armadores españoles que participan en el cabotaje continental».

Además, la liberalización inmediata amenazaría a la estabilidad financiera de dichos armadores y supondría para muchos de ellos su desaparición del mercado. ■

I. O.

LA FUERZA DE LA RAZON

Motores propulsores de 9 a 5.000 CV



LA MAS AMPLIA GAMA EN MOTORES DE NUEVA GENERACION

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

LA MAS EFICAZ Y ECONOMICA CAPACIDAD DE PROPULSION

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

FACIL MANTENIMIENTO

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

ASISTENCIA TECNICA ASEGURADA

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

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

DISTRIBUIDO EN ESPAÑA POR : INNOVACION DIESEL S.A.

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

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

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 facer todas las exigencias. opcionales capaces de satisfacer todas las exigencias. Porque MURIMAR avanza con usted, amplía sus seguros para disminuir sus riesgos.



MURIMAR
MUTUA DE RIESGO MARITIMO