

MAR

N.º 292 - FEBRERO 1992

Revalorización 92

CONSOLIDACION Y MEJORA DE LAS PENSIONES DEL SISTEMA DE LA S.S.

Entrevista con el
secretario general de
la S.S., Adolfo Jiménez





Rodman 61

18 metros que dan la talla en el mar

El Rodman 61 es un pequeño gigante en el mar. Sólo 18 metros, pero llenos de grandes ideas y tecnología para hacer fácil la difícil tarea de la mar. Para empezar, este palangrero está fabricado en Polyéster Reforzado en Fibra de Vidrio. Y eso significa economía, higiene, resistencia, seguridad y durabilidad. Pero, además, está equipado con un modernísimo equipo de navegación y detección. Y eso es pesca segura. Por eso, El Rodman 61 da la talla en el mar.

CARACTERISTICAS PRINCIPALES

Eslora total	18,45 m.
Eslora entre pp	16,40 m.
Manga	5,55 m.
Puntal	2,50 m.
Calado	1,80 m.
Potencia aproximada	322 CV.
Velocidad	10,5 nudos
Capacidad bodega	50 m. ³
Capacidad combustible.....	10 m. ³
Capacidad agua dulce.....	2 m. ³
Habilitación.....	9 hombres
T.R.B. aprox.....	36 tons.



Construcción Naval
en Polyéster Reforzado con Fibra de Vidrio.

Tel. (986) 45 29 69 Tlx. 83667 - PLSP E FAX 452961 APARTADO 501, RÍOS, VIGO, ESPAÑA

CON noticias como las subidas de las pensiones o del salario mínimo interprofesional como telón de fondo y de interés general, la actualidad en el sector durante las últimas semanas ha estado teñida por los temores en unos casos y en otros por la incertidumbre en cuestiones relacionadas con el mar.

Los marinos mercantes, al igual que hicieran sus compañeros del resto de la Comunidad Europea, protagonizaron a finales de enero una huelga con un seguimiento generalizado como primera acción de protesta por los problemas de empleo que tiene este colectivo, así como por las disposiciones legales que se pueden aprobar en los próximos meses. Los marinos mercantes han sido tradicionalmente en España un colectivo donde un alto porcentaje del mismo ha estado embarcado en buques y bajo banderas de otros países. Esta situación de desempleo se podría agravar aún más en los próximos meses, en opinión de los responsables de los sindicatos del sector, si se produce la liberalización del tráfico de cabotaje en la Comunidad Europea tal como se está planteando, y si, por otra parte, se aplica el Segundo Registro para España en sus actuales términos. Los marinos mercantes no quieren aumentar más las listas del desempleo y pretenden que la liberalización o las nuevas condiciones que se contemplan en ese Segundo Registro no sean un portón abierto para tripulaciones de otros países.

En materia de pesca, España sigue enganchada, y fuerte, al carro de la política de estructuras de la CE. Lo que sucede es que, hasta el momento y ante la falta de fondos económicos en Bruselas para estos fines, son más los deseos de ayudas que las que realmente se consiguen, aun-

COMUNIDAD DIAS

que España siga en cabeza de los países beneficiarios. La reforma de la Política Pesquera Común se halla ya a debate en la CE, y España, a diferencia de lo que sucediera en 1986, sí tiene ahora la posibilidad de ser protagonista a la hora de marcar su filosofía.

En materia de Seguridad Social, la noticia destacable durante las últimas semanas fue la subida aprobada por el Gobierno para las pensiones, así como la fijación del nuevo salario mínimo interprofesional.

Con el tema de las pensiones como asunto de fondo, pero abordando también otras cuestiones referidas a la Seguridad Social, en este número ofrecemos una entrevista con el secretario general de la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, que expone la situación actual de este tipo de prestaciones, analizando a la

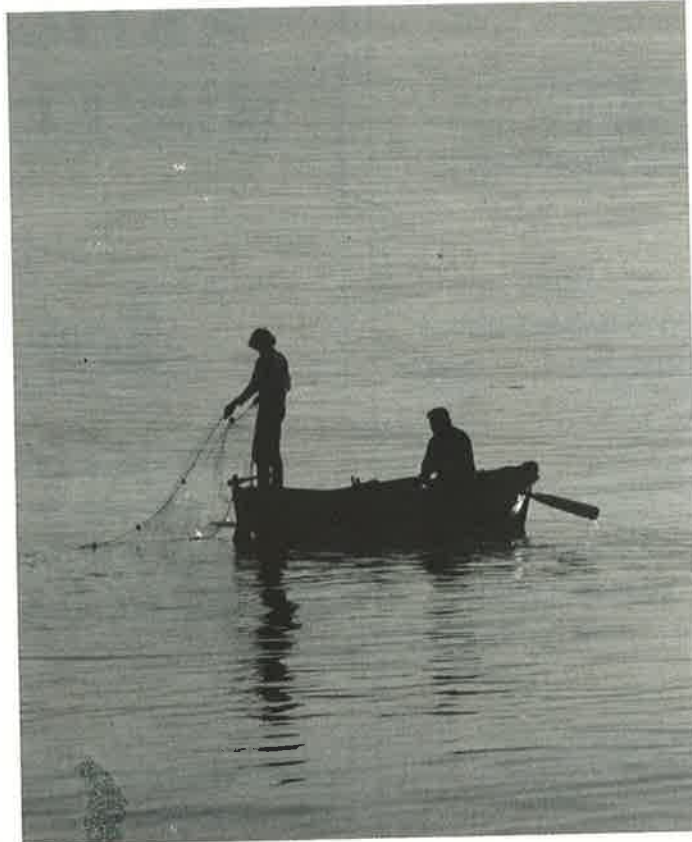
vez el camino que se ha recorrido en este sentido durante los últimos nueve años, desde la llegada de la Administración socialista y, cuando prácticamente se hablaba de la Seguridad Social como un sistema en quiebra.

Adolfo Jiménez señala en su respuesta que, en materia de Seguridad Social, todo lo que se haga es poco y que, en consecuencia, hay que seguir el esfuerzo para mantener y perfeccionar el sistema. Desde 1982, en el campo de la Seguridad Social se podría decir que se han cubierto varias etapas importantes. Una primera, en los primeros años de la década de los ochenta, reformando y saneando el sistema. Una segunda, que se ha centrado en la ampliación de las coberturas y entre cuyos aspectos más significativos destacan la implantación de las pensiones no contributivas y la equiparación de pensiones mínimas al salario mínimo interprofesional. Finalmente, esa tercera fase es la que corresponde ya al futuro y que se deberá centrar en mantener lo conseguido perfeccionando los tipos de coberturas.

Para este año, en materia de pensiones cabría destacar que todas suben un mínimo del 5,7 por 100, porcentaje igual al incremento de los precios al consumo de noviembre de 1990 a noviembre de 1991, mientras las subidas son muy superiores para las de cuantía más baja. Igualmente es un paso más en ese aumento de protección el establecimiento de 14 pagas para las empleadas de hogar y para los autónomos.

En resumen, casi una década de avances, pero sin olvidar que determinados colectivos con prestaciones insuficientes seguirán como objetivo prioritario en el futuro de la política de la Seguridad Social. ■

Vidal MATE



SEGURO A TODA MAR



SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Condiciones expresamente adaptadas para pesqueros
Delegaciones en los principales puertos españoles

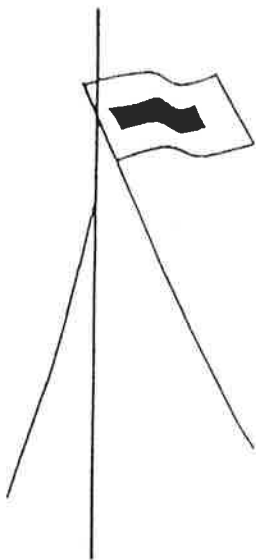
DIRECCION:

Augusto Figueroa, 3, 2.^a planta

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

Apartado, 249 • 28004 MADRID

MARITIMA DEL NORTE S.A.



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

FLOTA

TRANSPORTES FRIGORIFICOS

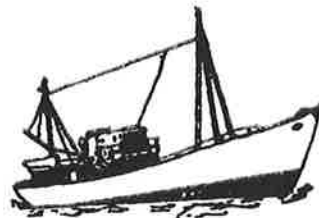
SIERRA ARACENA	135.000 P3
SIERRA ARALAR	135.000 P3
SIERRA CAZORLA	136.000 P3
SIERRA GRANA	127.000 P3
SIERRA GRANERA	123.000 P3
SIERRA GUADALUPE	123.000 P3
SIERRA GUADARRAMA	123.000 P3
SIERRA GREDOS	127.000 P3

TRANSPORTES DE GAS

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

LÍNEAS REGULARES Y TRAMP
DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS
TRANSPORTES DE GASES LICUADOS

ASTILLEROS MURELAGA, S.A.



**CONSTRUCCION,
REPARACION Y
ALARGAMIENTO
DE BARCOS DE MADERA**

BARRIO ARROPAIN, S-N
TEL. (94) 684 09 56

LEKEITO
(VIZCAYA)



26

SUBIERON LAS PENSIONES

El secretario general de la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, analiza la política del Departamento.



67

PROTESTAS DE LA MERCANTE

Los trabajadores de la flota mercante manifestaron sus preocupaciones ante los proyectos para liberalizar el tráfico de cabotaje.

10

LAS CAMPAÑAS DEL FROM

La CE apoya una campaña a tres años contra el consumo de inmaduros.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, Virginia Lavín, Inés Otero y Mery Varona.

Secretaría de Redacción: M.ª Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. **Barcelona:** Varadero, 4. Tel. (93) 319 05 66. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Gulpúzcoa:** Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Camil dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. 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 Oñillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Villagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 410 04 07 y 410 46 26. Télex 23746-22107. Fax (91) 319 91 34-308 46 26.

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

Imprime: EGRAF, S. A. Luis I, 5. 28031 MADRID - Depósito Legal: M. 18516/1963. NIPO: 205-90-002-6.

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.

SEGUN LAS PREVISIONES DEL DIRECTOR GENERAL DE ESTRUCTURAS, RAFAEL JAEN

AJUSTE BLANDO PARA LA FLOTA PESQUERA

Durante el último año la Administración española desarrolló un importante esfuerzo para la adaptación de la normativa en materia de pesca y estructuras para este sector a la reforma del Reglamento 4028/86. España fue uno de los países que en los años precedentes habían mostrado especial interés para cambiar determinados puntos de ese Reglamento y, de acuerdo con esa posición, ha sido también la más interesada en lograr el máximo provecho de los cambios introducidos. Fuentes de la Secretaría General de Pesca Marítima, a la hora de hacer balance, se muestran satisfechos de los logros obtenidos en este tiempo, a la vez que se preparan para conseguir que este año se incrementen los recursos destinados a esos fines.

España es el principal país beneficiado por la reforma de la normativa sobre estructuras

PARA el director general de Estructuras Pesqueras, Rafael Jaén, los resultados conseguidos en este primer año han sido positivos y las perspectivas para el futuro no son tan negras como en ocasiones se plantean en diferentes documentos comunitarios, especialmente en lo que a reducción de flota se refiere.

En algunos documentos se han barajado diferentes cifras referidas a la eliminación de flota por problemas en algunos de los caladeros de la propia Comunidad Europea. Según Rafael Jaén, es cierto que existen dificultades para las pesquerías en determinadas aguas y, en consecuencia, habrá que tomar medidas para la reducción de esas flotas. Pero en el caso de los barcos españoles que operan en la Comunidad Europea, para Rafael Jaén ese recorte va a





ser muy inferior, debido a que las aguas donde faenan no tienen los graves problemas de recursos que se plantean, sobre todo en los mares del norte.

Para el director general de Estructuras, en los próximos años se podría producir un recorte de la flota, aproximadamente, en un 7 por 100 en términos globales, lo que supone que en algunos casos esa reducción deba ser superior, pero nunca hasta los porcentajes de que se ha hablado en los últimos meses.

En opinión de los responsables de la Secretaría General de Pesca Marítima, este año puede ser importante para el sector español. La Administración cuenta con un presupuesto de 12.000 millones de pesetas y en este momento el objetivo es que la Comunidad Europea aumente también sus disponibilidades. A medio plazo, a partir del próximo año esos interrogantes estarían resueltos si se logra que las ayudas para la pesca procedan de los fondos estructurales.

Durante el último año, según señala Rafael Jaén, España ha sacado el máximo partido de las disposiciones comunitarias en todos sus apartados referidos a la actividad de la flota, al igual que sucedió en los años precedentes.

Para favorecer la actividad de la flota, la normativa comunitaria contemplaba fundamentalmente cuatro vías: empresas mixtas, paros temporales, campañas experimentales y campañas de reorientación. En empresas mixtas, España tiene en Bruselas más de 90 proyectos que se espera se vayan aprobando en función de los recursos disponibles para este fin por la CE. La primera decisión supuso la aprobación de seis de ellos, con 15 barcos. La paralización temporal afectó en el último año a 1.300 barcos ubicados en zonas espe-

Primeras empresas mixtas con las nuevas ayudas

TRAS la reforma del Reglamento 4028/86 la Comunidad Europea aprobó recientemente los primeros seis proyectos españoles para la constitución de otras tantas empresas mixtas, con un total de 15 embarcaciones. Las subvenciones previstas por la Comunidad Europea para apoyar estas actuaciones se elevan a unos 2.400 millones de pesetas.

Las empresas mixtas que cumplieran un papel similar al que han desarrollado durante los años precedentes al ingreso de España en la Comunidad Europea las empresas conjuntas, constituyen uno de los puntos más importantes de las reformas introducidas hace un año por Bruselas en la normativa sobre estructuras pesqueras. Esta modificación se hizo a instancias de la Administración española frente a una oposición frontal de la CE, que años antes había previsto la liquidación de sistemas como éste para lograr la operatividad de la flota.

Las dificultades existentes en los caladeros comunitarios, así como las trabas en aumento de terceros países para el acceso a sus aguas, han modificado las posturas de la Comisión. Hoy las empresas mixtas constituyen una de las principales salidas para la flota de los grandes barcos que han trabajado habitualmente en caladeros lejanos. El problema con que se encuentran, sin embargo, los armadores es la no existencia de los recursos suficientes para esta finalidad.

Por parte del sector pesquero español, en el segundo semestre del pasado año se presentaron en Bruselas un total de 34 proyectos, con casi un centenar de barcos. Frente a estas elevadas peticiones de la Administración española, Bruselas decidió únicamente la autorización para constituir 13 empresas mixtas para todos los países de la CE, de las que seis corresponden a España.

Como en otras actuaciones comunitarias en materia de estructuras, España se llevó también el grueso de las ayudas. De las 13 empresas, seis han correspondido a los armadores nacionales. Igualmente, de unas ayudas comunitarias para estos proyectos de 27,4 millones de ecus los armadores españoles recibirán un total de 15,9 millones de ecus, lo que equivale a unos 2.400 millones de pesetas. De los seis proyectos tres corresponden a empresas mixtas con Argentina y los barcos proceden de los puertos de Vigo, La Coruña y Huelva. Otras dos empresas se constituirán en Marruecos y una más en Angola.

La Administración española ha vuelto a presentar para este primer semestre del año un elevado número de proyectos, otros 30, para la constitución de empresas mixtas. Se espera que pasado el primer tirón de las solicitudes España logre la aprobación de un mayor número de proyectos. ■



cialmente sensibles. Para este año la Administración ha fijado las siguientes zonas con posibilidad para acogerse a esta medida. En el caladero nacional los buques en modalidad de arrastre del Cantábrico y noroeste, en el cuarto trimestre; los buques en modalidad de palangre de fondo en el Cantábrico y noroeste, durante el primer trimestre del año; los buques de la modalidad de cerco del Cantábrico y noroeste, también en el primer trimestre del año; los buques de la modalidad de arrastre en el Mediterráneo de las provincias de Castellón y Tarragona deberán realizar los paros durante los meses de abril, mayo, junio y julio; finalmente, los buques de la modalidad de cerco suratlántica deberán realizar los paros en los meses de enero, febrero, noviembre y diciembre. Para los caladeros internacionales las posibilidades de paro temporal afec-



tan solamente al caladero de Marruecos en los períodos que marque el acuerdo.

Las campañas experimentales, así como las campañas de reorientación, constituyen otra



de las salidas para la flota y se llevan a cabo en los mares del Índico, así como en el cono sur para especies como fletán, langostino o merluza. Las asociaciones temporales suponen,

finalmente, otra posibilidad, cuya demanda se ha producido especialmente para países africanos.

Según los datos manejados por la Secretaría General de Pesca Marítima, en los últimos meses apenas si se han producido peticiones para la exportación simple de un barco, habida cuenta de que si se logra una empresa mixta las ayudas son muy superiores. Finalmente, la parada definitiva o el desguace de barcos afectó en 1991 a unas 200 embarcaciones que faenaban en los caladeros nacionales.

Para Rafael Jaén, la nueva normativa comunitaria en materia de estructuras pesqueras debe suponer un equilibrio de la flota, así como la posibilidad de tener unos caladeros estables para las embarcaciones, aunque en algunos casos vaya a suponer un cambio de pabellón. ■

V. M.

Problemas en la flota congeladora

DENTRO de la situación del conjunto de la flota pesquera, las dificultades para la negociación de algunos acuerdos o el ajuste de embarcaciones a un determinado caladero, durante las últimas semanas han constituido noticia los problemas existentes en la flota de los grandes barcos congeladores, que en su mayor parte tienen sus puertos base en Vigo y Marín. La falta de caladeros suficientes ha hecho que en este momento un elevado número de barcos se hallen sin operar.

Según manifestaciones del director gerente de la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo, los problemas de esta flota se remontan prácticamente al momento del ingreso de España en la Comunidad Europea, «cuyos responsables —estima José Ramón Fuertes— pusieron más interés en renovar o negociar acuerdos para otros caladeros que para los que importan realmente a estos barcos».

Entre los países donde pretenden operar estos armadores se hallan Namibia, México, Chile y Argentina. La no existencia de acuerdos por parte de la Comunidad Europea ha hecho que las actuaciones se hayan desarrollado fundamentalmente entre empresas o asociaciones, lo que supone mayores dificultades para lograr un compromiso y a un precio superior. La retirada de la casi totalidad de los barcos del caladero de Namibia en 1990 agravó aún más las cosas, sin que hasta el momento —en opinión de los armadores— se hayan dado salidas a estas dificultades.

El censo de la flota de grandes barcos congeladores asciende a 190 unidades. Sin embargo, de este número solamente las dos terceras partes de la flota operan con normalidad, mientras el resto de los barcos se hallan sin caladeros o con sus empresas en suspensión de pagos. El caladero de Namibia acogía anualmente a un total de unos 140 barcos, aunque con carácter fijo el número se reducía a unos 90. En la actualidad operan solamente 14 embarcaciones.

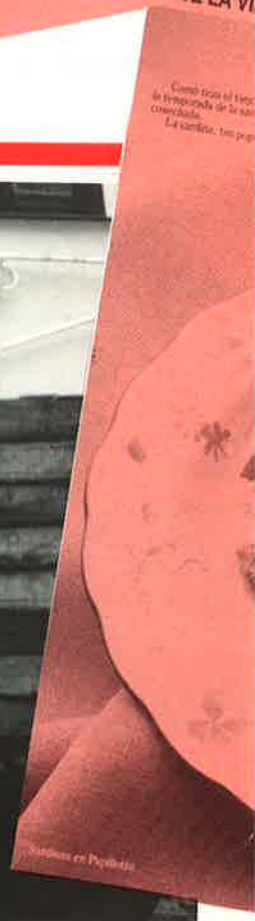
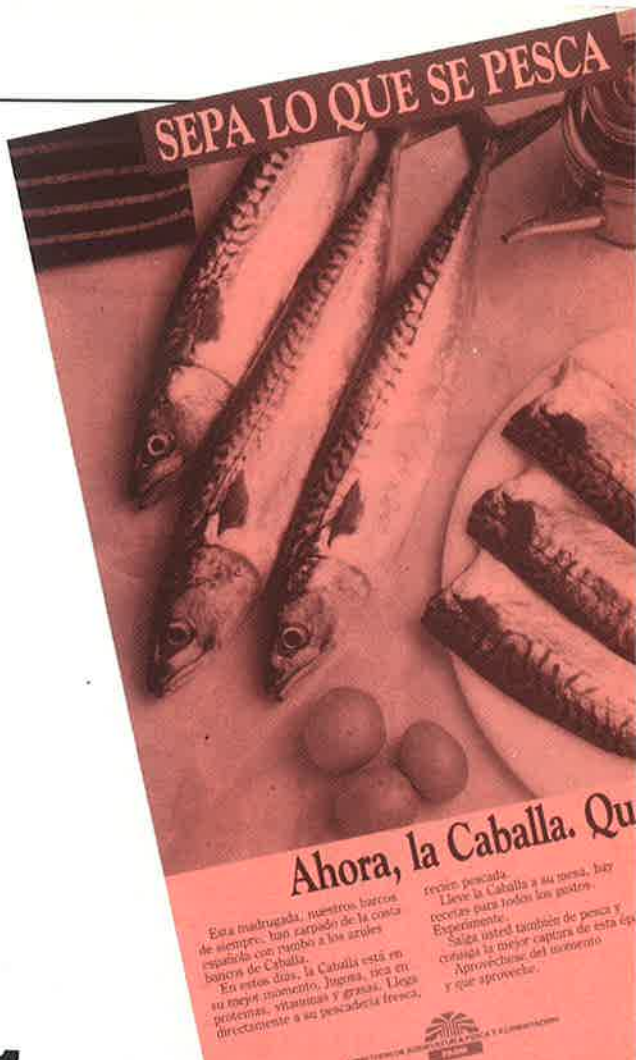
Las licencias en Malvinas, algunos países africanos y en las aguas del Atlántico norte no han sido suficientes para dar respuesta suficiente a las necesidades de los grandes barcos congeladores, que en buena parte tratan de buscar salidas mediante la exportación vía empresas mixtas con la asociación temporal con otras empresas o a través de campañas experimentales.

Durante los últimos dos años más de una docena de firmas han tenido graves problemas económicos, que han llevado a las suspensiones de pagos o, simplemente, a tener que amarrar los barcos en puerto por falta de caladeros. El grave endeudamiento del sector hace indispensable seguir faenando para pagar los créditos contraídos, especialmente en la década de los años ochenta. ■

Apoyar la demanda es más barato que los gastos de retirada en mercados excedentarios de algunos productos

Peces que no cumplan las tallas mínimas, pescados azules y productos de la pesca que en determinado momento del año puedan tener problemas de excedentes y bajos precios serán los objetivos prioritarios de las campañas de promoción a desarrollar en los próximos meses por el Fondo para la Ordenación y Regulación de los Productos de la Pesca (FROM). Los resultados logrados en los años precedentes, especialmente con los pescados azules, han impulsado a la Administración a seguir y potenciar estas medidas. La Comunidad Europea ha entendido, igualmente, este esfuerzo llevado a cabo por el Ministerio español de Agricultura, y consecuencia de ello ha sido la aportación de recursos para este fin. Tanto la Administración española como la comunitaria son coincidentes a la hora de señalar que una buena regulación de los productos en origen y, sobre todo, los esfuerzos para evitar capturas indiscriminadas pueden contribuir a la mejora de los caladeros nacionales y aportar en un plano de varios años unos mayores desembarcos.

A GOLPE DE CAMPAÑAS



PESCADO AZUL
 CIENTO MILENARIO, MANIFIESTO, PRECIADO, FUENTE DE SALUD.

Especies que en valores nutritivos y energéticos...
 Pesca incorporada...
 PESCADO AZUL. RECIENTE COSECHADO.

aproveche.

SARDINA
 EN DE JULIO A LA VIRGEN DE AGOSTO, LA SARDINA ESTA EN SAZON

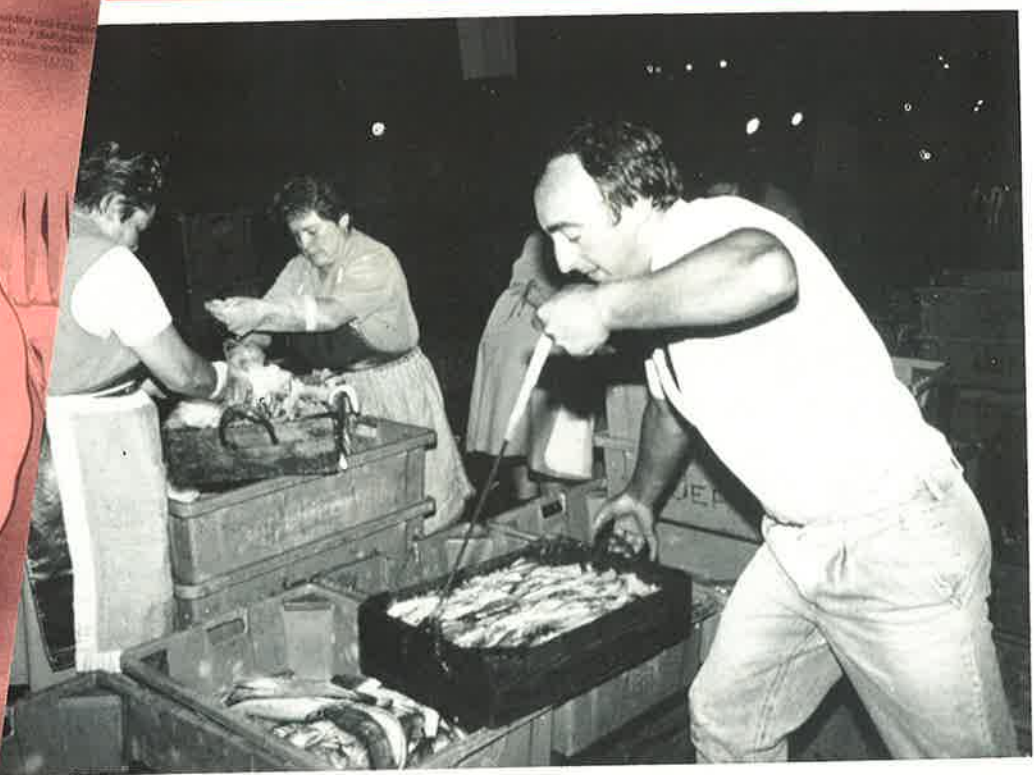
Recuerde: antes de comer la sardina está en su punto...
 PESCADO AZUL. RECIENTE COSECHADO.

MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA
 REPRESENTACION FROM

POR parte del Ministerio de Agricultura, en los últimos años la campaña tradicional ha sido la referida a la defensa y promoción del consumo de los pescados azules, por varias razones. En primer lugar, porque se trata de unas especies más abundantes en los caladeros nacionales que se pueden capturar sin depender de los acuerdos o la generosidad de otros países. Son productos de los cuales son posibles altos desembarcos, pero que en ocasiones, por una baja demanda, han sufrido descensos en los precios, lo que podía provocar el desinterés de los propios pescadores para estas capturas. Además de ser unas especies existentes en caladeros cercanos, los pescados azules tenían una mala imagen, como si se tratase de los pescados pobres, rechazados por una parte de la sociedad o solamente consumidos, como el caso de la sardina, en unas determinadas épocas del año y circunstancias. Los pescados azules tenían, finalmente, unas condiciones alimentarias que, en contra de lo que se había dicho tradicionalmente, son aconsejables para determinadas dietas, como las aplicadas para la lucha contra el colesterol.

Por todas estas razones, el Ministerio de Agricultura mantiene durante los últimos años campañas para promover la demanda de estos productos de la pesca con resultados positivos, aunque en ocasiones da la impresión, según versiones del propio sector de la pesca, de que se podían hacer muchas más cosas, además de los ya tradicionales anuncios o recetas. Para este año el FROM cuenta con un presupuesto para este fin de unos 100 millones de pesetas.

Promover el consumo de estos pescados supone directamente una mayor demanda de los mismos en los mercados nacionales. Sus consecuencias se traducen en precios más altos para el sector de la pesca y, en teoría, mejora de rentas para el colectivo. Igualmente, un funcionamiento positivo de las campañas, con una mayor demanda, impide los hundimientos de precios y las posibles operaciones de retirada.



A GOLPE DE CAMPAÑAS

A golpe de campaña es posible, de acuerdo con estos esquemas, mejorar los ingresos de los pescadores, aunque en la mayor parte de los casos esas condiciones positivas del mercado se traducen en beneficios para otros eslabones de la cadena comercial.

A pesar de estas campañas, aunque en líneas generales se han logrado resultados positivos, lo cierto es que especies como el jurel, la caballa y la sardina no tienen la imagen atractiva de la que disponen otras especies.

Del azul al «pezqueñín»

Junto a la campaña para la promoción de los pescados azules, el Ministerio de Agricultura acometerá este año por primera vez una campaña para erradicar el consumo y la pesca de peces alevines



que se practica en parte de los caladeros nacionales. La Administración española ya había desarrollado en los años precedentes campañas en la misma dirección, pero sin apoyo comunitario. Los resultados, a la vista del consumo que se sigue haciendo en muchos conocidos puntos de venta, no han sido muy importantes. Los responsables de Bruselas contemplan en muchos de sus documentos la reforma de la política común de pesca, la necesidad de luchar contra las capturas de inmaduros en unos caladeros que en algunos ca-

sos están en riesgo de extinción.

Las campañas del Ministerio de Agricultura en esta dirección se iniciaron en 1983. En la campaña pasada se produjo un avance importante, al implicar en la lucha contra la pesca de animales inmaduros a los Ayuntamientos y a las Comunidades Autónomas. Este año se ha dado un paso significativo, al lograr el respaldo de la Comunidad Europea, apoyo que se va a mantener por un período de tres años.

Según señala la secretaria general del FROM, Mercedes González, la Comunidad Europea va a aportar un total de 200 millones de pesetas en tres años para la lucha contra la pesca y el consumo de animales inmaduros. A esta cantidad se van a sumar otros 400 millones de pesetas, que debe aportar la Administración española, lo que hace un global de 600 millones de pesetas.

Entre las actuaciones propuestas para crear una conciencia ciudadana en defensa de una pesquería más respetuosa con las tallas mínimas, se pretenden, entre otras actuaciones, anuncios en todos los medios de comunicación,

campañas de publicidad, concursos, edición de folletos, encuestas y el recorrido en globo por las ciudades españolas.

Actualmente, según los datos de la Administración, preocupan las pesquerías de inmaduros de boquerones en la costa mediterránea, los boquerones en la costa suratlántica, las pesquerías de cigalas, gallo o jurel en el norte y las de merluzas, pulpitos, cigalas, pez espada y atún rojo en Levante.

De acuerdo con este mapa de los problemas, se pretende plantear la posible campaña, donde se deberían conjugar esfuerzos tanto a pie de costa como en los puntos de consumo para frenar estas actividades ilegales. Parece



que al final problemas de competencias administrativas hacen todavía más difícil este proceso, con unas campañas de promoción en el pasado que en muchos casos se basaban en la comparación de los «pezqueñines» con la población infantil, educación sobre su no consumo en los niños, cuando en realidad este problema se debe plantear y presentar bajo unas coordinadas completamente diferentes en cuanto los niños no son los responsables, directos ni indirectos, de esa demanda.

Las actuaciones previstas del FROM se tratan de centrar en varios puntos.

Según la secretaría general de este organismo, es indispensable un mayor control

Por primera vez la CE aporta 200 millones para promover durante tres años el no consumo de alevines.

El FROM continúa con las campañas tradicionales para los pescados azules o los mercados excedentarios.

en las actuaciones en origen. Un mayor seguimiento de los propios pescadores y sus desembarcos, aunque en muchos casos se trata de operaciones que pasan por unos canales de comercialización ajenos a las lonjas en base a un tratado directo del pescador con el cliente. Sería indispensable una mayor vigilancia en las zonas pesqueras, pero también en los mercados e incluso en los restaurantes donde se sabe con exactitud que se venden estos alevines, sin que nadie se haya planteado seriamente la denuncia.

En este caso, según fuentes oficiales, el problema es la competencia de las diferentes Administraciones.

Unos por otros, el caso es que los «pezqueñines», a pesar de las campañas precedentes, siguen vendiéndose donde solían...

Mercados excedentarios

Junto a estas dos campañas, la tercera de las actuaciones previstas en las campañas de promoción del FROM se centra en la defensa de algunos mercados cuando se hallen con problemas de excedentes.

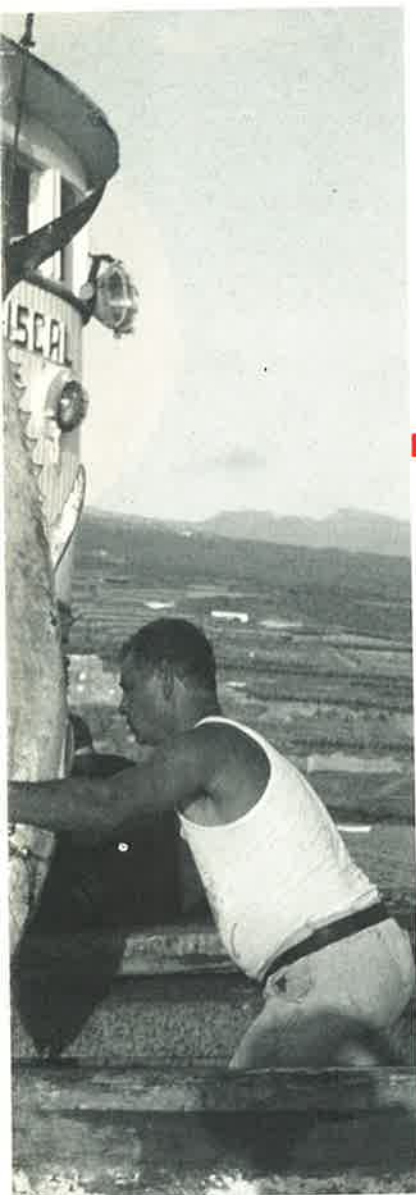
Esta línea tiene un fondo para este año de unos 100 millones de pesetas, pero su funcionamiento es diferente a las anteriores. En este caso la Administración comunitaria aporta el 50 por 100 de los

posibles gastos y los sectores afectados tienen la obligación de poner otro 25 por 100 de los recursos. Se trata de campañas de corresponsabilidad.

Estas campañas se ponen en marcha a instancias de los sectores afectados cuando un determinado mercado excedentario se halla con precios a la baja. A los productores les interesa la campaña de promoción si logran subir precios y aumentar ventas. Para la Comunidad Europea se trata de unos fondos que aportan como contribución a gastos de promoción, pero que, posiblemente, si no se hiciera, debería gastar para ayudas al almacenamiento o retirada de productos.

En este caso la realización de estas campañas cuenta con las dificultades derivadas de la no existencia de muchas estructuras organizadas de productores. A corto plazo se prevé que lleven a cabo campañas en este sentido los productores de mejillones y de trucha, producto este último que está sufriendo una fuerte crisis por la competencia y los precios a la baja del salmón. ■

Videl MATE



LA PESCA

CON REDES

DE DERIVA

CON LOS DIAS CONTADOS

La pesca con redes de deriva a gran escala toca a su fin. Esta modalidad, que constituye una auténtica amenaza para el medio marino, sufrirá una moratoria a partir de julio del presente año, según la resolución 44/225 aprobada por la Asamblea de las Naciones Unidas. Dicha moratoria, ratificada en una segunda resolución de la ONU (45/1971), establece que la pesca con redes de deriva a gran escala deberá finalizar el 31 de diciembre de 1992. A pesar de las reticencias de algunos países, la medida ha recibido recientemente el apoyo de Japón y la CE, así como la probable adhesión de Corea del Sur, con lo que sólo quedaría Taiwan como defensor de este sistema de pesca.





A pesar de las reticencias que origina una medida de esta envergadura, por sus implicaciones sociales y económicas, ha triunfado en esta ocasión la necesidad de defender el medio marino ante las consecuencias derivadas de la pesca con redes de deriva. Las actuaciones de organizaciones internacionales como la Comisión Ballenera Internacional, la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos, así como organizaciones no gubernamentales, como el Fondo Mundial para la Naturaleza o Greenpeace, junto a los informes de científicos sobre las consecuencias de esta modalidad de pesca, llevó a las Naciones Unidas a solicitar, en diciembre de

1989, una moratoria para la pesca con redes de deriva.

Dicha resolución, ratificada en una posterior Asamblea de las Naciones Unidas, recibió a finales del pasado año el apoyo de Japón, hasta ese momento el mayor opositor a la supresión de la pesca con redes de deriva.

La postura de la CE

La Comunidad Europea mantiene una posición ambigua, a juicio de la organización ecologista Greenpeace, ya que permite el uso de redes de deriva de hasta 2,5 kilómetros por parte de los buques comunitarios, tanto en aguas de las zonas económicas exclusivas (ZEE) como internacionales. Assumpta Gual, responsable de las campañas de pesquerías de

Greenpeace España, añade que «en el Mediterráneo existe una gravísima situación, derivada del uso de estas redes por parte de unas 800 embarcaciones italianas, que no ha sido abordada por el Parlamento Europeo».

Por el contrario, y según declaraciones efectuadas a esta revista desde la oficina de la Comisión Europea en España, la CE se suma a la condena y se adhiere a la supresión de la pesca con redes de deriva, tal y como se establece en la Resolución 44/225 de las Naciones Unidas. Según las mismas fuentes, lo que ha establecido la Comunidad Europea es una excepción con los pescadores franceses. Esta decisión fue adoptada por el Consejo de Ministros europeo a petición de Francia, que adujo que la aplicación inmediata de esta

medida le acarrearía unas importantes repercusiones sociales y económicas.

En este sentido, el vecino país obtuvo un aplazamiento hasta finales de 1993, aplicable a los barcos que venían realizando este tipo de pesca, y sólo en las aguas donde venían faenando con anterioridad. Esta medida afectará a unas 40 embarcaciones, que podrán utilizar redes de deriva hasta un máximo de cinco kilómetros de longitud. Greenpeace, por medio de Assumpta Gual, califica esta medida de agravio comparativo con respecto a las restantes flotas de la Comunidad Europea, además de ir en contra del espíritu de la Resolución de la ONU.

Sea como fuere, y a tenor del unánime apoyo a la Resolución de las Naciones Unidas, la moratoria va por



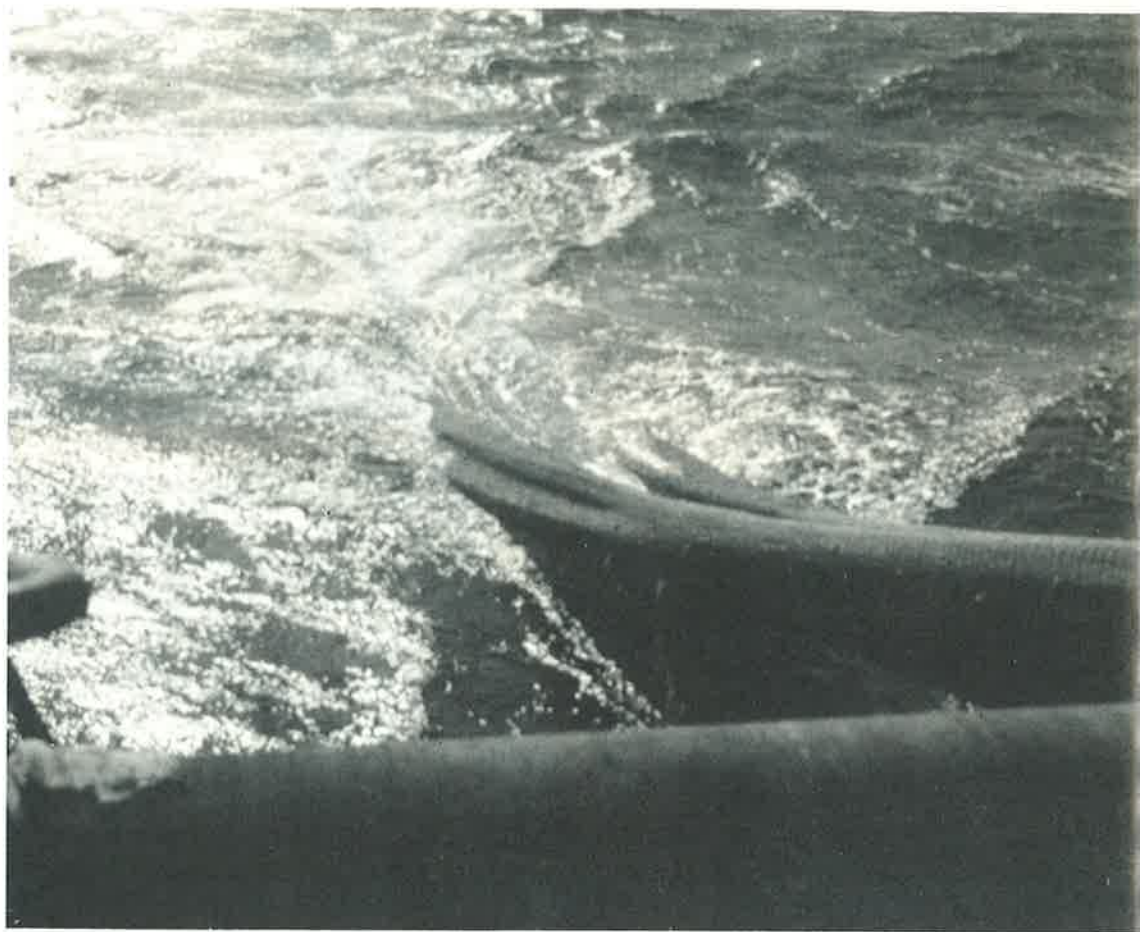
CON LOS DIAS CONTADOS

buen camino. De hecho, los países miembros de este organismo internacional se han comprometido en conseguir una reducción del 50 por 100 del esfuerzo pesquero durante los próximos seis meses.

Expolio de recursos

Empujada por los grandes beneficios que supone a corto plazo, la pesca mediante redes de deriva se extiende como una plaga por mares y océanos. La utilización de este tipo de pesca responde a diferentes factores. La creación de las zonas económicas exclusivas (ZEE), al final de la década de los setenta, indujo a los países nuevas zonas de pesca en alta mar, lugar en el que no existen regulaciones. La nueva tecnología pesquera posibilitó la expansión hacia alta mar de grandes redes de deriva, cuya extensión excede enormemente a la de las redes usadas en las pesquerías tradicionales y costeras. Ello permite el expolio de los recursos marinos, la destrucción de peces y de otros seres vivos en alta mar, mientras que la legislación para la regulación pesquera queda muy rezagada, de ahí la importancia de esta resolución.

Los ejemplos de agotamiento de los recursos pesqueros son ya evidentes en numerosos puntos. Así, en el Atlántico Norte la pesquería del atún blanco está bajo mínimos. En los últimos años las capturas de los pescadores de los Estados Unidos han disminuido en un 90 por 100, y más de 17 por 100 de los atunes que forman sus escasas capturas llevan cicatrices producidas por redes de deriva.



Otro dato significativo nos lo brinda la situación en el Pacífico Sur. Durante la temporada de pesca de 1988-89, 160 pesqueros calaron cada noche 10.000 kilómetros de redes. Durante esta temporada estos buques capturaron 49.000 toneladas de atún blanco, cantidad cinco veces superior a otros años. Los científicos dieron la voz de alarma: de seguir ese ritmo de capturas y teniendo en cuenta el número de ejemplares juveniles atrapados, se acabaría con el atún blanco en esta zona en un período de entre dos y cinco años.

Además de la pesca excesiva, el problema que plantea esta modalidad es que produce graves daños en las especies de interés comercial, llegando a tierra en malas condiciones o totalmente inutilizable. Otro efecto grave es el de la captura indiscriminada de peces y otros animales sin valor comercial, originándose unos altos índices de mortandad entre delfines, pequeñas ballenas, tortugas y aves.



Alguna de las especies afectadas por esta pesca indiscriminada se encuentran entre las más amenazadas y en peligro de extinción.

Pesca fantasma

Otro importante motivo de preocupación es lo que se viene en denominar como «pesca fantasma». Se define así a las capturas producidas por los segmentos de redes perdidas o arrojadas al mar. Aunque existen pocos datos sobre la incidencia real de es-

tas redes perdidas o desechadas, según un informe presentado por el Gobierno canadiense éstas pueden mantener su integridad por prolongados períodos de tiempo, durante el cual siguen «pescando».

Según el informe presentado en octubre del pasado año por Vasco García, diputado en el Parlamento europeo, los efectos de la pesca con redes de deriva se pueden resumir en los siguientes puntos:

- la posibilidad de agotar las existencias;

- la falta de selectividad con respecto a las especies capturadas, que no pertenecen siempre a la especie que se busca;
- la captura sin discriminación de mamíferos marinos como las ballenas, los cachalotes y las focas. (Según la información que figura en el número 434 de Fisheries Report, de la FAO, el total estimado de cetáceos capturados incidentalmente por este sistema de pesca, en la temporada 1988-89,

va desde un mínimo de 300.000 animales hasta un máximo de más de un millón), y

- los efectos negativos sobre la avifauna marina.

Peligro latente

A pesar de la importancia de la mencionada Resolución de Naciones Unidas, el peligro sigue latente. El problema que se plantea es el de que muchos países no persigan realmente este tipo de actividad pesquera. Así, la organización ecologista Greenpeace ya ha dado muestras de inquietud ante la postura marroquí, con una flota pesquera en expansión, que permite la utilización de redes de deriva en sus aguas jurisdiccionales. También ha mostrado su preocupación por la actitud italiana. Según Greenpeace, entre 700 y 900 barcos pueden estar faenando con redes de deriva cuya longitud oscila entre los 12 kilómetros y los 40, como término medio, por embarcación.

Paralelamente a este crecimiento de la flota que utiliza redes de deriva es el aumento, en el número de avistamientos, de cetáceos varados con marcas de haber estado enmallados en redes. Algunas estimaciones sitúan entre 3.000 y 5.000 el número de cetáceos capturados por los pesqueros italianos. El Comité Científico de la Comisión Ballenera Internacional ha señalado que las capturas de delfines listados en las pesquerías con redes de deriva del pez espada en el Mediterráneo no son sostenibles.

La actuación de los barcos de Taiwan será otra situación a tener en cuenta. A pesar de estos casos, todo parece indicar que 1992 puede marcar un gran éxito en la lucha por el equilibrio y el mantenimiento de los recursos marinos, algo indispensable si se quiere seguir considerando el mar como la despensa del futuro. ■

Raúl GUTIERREZ

El aumento se aplica desde el mes de enero

El salario mínimo crece un 5,7 por cien

El salario mínimo interprofesional ha experimentado un incremento del 5,7 por 100 con respecto a la cuantía estipulada en 1991. El nuevo real decreto que regula esta materia fue aprobado en enero, y contempla un importe de 1.876 pesetas diarias, catorce pagas de 56.280 pesetas o 787.920 pesetas anuales en concepto de salario mínimo para los trabajadores fijos mayores de dieciocho años.

EL Consejo de Ministros aprobó, el pasado mes de enero, el real decreto por el que se fija el salario mínimo interprofesional para 1992. Las nuevas cuantías que se aplicarán en los meses sucesivos, y desde el 1 de enero de este año, tanto para trabajadores fijos como eventuales o temporeros, así como para el personal al servicio del hogar, han experimentado un incremento del 5,7 por 100 con respecto a las de 1991.

El salario mínimo interprofesional para 1992 para los trabajadores fijos, en agricultura y en industria y servicios, queda estipulado en 1.876 pesetas al día, o catorce pagas de 56.280 pesetas mensuales, o bien 787.920 pesetas al año. Para los menores de dieciocho años el salario mínimo será de 1.239 pesetas diarias, ca-

torce pagas de 37.170 pesetas mensuales o 520.380 pesetas al año.

Los trabajadores eventuales y temporeros cuyos servicios a una misma empresa no excedan de ciento veinte días, percibirán, además, la parte proporcional de la retribución de los domingos y festivos, así como las dos gratificaciones extraordinarias correspondientes al salario de treinta días, sin que puedan resultar inferiores a 2.667 pesetas en el caso de los trabajadores mayores de dieciocho años y 1.761 por jornada legal para los menores de dieciocho.

Para los empleados del hogar que trabajen por horas, los salarios mínimos correspondientes a una hora serán de 436 pesetas por hora trabajada para los mayores de dieciocho años y de 288 para los menores de esa edad.

Este incremento del 5,7 por 100 con respecto a 1991



SALARIO MINIMO INTERPROFESIONAL (1977-1992)

Período	Salario Mínimo Interprofesional (*)		Variación año anterior (%)	IPC (Dic./Dic.) (%)	Indice SMI 1982 = 100	Indice IPC 1982 = 100	SMI real 1982 = 100 (IPC Dic.-Dic.)
	Anual	Mensual					
1977	176.880	13.200	30,4	26,4	40,6	44,6	91,2
1978	220.698	16.470	24,8	16,6	53,0	56,3	94,1
1979	258.151	19.265	17,0	15,5	66,1	65,7	100,7
1980	293.326	21.890	13,6	15,2	77,3	75,9	101,9
1981	333.767	24.908	13,8	14,4	87,9	87,4	100,5
1982	381.096	28.440	14,2	14,0	100,0	100,0	100,0
1983	430.944	32.160	13,1	12,2	113,1	112,2	100,8
1984	465.516	34.740	8,0	9,0	122,2	122,3	99,9
1985	498.078	37.170	7,0	8,2	130,7	132,3	98,8
1986	537.876	40.140	8,0	8,3	141,1	143,3	98,5
1987	564.810	42.150	5,0	4,6	148,2	149,9	98,9
1988	590.136	44.040	4,5	5,8	154,9	158,6	97,6
1989	625.512	46.680	6,0	6,9	164,1	169,5	96,8
1990	700.140	50.010	11,9 (**)	6,5	183,7	180,6	101,7
1991 (e)	745.500	53.250	6,5	5,7	195,6	190,9	102,5
1992 (p)	787.920	56.280	5,7	5,0	206,8	200,4	103,2

Fuente: INE (IPC) y Ministerio de Trabajo.

Notas: Las cantidades correspondientes al período 1977-1981, reflejan la media ponderada de los diferentes importes del SMI vigentes a lo largo de cada uno de los años.

(*) Mayores de dieciocho años.

(**) Resultado obtenido al comparar el nuevo importe anual para 1990 (a razón de 14 pagas de treinta días) con el vigente en 1989 (a razón de 12 pagas de treinta días y dos de veintidós días). El porcentaje resultante (11,9) no incluye el impacto en promedio sobre el SMI de los cambios introducidos en 1990, que suprimieron el tramo de trabajadores de dieciséis a diecisiete años y que elevaron al 15,2 por 100 la cuantía del tramo de trabajadores de diecisiete a dieciocho años (el impacto total de estos cambios se estima en 5,8 puntos porcentuales adicionales al 11,9 por 100 incluido en el cuadro para 1990). Este conjunto de modificaciones en la estructura del SMI es el primero que se produce desde 1982.

ha sido el resultado de considerar de forma conjunta el Índice de Precios al Consumo (IPC), la productividad nacional media alcanzada, el incremento de la participa-

ción del trabajo en la renta nacional y la coyuntura económica general. El Gobierno, una vez efectuadas las consultas previas con las organizaciones sindicales y las

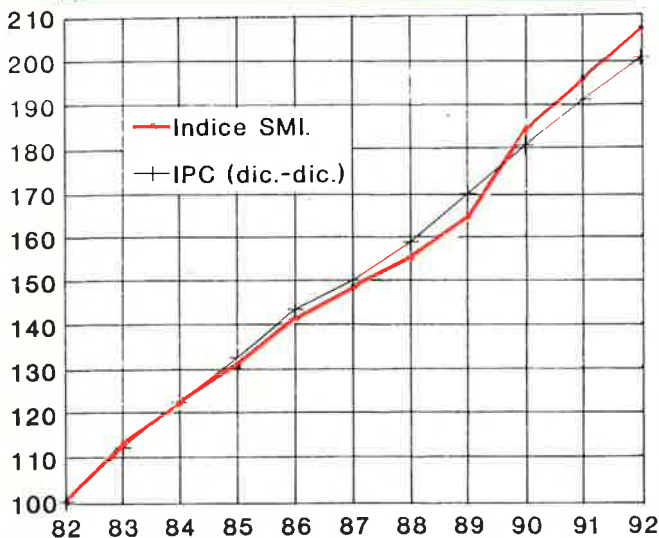
asociaciones patronales más representativas, ha tomado en consideración una compensación por el desvío de la inflación alcanzada en 1991 en relación a la prevista que se tomó en consideración al fijar la cuantía del salario mínimo de dicho año.

El importe del Salario Mínimo Interprofesional se ha duplicado desde el año 1982. Hace diez años la cuantía de esta retribución para los mayores de dieciocho años era de 28.440 pesetas mensuales y 381.096 pesetas al año. Las cantidades fijadas en 1992 (56.280 pesetas mensuales y 787.920 pesetas anuales, tal y como se mencionó anteriormente) superan en algo más del doble a la cuantía del 82. Entre las modificaciones y mejoras que se han aplicado al Salario Mínimo Interprofesional durante este período de tiempo figura la aplicación de catorce pagas anuales en el año 1990 frente a las doce pagas que se estipulaban con anterioridad a ese año. ■

Virginia LAVIN

La
cuantía
del SMI
ha quedado
fijada
en catorce
pagas
de
56.280
pesetas

SALARIO MINIMO INTERPROFESIONAL E IPC 1982-1992 Base 1982 = 100



- (1) IPC estimado 1991, 5,7 por 100.
(2) IPC previsión 1992, 5 por 100.

La norma comunitaria está en la última fase de tramitación y a punto de ser adoptada

Si se aprueba una propuesta a directiva comunitaria sobre la asistencia médica en los buques, los botiquines de a bordo deberán ser modificados para respetar el contenido mínimo que fija el texto de la norma, atendiendo a la categoría del barco de que se trate. En el caso español, no obstante, el esfuerzo será mínimo, ya que en la actualidad los botiquines de los buques contienen, en un 80 por 100, lo especificado en la futura directiva.

UNA propuesta de directiva comunitaria referente a la asistencia médica en los buques se encuentra en la última fase de tramitación y a punto de ser adoptada por el Consejo de la Comunidad Europea. Esta directiva pretende promover una asistencia médica mejor a bordo de los buques. Para lograr la mejora de este aspecto, la propuesta tiene en cuenta que un buque es un lugar de trabajo que, debido a su movilidad, su aislamiento y el elevado riesgo para la salud que conlleva, necesita una atención particular en este terreno.

La propuesta fija el contenido mínimo de los botiquines según las diferentes categorías en que son divididos los buques y se incluyen también los antídotos correspondientes en el caso de que el barco transporte sustancias peligrosas. Se responsabiliza al armador del suministro y

Futura directiva sobre asistencia sanitaria en los buques



renovación del material médico a bordo y al capitán de su uso y mantenimiento.

Según se especifica en el texto de la futura directiva, todos los tripulantes deberán tener una formación sanitaria básica en primeros auxilios, y el capitán o la persona responsable de la dotación médica recibirá una formación sanitaria determinada, que será reactualizada periódicamente al menos cada cinco años.

Cada Estado miembro deberá tomar, tal y como se propone en el texto, las medidas necesarias para contar al menos con un centro radiomédico, y los médicos que presten servicios en él deberán conocer las condiciones específicas que se den a bordo de los buques. Para hacer más eficaces estas consultas, los centros radiomédicos podrán disponer de un banco de datos sanitarios. Los buques, por otro lado, deberán ser sometidos a controles periódicos para asegurar que las dotaciones médicas estén de acuerdo con la directiva, que las condiciones de conservación son buenas y que respetan las fechas de caducidad.

Cuando sea necesario adoptar los anexos a los progresos técnicos que se vayan produciendo, la Comisión será asistida por un Comité compuesto por un representante de cada Estado miembro. Los anexos del texto determinan las categorías de los buques, las dotaciones médicas de los mismos, las sustancias peligrosas, el control médico y la formación

sanitaria de las tripulaciones y mandos.

Los botiquines españoles

El actual botiquín español «número dos», que se corresponde, en general, con los buques que realizan travesías de más de cuarenta y ocho

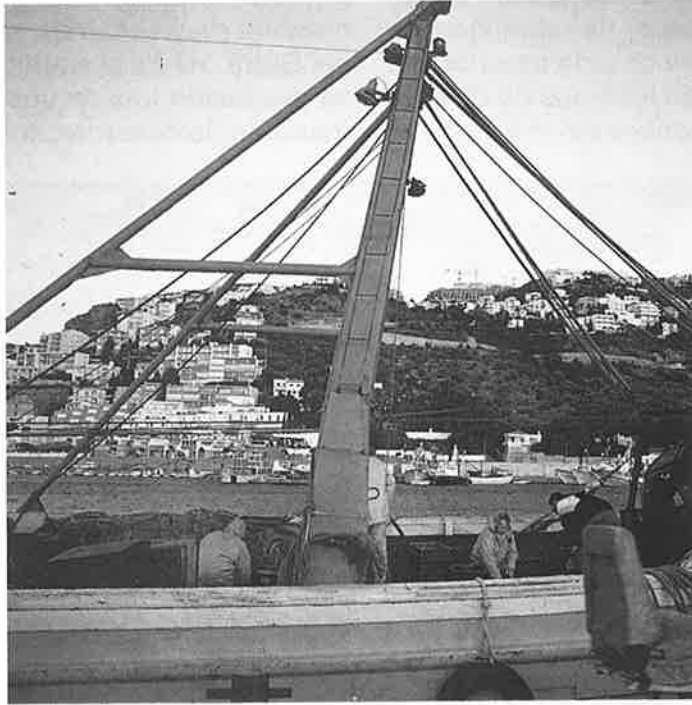
horas (tanto buques de carga como de pesca o recreo), está equipado, en un 80 por 100 de su contenido, con lo dispuesto por el texto de la propuesta a directiva, por lo que su puesta al día no acarreará una inversión económica importante. Por otro lado, tal y como se demuestra en los estudios realizados al respecto, el coste de un botiquín nuevo representa tan sólo el 0,07 por 100 del presupuesto anual de un buque de unas tres mil toneladas y 24 tripulantes y el 0,12 por 100 en el caso de los buques de 1.500 toneladas y 10 tripulantes. En cualquiera de los dos supuestos las cantidades son mínimas comparadas con el resto de los gastos que genera el buque y con las consecuencias que podría ocasionar un botiquín con medicamentos en mal estado o mal surtido.

La formación sanitaria de los trabajadores del mar, las consultas radiomédicas y su banco de datos, el control de las dotaciones sanitarias y, en caso necesario, el envío de un representante para el asesoramiento a la Comisión en temas específicos, serán competencia del Estado.

En el caso español los cursos de formación sanitaria que se están impartiendo en la actualidad deberán ser programados adecuadamente para complementarse con las clases que se imparten con ese fin en las escuelas y centros de formación marítima.

Durante la elaboración del texto de esta propuesta de directiva, tanto el Comité Económico y Social como el Comité Consultivo para la Seguridad e Higiene en el Trabajo mostraron su apoyo, tal y como lo hicieron todos los profesionales relacionados con la mar, que la respaldaron desde el principio, conscientes de la situación de aislamiento de un buque en alta mar y de la dificultad de asistencia médica externa en caso de enfermedad o accidente grave a bordo. ■

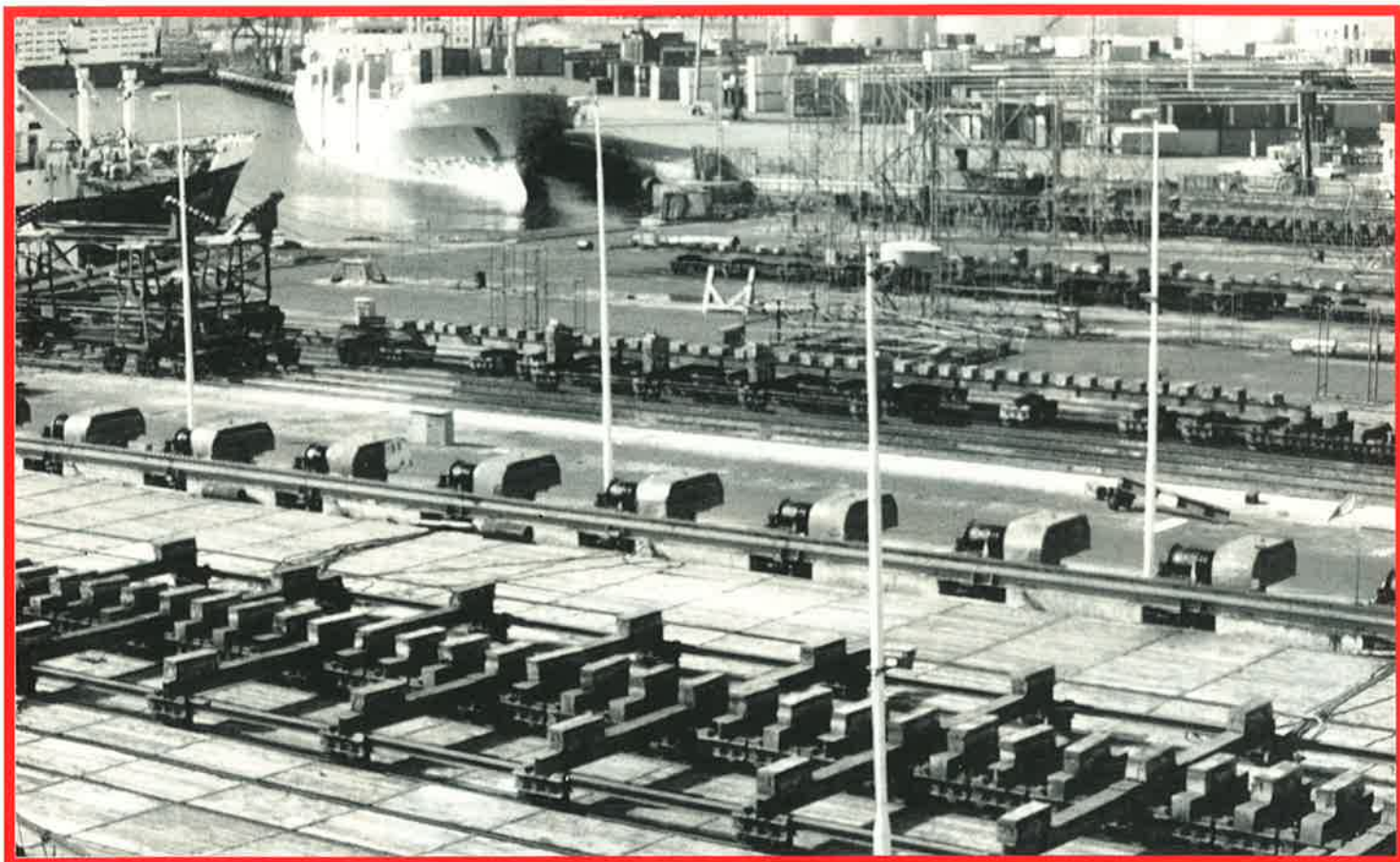
V. L.



LOS ASTILLEROS INTENTAN SALIR A FLOTE

Los astilleros españoles intentan salir a flote después de unos años de declive. Tras la fuerte crisis sufrida entre 1984 y 1986, declive que comenzó a desaparecer en 1987, hoy en día los astilleros están en plena ocupación. Como consecuencia de las bajas tasas de reemplazo de buques habidas durante la década anterior, las flotas existentes en algunos de los tipos de buques más numerosos y representativos del mercado se

encuentran envejecidas y obsoletas. Todo ello hace previsible una demanda sostenida de estos tipos de buques, especialmente de petroleros. Durante 1990 se ha producido una fuerte contratación en la primera mitad del año, que dio paso a una atonía mundial muy señalada, a la que contribuyó la crisis del Golfo. Hasta el segundo trimestre de 1991 no se ha producido una recuperación, todavía lenta, del mercado de construcción naval.



EL sector de construcción naval durante 1990 se sostuvo con un tono moderadamente optimista, al igual que el año anterior. El sector ha vivido, al igual que el conjunto de la economía, una primera mitad de 1990 con un nivel de actividad muy elevado, sobre todo en contratación. Se alcanzó un volumen aproximado de 17,0 millones de GT contratadas, que representan más del 85

por 100 de la contratación total de 1989. En la segunda mitad del año el volumen de contrataciones disminuyó notablemente, hasta 7,4 millones de GT, aunque el ritmo de las mismas siguió siendo superior al de los años anteriores a 1989.

La contratación anual pasó de 19,5 millones de GT en 1989 a 24,2 en 1990, que a pesar de ser un crecimiento muy elevado (más del 25 por

100) resulta bastante inferior al espectacular que se produjo en 1989 (+64,9 por 100).

Comportamiento irregular

Durante 1990 el mercado de construcción naval se caracterizó por:

— El aumento de fletes de graneles líquidos y las necesidades de renovación de la flo-

ta provocaron un fuerte aumento de contratación en el primer semestre.

— La incertidumbre económica y política, más el alto nivel de contrataciones ya realizadas, constituyen un freno a la contratación en la segunda mitad del año.

— Se consolidó la disminución de contrataciones por la resistencia de los armadores al aumento de precios.

Todos estos factores ex-



puestos explican el hecho de que durante la primera mitad de 1990 hubiera un fuerte interés en el mercado de nuevas construcciones, centrado básicamente en los graneles líquidos y en algunos buques especiales. Mientras, a partir de la segunda mitad del año la actividad de contratación cayó a niveles muy bajos.

Por tipos de buque, los graneles líquidos representaron el 78 por 100 de tonelaje de car-

Mientras los pequeños y medianos astilleros españoles han registrado importantes aumentos, los grandes astilleros redujeron su volumen en contrataciones un 84,5 % en GT.

ga contratado en el año y el 58,6 por 100 en GT. Por tamaños, hubo 47 pedidos de VLCC (280.000 TPM), todos en Japón y Corea. En total los pedidos de petroleros crecieron desde 17,2 millones de TPM a casi 22 millones en 1990.

Con respecto a los buques graneleros, los pedidos de 1990 se redujeron en GT a más de un 35 por 100 respecto a los de 1989, descendiendo de 7,8 millones de GT a 5,0. Medida en TPM, la reducción fue todavía mayor, pasándose de 9,2 millones de TPM en 1989 a 3,9 en 1990, lo que representa un 57 por 100.

Como resultado de las contrataciones y entregas registradas, la cartera de pedidos mundial continuó el crecimiento experimentado en 1989, alcanzando los 39,8 millones de GT (+28,1 por 100 respecto a 1989). Por tipos de buques, la participación de los petroleros ha pasado desde el 38 al 52 por 100 del total. El incremento del tonelaje de petroleros en cartera de pedidos ha sido del 74,6 por 100 respecto a 1989, mientras la participación de los graneleros ha decrecido, pasando del 25,1 al 12,7 por 100 del total de la cartera.

Japón y Corea, a la cabeza

El reparto geográfico de la contratación siguió siendo dominado por Japón y Corea, que juntos representaron el 70 por 100 del total. Pero el mayor crecimiento en las contrataciones se dio en los países del AWES, que pasaron del 16,7 al 20,1 por 100 del total mundial.

La actividad productiva ha seguido el crecimiento registrado en 1989, habiendo subido el nivel de entregas desde los 12,8 a los 15,7 millones de GT; es decir, un 22,6 por 100. Por áreas geográficas destacan Japón y Corea, con un 65,2 por 100 del total de entregas mundiales (+21,1 por 100 respecto a 1989), seguidos de los países que constituyen el AWES, con un 18,1 por 100



del total y el mayor incremento respecto al año anterior, 49,7 por 100.

En conclusión, hay que destacar la confirmación de la posición de Japón como líder de la construcción naval mundial. En 1990, aunque en menor medida que en 1989, ha seguido el crecimiento de su participación en la cartera mundial. Además, hay que señalar como después de muchos años los astilleros japoneses han vuelto a aumentar sus plantillas y es de suponer que ello producirá un incremento de su capacidad de construcción.

La construcción naval en España

La evolución de las entregas en la construcción naval española durante 1990 ha sido paralela a la registrada en el conjunto mundial. Sin embargo, la contratación y la cartera de pedidos no ha tenido una evolución tan favorable.

A diferencia de lo ocurrido en 1989, resulta muy diferente la conducta de los pequeños y medianos astilleros res-



Japón confirma su posición como líder de la construcción naval mundial y en 1990 continuó aumentando su participación en la cartera mundial.

pecto a los grandes. Mientras los pequeños y medianos astilleros han registrado unos importantes aumentos, tanto en contrataciones, que han aumentado un 148 por 100 en GT, como en la cartera, que lo ha hecho en un 42,4 por 100 en GT. Los grandes astilleros, por el contrario, redujeron su volumen de contrataciones un 84,5 por 100 en GT, y también la cartera se ha reducido en un 14,4 por 100 tras varios años de aumentos constantes.

En cuanto a los tipos de buques contratados, hay que subrayar que los buques pesqueros, después de la reducción que sufrieron en 1989, volvieron a ser dominantes tanto en número (84 por 100) como en GT (39,6 por 100). Por el contrario, los petroleros han disminuido notablemente su participación, pasando desde el 72 por 100 del total en GT al 37,4 por 100. Por último, se ha registrado un significativo aumento de los buques de pasaje, que han pasado a representar el 20 por 100 de las contrataciones.

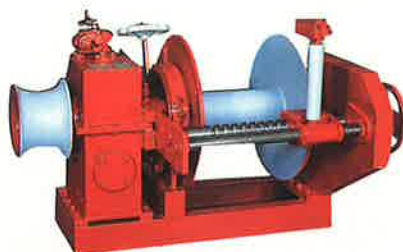
Reducción de plantillas

Uno de los graves problemas a los que hay que hacer frente en este sector es a la existencia de un excedente de 2.334 trabajadores. En Astilleros Españoles ya se han comenzado a notar las medidas adoptadas, y la plantilla se cifraba en 7.436 personas, con una disminución neta de 917 trabajadores con respecto a la existente un año antes, lo que supone una reducción del 11,0 por 100.

Este problema afecta con más intensidad a los astilleros grandes pertenecientes al sector público. A este respecto, UGT-Metal ha manifestado que partiendo de la aceptación de que es necesario reducir las plantillas, «nuestra postura es defender la aplicación de jubilaciones anticipadas, en el convencimiento de que cualquier otra fórmula sería perjudicial para el sector». ■

I. O.

LA MAR DE VENTAJAS



La gran diferencia

Prats Publicitat - Tel 879 66 67

Mapsa S.A.
MAQUINARIA NAVAL

C/. Virgen de Nuria, 21. Tel 870 94 00 - 08400 GRANOLLERS (Barcelona)



Si desea recibir más información sobre nuestros productos rellene el presente cupón marcando con una cruz el apartado que le interese y envíelo a:

MAPSA, S.A. C/ Virgen de Nuria, 21
08400 GRANOLLERS (Barcelona)

NOMBRE.....
 BARCO..... TEL.....
 DIRECCION.....
 POBLACION.....
 PROVINCIA.....
 Envíeme información sobre.....

- Ganchos, giratorios
- Puertas hidrodinámicas
- Máquinas para cable
- Máquinas para malleta y arte
- Máquina compacta
- Máquina para mariscar
- Máquina para cerco
- Bombas hidráulicas, embragues
- Servo-timones
- Grúas
- Tomas de fuerza.
Multiplicadoras, reductoras
- Otros.....

La revalorización de las pensiones de la Seguridad Social estipulada para el año en curso ha situado a éstas un 5,7 por 100 por encima de la cuantía percibida en el 91, de acuerdo con el porcentaje de crecimiento que ha tenido el IPC de noviembre. El Gobierno da por concluido este año un ciclo de consolidación de la Seguridad Social que ha modificado en estos últimos años su marco protector, su financiación y su gestión. En palabras de Adolfo Jiménez, «nos encontramos ante un sistema estable de revalorización de pensiones en el que todas ellas conservan su poder adquisitivo, todos los regímenes perciben catorce pagas y no se da un trato diferente a las pensiones mínimas según su clase».

ADOLFO JIMENEZ, secretario general de Seguridad Social:

“EN MATERIA DE SEGURIDAD SOCIAL TODO LO QUE SE HA HECHO ES POCO”



**ICIAL,
AGA**



**«El
incremento
acordado
es de un
5,7 por 100,
superior,
incluso,
al índice de
inflación del
año pasado»**

—El Consejo de Ministros del pasado 10 de enero aprobó un real decreto que regula la subida de las pensiones para 1992, así como de otras prestaciones de protección social. ¿Qué valoración hace la Secretaría General para la Seguridad Social sobre el contenido de esta disposición?

—La valoración, a mi juicio, es muy positiva, ya que mediante este real decreto se cumple con suficiencia el objetivo de garantizar durante 1992 el poder adquisitivo de todas las pensiones. Recuerde que el incremento acordado es de un 5,7 por 100, superior, incluso, al índice de inflación del año pasado; además, se continúa otorgando un tratamiento especial a las pensiones de cuantía más baja, que se revalorizan, en muchos casos, en porcentajes sustancialmente mayores.

Por otra parte, se ha procedido a reconocer una paga adicional a los pensionistas de los regímenes especiales de trabajadores autónomos y de empleados de hogar que aún percibían trece mensualidades al año. Ello supone la culminación del proceso de homologación entre los diferentes regímenes de la Seguridad Social en cuanto al número de pagas percibidas y, por lo que respecta a los colectivos



«Se ha reconocido una paga adicional a los pensionistas de los regímenes especiales de trabajadores autónomos y de empleados del hogar que aún percibían trece mensualidades al año»

«Siempre ha sido una prioridad del Gobierno atender de forma especial las necesidades de las personas que perciben pensiones más bajas»

afectados, un sustancial incremento en términos anuales de sus pensiones.

—Acaba usted de indicar que las pensiones más bajas reciben un tratamiento especial, con un incremento superior al 5,7 por 100 general. ¿A quiénes afecta en concreto esta medida y qué criterio se ha seguido a la hora de fijar la subida?

—Siempre ha sido una prioridad del Gobierno atender de forma especial las necesidades de las personas que perciben pensiones

más bajas. Como ejemplo, le indicaré que ya en años anteriores se produjo la equiparación de la cuantía de las pensiones mínimas familiares con el salario mínimo interprofesional neto, equiparación que se mantiene también para este año.

Pero respondiendo más concretamente a su pregunta, durante 1992 nuestro esfuerzo solidario va a ir dirigido especialmente a las pensiones mínimas de viudedad de personas de edad avanzada, que quedan igua-

ladas con las cuantías de las pensiones mínimas de jubilación para beneficiarios de igual edad. Ello supone, según los casos, un incremento que se sitúa entre el 6,9 por 100 y el 18,1 por 100, muy por encima de la evolución del coste de la vida.

El criterio utilizado para fijar la subida ha sido garantizar a todas las personas de edad avanzada que se encuentren en una misma situación, con independencia de la clase de pensión de la que sean beneficiarios, una

cuantía mínima similar. Y permítame añadir que idéntico criterio se ha seguido respecto de las pensiones de viudedad del SOVI, las cuales, con una revalorización del 10,50 por 100, han quedado igualadas a sus homólogas de vejez y de invalidez.



Dadas las características de las pensiones de viudedad, esta mejora supone la definitiva desaparición de una discriminación injustificada que afectaba especialmente a las mujeres, tradicionales destinatarias de esta clase de prestaciones.

—¿Y qué ocurre con las pensiones no contributivas? ¿También se revalorizan para 1992?

—Por supuesto. Se trata de unas prestaciones que, al igual que las de carácter contributivo, tienen garantizada su revalorización anual. Además, el Gobierno, consciente de la importancia de estas nuevas pensiones como instrumento para la satisfacción de las necesidades más inmediatas de sus beneficiarios, ha procedido a mejorarlas en un 15,38 por 100, situándose así en 30.000 pesetas mensuales, como se pactó en su momento con los sindicatos. E idéntica subida se aplica a las asignaciones familiares por hijo a cargo mayor de dieciocho años y afectado por minusvalía.

—Por todo lo hasta ahora manifestado, ¿podemos decir que con la revalorización para este año se da por con-

CUANTIAS MINIMAS DE LAS PENSIONES PARA 1992

CLASE DE PENSION	TITULARES		TITULARES		Incremento 92/91
	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	53.020	45.060	742.280	630.840	5,70
Titular menor de 65 años	46.395	39.325	649.530	550.550	5,71
INVALIDEZ PERMANENTE					
Gran invalidez con incremento del 50%	79.530	67.590	1.113.420	946.260	5,70
Absoluta	53.020	45.060	742.280	630.840	5,70
Total: Titular con 65 años	53.020	45.060	742.280	630.840	5,70
Parcial del régimen de Accidente de Trabajo: Titular con 65 años	53.020	45.060	742.280	630.840	5,70
VIUEDAD					
Titular con 65 años		45.060		630.840	10,23
Titular menor de 65 años:					
— De 60 a 64 años		39.325		550.550	18,00
— < de 60 años		30.000		420.000	6,93
ORFANDAD					
Por beneficiario		13.320		186.480	5,71
En la orfandad absoluta, el mínimo se incrementará en 30.000 ptas/mes distribuidas, en su caso, entre los beneficiarios.					
EN FAVOR FAMILIARES					
Por beneficiario		13.320		186.480	5,71
Si no existe viuda ni huérfano pensionistas:					
— Un solo beneficiario con 65 años		34.330		480.620	5,71
— Un solo beneficiario menor de 65 años		30.000		420.000	6,93
— Varios beneficiarios: El mínimo asignado a cada uno se incrementará en el importe que resulte de prorratear 16.680 ptas/mes entre el número de beneficiarios.					
SUBSIDIOS DE INVALIDEZ PROVISIONAL Y LARGA ENFERMEDAD					
.....	39.065	33.435	468.780	401.220	5,71
PENSION DEL SOVI					
CLASE DE PENSION	CUANTIA MENSUAL		CUANTIA ANUAL		
Vejez e invalidez	32.215		451.010		5,71
Viudedad	32.215		451.010		10,53
Pensiones no contributivas (inv.-jub.)	30.000		420.000		15,38
LISMI (subsido garantía ingresos mínimos)	24.935		349.090		5,70
Pensiones FAS (vejez e invalidez)	24.936		349.090		5,70

cluido un ciclo en la consolidación del sistema de la Seguridad Social?

—Yo creo, más bien, que la revalorización para 1992 es una prueba fehaciente de que nuestra Seguridad Social se encuentra definitivamente consolidada tras las importantes reformas a las que fue sometida durante los últimos años, que han afectado, como usted sabe, a su marco protector, a su

financiación y a su gestión. Y ello porque sólo desde un sistema como el nuestro, universalizado en materia de acción protectora, saneado y equilibrado financieramente, y con una gestión eficaz, puede mantenerse un marco estable de mejoras que garantice el poder adquisitivo de todas las pensiones. Intentar alcanzar este objetivo sin ese respaldo sólido sería enga-

ñarnos e hipotecar el futuro.

Pero, en todo caso, y como le dije antes, sí creo que puede decirse que este año hemos terminado de configurar un marco estable de revalorización de pensiones y pensiones mínimas en el que todas ellas conservan su poder adquisitivo, todos los regímenes perciben catorce pagas y no se da ya un trato diferente a

REVALORIZACIÓN DE PENSIONES EN 1992

Mediante Real Decreto 2/1992 de 10 de Enero (BOE nº 10) se ha fijado el importe de la revalorización de las pensiones de Seguridad Social en el año 1992, con arreglo a las siguientes líneas básicas:

1. Características generales de la revalorización

Desde el 1 de Enero, todas las pensiones de la Seguridad Social suben, al menos, un 5,7%. De esta manera, se garantiza el mantenimiento de su poder adquisitivo.

La mejora global para el conjunto de las pensiones es del 6,20%.

El límite máximo para el percibo de las pensiones queda establecido en 233.631 ptas. mensuales (14 pagos) o 3.270.834 ptas. en cómputo anual.

Se consolida la equiparación de la pensión mínima familiar (con cónyuge a cargo) para beneficiarios con 65 años o más, al importe neto del salario mínimo interprofesional, así como el establecimiento de una relación adecuada entre todas las pensiones mínimas y aquella.

Las pensiones mínimas de viudedad, para titulares con 60 o más años, se igualan a las cuantías de las pensiones mínimas individuales de jubilación para beneficiarios con igual edad. Esta equiparación se hace extensiva también a las pensiones de viudedad - SOVI, cuyo importe coincide con el de vejez e invalidez, de dicho Seguro.

2. Pensiones mínimas

En los casos de pensionistas con rentas más bajas se garantiza, mediante un complemento, la cuantía mínima que para las distintas pensiones figura en el cuadro del reverso del presente folleto.

3. Declaración de rentas o de situación familiar

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

Si tiene reconocido complemento para alcanzar la cuantía mínima de las pensiones y durante 1991 ha percibido ingresos por rentas de trabajo o de capital, en una cantidad superior a 691.655 ptas. En tal caso, deberá presentar la declaración antes del día 1 de marzo de 1992.

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

Para formalizar esta declaración puede solicitar el impreso correspondiente en cualquiera de nuestros Centros o por teléfono.

4. Si tiene más de una pensión

Cuando a un mismo beneficiario se le reconozca más de una pensión a cargo de Entidades y Organismos financiados en todo o parte con recursos públicos, rige el principio general de considerar como una sola pensión la suma de todas ellas, aplicando a tal cantidad la revalorización del 5,7%, sin que en ningún caso se supere el límite máximo establecido.

Para una información más concreta de cada caso, y con independencia de la notificación individual que recibirá todo pensionista, podrá solicitarse información en las Direcciones Provinciales del Instituto Social de la Marina que se relacionan al dorso.

Cuando su identificación personal o domicilio no sean correctos o si se produce alguna variación en los mismos no olvide comunicarlo o facilitar los datos exactos.

las pensiones mínimas según su clase.

—A la luz de las profundas reformas a que acaba de referirse, ¿qué balance se puede hacer sobre la evolución de la protección social durante los últimos años?

—Permítame que responda a esta pregunta ofreciéndole una comparación de cifras que son, por sí mismas, suficientemente elocuentes. En 1980 un tercio de las personas mayores de sesenta y cinco años no tenía pensión; hoy la tiene casi el 90 por 100, lo cual ha supuesto un aumento de más de dos millones en el número de pensiones reconocidas.

A principios de la pasada

R.D. 2/1992 DE 10 DE ENERO

SEGURIDAD
SOCIAL
DEL MAR

REVALORIZACION
DE PENSIONES
EN 1992



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



«Las pensiones no contributivas tienen garantizada su revalorización anual»

«En 1980 un tercio de las personas mayores de sesenta y cinco años no tenía pensión; hoy la tiene casi el 90 por 100»



década la pensión mínima se situaba en torno al 70 por 100 del salario mínimo; en la actualidad ambas cuantías se encuentran equiparadas. En aquel momento la pensión media de jubilación del Régimen General ascendía a 21.000 pesetas, ahora asciende a 70.799 pesetas.

Como puede apreciar, el balance es muy claro: las reformas llevadas a cabo en nuestra Seguridad Social han permitido no sólo universalizar el derecho a las pensiones, sino también ga-

rantizar su suficiencia inicial y su poder adquisitivo posterior. Del importante esfuerzo realizado le dará una idea el hecho de que, frente a un gasto en pensiones de 875.000 millones de pesetas en 1980, para este año está previsto destinar a las mismas casi cinco billones.

—¿Qué política se piensa seguir a partir de 1992 en materia de protección social y cuáles son los principales objetivos que se fijarán?

—Mi experiencia me ha enseñado que en materia de

Seguridad Social todo lo que se haga es poco. Por consiguiente, una vez alcanzados los objetivos de reforma y saneamiento que desde un principio se trazó el Gobierno, la tarea continúa. En este sentido, la principal prioridad no podrá ser otra que mantener y perfeccionar, siempre dentro de nuestras posibilidades, el marco de protección alcanzado.

No conviene olvidar que un sistema de Seguridad Social ha de ser reflejo exacto de la realidad socio-económica en la que se mueve y nunca crear falsas expectativas que luego no puedan cumplirse. También por ello nuestra Seguridad Social habrá de estar atenta para poder ofrecer respuestas adecuadas a las importantes transformaciones que van a producirse a corto y medio plazo en el orden demográfico, en las estructuras familiares y en el mercado de trabajo.

Yo creo sinceramente que el sistema español de Seguridad Social, estructurado, consolidado y estable, sabrá hacer frente a esos retos de futuro desde una perspectiva de progreso y desarrollo solidario. ■



MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

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



MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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



La flota mercante española perdió en 1991 el diez por ciento de sus efectivos

El segundo registro canario, probable salida a los excedentes

A finales de 1991, la flota mercante española registró una reducción de sus efectivos de un 10 por 100 sobre las cifras de 1990. El número de buques a comienzos del último mes del año ascendía a 392, con 2.845.000 toneladas de registro bruto, continuando una tendencia al descenso, que se mantiene desde 1981. Pese al sostenimiento de la caída en el potencial de la flota, las perspectivas para la patronal ANAVE son en estos momentos menos negativas de lo que eran hace meses. Si a mediados de 1991 los armadores se veían abocados a una reducción sin paliativos ante la entrada en vigor del segundo escalón de liberalización comunitaria, a partir del

1 de enero de 1992, y las previsiones de liberalización total, a partir de 1993, la introducción del segundo registro en Canarias parece presentarse como una salida a los excedentes ocasionados por la normativa de la CE. Para las centrales sindicales, sin embargo, la reducción de la flota supone, de hecho, una verdadera reestructuración que debería ser abordada por la Administración con medidas similares a las que se establecieron para otros sectores igualmente en crisis, negociadas entre los propios sindicatos, la patronal y los ministerios implicados.

EN los once primeros meses de 1991 la flota mercante española había perdido 24 buques, en cifras absolutas, después de computar las altas y las bajas en los distintos apartados que conforman la flota mercante. Sólo el censo de buques de pasaje y especiales ha aumentado sus efectivos durante este tiempo, pasando de 48 a 50 y de 55 a 58 unidades, respectivamente, con 117 TRB en el primer apartado y 156 TRB en el capítulo de buques especiales.

La reducción más significativa afecta a los graneleros, donde se han registrado seis bajas absolutas, con un descenso de 106.000 TRB. La disminución de cuatro petroleros ha supuesto, paralelamente, la reducción en 67.000 TRB en este apartado.

Tras el espectacular crecimiento vivido en el último tramo de los años setenta, auspiciado por créditos a bajo costo y con escaso control, la flota mercante española ha vivido en los últimos diez años un camino de vuelta de aquel proceso. Las ayudas, casi indiscriminadas, concedidas entre 1977 y 1980 permitieron a la flota mercante pasar de los, aproximadamente, dos millones de TRB a cerca de ocho millones. La falta de solvencia de algunas empresas, la crisis del transporte y las nuevas circunstancias en que se mueve la economía española son algunos de los factores que explican el proceso a la inversa del que se lamentan, bien que por distintas razones, navieras y sindicatos.

En la década comprendida entre 1981 y 1991 la flota mercante española ha quedado reducida casi a la mitad de sus efectivos, pasando de 699 buques a los 392 actuales. La disminución de tonelaje ha sido más drástica. Si en 1981 se registraban 7.119.000 TRB, en la actua-

lidad quedan 2.845.000. La curva descendente registró una inflexión en 1990, año en el que la disminución fue apenas perceptible. Las perspectivas para 1992, a la espera de cómo se desarrollen las previsiones sobre el segundo registro en Cana-

rias, es de una disminución en, aproximadamente, 300.000 TRB.

De acuerdo con los análisis realizados desde la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), la evolución dependerá de la situación concreta de cada naviera,



pero, salvo en lo que pueda alcanzar de positivo el segundo registro, todo hace suponer que la vigencia de la segunda fase de liberalización comunitaria repercuta en una aceleración del ritmo de descenso de la flota mercante, en torno al 12 por 100 a finales de 1992.

La segunda fase de liberalización del comercio marítimo, en vigor desde el 1 de enero de 1992, tendrá una repercusión notablemente mayor que las primeras medidas liberalizadoras, vigentes desde enero de 1990. En aquella fecha se levantó la protección que regía para la flota mercante española, en virtud del Reglamento 990,



de 1986, según el cual el 75 por 100 de las importaciones de carbón, el 90 por 100 de las de petróleo y el 100 por 100 de las de grano, café y algodón estaban reservadas a buques de pabellón español, pudiendo en adelante ser transportadas por barcos con pabellón comunitario siempre que las mercancías tengan su origen en países de la CE. El segundo escalón amplía aún más las medidas liberalizadoras y supone que las importaciones españolas podrán ser transportadas a su destino por buques con pabellón comunitario, cualquiera que sea su origen, desde cualquier país del mundo.

UGT:
«La reducción de la flota significa una reestructuración que tendrá graves repercusiones en el apartado laboral.»

Las consecuencias de este segundo nivel de liberación se harán sentir con mayor contundencia en el sector naviero nacional, donde se teme la competencia en régimen de igualdad de las flotas de los países comunitarios, algunas de ellas, como la griega, muy competitivas, y que pasan a operar en las mismas condiciones que la española.

La presión sobre la flota mercante nacional será aún mayor a partir del 1 de enero de 1993, cuando entre en vigor la tercera fase de liberalización del transporte marítimo, lo que se traducirá en que las mercancías podrán ser transportadas desde cualquier origen por buques de cualquier bandera, sea comunitaria o no, siempre que la empresa que flete el barco sea de la CE.

Mesa de concertación

Para UGT, la obligada reducción de la flota significa, de hecho, una reestructuración que tendrá graves repercusiones en el apartado laboral. Casimiro Costales, miembro de la Interfederal de Transportes de UGT que negocia en la Comisión de Estructuras de la CE soluciones para el sector, se declara partidario de «buscar salidas negociadas y consensuadas que no carguen el peso exclusivamente en los trabajadores».

El portavoz ugetista reprocha a la Administración estar propiciando el desguace de buques, al haber aumentado las subvenciones por tonelada desguazada, lo cual, explica, puede ser una solución para las navieras, pero no para los trabajadores, que se quedan sin empleo y sin trabajo alternativo. La situación se agrava en el caso del grupo de trabajadores en buques de 0 a 10 TRB que no cotizan por desempleo —alrededor de 20.000 en cálculos de UGT—, quienes se verán sin empleo y sin ningún tipo de ayuda económica. Para subsanar esta anómala si-

EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA
Número de buques y miles de TRB al 31 de diciembre de cada año

	1981		1983		1985		1987		1989		1990		1991 (I-XII)	
	Núm. de buques	Miles de TRB	Núm. de buques	Miles de TRB	Núm. de buques	Miles de TRB	Núm. de buques	Miles de TRB	Núm. de buques	Miles de TRB	Núm. de buques	Miles de TRB	Núm. de buques	Miles de TRB
Petroleros	101	4.483	85	3.753	72	2.540	65	1.844	56	1.479	56	1.566	52	1.489
Combinados	3	191	2	128	2	128	2	122	1	63	1	63	0	0
Graneleros	77	1.064	79	1.155	76	1.275	60	1.005	44	801	43	797	37	691
C. General-Poliv.	263	741	230	671	182	540	144	405	104	207	92	176	78	139
Portacontenedores	58	145	70	224	61	167	52	128	41	110	43	114	42	114
Ro-Ro	40	70	49	86	51	94	49	85	45	75	48	81	48	85
Frigoríficos	49	77	51	82	45	85	33	53	24	34	21	33	18	26
Gases licuados	15	58	15	64	16	69	15	67	11	58	9	25	9	28
Especiales	50	119	57	179	55	178	51	162	61	199	55	150	58	156
Pasaje	43	170	39	142	41	128	39	124	43	113	48	115	50	117
TOTAL	699	7.118	677	6.484	601	5.204	510	3.995	430	3.139	416	3.111	392	2.845

Fuente: ANAVE.

tuación, el Gobierno ha dispuesto la ampliación de cobertura a los trabajadores de este tipo de buques, mediante un decreto consensuado con las centrales sindicales. Con todo, la medida beneficiará a quienes hayan cotizado por desempleo durante seis meses, pero no alcanzará a quienes hayan perdido su empleo antes de la entrada en vigor del decreto.

En opinión de UGT, la situación del sector demanda la constitución de una mesa de concertación de ámbito nacional en la que estén presentes los ministerios afectados, la patronal y las centrales sindicales, y en la que se debata la política pesquera en su conjunto. Una de las primeras bazas de la negociación de UGT en esta mesa sería la creación de un Fondo de Promoción de Empleo.

En cuanto al alivio que para las navieras pueda suponer la creación del segundo registro en Canarias, es contemplado por UGT como una amenaza en potencia para los trabajadores españoles que podrán ser sustituidos por personal extranjero, no necesariamente de países comunitarios. Por otra parte, en el proyecto de segundo registro se contempla que los aspectos labora-



les queden sujetos a convenios pactados entre armadores y trabajadores sin intervención sindical, lo que, a juicio de Casimiro Costales, puede favorecer actuaciones empresariales sin control alguno.

Difícil salida individual

En parecidos términos se expresa el secretario del Sindicato Libre de la Marina Mercante, Andoni Lecertúa, para quien las medidas aprobadas hasta ahora por la Administración se dirigen a favorecer a los empresarios con ayudas económicas, pero no a salvar el empleo.

En opinión del SLMM, en los próximos años se mantendrá la progresión descendente de la flota, independientemente de las iniciativas que pueda adoptar España individualmente, toda vez que la crisis es debida al dominio de las multinacionales del transporte marítimo, que frecuentemente operan bajo pabellón de conveniencia en condiciones de «dumping» social. Un esquema de funcionamiento frente al que la flota española difícilmente puede competir, máxime desde el criterio especulativo que el SLMM atribuye a las empresas navieras nacionales.



Una fórmula para paliar las consecuencias de esta presión multinacional puede venir a través del Memorandum de París si, finalmente, se acepta un mayor control en los puertos sobre todos los barcos, especialmente en los que se amparan en bandera de conveniencia. Una posibilidad que, en el caso de España, queda limitada por la insuficiencia de inspectores que puedan controlar las infracciones.

De otro lado, tampoco los países de la CE tienen una visión idéntica sobre las soluciones que cabría aplicar en el sector de cabotaje, dada también la distinta situación en que se hallan los países del norte de Europa, que nunca han tenido problemas de empleo y donde radican precisamente algunas de las temidas multinacionales que controlan el transporte marítimo, respecto a los países del sur, Portugal, Grecia y España, cuyas flotas operan en claras condiciones de desventaja respecto a aquéllas.

«La situación no es nueva, sino que se viene anunciando al menos desde 1980 —señala Lecertúa— y desde entonces las actuaciones de la Administración han sido testimoniales e insuficientes.» La creación de la Sociedad de Gestión de Buques, lejos de resolver la cri-



SLMM:
«En los próximos años se mantendrá la progresión descendente de la flota, independientemente de las iniciativas que pueda adoptar España individualmente.»

sis, «ha dejado la flota en peores condiciones», afirma el secretario del SLMM.

Desde este punto de vista, 1991 ha sido para el Sindicato Libre de la Marina Mercante «un año duro». El sacrificio sindical que permitió alcanzar los acuerdos plasmados en COPECAN, BALCON e INTERCAN no han tenido correspondencia entre los empresarios, enfrascados, al decir de Lecertúa, «en una eterna pelea y competencia desleal entre armadores».

Tampoco, en lo que se refiere al tráfico internacional, encuentra el SLMM mejores perspectivas. «La patronal ejerce una influencia absoluta en el Ministerio de Hacienda como ha podido comprobarse en el borrador del segundo registro, donde no se han recogido ninguna de las medidas que solicitamos para proteger el empleo de trabajadores españoles.»

Como en el caso de UGT, también el SLMM solicita la creación de una mesa de concertación con empresarios y Administración, si bien advierte de la dificultad de llegar a algún acuerdo sobre los objetivos a alcanzar, dada la diversidad de planteamientos de cada una de las partes. ■

Mery VARONA




O BURGO

Los problemas de una ría urbana

La aparición, a finales del verano, de un 90 por 100 del marisco muerto en la ría de O Burgo puso sobre el tapete, nuevamente, los graves problemas que padece esta zona desde hace años. Los vertidos de las industrias, residuos urbanos y accidentes como el del «Urquiola» han llevado a un progresivo deterioro en su configuración física y en su potencialidad marisquera. Las causas

de este último desastre fueron atribuidas por los técnicos de la Consellería de Pesca a razones meramente naturales, mientras que los responsables de la Agrupación de Mariscadores de La Coruña que trabajan en esta zona lo achacan a un vertido de gasóleo ocurrido a principios de año por una avería en los dispositivos de seguridad internos de la empresa aceitera Cereol Ibérica (antes Kelsa).



Se atribuye a causas naturales la mortandad del 90 por 100 del marisco

LA ría de O Burgo bordea los ayuntamientos de Culleredo, Cambre, Oleiros y La Coruña y está considerada como una zona de gran riqueza plactónica y un potencial biológico muy alto, a pesar del deterioro ecológico sufrido y su claro abandono a lo largo de los años. El ser una ría típicamente urbana la ha convertido en un receptor de residuos procedentes de los municipios colindantes, mientras que los vertidos incontrolados de distintas factorías cercanas a ella empeoraban con el tiempo su equilibrio natural. A todo ello se sumó la construcción de diques en la ciudad de La Coruña y el aterramiento que desde hace más de una década se viene produciendo por la llegada de arena procedente del mar.

Sin embargo, este problema de tipo medioambiental (que parece estar en vías de solución gracias al proyecto de dragado en la ría, que, según las autoridades autonómicas, ya ha comenzado a realizarse en su primera fase) no fue el causante directo de la mortandad producida en verano, sino otro también muy importante y todavía sin resolver, la falta de un sistema adecuado de comercialización que llevó a «no extraer el marisco en el momento oportuno por no encontrar compradores para todos los berberechos de la ría, a pesar de las advertencias de la Delegación de Pesca y de los técnicos encargados de esta zona para que se recogiese antes de agosto, y que, finalmente, provocó que el marisco muriera por causas naturales», asegura Mariano Otero, biólogo de zona de la Consellería de Pesca.

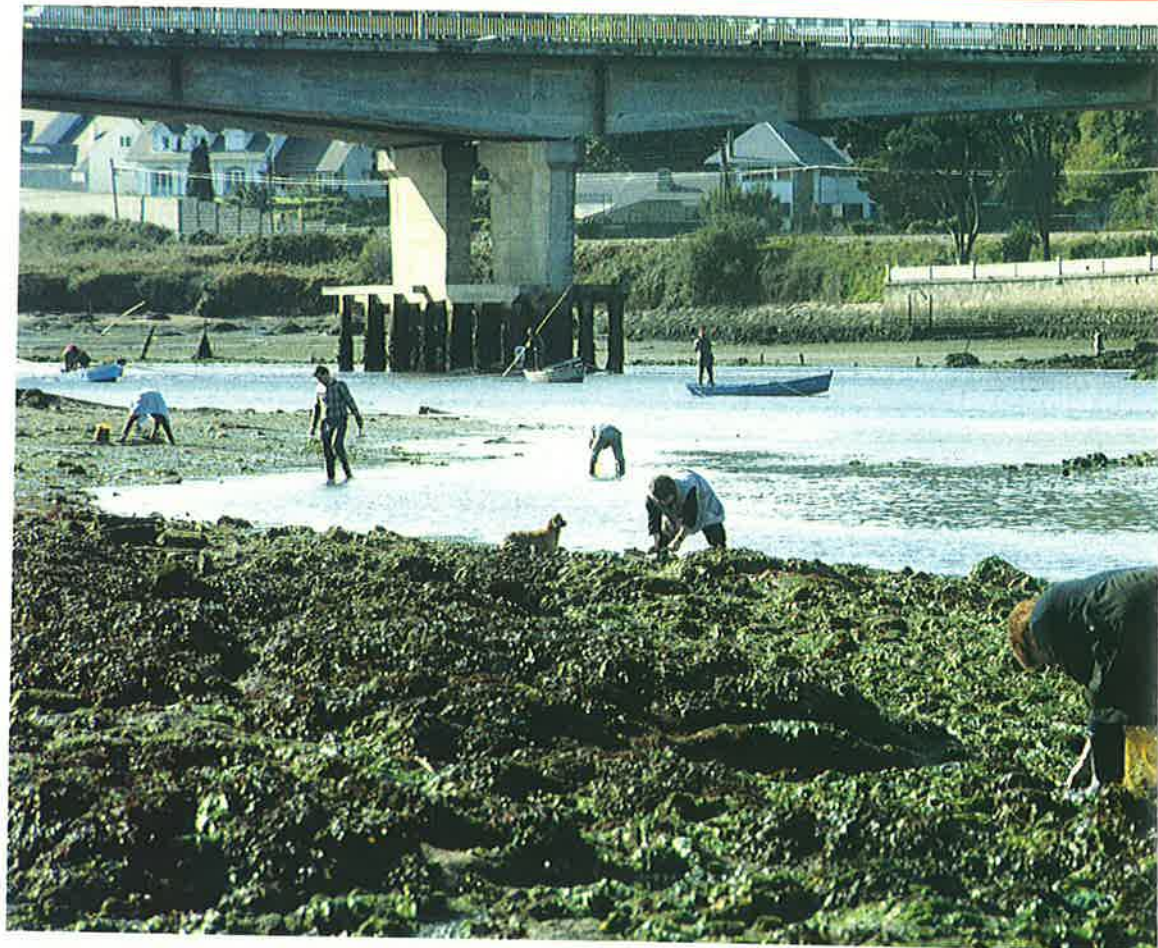
Según este técnico, en el área comprendida entre el puente del Pasaje y el municipio de O Burgo se encontraban alrededor de 200.000 kilos de berberecho de entre año y medio y dos años de vida que no fueron extraídos durante la pasada campaña, y como consecuencia el 90 por 100 murió, al no desarrollar su ciclo vital con normalidad.

Por su parte, Teresa López Chacón insiste en que las razones de esta elevada mortandad hay que buscarlas en el vertido de gasóleo ocurrido a comienzos de año en la empresa aceitera Kelsa, «porque por causas naturales podría ser que hubiera muerto de un 15 al 20 por 100 del berberecho, pero no llegar hasta las cifras conocidas». Además, manifestó que esperan los resultados del proceso ecológico interpuesto contra la mencionada empresa, en el cual la Conselleria de Pesca, Acuicultura y Marisqueo se encuentra como parte acusadora.

Reducción del 80 por 100 en la actual campaña

Aunque no por causa directa de la alta mortandad ocurrida en los meses pasados, la actual campaña marisquera, 91-92, se va a reducir en un 45 por 100 para la almeja, por sobreexplotación en el período extractivo 1990-91, y en un 80 por 100 para el berberecho, por no alcanzar la talla reglamentaria, según los estudios realizados por los técnicos encargados, «un hecho que se está confirmando, ya que, aunque todavía existen numerosos berberechos, en la zona comprendida entre el Pasaje y Santa Cristina son juveniles y en ningún caso dan la talla legal», afirma Mariano Otero.

En el primer día de campaña, el día 8 de octubre, se apreció este retroceso en el nivel de capturas anunciado por la Delegación de Pesca, y que la Agrupación de Mariscadores atribuyó a dos factores. Por un lado, el descenso considerable en el número de



El potencial biológico de la ría es muy alto, a pesar del deterioro ecológico sufrido y su claro abandono a lo largo de los años.

La sobreexplotación en el período extractivo 1990-91 ocasionará la reducción en cerca de un 80 por 100 del berberecho.

carnés, debido a las exigencias impuestas por la Conselleria de Pesca para proveerse del mismo y, por otro, el estado lamentable de conservación en que se encuentran los bancos marisqueros que conforman la ría.

Por esta misma razón, la Cofradía de Pescadores acordó fijar unos topes de captura por persona y día para las próximas jornadas, quedando

establecidos en ocho kilos para la almeja y 30 para el berberecho, para evitar una sobreexplotación que pudiera agravar el estado actual de la ría coruñesa.

A juicio de Mariano Otero, los problemas más urgentes que todavía quedan por resolver en la zona son la comercialización, la falta de profesionalización de los mariscadores y, finalmente, la conta-

minación que durante años ha afectado a la ría y que todavía persiste en algunas áreas.

Comercialización

Una de las conclusiones a que se llegó, tras descubrir la alta mortandad de moluscos en la ría coruñesa, fue la necesidad de buscar nuevas fórmulas para la comercialización del marisco y encontrar una vía de solución a la falta de acuerdo entre vendedores, en este caso la Agrupación de Mariscadores, y los potenciales compradores. «A ello va a contribuir la nueva legislación que próximamente se establecerá, a través de decreto, por la Administración autónoma, flexibilizando las vedas y dando opción a las cofradías para poder extraer los productos que el mar les ofrece a lo largo de todo el año, previo informe técnico, pudiendo obtener mejores beneficios al vender cuando los precios estén más altos.»

En la actual campaña, que se inició un poco más tarde



El dragado de la ría, un proyecto irrenunciable

El último de los problemas a que hacía referencia Mariano Otero, la contaminación y la acumulación de residuos, parece encontrarse en vías de solución con la puesta en marcha de un proyecto ya añejo, pero nunca llevado a cabo, el dragado de la ría. Con él se obtendrá una apreciable variación en el paisaje y se aumentará ostensiblemente la capacidad de producción de los recursos marisqueros, contribuyendo a mejorar la calidad de vida de los habitantes que se asoman diariamente a este desaliñado horizonte.

La operación de limpieza de la ría contempla cuatro fases diferenciadas y en una primera se invertirán 40 millones de pesetas, según el conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga. Por su parte, la Agrupación de Mariscadores se muestra esperanzada en que, finalmente, esta vieja aspiración llegue a su fin y pide que sigan con-

trolándose los vertidos a la ría porque de seguir persistiendo todos los demás trabajos están condenados al fracaso.

Por otra parte, se ha iniciado ya la instalación de colectores en todo el anillo marítimo de la ría para suprimir los vertidos contaminantes al mar. Se prevé que todas las actuaciones en este sentido concluyan en 1993.

Otra de las acciones positivas en el área ha sido la limpieza del litoral en el municipio de Oleiros, que permitirá la recuperación de un banco natural de almeja fina, y que afecta, sobre todo, al tramo entre el Puente del Pasaje y la playa de Santa Cristina. Bidones, restos de barcos, cajones y moluscos muertos fueron los desechos que se encontraron los benefactores hombres de la limpieza en esta zona, donde se invirtieron cerca de siete millones.

E. C.



que en el resto de Galicia, el día 8 de octubre, se ha comenzado a aplicar esta flexibilidad y los mariscadores acordaron cerrar la campaña durante unos días, tanto para las extracciones de almeja como de berberecho, solicitando permiso a la Dirección General de Marisqueo y a la Delegación

Territorial de Pesca, basándose en los bajos precios alcanzados por los bivalvos en la subasta realizada en el segundo y tercer día de campaña.

Otra de las novedades incorporadas es la de poner a la venta diariamente los moluscos extraídos en la jornada, que hasta ahora eran subasta-

dos al final de la semana en un único lote, por lo que tan sólo era un comprador quien disponía del suficiente poder adquisitivo para comprarlo. Sin embargo, los problemas de comercialización continúan y los precios cayeron ya en el segundo día de la campaña, según la presidenta de

la Agrupación de Mariscadores, debido a la acción de un solo comprador, el mismo que acaparaba todo el marisco en las pasadas campañas, «que tiene domesticados al resto y les convence para que no pujen por encima de un determinado precio».

Respecto a la profesionalización, el otro gran caballo de batalla de la Consellería de Pesca en orden a lograr una recuperación de los bancos de marisco y la explotación racional de éstos, en la ría de O Burgo todavía hay poca gente que se dedique durante todo el año a esta tarea, aunque el número de carnés para mariscar se ha reducido considerablemente, y este año se han repartido cerca de 600, una cifra pequeña si se tiene en cuenta que para la campaña 1990-91 se solicitaron alrededor de 1.500.

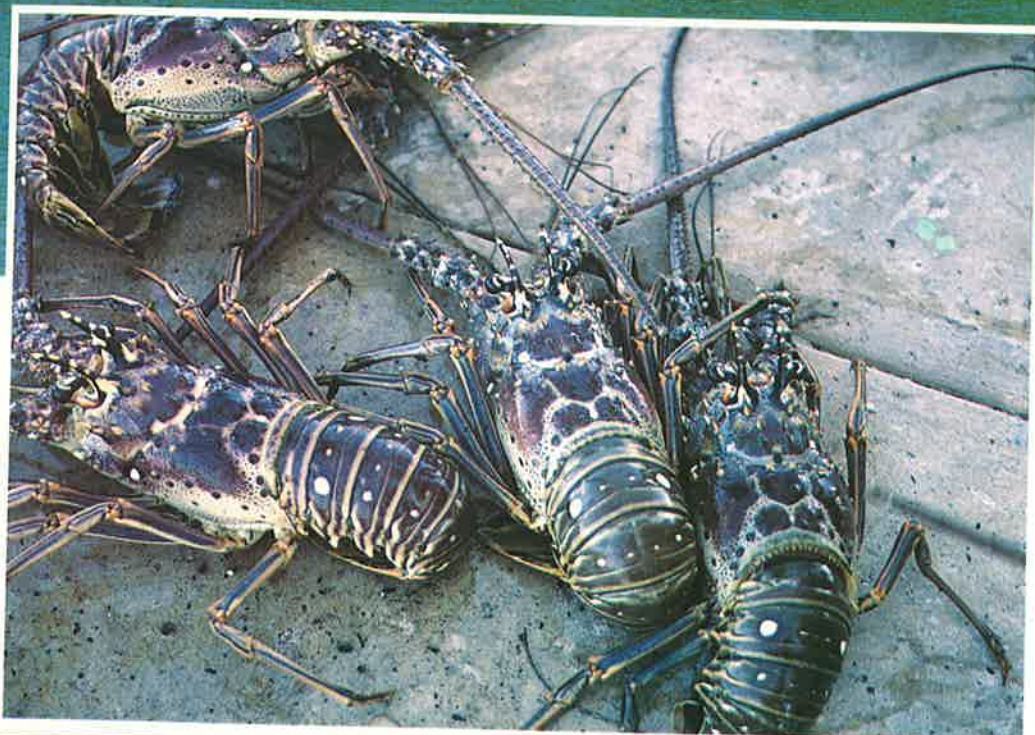
Esta disminución indica, junto a las exigencias de pesca para obtener el carné, lo que levantó ardientes polémicas en la pasada campaña, que poco a poco habrá una selección de personas que se dediquen profesionalmente al marisco durante todo el año, unas veces sembrando, otras limpiando los fondos y otras vigilando y deje de constituir una tarea históricamente reservada a gente de diversas clases sociales que encontraban en el marisqueo una economía extra, sin respetar toques de captura, horarios de trabajo, tallas mínimas y ventas en lonja.

Los mariscadores de la ría de O Burgo, en el primer día de campaña acudieron provistos del carné debidamente cumplimentado y se mostraron contentos de que no se hubieran producido incidentes como otros años, debido a la no asistencia de furtivos y gracias a la vigilancia de 15 guardias jurados dispuestos conjuntamente por la Consellería de Pesca y por la Cofradía de Pescadores, contribuyendo a que no se extrajeran inmaduros y propiciando la recuperación de los bancos de marisco de la ría. ■

Elena CEBRIAN

LA ISLA DEL CARIBE ES UNO DE LOS PRINCIPALES

Langostas de Cuba



res del adulto, y comienza a alimentarse. Las *Puerulus* nadan entonces hacia aguas más someras, donde están los bosques de Manglares, que les asegurarán un buen refugio y una buena alimentación en sus enmarañadas raíces. Entre diciembre y enero las *Puerulus* llegan a los Manglares y se adhieren a ellos, siendo entonces cuando se producen una serie de estímulos que desencadenan una nueva metamorfosis. Esta les llevará al estadio de *Postlarva*, que mide entre 25 y 31 mm.

A los tres años las langostas maduran sexualmente, en este momento abandonan las áreas de cría (zonas someras con fondos arenosos y abundante vegetación) hacia la plataforma, en busca de mejores condiciones para su alimentación y reproducción.

El crecimiento de la langosta se realiza por sucesivas mudas. Este es un modo bastante particular, aunque frecuente en la naturaleza, que consiste en la sustitución de su antiguo caparazón (cubierta protectora que la rodea) por uno nuevo más amplio que fabrica en veinte o treinta minutos. Durante este proceso la langosta queda totalmente indefensa.

Las langostas adultas viven en la plataforma continental, zona que en Cuba tiene poca profundidad (15 metros como máximo), formada principalmente por fondos de coral. En estos lugares estos animales encuentran refugio en grietas y oquedades naturales. La dieta de estos crustáceos es a base de todo tipo de organismos de movimientos lentos, como moluscos, erizos, etcétera. Los dos principales predadores de las langostas adultas son los tiburones gata y la cherna criolla.

Durante la vida de adultos las langostas realizan migraciones masivas, lo que constituye, sin ninguna duda, el fenómeno más espectacular en la vida de estos animales, ya que pueden verse cientos de ellas marchando en fila india. Las causas de estos movimientos no están muy claras, aunque parecen estar causadas por cambios climatológicos.





Pesca

La actividad pesquera de la langosta se desarrolla principalmente en las cuatro zonas que corresponden a las partes más amplias de la plataforma de la isla, tal y como aparece en el mapa adjunto. La pesca se realiza de forma continuada, exceptuando el período de veda, que va de marzo a mayo. No obstante, hay una considerable variación anual en el número de capturas que se realizan, siendo el máximo inmediatamente después de la época de veda y el mínimo en septiembre. Las embarcaciones utilizadas en la pesca son variadas, de madera, de hierro o ferrocemento, cuya eslora oscila entre 6 y 11 m.

Hay gran variedad de artes de pesca cuyo uso particular se realiza en función de la zona. Entre los más abundantes tenemos el «pesquero de jata» o «jaula» (74 por 100), que consiste en unas plataformas ancladas al fondo, formadas por troncos de palma, donde acuden a refugiarse las langostas. Una modalidad de este arte, actualmente más utilizada, dado su elevado rendimiento, es el llamado «pesquero chinchorro», compuesto por una red que rodea

a la estructura de troncos antes mencionada. El «jaulón», usado principalmente en época de migraciones, representa un 10 por 100 de las artes de pesca y consiste en una estructura similar a una nasa, pero con unas bandas laterales que dirigen hacia dentro las langostas; su funcionamiento es similar a las almadras atuneras utilizadas en la costa mediterránea española.

Los rendimientos pesqueros, calculados como kilogramos de langosta por número de artes levados, refleja un descenso en los últimos años, causado por un masivo incremento del número de artes de pesca, lo que ha motivado que se tomen medidas para frenar este aumento. Esto, junto a otra serie de actuaciones, como la prohibición de capturar hembras ovígeras, el uso de arpones y el propósito de aumentar la talla mínima de captura legal, reflejan el interés del Ministerio de la Pesca cubano por preservar un recurso fundamental en la economía del país.

Industria pesquera

La reestructuración de la industria langostera como

Uno de los primeros productores de langosta del mundo

Este recurso no comienza a ser explotado en su verdadera dimensión hasta 1959, a partir de entonces se ha producido un incremento considerable de las capturas. Actualmente se dedican 1.282 pescadores en un total de 286 embarcaciones, repartidas en nueve empresas pesqueras. El 84 por 100 de la producción se localiza al sur de Cuba, especialmente en el golfo de Batabanó, donde se capturan alrededor de 7.000 toneladas, lo que supone el 60 por 100 de la producción total anual. Hasta 1955 la producción estaba estacionada en torno a las 1.000 toneladas, a partir de este momento comienza una fase de crecimiento hasta alcanzar las 9.000 toneladas en 1965. Entre 1965 y 1967 hay un período de estabilización. A partir del año 1968 cambia la política de regulaciones pesqueras, que establece un período de veda más amplio (noventa días) y un control más estricto de la talla mínima legal (21 cm.); como consecuencia las capturas evolucionan hasta las 13.000 toneladas de 1986. En los últimos años se ha producido un descenso en la producción por la sobrepesca de los años precedentes.

Las Universidades de Oviedo y La Habana han realizado investigaciones conjuntas sobre este sector



consecuencia del bloqueo económico de los Estados Unidos, que era el principal importador de colas congeladas de este crustáceo, da lugar a un cambio en el procesamiento industrial de este recurso, ya que los nuevos mercados, europeo y japonés, demandan langostas enteras y precocinadas. Por ello se hace necesaria la creación de centros de acopio, para el almacenamiento y posterior traslado de animales vivos, que ahora requiere la industria de envasado. El almacenamiento en estos centros se realiza durante un período de uno a cinco días sin recibir alimentación, en jaulas marinas cuyas formas y dimensiones varían según la zona. Las jaulas deben estar situadas en áreas costeras que presenten unas condiciones meteorológicas y oceanográficas adecuadas.

Un aspecto interesante, derivado de las condiciones económicas de este país, es la existencia, dentro de los propios centros de investigación, de departamentos que se dedican desde el desarrollo de técnicas de marketing (estudios de mercado, diseño de envases, etcétera) hasta el estudio del aprovechamiento de partes de la langosta no comestibles como la cabeza o el caparazón.

Un ejemplo a seguir

Los estudios sobre la langosta llevados a cabo por el personal de los laboratorios de investigación son elaborados con la colaboración de los trabajadores de los centros de acopio, industrias de procesamiento y de los pescadores. Un claro ejemplo podría ser la recomendación de los propios pescadores de la creación de zonas vedadas en áreas de cría, actualmente explotadas con bajos rendimientos, debido a que la mayor parte de los ejemplares deben de ser devueltos al mar por su pequeña talla. ■

Juan CIGARRIA
Angel VALDES

NUEVA RED MARITIMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD

ADIÓS AL MORSE

La primera vez que se utilizaron las radiocomunicaciones para salvar vidas humanas en el mar fue en el año 1899. Mucho ha llovido desde entonces, como se suele decir: se han introducido nuevas técnicas y equipos, como los aparatos de navegación y el radar. Sin embargo, la forma en que se transmiten los mensajes de socorro ha variado muy poco. Ahora, cien años después, se producirá un cambio espectacular de la mano de las nuevas tecnologías. El mes de febrero de 1992 fue el inicio de una nueva era, con la puesta en marcha de la Red Marítima Mundial de Socorro y Seguridad (SMSSM). Comenzará a entrar en servicio entre 1993 y 1999 e incorporará adelantos técnicos tales como las comunicaciones por satélite. Esta nueva red, considerada como uno de los mayores adelantos en este terreno desde la invención de la radio, supondrá la paulatina desaparición de las comunicaciones radiotelegráficas en Morse, base de la actual red de socorro y seguridad desde comienzos de siglo.



LA nueva Red Marítima Mundial de Socorro y Seguridad entrará en servicio a partir de 1993. En 1999 será obligatoria en todo el mundo y permitirá lanzar mensajes de socorro con sólo apretar un botón. El primer paso para su puesta en marcha tuvo lugar el pasado mes de febrero, con la aceptación tácita de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS). Este sistema se introducirá mediante enmiendas al Convenio SOLAS de 1974 y al Protocolo, del mismo Convenio, de 1978. El origen se remonta a 1971, cuando la Organización Marítima Internacional (OMI) apunta la conveniencia de iniciar los preparativos para el establecimiento y la explotación de un sistema de comunicaciones por satélite dedicado exclusivamente a fines marítimos. Las razones para ello se centran en mejorar las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad, ampliar la cobertura geográfica, mejorar la fiabilidad, calidad y celeridad de las comunicaciones, etcétera.

Una nueva era en el sistema de comunicaciones comenzaba a gestarse. La seguridad de los que trabajan en el mar es su finalidad primordial. El primer gran paso en la tarea de salvar vidas humanas se dio en 1899, fecha en que se utilizaron por vez primera las radiocomunicaciones para este fin.

Los primeros pasos

La primera conferencia internacional de radiotelegrafía se



celebró en Berlín en 1906 y en ella se establecieron dos principios fundamentales de gran importancia para el futuro de las radiocomunicaciones en el mar: por un lado, las partes firmantes del Convenio se obligaban a conectar las radioestaciones costeras a la red telegráfica internacional, concediendo total prioridad a los mensajes de socorro, y, por otro lado, tratar de evitar las interferencias radioeléctricas en la medida de lo posible. En esta Conferencia, pues, se sentaron las bases para el desarrollo de las radiocomunicaciones marítimas.

El hundimiento del «Titanic» en 1912 supuso un importante toque de atención. El «Californian», que se encontraba cerca del lugar del accidente, no captó el mensaje de socorro al encontrarse el oficial radiotelegrafista libre de servicio. Tres meses más tarde se celebró una nueva conferencia, esta vez en Londres.

Lo más reseñable es que en dicha conferencia se adoptó como llamada internacional de socorro el SOS. En contra de la idea popular, estas letras no corresponden a ninguna abreviatura y carecen de significación especial, excepto que los conocidos «tres puntos, tres rayas, tres puntos» del código Morse son fáciles de recordar y transmitir.

Dos años más tarde, en

Puesta en marcha

Como ya se ha apuntado, la entrada en vigor de la Red Marítima Mundial de Socorro y Seguridad (SMSSM) no se producirá en unos días. El sistema es complejo y requiere de tiempo para su aplicación. Por tanto, seguirá vigente el sistema existente en la actualidad hasta casi finales de siglo, aunque parte del equipo del SMSSM será obligatorio mucho antes de esa fecha. El calendario para su puesta en funcionamiento, de cumplirse las previsiones actuales, será el siguiente:

- Las prescripciones relativas al NAVTEX (servicio automático para difundir radioavisos náuticos y meteorológicos y otra información de seguridad) y a las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) por satélite se aplicarán a todos los buques el 1 de agosto de 1993.

- Entre los meses de febrero de 1992 y 1999 los buques pueden cumplir con las prescripciones del SMSSM o con las existentes en el capítulo IV del Convenio SOLAS.

- Los buques que se construyan después del 1 de febrero de 1995 deberán cumplir con todas las prescripciones aplicables al SMSSM.

- El 1 de febrero de 1999 todos los buques tendrán que cumplir con las prescripciones de la Red Marítima Mundial de Socorro y Seguridad.

Sin duda, el mes de febrero de 1992 pasará a la historia como el acontecimiento más importante en las radiocomunicaciones marítimas desde que se utilizó por vez primera la telegrafía sin hilos. ■

1914, se aprobó el I Convenio Internacional para la Seguridad de Vida en el Mar (SOLAS). Además de establecer que los buques de más de 50 pasajeros debían llevar una instalación radioeléctrica con un alcance no inferior a las 100 millas marinas, se especificaba la necesidad de mantener un

servicio de escucha radioeléctrica continua.

Más tarde esta escucha continua quedó, en cierto modo, resuelta con la aparición de la autoalarma radiotelegráfica. Nuevos inventos fueron sumándose para lograr una mejora de las radiocomunicaciones, tales como el radioteléfono o la in-

troducción de la miniaturización en forma de transistores, allá por los años cincuenta.

Evidentemente, estos nuevos adelantos, junto con la experiencia acumulada en su utilización, motivó diversas actualizaciones del Convenio SOLAS. A pesar de ello, el actual sistema presenta una serie de defectos que no se pueden superar por las técnicas tradicionales de radiocomunicaciones terrestres.

Deficiencias

Entre las principales deficiencias cabe destacar las dificultades de recepción (ya que algunos mensajes pueden verse afectados por los cambios en las condiciones de propagación) y la duda de que los mensajes lleguen a su destinatario. El alcance máximo exigido para la radiotelegrafía y radiotelefonía es de tan sólo 250 kilómetros. El actual sistema constituye fundamentalmente un servicio de buque a buque cuya eficacia depende de que otras naves se encuentren en el radio de acción de su equipo.

Hace años que la OMI es consciente de este problema y ya en febrero de 1966 decidió estudiar las necesidades operacionales de un sistema de comunicaciones por satélite dedicado a fines marítimos. Cuatro años antes se colocó en ór-



bita el «Telstar», primer satélite de comunicaciones.

Como se señaló al comienzo de esta información, en 1971 la OMI inicia los preparativos para la explotación de un satélite de comunicaciones dedicado exclusivamente a fines marítimos. Este tipo de comunicaciones presentaba grandes ventajas, tanto en tareas de alertar y localizar a los buques en situaciones de peligro o emergencia como para facilitar las operaciones de búsqueda y salvamento.

INMARSAT

En 1973 la Asamblea de la OMI aprobó dos resoluciones que iban a constituir la base de la futura labor de la Organización en este terreno. Así, el Comité de Seguridad Marítima quedó autorizado a proseguir sus trabajos en pos de una mejora de las comunicaciones de socorro a corto plazo y desarrollar un sistema de cara al futuro. Del mismo modo, y en lo que respecta a la segunda resolución, se resolvió convocar una conferencia para establecer el sistema marítimo internacional de satélites, que ya estaba desarrollando la OMI. Fruto de esta conferencia es la adopción del Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite



(INMARSAT). El Convenio entró en vigor en 1979 y tres años después empezó a funcionar el INMARSAT.

Gracias a este sistema, aparte de otras ventajas, se puede recibir asesoramiento y auxilio médicos, informes y pronósticos meteorológicos, notificaciones de la situación de otros

buques... Evidentemente, desde el punto de vista de la OMI su función más importante es la mejora de las comunicaciones de socorro y seguridad. Gracias al sistema INMARSAT un buque puede enviar un mensaje de socorro con la completa seguridad de que será recibido.

En 1978 el Subcomité de Radiocomunicaciones de la OMI inició los trabajos para el desarrollo del sistema de socorro a largo plazo. En esta tarea recibió la ayuda de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) —organismo de las Naciones Unidas encargado del Reglamento de Radiocomunicaciones—, la Organización Meteorológica Mundial (OMN), la Organización Hidrográfica Internacional (OHI), INMARSAT y los partícipes en el sistema COSPAS-SARSAT.

En 1979, en una conferencia convocada por la OMI en Hamburgo, se adoptó el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos —Convenio SAR que entró en vigor en 1985—. Este Convenio establece un criterio internacional para las operaciones de búsqueda y salvamento. Así, sea cual sea el lugar en que se produzca un accidente, el salvamento en el mar siempre estará coordinado por una organización SAR. Lo que no puede lograrse mediante este Convenio es la mejora de las comunicaciones, tan importantes en las operaciones de búsqueda y salvamento. Y es aquí donde entra la nueva red de socorro marítimo (SMSSM).

El concepto fundamental de la Red Marítima Mundial de

Socorro y Seguridad es que la llamada de auxilio se reciba inmediatamente por parte de las autoridades de búsqueda y salvamento en tierra y puedan intervenir con la mínima demora en una operación coordinada de salvamento.

Comunicaciones por satélite

Aunque los satélites desempeñarán una función importantísima en el sistema SMSSM, no reemplazarán por completo a los sistemas de radiocomunicaciones terrestres existentes. Los equipos necesarios variarán de acuerdo con la zona en que navegue el barco. Así, los océanos quedarán divididos en cuatro zonas: la A1, comprendida dentro del alcance de la radio VHF costera (unos 40 kilómetros); la A2 entrará dentro del alcance de las emisiones costeras de radio en Frecuencia Media (unos 161 kilómetros); la zona A3 quedará cubierta por el satélite INMARSAT, que abarca todo el globo terráqueo excepto los casquetes polares, y la A4, que abarcará las zonas marítimas restantes.



La nueva red introducirá prescripciones relativas a otros equipos concebidos para mejorar las posibilidades de supervivencia. En él se incluyen las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) y los respondedores de radar, para la localización del buque o de las embarcaciones de supervivencia en peligro.

Los satélites, como ya se ha señalado, desempeñarán una función fundamental en el SMSSM, y en el que el INMARSAT será de vital importancia. El sistema de funcionamiento es de una gran sencillez. Sólo se requiere, en el caso de los barcos equipados con estación terrena de buque (ETB), apretar un botón especial de socorro o utilizar el código de llamada abreviada especial. Así se obtiene acceso prioritario al sistema y se establece contacto con la estación terrena costera mediante el satélite INMARSAT. El mensaje proporciona, de forma automática, el nombre y la situación del buque.

Una vez recibido el mensaje por la estación terrena costera (ETC), se informa inmediatamente al centro coordinador de salvamento (CCS) que se encuentre más próximo al buque en peligro, con lo que se iniciará la operación de búsqueda y salvamento.

Gracias al Convenio SAR de 1979 se podrá conseguir que las operaciones de búsqueda y salvamento estén mejor coordinadas. El sistema establecido por el Convenio SOLAS significa que la operación esté centralizada por un centro coordinador de salvamento (RCC) designado al efecto, que será informado de la alerta mediante los sistemas INMARSAT o COSPAS-SARSAT o mediante las radioestaciones costeras que participen en la Red Marítima Mundial de Socorro y Seguridad. Por tanto, el SMSSM proporcionará los medios de comunicaciones.

Una comunicación rápida y fiable es la mejor baza para aumentar la seguridad y auxilio de los trabajadores que faenan en el mar, que es de lo que, en definitiva, se trata. ■

La hora de las decisiones

Todo parece indicar que el mes de febrero de 1992 marcará una nueva era en el mundo de las comunicaciones, con la puesta en marcha de la Red Marítima Mundial de Socorro y Seguridad. Al respecto existe unanimidad entre los países miembros. La idoneidad del sistema parece evidente a todos.

Esta unanimidad deja de existir ante la decisión de cómo poner en marcha el sistema. España, junto a países como Grecia, Portugal o Italia, ha expresado sus dudas sobre el camino a seguir. ¿Cómo se garantiza el buen funcionamiento de los aparatos a bordo?, es la gran interrogante.

Un grupo de países, con EE. UU., Canadá, Gran Bretaña y Suecia a la cabeza, parecen tenerlo muy claro. Abogan por la puesta en marcha del nuevo sistema sin más. Francia, por su parte, encarna la vía del «laissez faire». Cuando el resto de los países ponga el sistema en marcha, Francia hará lo propio, no antes.

España, sin embargo, sigue en su línea crítica respecto a la interrogante anterior, aun-

que no tiene claro todavía la respuesta idónea para garantizar el buen funcionamiento de los equipos a bordo. En estos momentos plantea dos posibilidades:

1.ª La duplicidad de equipos, de forma que si uno se avería el de reserva entre inmediatamente en funcionamiento. Esta medida implicaría que exista personal de mantenimiento en cada puerto donde el barco haga escala, por si se precisara de sus servicios. Evidentemente, tal medida supondría un coste muy elevado para el armador.

2.ª Mantenimiento a bordo. Es decir, que el personal radiotelegrafista sea reciclado, para pasar a realizar las tareas de mantenimiento y así poder solucionar cualquier posible contingencia.

En síntesis, ésta es la postura española. La solución está por ver. Lo único seguro a estas alturas es que para 1999 no quedará ningún radiotelegrafista a bordo, al menos realizando las funciones que hasta el momento desempeñan. ■

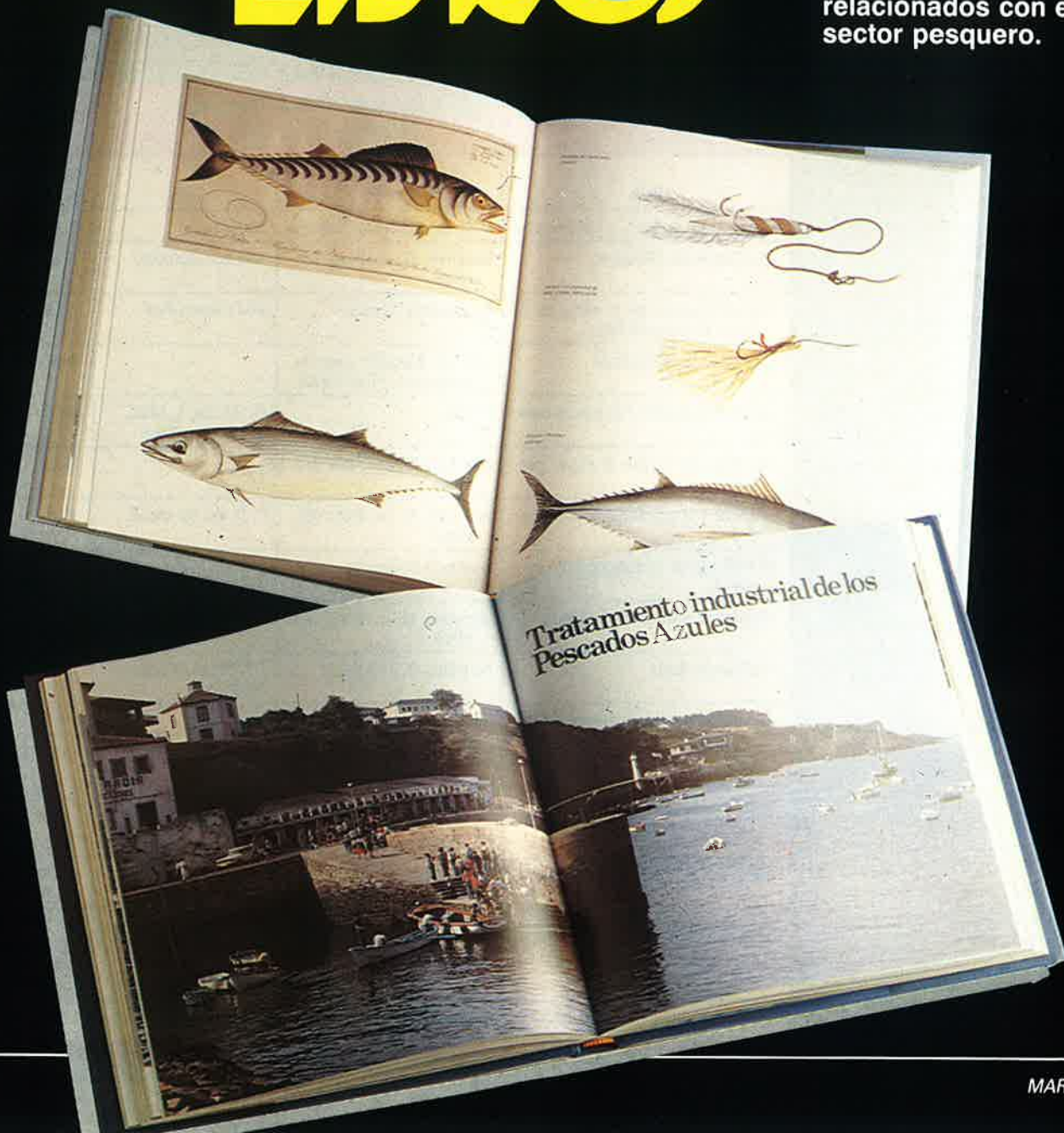
R. G.

Raúl GUTIERREZ

**EL MAPA HA EDITADO MAS DE
CIEN PUBLICACIONES RELACIONADAS
CON EL SECTOR PESQUERO**

LA PESCA EN LOS LIBROS

Con el objetivo primordial de informar y dar cuenta a las diversas instituciones especializadas y al público en general de la política pesquera del MAPA, la Secretaría General Técnica (SGT) de este Ministerio lleva a cabo desde hace varios años la labor de edición y publicación de libros, boletines, informes técnicos, carteles, etcétera, relacionados con el sector pesquero.



LA PESCA EN LOS LIBROS

S I bien las ediciones —o reediciones en su caso— más antiguas datan de la década de los sesenta, no fue hasta 1985 cuando, mediante real decreto y orden posterior (1986), se estableció la actual línea editorial de los Ministerios. Desde entonces hasta hoy los frutos de este trabajo han madurado en casi un centenar de libros y una lista de boletines e informes técnicos especializados aún superior.

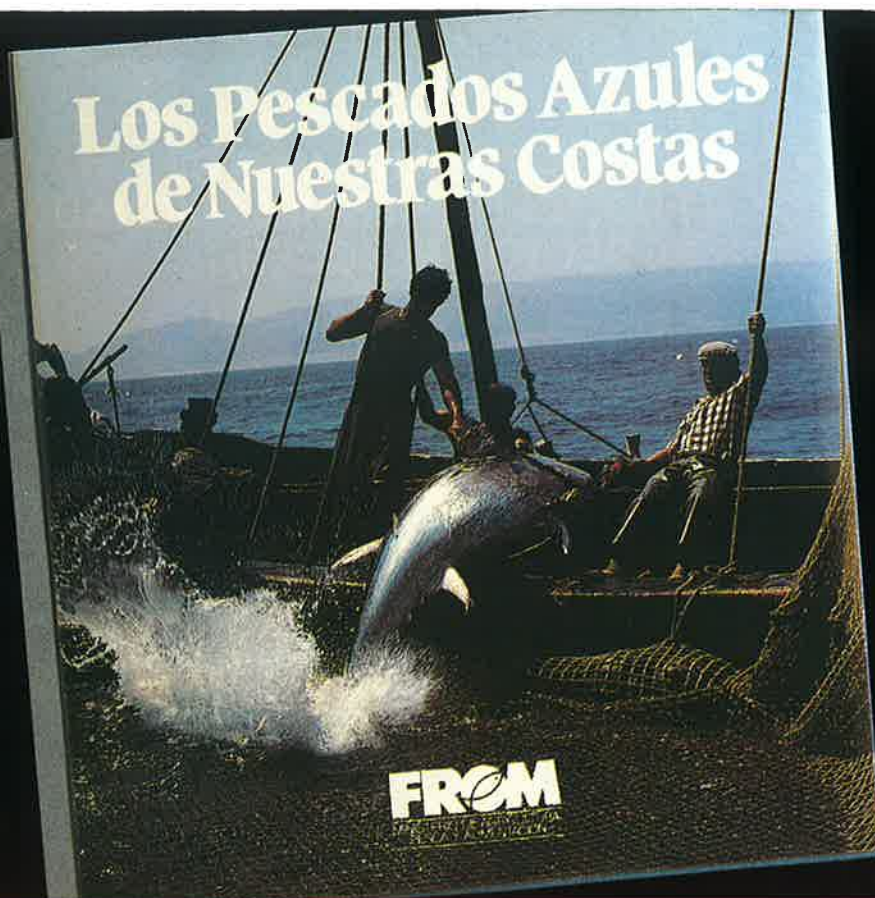
Cada año se publica también una detallada memoria de todas las actividades que a lo largo del mismo ha desarrollado el MAPA. Así, en estos momentos se está preparando la correspondiente a 1991.

En el capítulo de pesca se recogen, entre otros temas, los convenios alcanzados con otros países, los proyectos a la vista, la normativa nacional y comunitaria, las ayudas que se pueden obtener, los resultados del comercio exterior de productos pesqueros, las dificultades que han debido superarse, etcétera.

Igualmente, el MAPA se encarga de difundir los resultados conseguidos en las investigaciones llevadas a cabo por las distintas unidades dependientes del Instituto Español de Oceanografía. Otras publicaciones, como las que se utilizan en los institutos politécnicos de Formación Profesional Marítimo Pesquera del Litoral, que ofrecen un tono más divulgativo y ameno para el lector, son también producto de la labor de la SGT.

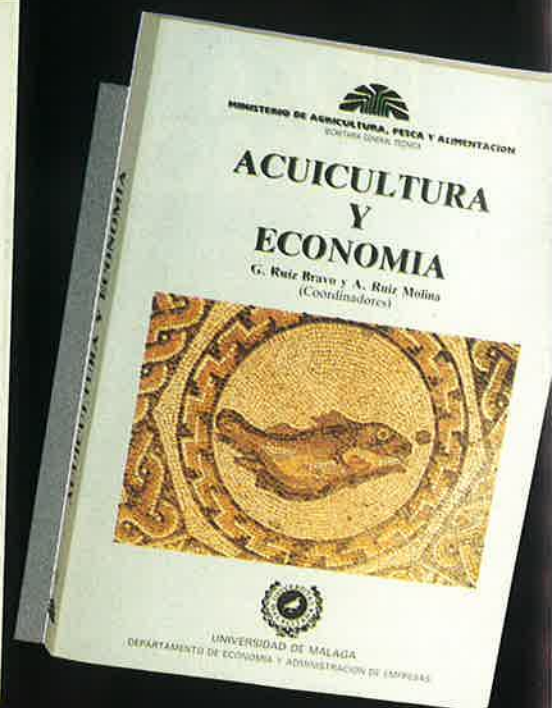
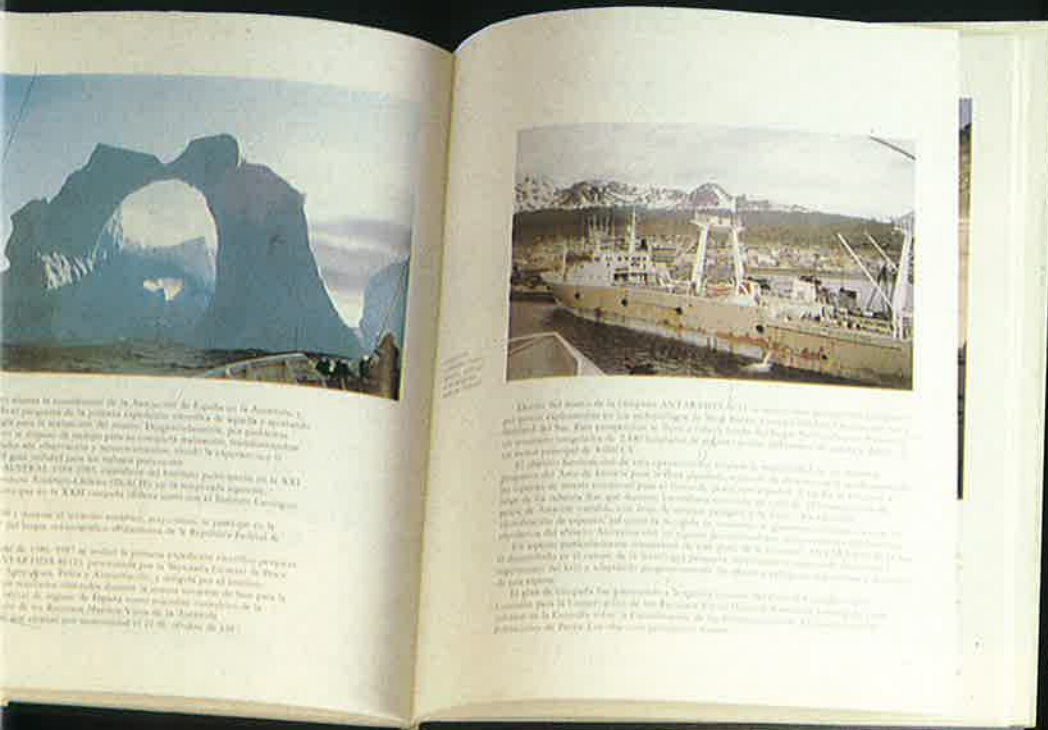
Por último, esta Dirección General del MAPA se ocupa de la reedición de obras clásicas, algunas en facsímil, como, por ejemplo, el «Diccionario histórico de las artes de pesca» o la obra de Falero sobre «El arte de marear».

Las publicaciones pesqueras de la SGT aparecen claramente divididas en varios apartados temáticos:



Indice de publicaciones pesqueras CIENCIAS SOCIALES

Título	Editor	Autor	Año de edición	Número páginas	P.V.P. (Ptas.)
«Reglamento de Pesca y Navegación»	D. G. de Ordenación Pesquera	Anónimo	1982	238	500
«La Cartilla del Marcutor»	Secretaría G. de Pesca Marítima	José Vera Kirchner	1983	238	1.700
«La problemática de la pesca en el nuevo Derecho del Mar»	Secretaría G. Técnica	José Cervera Pery	1984	228	600
«Ley de Cultivos Marinos»	Inst. de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios	—	1984	444	1.000
«La sardina, un tesoro de nuestro mar»	FROM	E. Méndez, L. Millo, G. Campos y otros	1985	198	3.500
«Catálogo de auxilios al sector pesquero»	Secretaría G. de Pesca Marítima	—	1985	49	200
«Túndidos y demás escómbridos mundiales»	Secretaría G. de Pesca Marítima	C. Dávila Fernández	1985	223	1.800
«Certificado de competencia del mariner»	Secretaría G. Técnica	—	1985	219	500
«Política de ordenación pesquera»	Secretaría G. de Pesca Marítima	—	1985	320	1.000
«La Europa Azul»	Secretaría G. Técnica	J. I. Cabrera y J. Macan i Nadal	1986	400	Agotado
«Los pescados azules de nuestras costas»	FROM	Varios	1985	205	2.000
«Tratado de Adhesión España-CEE (Pesca)»	Secretaría G. Técnica	—	1986	105	Agotado
«Los bolicheros de Málaga»	MAPA y J. de Andalucía	T. Pérez Guzmán, F. Galindo y J. M. García Bartolomé	1986	168	500
«Pesqueros españoles (instalaciones)»	MAPA-SGT	Juan Carlos Arbex	1987	12 láminas	5.000
«Artes y aparejos. Tecnología pesquera»	MAPA-SGT	M. S. de la Cueva Sanz	1987	266	1.000
«La agricultura, la pesca y la alimentación españolas en 1986»	Secretaría G. Técnica	—	1987	288	1.800
«Anuario de pesca marítima, 1985»	Secretaría G. Técnica	—	1987	501	3.000



Índice de publicaciones pesqueras CIENCIAS SOCIALES

Título	Editor	Autor	Año de edición	Núm. páginas	P.V.P. (Ptas.)
«Manual de legislación para la inspección de calidad de alimentos, pescados y derivados». Capítulo XII	MAPA-SGT	—	1987	50	370
«Pesqueros españoles»	MAPA-SGT	J. C. Arbex y F. Galindo	1987	370	9.500
«Manual de legislación para la inspección de calidad de alimentos, mariscos y derivados». Capítulo XIII	MAPA-SGT	—	1987	50	400
«Acuicultura marina»	Servicio de Extensión Agraria	Blanca Mas y J. Tiana	1.987	102	500
«Manual de legislación para la inspección de calidad de alimentos y conservas animales». Capítulo XXXVI	MAPA-SGT	—	1987	160	1.000
«I Curso Teórico-Práctico sobre Acuicultura»	SGT y Facultad de Ciencias Biológicas (UCM)	Varios	1987	478 y 448 (2 t.)	2.000 conj. obra
«Acta de las Jornadas de Economía y Sociología de las Comunidades Pesqueras» (Abril 1987, en prensa)	SGT y Universidad de Santiago de Compostela	Varios	1988	700	—
«Jurisprudencia del Tribunal Constitucional en materia agraria, pesquera y alimentaria»	Secretaría G. Técnica	—	1987	104	600
«Directorio de Investigaciones del Sector Pesquero Español»	Secretaría G. Técnica	Servicios de Estudios Socioeconómicos	1987	96	500
«Diccionario Histórico de las Artes de Pesca Nacionales» (Edición facsímil de la de 1791-95)	MAPA-SGT	Antonio Sañez i Reguart	—	312	—
«Artes y aparejos, tecnología pesquera»	MAPA-SGT	S. de la Cueva Sanz	1990	266	1.200
«Pescadores españoles»	MAPA-SGT	J. C. Arbex	1990	570 (2 t.)	13.800
«Astronomía náutica y navegación»	MAPA-SGT	F. Castelló Mora	1989	272 y 392 (2 t.)	1.200
«Pesquerías tradicionales y conflictos ecológicos» (1681-1794)	MAPA-SGT	J. C. Arbex	1991	316	8.500

— *Pesca marítima*: esta sección se ocupa de los libros de carácter divulgativo, diccionarios, ficheros, etcétera.

— *Acuicultura*: trata temas especializados relacionados con la materia.

— *Oceanografía*: igualmente se caracteriza por el tratamiento de motivos de tipo científico y especializado.

La bibliografía de esta sección es muy extensa.

— *Pesca general*: abarca la Astronomía Náutica y Navegación y una «Crónica piscícola continental hispana».

— *Otras obras*: se editan otras publicaciones de carácter normativo que estudian las relaciones entre España y la Comunidad Europea, así como la legislación y organización del sector pesquero.

Cómo se hace una publicación de pesca

El proceso de elaboración es cuidadoso y selectivo. En primer lugar, las distintas Direcciones de la Secretaría General de Pesca Marítima y sus organismos autónomos proponen los diversos proyectos de publicación. Estos proyectos pasan por un estudio previo y análisis en la SGT y en los órganos colegiados existentes al efecto. Finalmente el Programa Editorial, que no sólo incluye las pu-

LA PESCA EN LOS LIBROS

blicaciones relacionadas con la pesca, sino todas las que cada año haya de realizar el MAPA, es aprobado por el ministro del Departamento.

Son dos las principales fuentes suministradoras de publicaciones pesqueras:

- INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFIA (IEO)

Son boletines y escritos de carácter científico resultado de la investigación. Se consideran clásicos sus informes técnicos, los especiales y los monográficos. Cuentan con un diseño establecido y una amplia difusión en los ambientes científicos. Existe, además, un intercambio de tipo cultural con otros centros de investigación del mundo.

- DIRECCION GENERAL DE MERCADOS PESQUEROS

Engloba el antiguo FROM y edita un boletín mensual que informa sobre los precios de los productos pesqueros y las capturas realizadas en los puertos españoles. Se encarga de otra serie de publicaciones cuyo fin es la promoción de ciertos productos pesqueros (por ejemplo, los pescados azules), de la confección de folletos sobre especies marinas y de un catálogo a color y diferentes carteles que sirven para la identificación de las especies, tanto por profesionales como por inspectores de vigilancia pesquera y consumidores, y que acostumbran a verse en las pescaderías.

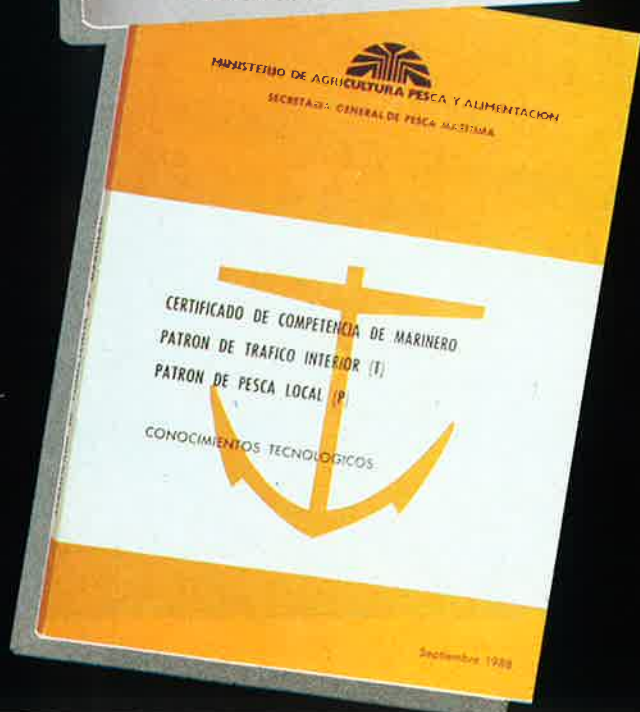
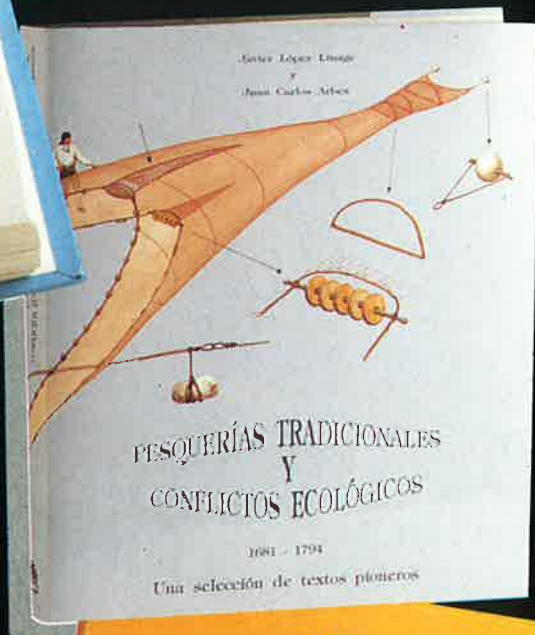
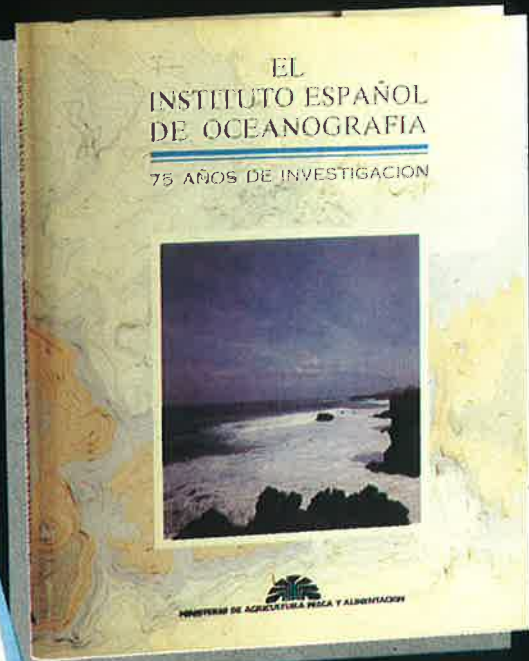
Reediciones, ventas y adquisición

Aquellos libros de especial interés y demanda del público son actualizados y reeditados. En el año en curso verá nuevamente la luz «La sardina, un tesoro de nuestro mar». También reeditará la SGT dos facsímiles clásicos: «Instrucción sucinta provisional que deberán obser-



Índice de publicaciones pesqueras CIENCIAS BIOLÓGICAS, QUÍMICAS Y OCEANOGRÁFICAS

Título	Editor	Autor	Año de edición	Número páginas	P.V.P. (Ptas.)
«Actas del VI Simposio Internacional sobre Algas Marinas»	Dirección G. de Pesca Marítima	Varios	1969	782	1.750
«Consulta técnica sobre utilización de especies pelágicas pequeñas en el área mediterránea»	Dirección G. de Ordenación Pesquera	Varios	1982	224	1.000
«Catálogo de denominaciones de especies acuícolas españolas»	FROM	Varios	1985	250 (fichas)	2.500
«Catálogo de denominaciones de especies acuícolas foráneas, peces, crustáceos y mariscos»	FROM	—	1987	200	1.500
Posters de especies foráneas de interés en el mercado español	FROM	—	1987	2 lám.	2.000
Posters de especies pesqueras de interés económico	MAPA	—	1987	5 lám.	5.000
«Jaquetones»	MAPA-SGT	Juan A. Moreno	1987	205	1.000
Posters de interés en el mercado español	MAPA-SGT	—	1988	—	750



var las embarcaciones destinadas al descubrimiento de nuevos comederos. Placeres o bancos de pesca de altura en los mares de los dominios del rey» y «Colección de peces y demás producciones marítimas de España en 1790», éste escrito por Antonio Sañes.

El volumen de tirada es muy variable. Por ejemplo, en el caso de los informes técnicos del IEO ronda los mil ejemplares, mientras que los libros menos especializados y de carácter divulgativo alcanzan la cifra de cinco mil. Cada tres o cuatro años se suele realizar una reedición de estos últimos. Otro tipo de libros, como los facsímiles o libros de imagen, que resultan más costosos, tienen una tirada media de dos o tres mil ejemplares.

Todas estas obras pueden adquirirse en librerías especializadas y distribuidoras. En Madrid están la Librería Náutica Robinson (Fernando el Católico, 63), la Librería Agrícola (Fernando VI, 2) y Mundi-Prensa Libros, S. A. (Castelló, 37), las dos últimas empresas

distribuidoras. También en Barcelona, La Coruña y Sevilla hay librerías donde se pueden adquirir dichas publicaciones.

Además, en la sede del MAPA existe un puesto de venta abierto al público.

Presupuestos y proyectos de edición

El MAPA destina un 11 por 100 del total del presupuesto del Servicio de Publicaciones a la pesca. En 1991 la cantidad ascendió a 55 millones de pesetas y para este año el proyecto, informado favorablemente por la Comisión Asesora de Publicaciones, contempla un aumento de, aproximadamente, cinco millones y medio sobre la cifra mencionada. El IEO ha previsto editar ocho publicaciones especiales en 1992, una monografía y 15 informes técnicos, y la SGT, además de las reediciones citadas, un libro sobre los ranchos que consumen los marineros en los barcos. ■

Texto: José Manuel MARTIN
Fotos: Carmen DE JESUS

TRASMEDITERRANEA, SURCANDO LOS MARES





La compañía modificará su contrato con el Estado en 1992

El Plan Estratégico contempla unas inversiones de 64.000 millones hasta el año 2000

La compañía Trasmediterránea celebra durante 1992 su LXXV aniversario con unos aires de absoluta renovación. Hace algo más de un año que la compañía inició un giro histórico con la aplicación del Plan Estratégico, elaborado tras el desembarco de Luis Delso Heras en la presidencia. Los efectos no se han hecho esperar y por primera vez la naviera obtuvo durante 1991 unos resultados positivos antes de la aportación estatal: nada menos que han obtenido un beneficio que ronda los 100 millones de pesetas. Durante 1991 el número de pasajeros transportados rondó los cuatro millones y el de vehículos ascendió a algo más de 500.000. Las toneladas transportadas por la flota durante ese ejercicio fueron unos dos millones.

El Plan Estratégico de la compañía, puesto en marcha en octubre de 1990, ha comenzado a dar sus frutos, adelantándose tres años sobre lo previsto. Hasta 1994 Trasmediterránea no preveía los primeros resultados positivos antes de contabilizar las subvenciones estatales, y éstos se han producido en 1991, con un beneficio cercano a los cien millones de pesetas. Este ha sido el primer año en la historia de esta compañía pública de transporte marítimo, la tercera de Europa y la séptima del mundo, en el que se registren unos resultados positivos antes de contabilizar las subvenciones que el Estado aporta por el carácter de servicio público de algunas de sus líneas, con un tráfico que imposibilita su rentabilidad económica. Existen algunas líneas, como la de Barcelona-Mahón, que algunos días tan sólo viajan unos dos pasajeros.

El secreto de los beneficios obtenidos durante 1991 no es otro que las medidas adoptadas por la puesta en marcha del Plan Estratégico.

Inversiones hasta el 2000

El nuevo enfoque de la actividad de la compañía Trasmediterránea, con un horizonte para el año 2000, contempla unas inversiones de 64.000 millones de pesetas.

En el programa de inversiones destaca la adquisición y entrada en servicio durante 1991 del ro-ro «Cala Salada» para las comunicaciones Península-Canarias, y la incorporación de dos Jet-Foils, «Princesa Dácil» y «Princesa Teguisse», en las líneas Tenerife-Las Palmas-Morrojaible, ambos de construcción japonesa, y que han sustituido a los Jet-Foils «Princesa Guayrmina» y «Princesa Guacimara».

Dando cumplimiento al programa de inversiones reco-

gido en el Plan Estratégico, se procedió a la adjudicación de la construcción de dos buques tipo ro-pax en los astilleros de la Unión Naval de Levante, diseñados para los tráficos interinsulares de Canarias, que sustituirán en 1993 a los dos buques de la serie Delfín actualmente en servicio.

Igualmente se ha contratado con el astillero finlandés Masa la construcción de un ferry que cubrirá la línea Península-Canarias a partir de 1993. Este buque, como los dos anteriores, incorporan los últimos avances tecnológicos tanto de navegación como de operatividad, y disponen de una gran capacidad de carga para atender la demanda creciente en los tráficos para los que han sido diseñados.

El envejecimiento de algunos buques y la escasa operatividad de otros, y también en cumplimiento de lo reflejado en el Plan Estratégico para sustitución de la flota, se ha procedido a la venta de los cuatro buques de la serie Vientos, y está en avanzado grado de gestación la venta del buque «Manuel Soto» y «Ciudad de Compostela».

A la venta de buques hay que añadir la decisión de abandonar la política de fletamentos, manteniéndose de forma ocasional cuando las necesidades de los tráficos lo requieran.

Además, durante 1991 se ha vendido el Edificio Bronce, sede central de la compañía, por el que han obtenido cerca de 7.000 millones de pesetas.

Contenidos del Plan

El Plan Estratégico, que tiene una proyección de diez años, marcará las directrices por las que la naviera va a regirse en los próximos años. Este plan, que se puso en marcha en octubre de 1990, ha supuesto un cambio estructural en el funcionamiento de la compañía, pasándose de una



gestión centralizada a otra en la que se ha segregado la actividad de la empresa en tres zonas geográficas: Mediterráneo, Sur-Estrecho y Canarias. Como consecuencia de ello, el primer paso fue la configuración de un nuevo organigrama básico que ha permitido dotar a la empresa de una mayor capacidad de respuesta al transferir a la Dirección de Zona la responsabilidad de la gestión en el día a día, quedando la estructura central para la definición de las políticas a seguir y como control de su ejecución y seguimiento.

Según los directivos de la compañía, el nuevo organigrama garantiza «un mayor acercamiento al cliente y un mejor conocimiento del mercado en el que se opera».

La compañía Trasmediterránea, con setenta y cinco años de vida, es ya la tercera empresa de sus características en Europa y la séptima del mundo y su situación es semejante a la que atraviesa todo el sector: exceso de plantilla, medios obsoletos y estructuras anquilosadas. Todos estos problemas impiden competir en un mercado cada vez más difícil.

Además Trasmediterránea tiene en el sector marítimo nacional una presencia muy importante, ya que acapara el 58 por 100 de la facturación del mercado total de cabotaje de la Marina Mercante española, lo que permite asumir el reto de pilotar el sector frente a la entrada en el Mercado Unico.

Uno de los principales objetivos que en estos momentos tiene planteado el sector español de la Marina Mercante es responder al reto de la liberación del tráfico marítimo en los países de la Comunidad Europea, batalla que Trasmediterránea espera superar gracias al Plan Estratégico.

Reducción de plantillas

El Plan Estratégico contempla tres acciones fundamentales para situar a la naviera en esa línea de salida que supondrá la liberación del tráfico marítimo: reducción de plantillas, inversiones y nuevo contrato con el Estado.



La parte más triste del proceso de reestructuración de Trasmediterránea es la pérdida de empleo que sufrirán cerca de 750 trabajadores hasta 1993, bien a través de no ser renovados sus contratos temporales o bien a través de jubilaciones anticipadas.

La sobrecarga de recursos humanos no es un problema exclusivo de Trasmediterránea, sino de todo el sector de la Marina Mercante española. Mientras en los países europeos por cada seis empleados embarcados hay uno en tierra, en Trasmediterránea la proporción es el 1,5 empleados en flota por uno en tierra. A todo ello debemos añadir que buques de idénticas características que navegan bajo pabellón de países de la CE lo

hacen con un 30 por 100 menos de tripulación. «Todo ello nos sitúa en un claro excedente de plantilla, que el Plan Estratégico sitúa entre 750 y 1.000 empleados. La decisión adoptada es no proceder a renovar los 500 contratos eventuales existentes y no cubrir las 250 bajas que por jubilación se producirán durante los próximos meses hasta 1993», aseguran en Trasmediterránea.

Además, la nueva estructura funcional —la descentralización— requerirá una política de traslados para, sin variar la plantilla, ajustar los recursos humanos a las nuevas necesidades de la empresa.

La segunda de las acciones fundamentales que contempla el Plan Estratégico es el capí-

tulo de las inversiones. En este apartado el Plan contempla una serie de inversiones y desinversiones para hacer frente, fundamentalmente, a la renovación de la flota existente y su adecuación a las necesidades del mercado. «No cabe duda que la renovación y ampliación de la flota es otro de los grandes propósitos, imprescindible para alcanzar los objetivos finales que se han fijado. Es preciso adaptar la flota a las exigencias técnicas y comerciales actuales del tráfico marítimo. La renovación afectará a todas las áreas geográficas donde opera Trasmediterránea, bien por la incorporación de las nuevas unidades, mediante obras de adaptación o por deslizamientos de la flota actual de unas zo-

nas a otras», afirman desde la compañía.

En el apartado de desinversiones destaca la venta de la actual sede social en Madrid, por la que han obtenido cerca de 7.000 millones de pesetas; el inmueble de la calle Zurbarano, y por traspaso al Ministerio de Justicia de las oficinas de la Vía Layetana en Barcelona. «Estas desinversiones y la generación propia de *cash flow* permitirán a la compañía abordar, sin tener que recurrir más que al endeudamiento considerado habitual en el sector, la renovación paulatina de flota sin poner en riesgo los resultados globales de la naviera.»

La compañía prevé invertir hasta el año 2000 nada menos que la cifra de 64.000 millones de pesetas.

Nuevo contrato con el Estado

La liberación del tráfico marítimo en los países de la CE obligará a un replanteamiento de la subvención que anualmente recibe la compañía y a una nueva redacción del Contrato Regulador de los Servicios Marítimos de Interés Nacional. En los últimos años las subvenciones han variado entre los 3.000 y 5.000 millones de pesetas. «El Plan Estratégico contempla una reducción progresiva con su total desaparición a partir de 1993, fecha en la que será preciso un nuevo mecanismo de aportación estatal para aquellas líneas que sigan efectuándose por criterios estrictamente de interés social.» Estos mecanismos deberán cumplir con las normativas comunitarias para estos fines, por lo que será preciso proceder a una revisión del Contrato con el Estado para su adaptación al nuevo marco europeo.

Por último, también dentro del Plan Estratégico, la compañía estudia la posibilidad de abrir nuevas líneas, fundamentalmente en el área del Estrecho. ■

Inés OTERO

NAVE ESPACIAL



Esta es una nave que surca plácidamente la inmensidad del mar, que navega envuelta por la brisa nocturna, con las estrellas como techo, con la luna como faro. Una nave que corta dulcemente,

el primer aire de la mañana, que viaja con el cielo como único límite.

Es una nave de Trasmediterránea. Una nave espacial.



TRASMEDITERRANEA

Viaje por el Espacio. Viaje en Barco.

Salidas diarias a Baleares. Infórmese en Trasmediterránea o en su Agencia de Viajes.

El 92, punto crítico para la cartografía nacional

El sector empresarial español parte en condiciones de desventaja frente al Mercado Unico europeo

La incorporación de España al Mercado Unico a partir de 1993 conducirá al sector cartográfico nacional a una presumible crisis, por la competencia abierta del resto de las empresas europeas. Para Angel Arévalo, director del Instituto Geográfico Nacional, a la baja cultura geográfica de los españoles

hay que añadir un sector empresarial muy pequeño y atomizado, «con empresas de origen familiar, poco agresivas económicamente, frente a la realidad de otros países europeos, donde cuentan con millares de empleados haciendo cartografía».

La Ley de Ordenación de la Cartografía atribuye al Instituto Geográfico Nacional la realización de las series básicas de la cartografía nacional y al Instituto Hidrográfico de la Marina la cartografía en el ámbito náutico-marítimo. Para el desarrollo de la cartografía militar está el Servicio Geográfico del Ejército y el Servicio Fotométrico y Cartográfico del Aire. En algunas Comunidades Autónomas funcionan órganos instrumentales para conseguir información sobre el territorio que sea relevante a efectos de la gestión que está encomendada a la Comunidad. En el caso de Cataluña, el Instituto Cartográfico de Cataluña.

Esa delimitación estricta de competencias entrará en quiebra con el Mercado Unico, admite Arévalo. No tanto en lo que afecta a la cartografía oficial, que permite al Estado disponer de una cartografía vinculante a efectos jurídicos, sino a efectos de la cartografía real, puesto que a partir de 1993 el proveedor podrá ser cualquiera. Para el sector español la nueva situación es un riesgo evidente, ya que la mayoría de los países de Europa tienen unas estructuras más eficientes que las españolas, tanto en el sector público como en el privado.

«El Instituto Geográfico Nacional no puede considerarse depositario de una exclusividad cartográfica. Quizá es más privilegiado porque tiene una tradición y unos fondos públicos, pero ha de remodelar su actividad porque no sólo pretende hacer cartografía para poner en ficheros de la Administración pública sino para que la gente esté informada, para que ascienda la cultura geográfica y se utilicen nuestros productos. Ahí entra en competencia con el resto de empresas y organismos europeos», asegura el director del IGN. En su opinión, el tejido empresarial español sólo puede defenderse a través de la concentración y la cooperación, pero «la

Bruselas se ha convertido en un demandante neto de cartografía para ubicar sus acciones



Francisco Zapatero, presidente de ASTOFO

«LA ADMINISTRACION HA DE ORGANIZAR EL MERCADO Y LAS EMPRESAS UNIR ESFUERZOS»

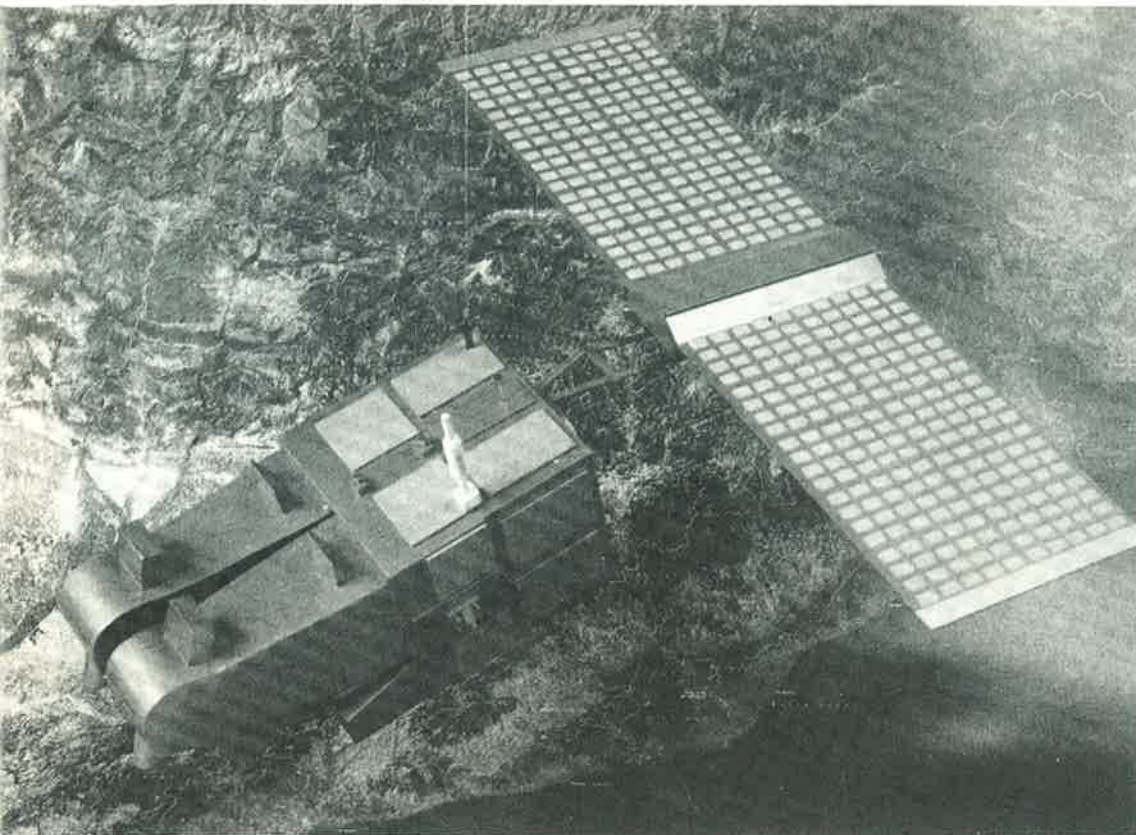
«A la Administración le corresponde la cuota de responsabilidad de organizar un mercado y a las empresas la unión de esfuerzos si se pretende superar el reto que para el sector cartográfico español supone la incorporación al Mercado Unico europeo», afirma Francisco Zapatero del Pecho, presidente de la Asociación Empresarial de Trabajos Topográficos y Fotogramétricos (ASTOFO), para quien el problema de la empresa española de cartografía es una cuestión de estructura empre-

sarial. «La carencia de una economía adecuada para afrontar programas de marketing y salida al exterior dificulta mucho su salida a Europa.»

La situación de las empresas privadas de cartografía no es, por lo general, muy boyante, en buena parte debido a su propia estructura, pero también por las grandes inversiones a que se han visto abocadas, con créditos de muy alto interés. Dificultades financieras agravadas por el proverbial retraso de la Administración, el prin-

cipal cliente en este mercado, en liquidar sus deudas.

En este estado de cosas, Francisco Zapatero teme que las empresas europeas tengan más facilidad para trabajar en España porque su dimensión y su conocimiento de los mercados exteriores es mayor. «Jugamos con una ventaja —explica—, que es a su vez inconveniente y es que el mercado español está muy fragmentado, con lo cual no hay grandes proyectos y eso hace que sea poco atractivo, no sólo para la empresa extranjera sino tam-



bién para la española, que se ve obligada a acudir a muchísimos concursos de pequeña cuantía para cubrir su capacidad de trabajo. Eso es debido, en parte, a que los organismos de quien depende la tutela y promoción de la cartografía no han sabido

organizar un mercado estable. De ello se deduce una inseguridad en el sector, agravado por el hecho de que cada proyecto no es continuidad de otro similar sino tan distinto que requiere nueva investigación, nuevos formatos.»

El Centro de Gestión Catastral, con la revisión del catastro, y el Ministerio de Obras Públicas, tras la aprobación de la Ley de Costas, han contribuido a alimentar el mercado, aunque en menor medida de lo esperado, especialmente tras

concentración empresarial no es sencilla, precisamente por su origen familiar». Se ha abierto una vía lógica de cooperación, agrupaciones temporales de empresas españolas, incluso con otras europeas. «Ese es un camino interesante aunque sea una solución para unos pocos. Hay 20 ó 30 empresas medianas que van a resistir y consolidarse; supongo que las 40 ó 60 restantes de pequeño volumen o desaparecerán o se quedarán muy marginales.»

El director del IGN descarta, en cambio, que el Mercado Unico pueda afectar al Plan Cartográfico Nacional, «que debe ser la suma de los proyectos de cartografía de todas las Administraciones públicas. No debemos mitificarlo como un objetivo en sí mismo —añade— sino que su objetivo es que las Administraciones y los dineros públicos que se dedican a hacer cartografía sean capaces de coordinarse para no dispersar esfuerzos. Por tanto, no viene condicionado por el Mercado Unico salvo en aquello que pueda fomentar su crecimiento en

el último recorte presupuestario que ha ralentizado la revisión. Anecdóticamente, Geocart, S. A., la empresa que dirige Zapatero del Pecho, se ha visto beneficiada, siquiera sea en una mínima cuota, de la celebración del V Centenario del Descubrimiento al haber recibido el encargo de levantar los planos del lugar de la isla de Haití, antaño ocupado por el mar y hoy asentado en tierra firme, donde se supone esté enterrada la carabela «Santa María».

Organizar el mercado

«A la Administración le corresponde la cuota de organizar el mercado —explica el presidente de ASTOFO— porque difícilmente se puede pedir a las empresas ●●●

función de necesidades que puedan surgir en cuanto receptores o peticionarios de ayuda. No hay que olvidar que la CE ha abierto una gran demanda de cartografía en el sector público. En ese sentido, Bruselas se ha convertido en un demandante neto de cartografía para ubicar sus acciones, FEDER, municipios de alta montaña, etcétera».

La capacitación de los profesionales españoles es, a juicio de Angel Arévalo, homologable a la de los de Europa, a pesar de que en España nunca ha existido una especialidad universitaria propiamente cartográfica. La Escuela de Ingenieros Geógrafos, creada sobre el papel, nunca se llevó a la práctica.

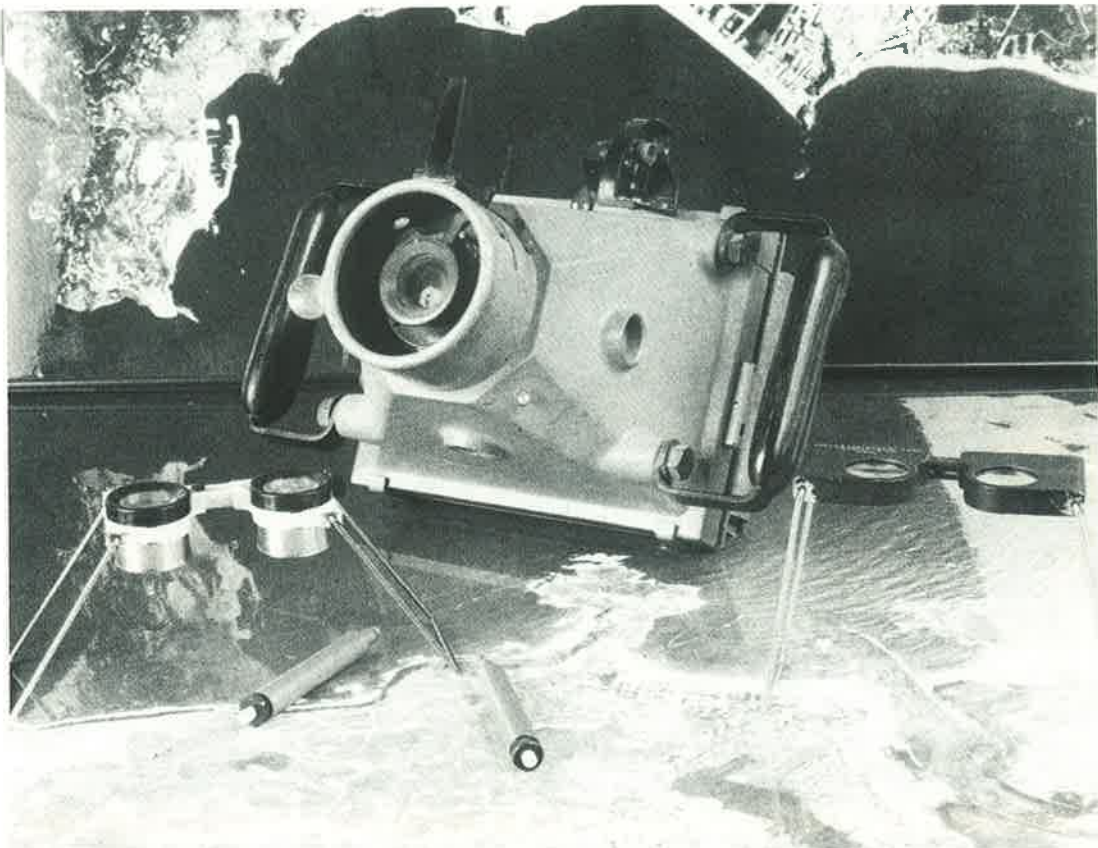
Un siglo de trabajo

El IGN fue creado en 1870 y ese mismo año inició los trabajos de la primera versión del mapa topográfico nacional a escala 1:50.000.

«Hacer un mapa nacional para un territorio como España es una labor muy fuerte, espe-

●●● que se doten de medios si la Administración carece de ellos. Hoy se están contratando planos de muy avanzada tecnología sin que se disponga de equipos donde poderlos introducir. Ello permite la picaresca de que algunas empresas estén entregando un producto muy distinto y de inferior calidad al contratado porque saben que la Administración no tiene los medios para controlarlas.»

Esta circunstancia pone de relieve algunas de las dificultades que encuentra la carta electrónica para su introducción, dificultades que Francisco Zapatero atribuye más a los requerimientos económicos que comporta que a los problemas técnicos de su lectura. «La electrónica se ha introducido ya en todos los ámbitos de nuestra vida y gra-



cias a ello la cartografía ha avanzado mucho. Lo que ocurre a veces es que vendemos lo que estamos intentando desarrollar y eso lo notamos mucho las empresas. Compramos equipos maravillosos que creemos que nos van a resol-

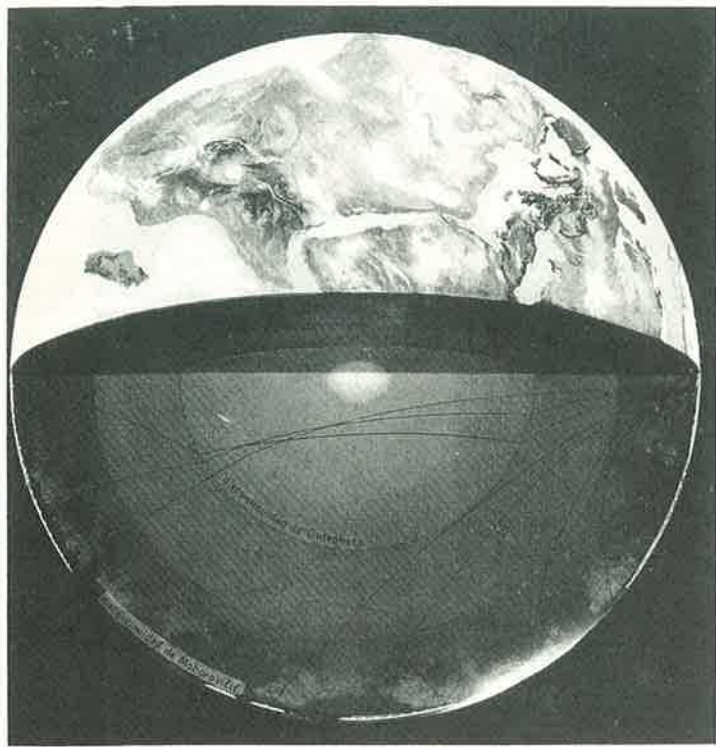
ver los problemas y somos nosotros los que tenemos que realizar el programa informático. Eso supone la imposibilidad de amortizar buena parte de nuestras inversiones porque antes surgen nuevos productos que, sin ser defini-

tivos, avanzan respecto a lo anterior.»

Aviones y ordenadores

ASTOFO, que agrupa a las empresas dedicadas a fotometría y cartografía, tiene censa-

La Administración y aquellas empresas que integran la información del territorio en su gestión son las grandes consumidoras del mercado cartográfico



cialmente si se tiene en cuenta que el IGN es un organismo pequeño que, además, se creó tarde. Los medios dedicados a cartografía son la cuarta parte de los dedicados en Francia, por señalar un país semejante en extensión», recuerda el director.

La informática vendría a remover también el mundo cartográfico. Hasta hace una década el mapa era papel y o estaba en el mapa o no estaba. Cuando se pretendía añadir una información temática: cultivos, aprovechamientos o potencialidades del suelo, movimiento demográfico, variables reales, no había más remedio que volver a hacer el mapa sobre una base geográfica, lo que suponía mucho dinero y mucho tiempo. A partir de los años ochenta la cartografía digital permite la introducción

y el manejo de cualquier información con una facilidad y eficacia muy alta.

Cuando Angel Arévalo llegó al IGN en 1985 y propuso la realización de un mapa topográfico nacional a escala 1:25.000, del que ya disponían en otros países europeos desde treinta años antes, se calculó que con los medios convencionales no estaría concluido antes del año 2020. Por entonces, y a pesar de que la cartografía informática estaba en fase experimental, se vio que era la única vía posible para afrontar el reto. Los primeros equipos se instalaron en 1987 a un coste unitario de 50 ó 60 millones de pesetas por estación. Las 200 estaciones instaladas actualmente suponen un coste individual de 700.000 pesetas. Tras cinco años de reconversión, incluso del personal, se calcula que el mapa deberá estar terminado en 1995. A la hora del balance, Arévalo recuerda que hoy sólo se realiza producción digital. «En general estamos consiguiendo mayor fiabilidad y resolución.» El objetivo final es automatizar el banco de datos del IGN.

das cinco empresas de vuelo fotogramétrico o vertical, de las cuales tres tienen una gran antigüedad en el mercado (cincuenta, veinticinco y veinticuatro años de presencia), y dos son de más reciente creación. Disponen de 12 aviones bimotores y 16 cámaras métricas. Su cifra de facturación anual ronda los 750 millones de pesetas, exclusivamente en el capítulo fotográfico.

Más difícil resulta hacer el inventario del sector de campo, en el que ASTOFO tiene censadas 12 empresas. Disponen de 50 equipos y facturan unos 700 millones de pesetas al año. En el sector de restitución hay censadas 82 empresas, número muy superior a cualquier otro país de la CE (Alemania, país que más empresas cuenta, tiene 50). De los 178 aparatos de restitución

existentes, 36 son analíticos, cifra que sitúa a España en una posición de vanguardia similar a la que pueda encontrarse en Francia o Alemania. Las empresas españolas cuentan, además, con unos 60 equipos analógicos asistidos que utilizan la informática en sus registros, del orden de unos 80 analógicos y dos aparatos digitales, además de cuatro ortoproyectores de última generación.

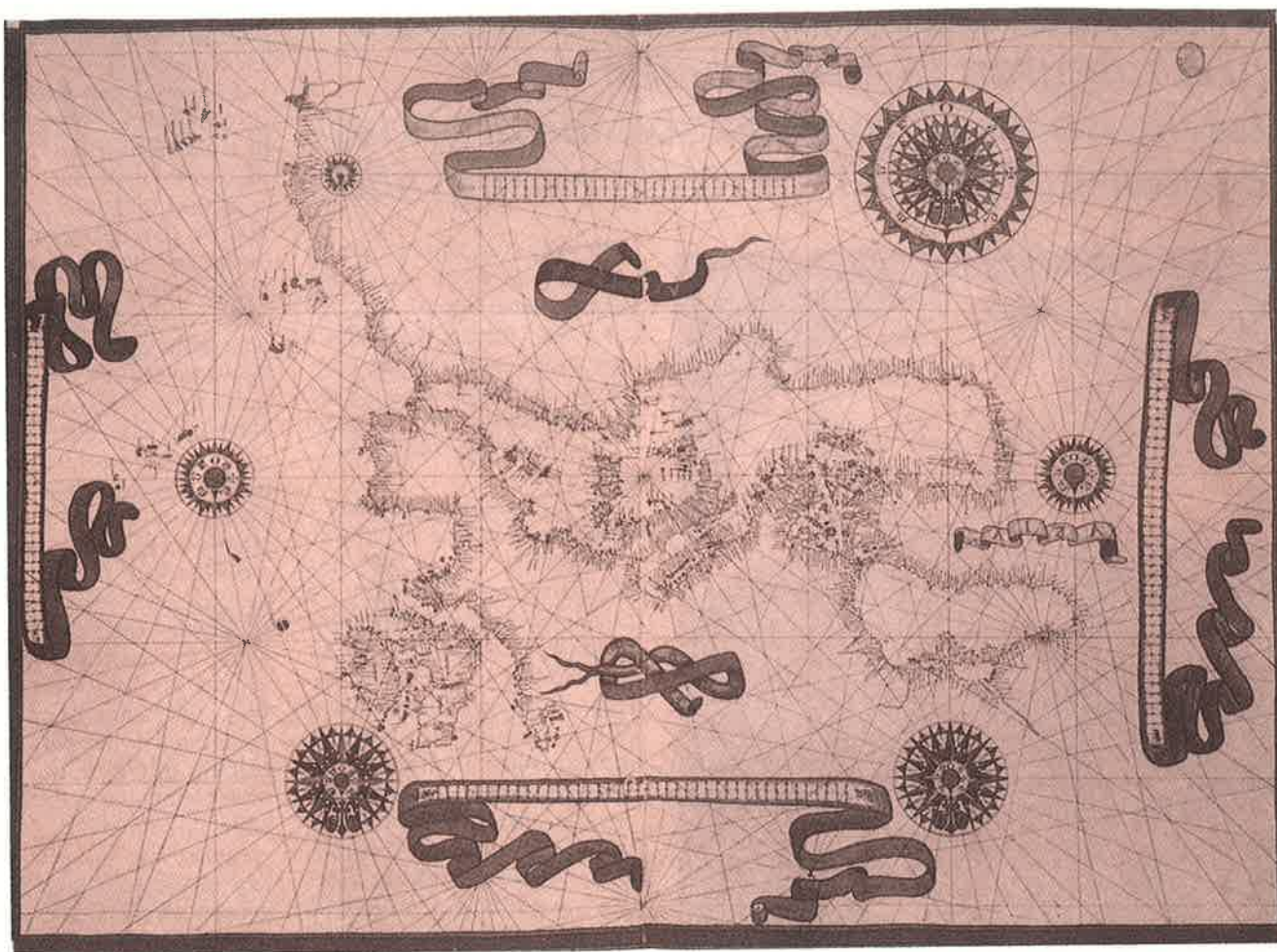
Fusión de empresas

«La salida que se presenta a las empresas españolas frente al Mercado Único es la fusión, tratar de unir esfuerzos, porque es muy difícil ir en solitario cuando se nos ofrece un mercado de 400 millones de personas. Si no somos capaces de tener empresas con una estruc-

tura más fuerte, no sólo no aumentaremos nuestro mercado sino que nos disminuirá el que ahora tenemos», resume Francisco Zapatero.

Y aun cuando el Congreso de La Coruña instó a fomentar un mayor nivel tecnológico para equipararse a otros países, el presidente de ASTOFO sostiene que la cualificación de los profesionales es homologable a los de los países comunitarios. «Operadores de vuelo hay ocho en España y formar un buen operador es muy caro. Lo mismo ocurre en el apartado de la restitución. Hasta ahora han sido las empresas las que se han hecho cargo de esta preparación profesional, aunque parece que el Instituto Geográfico ha asumido esta tarea de cara al futuro.» ■

M. V.



en la pantalla de un ordenador. Cartografía digital es también que haya una unidad que pueda producir una salida a papel a gusto y a la dimensión que el usuario le haya dado, actualizado en el momento que se precisa. Lo esencial de esta fórmula es que permite modificar o extraer productos *ad hoc* para las necesidades de cada caso».

Mercado pequeño pero potente

Alejado aún de los niveles propios de países como Alemania, Inglaterra o Suiza, con puntos de venta de mapas perfectamente accesibles, el mercado cartográfico nacional es «pequeño pero sorpresivamente potente».

El IGN vendía en cartografía básica hasta el año noventa poco más de 100 millones de

pesetas al año, cifra que se multiplicó por 2,5 en 1991 en material clásico, mientras que sólo la cartografía digital tiene un mercado semejante.

La introducción del producto digital ha sido tal que el Instituto correspondiente inglés, que fue de los primeros que empezaron a manejar cartografía electrónica, se financiaba en un 10 por 100 hasta el año 1989 y en 1991 se financió en un 85 por 100 de todo su presupuesto, que a la sazón era tres veces el del IGN. La «convicción de estar trabajando para la sociedad» movió a la dirección del IGN a crear un organismo comercial autónomo encargado de abrir el mercado a la vez que servir de elemento de reforma y modernización del propio Instituto, que hoy se mueve «más en una política de mercado que propiamente jurídico-administrativa».

El Centro Nacional de Información Geográfica distribuye los productos de IGN incluso en grandes superficies, habiendo obtenido ya unos resultados sorprendentes. Entre sus proyectos está el de la comercialización de cartas marinas a través de sus propios mecanismos de distribución, previo acuerdo con el Instituto Hidrográfico.

Best seller cartográfico

De acuerdo con los datos del Centro Nacional de Información Geográfica, el producto más demandado es el mapa topográfico nacional a escala 1:25.000, en elaboración, habiéndose observado un auténtico y sorpresivo *boom* de demanda en aquellas provincias ya concluidas. En La Coruña se ha pasado de vender 2.000 ó 3.000 hojas a 15.000

en apenas dos meses. En Almería los ingresos por ventas hasta 1990 rondaban las 15.000 pesetas. Ese año alcanzaron las 700.000 y en 1991 superaron el millón y medio de pesetas.

Luego hay sorpresas. Los mapas de relieve, cuya elaboración es muy cara, están continuamente agotados. O los del Estrecho de Gibraltar que, igualmente, se agotan una y otra vez.

Los *diskettes* empezaron a venderse en 1991.

Con todo, la Administración es la gran consumidora del mercado cartográfico y, en general, aquellas empresas que integran la información del territorio en su gestión y en el seguimiento de sus actividades, sea administrativa o económica.

Mery VARONA

EL PARO FUE SECUNDADO POR 14 SINDICATOS DE ESPAÑA,
FRANCIA, ITALIA, GRECIA Y PORTUGAL

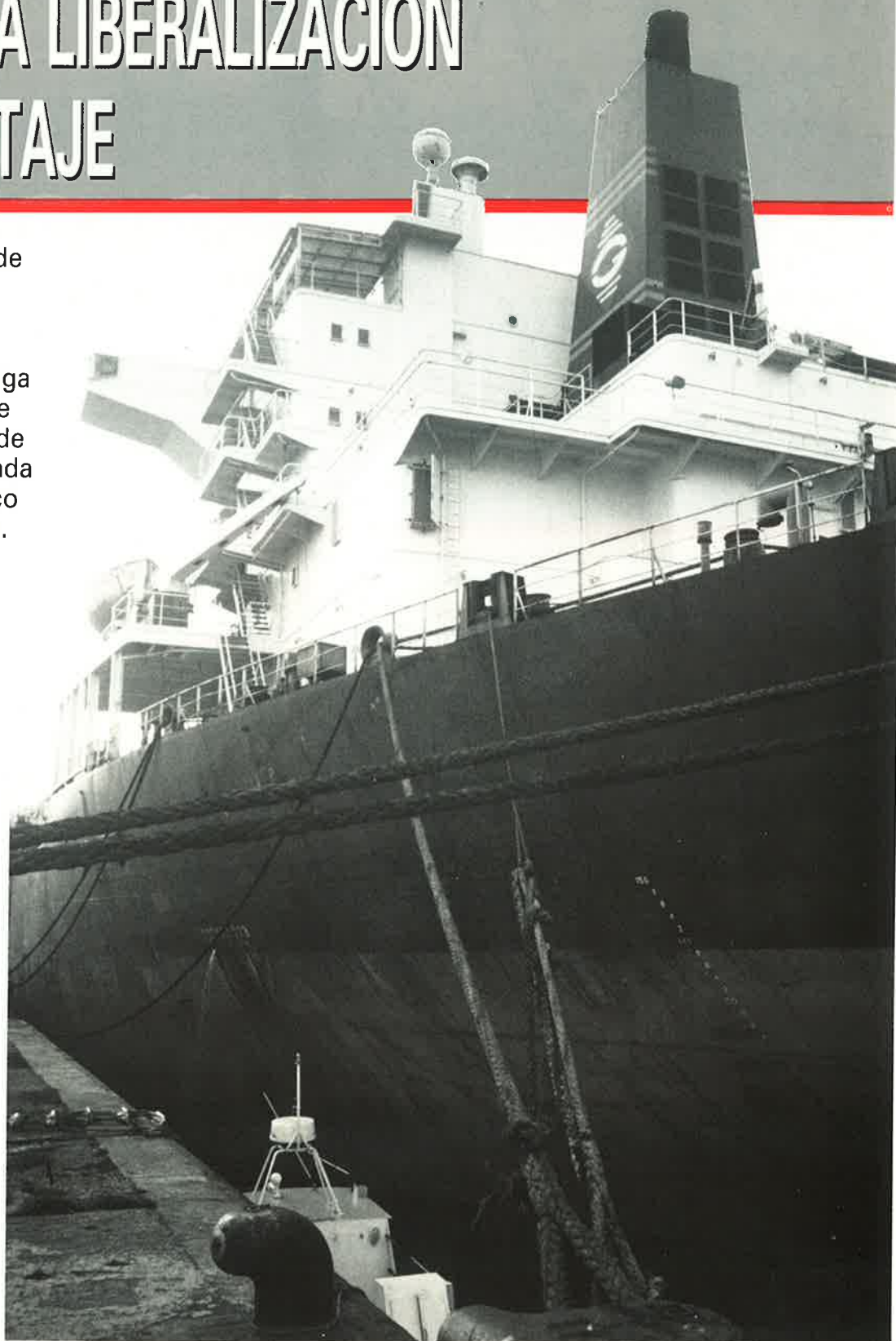
HUELGA EUROPEA DE LA MARINA MERCANTE CONTRA LA LIBERALIZACION DEL CABOTAJE

Los marinos mercantes de Francia, España, Italia, Grecia y Portugal secundaron mayoritariamente la huelga de veinticuatro horas que tuvo lugar el pasado 28 de enero y que fue convocada por 14 sindicatos de cinco países del sur de Europa.

EL motivo de la huelga, que afectó a unos 90.000 marinos, entre los cuales 15.000 son españoles, fue la protesta por la liberalización del cabotaje —tráfico entre puertos de un mismo país—, que pretende impulsar la Comisión Europea en toda la Comunidad.

Según manifestaron fuentes sindicales, «la liberalización del cabotaje supondrá en la práctica la entrada en los puertos de buques y tripulantes procedentes de países ajenos a la Comunidad». En los puertos de los cinco países convocantes estuvieron inactivos un total aproximado de 500 buques.

En España, los 24 principales puertos permanecieron inactivos, con más de 100 buques amarrados, sin descargar mercancías. Asimismo, en todas las zonas portuarias los servicios de maniobra, como grúas o remolques, no entraron en funcionamiento durante toda la jornada.





La convocatoria de huelga, que no afectó a la flota pesquera, fue realizada en nuestro país por los sindicatos UGT y el Sindicato Libre de la Marina Mercante-CC.OO. con la intención de protestar, además, por la próxima creación de un Segundo Registro de buques en Canarias. Según las centrales sindicales, este Segundo Registro supondría una pérdida de 15.000 puestos de trabajo en la Marina Mercante.

Por su parte, el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, ha señalado que «la implantación de este Segundo Registro es ineludible para homologar las condiciones de actuación de los buques españoles con los del resto de la Comunidad y evitar el desmantelamiento del sector». Según Lobeto, «España seguirá apoyando la constitución del registro Euros para armonizar las condiciones de toda la flota mercante europea, pero mientras éste no exista será necesario el Segundo Registro para competir con los países

del norte, que cuentan con dos o más registros».

El director general de la Marina Mercante manifestó, además, que existe cierta coincidencia entre los planteamientos de la Administración y los sindicatos, ya que «nosotros —dijo— tampoco somos partidarios de una liberalización total de cabotaje en la CE, y pretendemos que los buques extranjeros que operan en España lo hagan en las condiciones que fije la Administración española».

Por su parte, el secretario general de la Federación de Transportes de UGT, Angel Gracia, calificó la jornada de huelga de «histórica», ya que agrupa a los principales países del sur de Europa que resultarán perjudicados por la liberalización del cabotaje. Según Angel Gracia, con la liberalización del cabotaje, la patronal podrá formar las tripulaciones con trabajadores de terceros países en condiciones laborales muy inferiores a las de los marinos de los países comunitarios.

«Con la liberalización del tráfico marítimo —aseguró el portavoz de UGT— se pretende hacer esclavos a los trabajadores del Tercer Mundo, cambiando la mano de obra nacional por otra mucho más barata.»

Los sindicatos que han convocado la jornada de huelga solicitarán a sus respectivos Gobiernos que la liberalización del tráfico de cabotaje, con la que en principio están de acuerdo, vaya acompañada de una serie de medidas que protejan el puesto de trabajo.

«Estamos viviendo —manifestó Angel Gracia— el episodio más crítico de la Marina Mercante española, y si no reaccionaremos pronto, también presenciaremos la desaparición de la flota pesquera.»

En los últimos años, el sector pesquero español ha experimentado una pérdida importante de puestos de trabajo y de actividad, ya que ha pasado de tener un registro de ocho millones de toneladas en 1980, a menos de tres millones de toneladas el año pasado.

En cuanto a la incidencia que la huelga ha tenido en Galicia, los sindicatos UGT y Sindicato Libre de la Marina Mercante-CC.OO. calculan que ha sido secundada por unos 8.000 tripulantes gallegos, que pertenecen a la Marina Mercante, y concretamente por unos 2.000 de la provincia de Pontevedra.

Por último, la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE) opina que la creación de un Registro Europeo de Buques, que funcione con bandera única, «es una de las posibles salidas que pudieran ayudar a superar la crisis de la Marina Mercante española».

Este Registro único favorecería —según AETINAPE— la sensibilización de la Administración única europea sobre los previsibles problemas que van a afectar a diversas regiones económicas cuando entre en vigor en su totalidad el Acta Única. ■

En marzo se reanudan las negociaciones entre el Gobierno de Nujoma y la CE

Las autoridades de Namibia y la CE reanudarán a partir de marzo las negociaciones para alcanzar un acuerdo pesquero que delimite el Total Admisible de Capturas asignable a la flota comunitaria, cuyo principal beneficiario será la flota congeladora española. Las expectativas de los armadores de Vigo, donde se concentra la mayoría de los buques que operan en aquel caladero, son más bien pesimistas a la vista de la postura que viene manteniendo el Gobierno namibio de una reducción drástica del TAC.


EL pesimismo de los armadores gallegos se basa en la experiencia de lo sucedido desde que Namibia alcanzó su independencia, el 31 de marzo de 1990, y decidió ampliar a 200 millas sus aguas jurisdiccionales, obligando a todos los barcos extranjeros a abandonar aquella zona, uno de los caladeros tradicionales de la flota congeladora española. Aquella medida, y la oferta posterior de suscribir acuerdos con determinadas empresas que se avinieron a pagar las elevadas sobretasas fijadas por el Gobierno presidido por Sam Nujoma, afectó a un centenar largo de congeladores merlujeros españoles, la mayor parte de ellos con base en Vigo.

La Administración dispuso

entonces una serie de medidas económicas para paliar las consecuencias de una situación que se esperaba pudiera resolverse sin demasiada tardanza mediante un acuerdo entre el Gobierno namibio y la Comunidad Europea. Sin embargo, dos años después continúa sin alcanzarse acuerdo alguno, mientras cunde cada vez más el desaliento entre los armadores gallegos, que temen ver confirmadas sus sospechas de que aquél sea un caladero perdido definitivamente para los barcos españoles.

En la primera ronda de conversaciones, Namibia propuso a la CE un TAC que no superara las 60.000 toneladas,

apoyando su posición en el estudio realizado por un equipo noruego en el que se consideraba que el caladero namibio estaba siendo sobreexplotado. De otro lado, el Gobierno de Nujoma se reservaba para sí el 85 por 100 de dicho TAC, que sería negociado directamente con los empresarios interesados, y el 15 por 100 restante se adjudicaría a la flota comunitaria. La propuesta fue rechazada por la CE y considerada inaceptable por la Asociación Nacional de Buques Merlujeros Congeladores, ANAMER, desde donde se consideraba poco fundamentado el informe de los expertos noruegos, estimando, por contra, que ni siquiera un



**NAMIBIA,
EL ACUERDO DE
NUNCA ACABAR**

TAC de 200.000 toneladas pondría en riesgo el proceso de recuperación del caladero namibio.

El apogeo del sentimiento nacionalista que se vive en el país africano y las elevadísimas sanciones impuestas a los barcos sorprendidos cuando faenaban en aquellas aguas sin licencia, no contribuyen a alentar el optimismo de los armadores españoles, precisamente.

Unos 8.000 empleos directos y en torno a los 50.000 indirectos dependen en buena medida de que se resuelvan satisfactoriamente las negociaciones entre Namibia y la CE. Entretanto, los armadores gallegos constataron el amarre de 75 barcos durante el segundo semestre de 1991, cifra que en los primeros meses de 1992 se sitúa aproximadamente en la mitad. Alcanzar un acuerdo ventajoso o hallar caladeros alternativos es el reto inmediato. ■

M. V.



GALICIA

Próximo decreto para regular esta actividad

Los mariscadores se beneficiarán de la flexibilización de las vedas

EL decreto para sustituir las vedas establecidas hasta el pasado año proporcionará, a juicio del director general del Marisqueo, Enrique Penas, un sistema racional de trabajo y con él se obtendrán tres ventajas sustanciales. En primer lugar, podrá evitarse la mortandad que se ha constatado en algunas zonas por no poder extraer los moluscos antes del mes de octubre. Además, los mariscadores establecerán las fechas que más les beneficien económicamente para la extracción del marisco, siempre que no se perjudique la biología de los moluscos.

Esta última ventaja paliará también, en parte, el problema del furtivismo, ejercido en ocasiones basándose en que los precios ofertados durante la prohibición de mariscar suponen en algunos casos el doble que cuando se encuentra abierta la veda, provocando que se extraiga ilegalmente.

Enrique Penas argumentó, además, que esta flexibilización de las fechas será beneficiosa también respecto a la marea roja, que casi siempre coincide con la apertura de las vedas tradicionales en el mes de octubre, lo que provoca grandes pérdidas al no poder recogerse los productos.

La programación de vedas será elaborada por cada cofradía de pescadores u organización del sector que explote bancos marisqueros y deberán presentar un proyecto anual que deberá ser aprobado por las au-

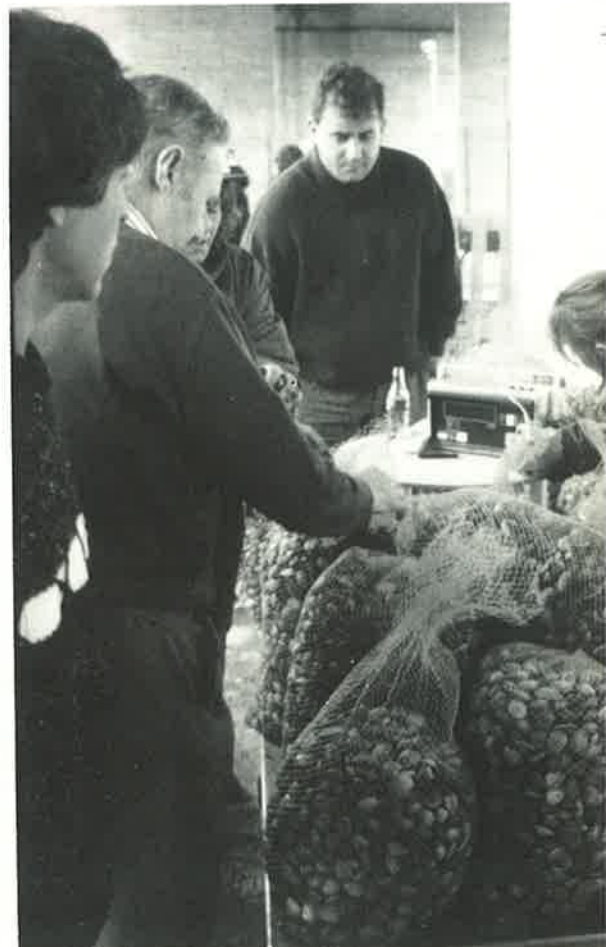
toridades de la Consellería de Pesca. El año 1992, portavoz de buenos augurios y secretas esperanzas, va a proporcionar a los mariscadores gallegos la posibilidad de aplicar un sistema racional de vedas en su actividad profesional, cuando entre en vigor el decreto que sustituye las tradicionales fechas de recolección de los moluscos, fijadas hasta el momento entre octubre y febrero. Esta normativa, anunciada para finales del mes de enero, ofrecerá la posibilidad de faenar cuando las cofradías consideren que es más conveniente para sus intereses.

toridades de la Consellería de Pesca.

Recuperación de distintas zonas

La actividad marisquera también fue noticia con la aprobación de ocho proyectos de recuperación de bancos marisqueros por parte de la Administración autonómica, entre los que destacan el de la ría de O Burgo y la zona de Los Lombos de Ulla, para las cuales se ha destinado una partida, respectivamente, de 40 millones de pesetas. Las otras zonas son: Saco de Fefiñáns, en Cambados, con 18 millones; Banco A Brensa, en la ría de Pontevedra, 15 millones; ensenada de San Simón, en la ría de Vigo, seis millones; para la ensenada del río Abelleira, en la ría de Noia, 1,5 millones; para el Esteiro de Vilanova, 20 millones, y para la ensenada de O Grove, 15 millones.

Respecto a la ría de O Burgo, está previsto que se presente el proyecto antes de finalizar la primavera y la empresa que lo realice tendrá que llevar a cabo



una limpieza y acondicionamiento de fondos de la zona de Perillo, una de las más preocupantes en estos momentos por su degradación medioambiental.

Estas actuaciones se coordinarán con el Plan de Saneamiento de Ordenación del Territorio y se tratará de recuperar una ría con un alto índice de contaminación, tanto urbana como de vertidos industriales, sólo superada en Galicia por la de Pontevedra. Una vez finalizadas las tareas, en 1993, se espera que pueda doblarse la producción de almeja y berberecho, dos especies para las que la zona cuenta con unas condiciones idóneas.

La contaminación se espera erradicar a través de la instalación de dos colectores, uno en su parte norte y otra en la sur, promovidos por Ordenación del Territorio. Estos se unirán para el tratamiento de todos los vertidos en Bens y los diferentes municipios limítrofes que podrán conectar con esta red. ■

Elena CEBRIAN

Amarre rotatorio de los barcos de «Gran Sol»

Los apresamientos de cinco pesqueros con base en el puerto de La Coruña por parte de las autoridades irlandesas, el pasado día 15 de enero, ha llevado a los representantes de la flota que faena en la zona del «Gran Sol» a acordar un amarre rotatorio de los buques. Contribuyó también a la toma de esta medida la escasez de días de pesca con los que cuenta el sector, a juicio de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de La Coruña (ARPESCA), y a la crisis que sufren desde hace varios años. «Esta acción supone un duro golpe a nuestra capacidad de resistencia», argumenta Jesús Etchever, vicepresidente de esta Agrupación.

El amarre rotatorio intentará impedir apresamientos

masivos como los que se produjeron en enero, cuando cinco pesqueros fueron interceptados por un fuerte dispositivo puesto en práctica por las autoridades irlandesas y que fue catalogado por la patronal del sector como «sin precedentes en los últimos años».

Esta medida podría suponer el amarre del 40 por 100 del volumen actual de unidades de esta flota, lo que unido a la venta de barcos de Ondárroa, va a provocar una crisis aún más aguda que la que hasta el momento han venido manifestando los armadores.

El amarre se llevará a cabo en los meses de marzo y abril, aunque esta medida podría tener continuidad si no se solucionan parte de los

problemas planteados. A juicio de Jesús Etchever, varias son las razones que llevaron al apresamiento de los cinco pesqueros («Pesmar», «Esperanza Nomo», el «Eliseo Quintanero», el «Elife-3» y el «Ciudad Sonrisa»). La primera de ellas sería la necesidad de pescar en condiciones siempre al límite de la caducidad de las licencias, además de la rigidez e inflexibilidad de las autoridades irlandesas, y, finalmente, la negativa de la Administración española a aplicar las licencias en función de lo dispuesto en el Tratado de Adhesión.

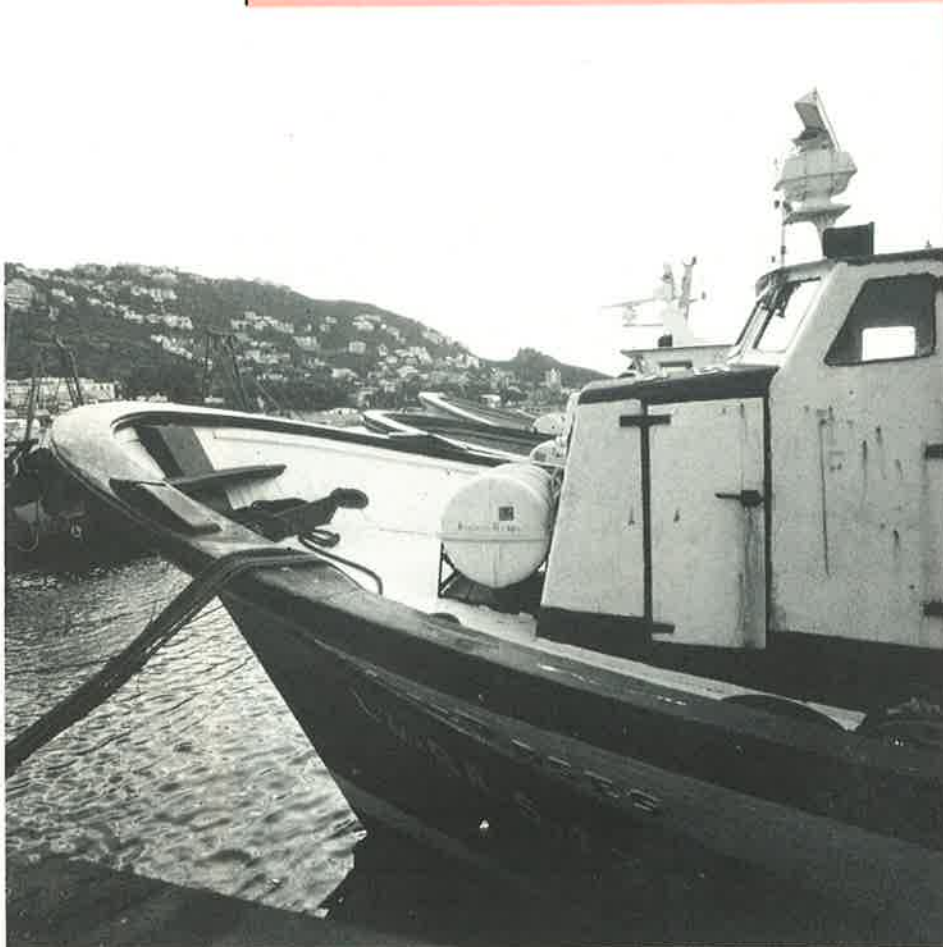
Reclamación de competencias

El conselleiro de Pesca gallego presentará, junto con sus homólogos del País Vasco y Cataluña, un documento ante el Ministerio de Agricultura y Pesca en el que reclamarán una mayor cuota de competencias en materia pesquera para las Comunidades Autónomas.

En esta comunicación se instará a la Administración central a que exista una mayor racionalización en las decisiones que afectan al sector pesquero con el objeto de eliminar duplicidades administrativas entre el Estado y las Comunidades Autónomas y la reclamación de que éstas últimas tengan un «brazo ejecutivo» en las decisiones sobre normativa pesquera.

Los consejeros, en una reunión preparatoria celebrada en Barcelona, explicaron que en numerosas ocasiones las Comunidades Autónomas se ven obligadas a desarrollar los estatutos a golpe de conflicto con el Tribunal Constitucional. ■

E. C.





Reestructuración administrativa
del litoral español

Desaparecen las cinco ayudantías de Marina de Cantabria

La reestructuración administrativa del litoral español prevista en la Ley de la Marina Civil, actualmente en fase de tramitación, incluye la desaparición en Cantabria de cinco ayudantías de Marina y los dos únicos destacamentos existentes en la región. La nueva legislación prevé, sin embargo, el mantenimiento de la Comandancia de Marina, que continuará desempeñando las tareas de control marítimo y representación naval. La nueva normativa entrará en vigor, con toda probabilidad, en los primeros días del verano de 1992.

SEGUN el Proyecto de Ley de la Marina Civil, dejarán de existir prácticamente todas las ayudantías de Marina que cubren el litoral español, alrededor de 125. Sólo se mantendrán las 10 ayudantías fronterizas: las de los puertos de Pasajes, Tuy, Ayamonte, La Línea de la Concepción, Rosas, Lanzarote, Fuerteventura, La Palma, La Gomera y Hierro.

En Cantabria, concretamente, la medida afecta a las ayudantías de Marina de San Vicente de la Barquera, Requejada, Santoña, Laredo y Castro Urdiales, así como a los destacamentos existentes en Comillas y Colindres.

En su lugar se crearán unos nuevos organismos, las

capitanías marítimas, a cuyo mando se designará a funcionarios civiles con la tarea de asumir las competencias que desempeñaban hasta ahora las representaciones de la Armada. Para cubrir estos puestos el Ministerio de Transportes ha sacado a concurso 122 plazas para formar el nuevo cuerpo de capitanes marítimos que cubrirá las vacantes dejadas por la reestructuración administrativa.

Las futuras capitanías marítimas se encargarán del tráfico marítimo, seguridad de la vida humana en el mar, lucha contra la contaminación y capitanías de los puertos, así como la inspección y sanción en materia de pesca. Las competencias de las comandancias militares de Marina se limitarán a partir de ahora a todo lo relacionado con la Defensa (representación naval y control del tráfico marítimo). Para este último cometido la Armada dispondrá de un centro, llamado NCSO (Naval Control of Shipping Officer), en Santander.

AYUDAS ACUICOLAS PARA CANTABRIA

Cantabria es la segunda Comunidad Autónoma más favorecida por las ayudas comunitarias para inversiones destinadas a la comercialización y transformación de productos de la pesca y la acuicultura, al haber recibido en 1991 un total de 144 millones para nueve proyectos. Por delante de Cantabria figura Galicia, que obtuvo ayudas por valor de 815 millones dirigidos a doce proyectos diferentes. Por detrás



de Cantabria aparece la Comunidad Autónoma de Canarias, a la que se destinaron 115 millones para un solo proyecto.

En total, la Comisión Europea aprobó un total de 40 proyectos españoles con una inversión global de 5.339 millones de pesetas, de los que las autoridades comunitarias aportan 1.467 millones. Estas ayudas han sido aprobadas dentro de los dos programas operativos ejecutados durante 1991. Los proyectos de Cantabria son cinco dentro del primer programa, con una subvención comunitaria de 54 millones, y otros cuatro, con una ayuda de 90 millones de pesetas.



OTRAS AYUDAS COMUNITARIAS

Cinco barcos de pesca con base en puertos cántabros recibirán ayuda de la Comunidad Europea para financiar sus proyectos de modernización, cuyo presupuesto total asciende a 86 millones de pesetas. La subvención comunitaria es de 96.810 ecus, que equivalen a 12,3 millones de pesetas. Estas ayudas están incluidas dentro del programa de modernización de la industria pesquera española y fueron aprobadas el pasado mes de octubre por la Comisión de las Comunidades Europeas.



este objetivo durante este período de tiempo. Las mayores inversiones —más del 40 por 100 del total— se realizaron en la Comunidad andaluza, donde Obras Públicas dedicó 13.983 millones de pesetas.

Según el Ministerio, para la regeneración de las playas se han aplicado durante estos años «soluciones de tecnología blanda o de bajo impacto, tales como la aportación de arena o la construcción, en su caso, de diques semisumergidos».

Actualmente el MOPT lleva a cabo la recuperación de cierta extensión de ribera marítima en el pueblo cántabro de Pontejos, dentro de un plan que prevé devolver al mar unos 60 cerramientos en las costas de 19 Ayunta-

mientos de la Comunidad Autónoma. La conclusión de las concesiones de aprovechamiento de espacios de dominio público otorgadas por el Estado en los años sesenta y principios de los setenta permite ahora la devolución de estos terrenos. La mayoría de las concesiones se realizó a favor de industrias que no llegaron a instalarse.

Las primeras actuaciones corresponden a dos escolleras existentes en el municipio de Marina de Cudeyo, al sur de la bahía santanderina, concedidas en su día a Astilleros del Atlántico y a Inmobiliaria del Puerto. Su derribo, que le cuesta al Ministerio 80.000 millones de pesetas, permitirá liberar una extensión de 900.000 metros

cuadrados. El material retirado tiene como destino los taludes de la Autovía del Cantábrico, en construcción.

Aprovechando la demolición de los cierres, la junta vecinal de la localidad de Pontejos ha presentado al MOPT un estudio en el que propone varias medidas para la regeneración ecológica de la zona. Entre sus sugerencias destaca la recuperación de zonas húmedas de gran importancia paisajística, la plantación de especies vegetales adaptadas al medio ambiente marino, así como el acondicionamiento de algunos espacios como áreas recreativas.

El director territorial del MOPT en Cantabria, Manuel Peláez, ha explicado que el objetivo de esta obra es «dejar expeditos aquellos espacios de dominio público que fueron en el pasado ganados al mar por estas concesiones, fundamentalmente aquellas superficies emplazadas en la bahía santanderina». Los Ayuntamientos afectados por esta medida son: Castro Urdiales, Laredo, Colindres, Voto, Bárcena de Cicero, Escalante, Santoña, Noja, Ribamontán al Mar, Villaescusa, El Astillero, Santander, Miengo, Suances, Alfoz de Lloredo, Valdáliga, Val de San Vicente y Marina de Cudeyo. ■

Violeta GONZALEZ



Regulado por un convenio entre Trasmediterránea y Educación

Los estudiantes canarios podrán viajar entre las islas a mitad de precio

El consejero de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno canario, José Antonio García Deniz, y el director general de la Zona de Canarias de la compañía Trasmediterránea, Héctor de Armas, firmaron un convenio bajo la denominación «La Escuela Navega», por el que la naviera posibilita el viaje de los escolares en los buques ferries y embarcaciones rápidas con un descuento del 50 por 100.

SE verá beneficiada por este convenio una población de 300.000 alumnos que pueden viajar entre las islas. Para estos viajes se deberá contar con la colaboración en cada isla del Cabildo respectivo, además de un animador cultural, viajando por itinerarios previamente establecidos.

Se pretende con este convenio facilitar el conocimiento de las diferentes islas del archipiélago canario por parte de los estudiantes, tratando de recuperar el mar como núcleo de comunicaciones. El convenio fue calificado en el acto de la firma, por parte del consejero de Educación, «como un reto muy barato y rentable para conocer nuestras islas». García Deniz mostró también su deseo de que este convenio se consolide en el futuro.

En función de este convenio Trasmediterránea se compromete también a convertir los barcos en aulas flotantes, donde el tiempo pue-

da ser aprovechado, despertando nuevas inquietudes en diferentes áreas, como la astronomía, meteorología, náutica e instrumentos de navegación.

Más de 300.000 pasajeros usaron el jet-foil entre Gran Canaria y Tenerife en 1991

Mil novecientos noventa y uno no ha sido el mejor año en la historia del *jet-foil* en Canarias, ya que la compañía Trasmediterránea se vio obligada a operar durante tres meses de este año con un solo aparato entre las dos islas capitalinas debido al accidente del «Princesa Guayarmina».

El problema quedó zanjado en octubre con la llegada desde Japón de una nueva embarcación, el «Princesa Teguisse», con lo que fueron precisamente los meses de verano los que se vieron afec-



tados por la avería del «Guayarmina».

Sin embargo, el año 1991 registró una cifra de 315.000 pasajeros entre las dos islas capitalinas, Gran Canaria y Tenerife, estando esta cantidad muy por debajo de las registradas otros años, en que se alcanzó, incluso, la cifra de 400.000 pasajeros en el mismo servicio.

No obstante, desde la compañía se hace una valoración positiva, ya que la incorporación del «Princesa Teguisse» en octubre permitió la recuperación del ritmo habitual, consiguiendo así transportar sólo en diciembre 25.000 pasajeros, cifra casi similar a la contabilizada en el mismo período del año anterior.

El servicio del *jet-foil* entre Gran Canaria y Tenerife ofrece 2.288 plazas diarias para pasajeros, y de seguir el actual ritmo de recuperación registrado desde octubre pasado la compañía podrá situarse en las cifras anteriores a la retirada del «Princesa Guayarmina». Así, y también en su campaña de captación de pasajeros, la compañía ofrece facilidades a grupos familiares con un mínimo de tres personas, que pueden viajar los fines de semana con una bonificación del 50 por 100. ■

C. R.



El año 1991 registró un incremento de barcos de cruceros en los puertos de Las Palmas

Los puertos del Estado en Las Palmas cerraron con buen balance la campaña turística del pasado año, registrando un incremento del 20 por 100 en las entradas de barcos en viajes de placer.

Al puerto de Arrecife de Lanzarote llegaron 92 buques de estas características, mientras que al puerto de La Luz y de Las Palmas lo hicieron 102. La mayor afluencia de buques de cruceros por estos puertos se registró en el último trimestre del año, coincidiendo, además, con el paso de los actuales líderes de la marina mercante británica, «Queen Elizabeth II» y «Camberra». Junto a ellos también destacaron el alemán «Europa», el noruego «Black Prince» y los rusos «Taras Shevchenko», «Ivan Franko» y «Kereliya», entre otros.

Precisamente la presentación de estos datos coincide también con la noticia de

que los puertos canarios estarán presentes en el VIII Salón y Conferencia de Cruceros, que se celebrará en Miami entre el 10 y el 14 de marzo próximo. Será la octava edición de la Seatrade Cruise Shipping-92, que congregará a navieras y grupos operadores más importantes del mundo en el tráfico de cruceros. Se desarrollarán allí conferencias y actividades expositivas, estando los puertos canarios de Las Palmas representados en un *stand* junto al Reino Unido. La representación canaria será la única de nuestro país que asistirá a este evento, dirigido a los profesionales del sector. Por ello se trasladarán esa semana a Miami representantes de estos puertos y empresas consignatarias relacionadas con la escala de cruceros. En Miami, que es un gran centro turístico, operan 12 compañías con 28 barcos y ocho terminales. ■

C. R.





Los
ingresos
superaron
las
revisiones

El superpuerto obtuvo en el 91 más de 7.700 millones de pesetas de ingresos

La ampliación del Puerto de Bilbao ha propiciado la crítica de sectores ecologistas y la consiguiente defensa de los sectores promotores de la expansión del Puerto. Uno de los últimos en defender el Puerto de Bilbao como punto estratégico para la recuperación económica de la Comunidad vasca ha sido el Departamento de Medio Ambiente del Gobierno vasco.

EL Puerto Autónomo de Bilbao logró el pasado año un récord histórico de tráfico al mover cerca de 33 millones de toneladas de mercancías, cifra que le permite mantenerse en el primer puesto del *ranking* de puertos españoles.

El año 1991 ha sido especialmente favorable para el puerto vizcaíno, que, además de superar los niveles tradicionales de algunos de sus tráficos, obtuvo unos ingresos de 7.700 millones de pesetas, superiores a las previsiones, e inició las obras de ampliación del abra exterior.

En un informe recientemente publicado por el Puerto se da también a conocer que los 32,6 millones de toneladas de mercancías movidas por el Puerto de Bilbao suponen un incremento cercano al 9 por 100 respecto al año anterior, en el que el tráfico se situó en 30 millones de toneladas.

Destaca el incremento del 13 por 100 en el tráfico de graneles líquidos, que ha alcanzado los 16,2 millones de toneladas, lo que constituye un récord histórico.

Los graneles sólidos, con 6,4 millones de toneladas, se han mantenido en niveles superiores a los de 1990, con incrementos en los tráficos de mineral de hierro, chatarra, cereales y cemento.

La mercancía general se ha incrementado en el mismo período en un 6 por 100, situándose en 4,6 millones de toneladas. Destaca el récord en el movi-



miento de contenedores, con casi 195.000 TEUs y dos millones de toneladas. Asimismo adquiere relevancia el incremento del tráfico de productos siderúrgicos, con cerca de dos millones de toneladas.

Respecto a los resultados financieros, el Puerto Autónomo ha superado las previsiones financieras contempladas en el estudio de financiación de las obras del abra exterior.

Los ingresos fueron de 7.700 millones de pesetas, lo que supone un incremento del 17 por 100 respecto al ejercicio anterior. Los gastos, de 3.100 millones, se incrementaron en un 9 por 100. El *cash flow* de explotación ascendió a 4.600 millones de pesetas. Es decir, el 6 por 100 de la facturación total anual.

Las inversiones realizadas durante 1991 se elevaron a 3.150 millones de pesetas, superiores en un 50 por 100 a los 2.200 millones materializados en 1990. Estos desembolsos han sido financiados con los recursos del Puerto Autónomo, habiéndose recibido una aportación de 1.000 millones de fondos FEDER.

Está en marcha, y se concluirá en 1992, la reconstrucción del muelle de Zorroza y la construcción del pantalán de graneles líquidos en Punta Ceballos. Esta obra hará posible el traslado de las terminales de graneles líquidos de Santurce a las explanadas de Punta Lucero.

Durante el pasado año la productividad del Puerto de Bilbao ha mantenido los niveles elevados logrados en 1990, ya que la normalidad laboral ha sido la tónica general, de acuerdo con los datos ofrecidos por el Puerto.

La ampliación del abra exterior es una de las obras en las que más empeño ha puesto el Puerto. Durante el pasado año se llevó a cabo la licitación de las obras, adjudicación e iniciación de las obras de ampliación del Puerto en el abra exterior. La inversión prevista en una primera fase es de 35.000 millones de pesetas, a materializar en seis años.

El plazo de ejecución de las obras es de sesenta y dos meses. Las obras se iniciaron el 9 de noviembre. Actualmente el contratista prepara sus instalaciones auxiliares, para que a mediados de 1992 se inicien las explotaciones y las obras en sí mismas.

El desarrollo total del Puerto en el abra exterior exigirá unas inversiones próximas a los 100.000 millones de pesetas. La primera fase comprende abrigar una superficie de seis kilómetros cuadrados entre los diques de Santurce y Punta Lucero, con la construcción de cinco kilómetros de diques, un kilómetro de muelle de 21 metros de calado y 1,5 millones de metros cuadrados de superficie en tierra.

Esta primera fase hará posible la expansión del Puerto hacia



áreas de mayor calado y propiciará, según los promotores, la construcción de una zona de actividades logísticas y de estaciones de transporte intermodales. La ocupación en tierra está prevista en un plazo de cuatro años.

Otro de los capítulos recogidos en el informe del Puerto hace referencia a la promoción comercial. Así, el pasado año prosiguió la promoción comercial del Puerto de Bilbao, tanto a través de presentaciones en Europa y Sudamérica, la asistencia a ferias y congresos, así como con numerosas presentaciones en Bilbao de otros puertos extranjeros, visitas profesionales y visitas didácticas, con la presentación a más de 14.000 niños.

Finalmente, respecto a las previsiones que el Puerto de Bilbao tiene para el año actual, destaca la inversión, que superará los 4.000 millones de pesetas. Para este año se espera un amplio desarrollo de los tráficó de papel prensa y la iniciación de un tráfico de frutas entre Bilbao y Chile, además de la potenciación de los tráficó actuales de graneles sólidos con destino a Europa y el tráfico de productos siderúrgicos.

Asimismo, el Puerto Autónomo espera que se consolide durante el año actual el proyecto de enlace a través de ferry entre Bilbao y Reino Unido. ■

I. C.



Convocados paros por el impago de los salarios

El Banco Central solicita la quiebra de la Transbalear

La delicada e insostenible situación financiera por la que estaba atravesando el grupo de empresas Pons obligó al Banco Central a solicitar de los juzgados de Palma la quiebra de las citadas empresas, entre las que se encuentra la compañía naviera Transbalear, S. A.

ESTA lamentable situación ha llegado al extremo de no poder abonar los salarios a sus trabajadores, que todavía adeuda desde la nómina correspondiente al mes de noviembre pasado. Por tal motivo UGT ha convocado paros durante la última semana de enero y la primera de febrero entre la plantilla de Transbalear, S. A. En este sentido la Federación de Transportes de UGT y la CC. OO. han

afirmado que el grupo Mestres, de Barcelona, actual propietario del paquete de empresas Pons, está intentando volver a incluir a Transbalear en la Confederación de Empresas Navieras de Baleares (BAL-CON), con objeto de soslayar la situación.

Los sindicatos UGT y CC. OO. se reunieron con ejecutivos del grupo Mestres, con el fin de negociar indemnizaciones para los 102 empleados que conforman la

plantilla de las dos sociedades de paquetería, negociación que no prosperó por una cerrada negativa del representante del grupo catalán. La negativa a negociar el grupo Mestres el despido de sus trabajadores está basada en su confianza en una resolución positiva del expediente de regulación total de empleo presentado en la Delegación de Trabajo.

Antonio Vadell, de UGT, y Fernando Galán, de CC. OO., aseguraron que la regulación de empleo será denegada, puesto que al grupo Mestres, en su informe, «le falta base documental y se apoya en la solicitud de quiebra efectuada por el Banco Central». El procedimiento empleado por el grupo Mestres para que le sea ratificada la regulación de empleo no fue aceptado por el magistrado titular del Juzgado de Primera Instancia, número dos de Palma.

Las empresas Pons constituían un fuerte grupo de transportes marítimo, aéreo y terrestre y fue afectada por la crisis económica que sufre el flete en Baleares, iniciado hace meses con la guerra de precios a la baja entre las compañías navieras de Baleares. El incremento de las tarifas en el consorcio BAL-CON y la inflación producida en el sector hará zozobrar a más de una naviera y sus repercusiones se están dejando ver en el grupo de empresas Pons. ■

Emilio MORANCHO





INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

Me parece de gran importancia la normativa comunitaria sobre libre circulación de trabajadores de la CE. Por este motivo, este artículo se aparta un tanto de la línea de explicación y toma de contacto con el Estatuto de los Trabajadores seguida hasta ahora en esta sección y quiere dar las ideas necesarias que nos ayuden a comprender en qué consiste eso de «la libre circulación de trabajadores» por los Estados miembro de la Comunidad Económica Europea (CE).

LA LIBRE CIRCULACION DE TRABAJADORES DE LA CE

EL mítico, el deseado 92, ha llegado, y aparte de otras cuestiones y acontecimientos que tendrán lugar durante este período en nuestro país, para el campo de las relaciones sociales del colectivo de trabajadores se abren nuevas perspectivas. Pues el 92 comienza en esta área suprimiendo unas barreras que en muchos casos impedían la prestación de servicios en otros países del entorno comunitario. Se facilita la obtención de los requisitos exigidos hasta ahora. De forma que a partir del 1 de enero de 1992 es posible que todo trabajador, sea por cuenta propia o por cuenta ajena, pueda fijar su residencia en cualquier país miembro de la CE, excepto en Luxemburgo, donde esta normativa comenzará a regir el 1 de enero de 1993, y buscar allí un empleo en las mismas condiciones que los nacionales del Estado donde se quiera fijar la residencia y trabajar. En eso consiste la llamada «libre circulación de trabajadores», en la supresión de obstáculos que impedían fijar la residencia y trabajar en el Estado comunitario que uno deseara.

Derechos de los trabajadores de la CE

Tres grupos se van a beneficiar de la libre circulación: los trabajadores por cuenta ajena o asalariados, los profesionales y trabajadores por cuenta propia y los que quieran prestar sus servicios en otros países con carácter temporal.

1. Igualdad de trato

A los nacionales de otros países comunitarios que

quieran instalarse en España, o viceversa, les son de aplicación las mismas normas que rijan para los trabajadores de ese país donde quieran trabajar y residir, sin que puedan ser discriminados en lo que respecta al acceso al empleo. Igualdad de trato que debe darse en las oficinas del INEM de distintos países.

2. No pagar derechos de aduana

Cuando un trabajador desee cambiar su residencia de un país a otro donde vaya a prestar sus servicios, el traslado de sus enseres personales a ese otro país no paga el impuesto de aduanas siempre que se cumplan unas determinadas condiciones:

— Que los muebles y enseres se hayan comprado con facturas donde conste el IVA.

— Que pertenezcan al trabajador desde al menos tres meses antes del traslado, plazo de tiempo que se amplía a seis meses para los vehículos.

— Que el traslado de los enseres se realice antes del año desde que tuvo lugar el cambio de residencia.

3. Posibilidad de mantener el paro

El trabajador puede mantener durante tres meses la prestación por desempleo que tuviera reconocida mientras busca trabajo en cualquier país, para lo que dicho trabajador deberá cumplir con las obligaciones siguientes:

— Que hubiera estado inscrito como desempleado al menos cuatro semanas en el INEM del país donde ha devengado dicha prestación.

— Se inscriba en la oficina del INEM del país donde busque trabajo.

4. Asistencia sanitaria

Los trabajadores podrán también mantener la asistencia sanitaria en el país comunitario adonde se trasladen.

5. Supresión del permiso de trabajo

Esta es, quizá, la consecuencia más importante derivada de la libre circulación.

Ya no es necesario solicitar y obtener un permiso de trabajo para poder prestar los servicios en un país distinto al de uno.



No obstante, es preciso obtener una tarjeta de residencia, pero que, a diferencia del permiso de trabajo, no estar en posesión de ella en absoluto puede privar al trabajador del derecho de acceder al campo laboral, ni afectar a la capacidad para ser contratado, ni del derecho a la igualdad de trato.

Tarjeta de residencia

La legislación aplicable fundamentalmente proviene del Real Decreto 1099/86.

La tarjeta de residencia se expide cuando la actividad es superior al año y la misma tiene validez por cinco años y cuenta con la posibilidad de ser renovada.

Cuando la actividad es superior a tres meses e inferior a un año, se expide a los solicitantes o interesados una

tarjeta temporal de residencia por el tiempo que dure la actividad.

No es preciso estar en posesión de esa tarjeta de residencia cuando la actividad a desarrollar es inferior a tres meses. Por el contrario, es preciso solicitar la tarjeta de residencia cuando la actividad supere el transcurso de tres meses.

1. Documentación que debe acompañarse a su solicitud.

a) Para los trabajadores por *cuenta ajena*:

— Documento, DNI, pasaporte o cualquier otro que acredite la identidad y nacionalidad del solicitante.

— Copia del contrato de trabajo o certificado de trabajo.

— Certificado médico.

— Tres fotografías.

b) Para profesionales o trabajadores *autónomos*:

Además de la documentación mencionada para los de cuenta ajena, excepto la copia del contrato de trabajo:

— Deberán reunir los requisitos necesarios exigidos en el país de destino para ejercer la profesión concreta de que se trate.

— Necesidad de darse de alta en licencia fiscal.

— Alta en los registros establecidos por la Dirección General de Transacciones Exteriores del Ministerio de Economía y Hacienda.

2. Lugar de presentación de la documentación:

La solicitud debe hacerse en la *Comisaría de Policía* del lugar donde el interesado pretende fijar su residencia o desarrollar su actividad.

3. Plazo de presentación:

Quince días después de la fecha de la entrada en España.

4. Vigencia:

En principio la vigencia de la tarjeta expedida queda condicionada al hecho de que se sigan realizando las actividades que dieron lugar a la solicitud y posterior expedición de la tarjeta. No obstante, no afectan a la validez del permiso:

— Las ausencias del territorio inferiores a seis meses.

— Las ausencias debidas al cumplimiento de obligaciones familiares.

— La inactividad por enfermedad, accidente o desempleo involuntario constatado por la oficina del INEM.

5. Renovación:

Se tramita igual que la solicitud de expedición.

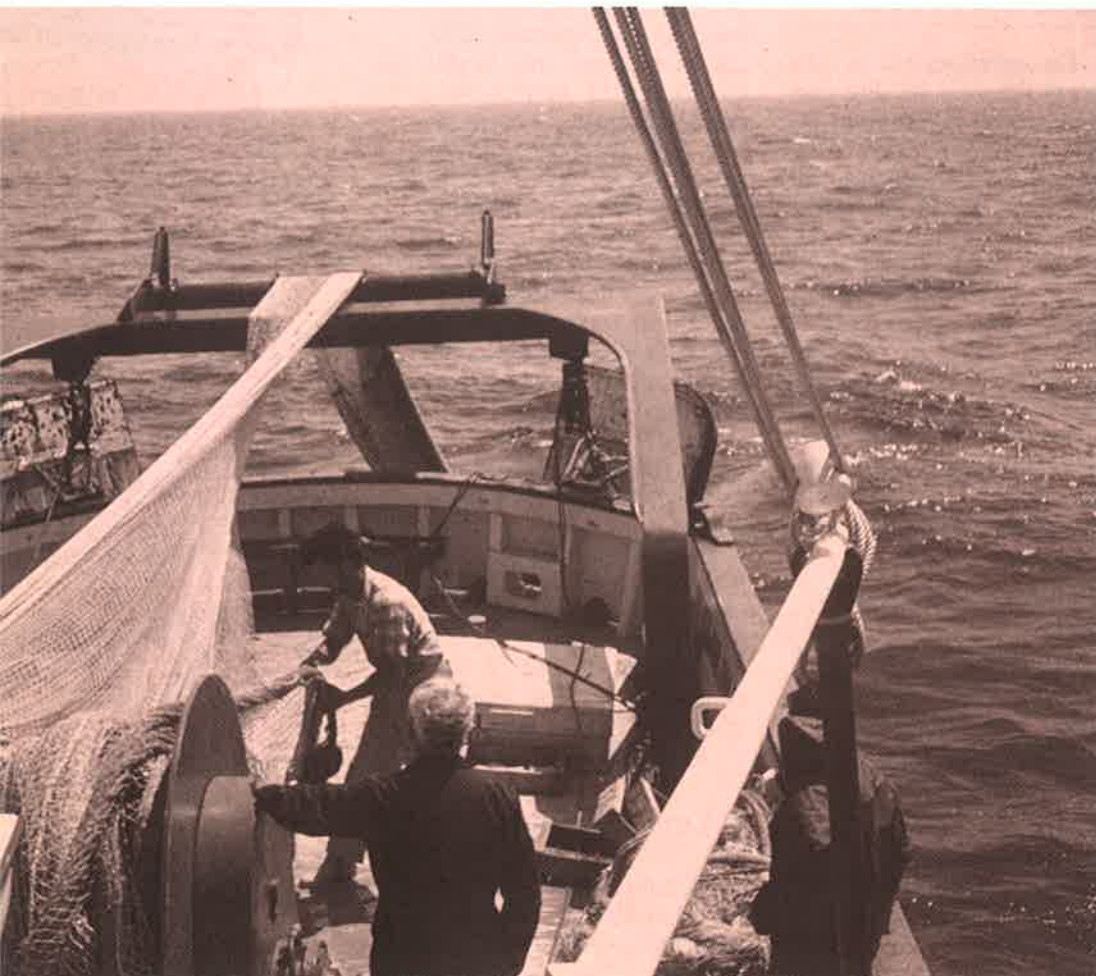
Se precisa acreditar que concurren los requisitos que dieron origen a la solicitud, exceptuándose el certificado médico.

6. Denegación:

En base al principio de libre circulación, este derecho, así como la expedición de tarjeta de residencia, sólo se limitará o se denegará por razones justificadas de orden, seguridad y salud pública.

Es preciso recordar que el no estar en posesión de esa tarjeta de residencia en absoluto puede privar al trabajador del acceso al empleo, ni de igualdad de trato. La falta de este requisito sólo puede dar lugar a sanciones de tipo administrativo que podrá imponer el Ministerio del Interior, sin que todavía se haya determinado el tipo de sanción, aunque lo más probable será que consista en multa de tipo económico. ■

José Manuel
MARTINEZ GALAN
Abogado



ANAVE, guía para una buena gestión naviera



ANAVE ha presentado el pasado mes de enero una guía titulada «Directivas para la confección de un manual sobre la buena gestión naviera», cuyo objetivo no es otro que sirva a las empresas navieras para tener una referencia para confeccionar un manual de gestión particular. Coincidiendo con la presentación de esta publicación, también se celebró una mesa redonda sobre gestión naviera, en la que participaron expertos en el tema, y que concluyó con la intervención del director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto.

LA Asociación de Navieros Españoles ha elaborado, a través de sus expertos, una guía sobre la buena gestión naviera que pueda servir de referencia a las empresas navieras para confeccionar su particular manual de gestión. Esta iniciativa surgió ante la creciente preocupación a nivel internacional que la correcta gestión naviera representa en el perfecto desarrollo de la empresa, tanto en su aspecto económico como en el de la gestión en materia de seguridad y prevención de la contaminación marítimas, que muy pronto será de obligado cumplimiento por la Organización Marítima Internacional (OMI).

La complejidad del negocio marítimo se ha incrementado en los últimos quince años con el desarrollo de nuevas técnicas en las comunicaciones, la navegación y en la construcción de buques. Ante esta situación, los diferentes Gobier-

nos han puesto en vigor convenios internacionales aprobados por los organismos competentes, con el fin de mejorar la seguridad y la protección del entorno marítimo. La Organización Marítima Internacional

aprobó el 19 de octubre de 1989, mediante la Resolución A-647 (16), las directrices sobre Gestión Naviera para la Seguridad Operacional del Buque y Prevención de la Contaminación. Todo ello surgió de la necesidad de que la gestión naviera estuviera debidamente organizada para hacer más eficaz el desempeño de las funciones y responsabilidades de los profesionales a bordo de los buques, principalmente para conseguir el mantenimiento de un nivel adecuado de seguridad y protección del medio ambiente. La intención de es-

tas directrices, que ahora ANAVE recoge en una publicación, es dar a la empresa naviera un marco común que le pueda servir de referencia para la preparación de unas instrucciones escritas (manual) que permitan cumplir la citada Resolución de la OMI. Al mismo tiempo se pretende adaptarla a unas condiciones más amplias y generales de eficaz funcionamiento, en la línea de lo que tratan de recoger las normas ISO serie 9000, en especial la 9002, para mantener una buena calidad de la gestión naviera.

En el caso de que la compañía cuente ya con un manual, ANAVE ha manifestado que este trabajo podrá servir como «lista de comprobación». ■

Inés OTERO

José Luis Vilaplana tenía cuarenta y siete años Falleció el director provincial del ISM en Cádiz

El pasado 17 de enero falleció en Madrid el director provincial del Instituto Social de la Marina en Cádiz, José Luis Vilaplana, a los cuarenta y siete años, víctima de un infarto de miocardio. Vilaplana se encontraba de visita en Madrid y se disponía a tomar el avión que debía conducirle de nuevo a la provincia gaditana cuando le sobrevino el ataque.

Vilaplana, que estaba casado y era padre de cuatro hijas, llegó a Cádiz en abril de 1982 cuando fue nombrado delegado provin-

cial del Instituto Social de la Marina (ISM), cargo en el que se había mantenido hasta ahora. Con anterioridad había desempeñado igual cargo en Ceuta.

Nacido en Andújar (Jaén), era licenciado en Derecho. El hasta ahora delegado provincial era una persona muy conocida en el sector marítimo, al que llevaba vinculado mucho tiempo, sobre todo en Cádiz, donde estaba a punto de cumplir su décimo aniversario al frente de la dirección provincial del Instituto.

Revista MOPT

NUESTRO NUMERO DE JULIO-AGOSTO
SERÁ EXTRAORDINARIO



Guía de las plazas de España e Hispanoamérica



Más de 200
páginas y 500
fotografías para
contarle sus
monumentos, su
historia, sus
ferias y
tradiciones, su
arquitectura...

P.V.P.
700 ptas.

GRATIS

un póster
desplegable

Revista MOPT

TARJETA DE SUSCRIPCION

NOMBRE _____
 PROFESION/EMPRESA _____
 DOMICILIO _____ C. P. _____
 CIUDAD _____

MODALIDAD DE SUSCRIPCION	ESPAÑA	EXTRANJERO
	<input type="checkbox"/> 1 año (11 números)	2.500 ptas.
<input type="checkbox"/> 2 años (22 números)	4.400 ptas.	6.160 ptas.
<input checked="" type="checkbox"/> Envíame gratuitamente «Las obras públicas en el siglo XVIII», que regalan a los nuevos suscriptores.		
<input type="checkbox"/> Número extraordinario suelto	700 ptas.	1.000 ptas.
<input type="checkbox"/> Oferta de 2 extraordinarios juntos	1.100 ptas.	1.500 ptas.
<input type="checkbox"/> Oferta de 3 extraordinarios juntos	1.500 ptas.	2.000 ptas.

SI HA SOLICITADO EXTRAORDINARIOS, SEÑALE LOS QUE DESEA:

- El siglo XVIII Guía de Costas Guía de Ríos Guía de las plazas de España e Hispanoamérica

FORMA DE PAGO

- Envío cheque adjunto Envío giro postal núm. _____
 Contra reembolso (sólo nacional y con recargo de 200 ptas.)
 Domiciliación bancaria

Enviar a: Revista MOPT. Nuevos Ministerios. 28046 Madrid. Información: (91) 554 92 91

GRATIS PARA LOS NUEVOS SUSCRITORES «LAS OBRAS PUBLICAS EN EL SIGLO XVIII»

expo ràpita

del 17 al 20 d'abril

92
IV FIRA NÀUTICO-PESQUERA
SANT CARLES DE LA RÀPITA - PORT DELS ALFACS



Excm. Ajuntament de Sant Carles de la Ràpita



Diputació de Tarragona



Generalitat de Catalunya - Direcció General de Pesca Marítima



Generalitat de Catalunya - Direcció General de Promoció Comercial



Caixa Tarragona

