

MAR

N.º 281 ENERO-FEBRERO 1991

Seguridad Social

UN SISTEMA PARA TODOS

**ENTRÓ EN VIGOR LA LEY DE
PRESTACIONES NO CONTRIBUTIVAS**

**CE, nuevas
ayudas
a la flota
pesquera**



Una buena razón para elegir Volvo Penta.

*Volvo Penta le presenta su motor diesel marino
más potente: EL TAMD 162.*

- 6 cilindros en línea turboalimentado, con enfriador del aire de admisión y de inyección directa.

- Bajo consumo de combustible.

- Bajas emisiones de escape.

- Preparado para grandes potencias, por su estable suspensión del cigüeñal.

- Eficaz refrigeración de los pistones.

- Culatas separadas para cada cilindro, sin junta.

- Cuatro válvulas por cilindro.

- Filtro extra de aceite.

- Sistema de refrigeración con protección anticorrosiva.

- Robusta bomba de inyección.

- Turbo y enfriador de admisión adaptados entre sí.

Además, a través de una amplia gama de equipos adicionales, el TAMD 162 es adaptable a diversas instalaciones: generadores, varias tomas de fuerza, bombas de baldeo y achique, etc.

TAMD 162 de Volvo Penta.

Creado para rendir en alta mar como sólo pueden hacerlo los mejores.

Elija fiabilidad. Elija tecnología de vanguardia.

Por su seguridad, elija VOLVO PENTA.



**VOLVO
PENTA**

Respuesta segura.

COMO suele suceder tradicionalmente, la subida de las pensiones ha constituido una de las noticias más destacadas en el ámbito de la Seguridad en esta época del año. Son muchas las personas que tienen en las pensiones su único instrumento de poder adquisitivo como para que una medida de esta importancia pueda pasar desapercibida.

Para 1991, de acuerdo con los compromisos de concertación suscritos con los sindicatos, el Gobierno aprobó un incremento generalizado de todas las pensiones del 6,7 por cien, porcentaje igual al aumento que registraron los precios al consumo entre los meses de noviembre de 1989 y la misma fecha en 1990, mientras las más bajas crecieron en porcentajes muy superiores. Pero la subida de las pensiones, sin perder por ello importancia, se ha visto sin embargo eclipsada en cierta manera este año por la entrada en vigor hace solamente algunas semanas de la Ley de Pensiones no Contributivas que por su trascendencia ha pasado a ser la estrella en las actuaciones más recientes de la Seguridad Social.

La aplicación de la Ley de Pensiones no Contributivas supone asegurar unos ingresos mínimos de 364.000 pesetas a las personas mayores de sesenta y cinco años o minusválidos que actualmente no percibían ninguna prestación de la Seguridad Social y que abarca un colectivo de 150.000 ciudadanos. Este colectivo accede también a las prestaciones médicas y farmacéuticas. Por otra parte, otras 550.000 personas con pensiones por debajo de esa cantidad y sin recursos suficientes, mejora-

COMUNICACIONES
DIAS

PENSIONES Y REFORMAS



rán también sus prestaciones a la vez que se incrementan las ayudas familiares por hijos a cargo.

Con la entrada en vigor de esta Ley, la Administración ha universalizado la protección del Sistema a toda la sociedad, cerrando un ciclo que se inició hace ocho años con un continuado proceso de ajuste y racionalización de la Seguridad Social hasta su actual consolidación, frente a quienes en algún momento, posiblemente desde posturas interesadas, abogaban por reducir su protagonismo. La Ley de Pensiones no contributivas ha venido a cubrir una importante laguna de desprotección que afectaba a los colectivos más marginales de la sociedad y que, a partir de ahora, a pesar de no haber cotizado nunca o haberlo hecho de forma insuficiente a la Seguridad Social, van a disponer de prestaciones sociales y económicas. Se trata, por un lado, de un esfuerzo financiero que supone un aumento en los

presupuestos de la Seguridad Social de 232.000 millones de pesetas, pero también una actuación de solidaridad social apoyada por una mayoría de ciudadanos según las encuestas hechas por la Administración.

Si desde la perspectiva de una publicación encuadrada en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, las pensiones contributivas y no contributivas han sido protagonistas, desde la óptica de una revista enfocada al sector marítimo, hay también una noticia que merece ser destacada en la actualidad de las últimas semanas. Se trata de la reforma aprobada a finales de año por la Comunidad para la política de estructuras de la pesca y que se debe desarrollar durante estos meses. A grandes rasgos se puede hablar, fundamentalmente a partir de 1992, de una disposición que, con recursos suficientes, está pensada para reducir flota vía desguaces, exportaciones y empresas mixtas, lo que puede suponer que muchos se deshagan de sus pequeñas o viejas embarcaciones. En otras palabras, ajustar la flota a las posibilidades de los caladeros.

Finalmente, entre otras cuestiones de actualidad, en este número se analizan también las repercusiones de la guerra en el Golfo Pérsico para el sector de la Marina Mercante con el descenso de tráfico y el aumento en el coste de los fletes. En definitiva, ocho semanas con temas de interés para el ciudadano en general y especialmente para el colectivo del mar que hemos tratado de resumir en este número especial que tienes en tus manos. ■

Vidal MATE

Si busca buenos equipos, a precios razonables, con garantía de **instalación** y un **servicio urgente** en cualquier **lugar del mundo**, la elección es fácil:

HISPANO RADIO MARITIMA

Si H.R.M. siempre fue una opción importante, ahora es, sin duda, la mejor.

HISPANO RADIO MARITIMA le ofrece no sólo la **garantía de una gran empresa**, sino la posibilidad de elegir entre la **mayor gama del mercado** y, sobre todo,

siempre nos encontrará **cerca de Vd.**, para atender cualquier emergencia o simplemente para charlar de la última "marea".

Ahora elegir es fácil.

No lo dude, decídase por la mejor opción.



**HISPANO RADIO
MARITIMA, S.A.**

Julián Camarillo, 6 • Tel. 754 37 00
Telex: 42727 HRMJE • Fax: (91) 754 39 58
Apdo. 35039 • 28037 MADRID

Grupo **RACAL**

A VECES ELEGIR ES FACIL





23

LA CE REFORMA LA POLITICA DE PESCA

La Comunidad Europea dará más ayudas para desguazar y exportar barcos.

6

SUBIERON LAS PENSIONES

Las pensiones tuvieron este año una subida media del 7,2 por cien.



11

PENSIONES NO CONTRIBUTIVAS

Desde enero ya se pueden solicitar las pensiones no contributivas que afectarán a unas 700.000 personas.



92

AGUAS TURBULENTAS

La guerra del Golfo bloquea a la mercante y aumenta el coste de los fletes.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Mate.

Redacción: Miguel Pedrero, Virginia Lavín, Ana Díaz y Raúl Gutiérrez.

Secretaría de Redacción: Virtudes Marhuenda y M.ª Carmen Guzmán.

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: Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Casa del Mar. 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 VII - Tel. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: 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: Carril dos Loureiros, s/n. Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Avda. de Heredia, 35 - 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: Antonio López, 48 - 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: Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (986) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (986) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

Publicidad: Vicente Barberá. Padilla, 80 - 1º C - 28006 Madrid. Teléfs (91) 401 50 17 y 402 96 57. Fax 309 11 40

Imprime: GRAFOFFSET, S. L., Getafe (Madrid). Depósito Legal: M. 16.516/1963. 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.

Pensiones:

La pensión mínima de viudedad para titulares e

SUBIDA POR



Las pensiones mínimas de viudedad para mayores de sesenta y cinco años y las de viudedad del SOVI han experimentado un aumento del 10,85 por cien.

tre sesenta y sesenta y cuatro años crece un 18,75 por cien

ENCIMA DEL IPC



LOS pensionistas de la Seguridad Social, más de seis millones de personas, han visto incrementadas sus pensiones, en 1991, una media de un 7,2 por cien, de forma que todas ellas mantienen su poder adquisitivo y algunas en particular lo elevan en un porcentaje superior que varía según los casos. Esta revalorización fue aprobada el pasado 28 de diciembre en el Consejo de Ministros, a propuesta del titular del Departamento de Trabajo y Seguridad Social, Luis Martínez Noval.

Las pensiones mínimas de viudedad para titulares entre sesenta y sesenta y cuatro años son las que han experimentado este año un aumento mayor, muy por encima de la media, concretamente de un 18,75 por cien, afectando a casi 95.000 individuos. Los otros dos colectivos cuyas pensiones han crecido por encima de la media son los mayores de sesenta y cinco años que perciben pensiones mínimas de viudedad y los beneficiarios de las pensiones de viudedad del Seguro Obligatorio de vejez e invalidez, SOVI; ambas han experimentado un crecimiento del 10,85 por cien. El primero de estos dos últimos grupos está integrado por un total de 580.992 personas, y el segundo, el que incluye a los perceptores de la pensión de viudedad del SOVI, lo integran casi 122.000 personas. Con la revalorización de estos tres tipos de pensiones por encima del aumento del Índice de Precios al Consumo y del aumen-

La subida media fijada para las pensiones de 1991 es de un 7,2 por cien, medio punto por encima del crecimiento experimentado por el IPC entre noviembre del 89 y noviembre de 1990. De este modo, no sólo se ha logrado

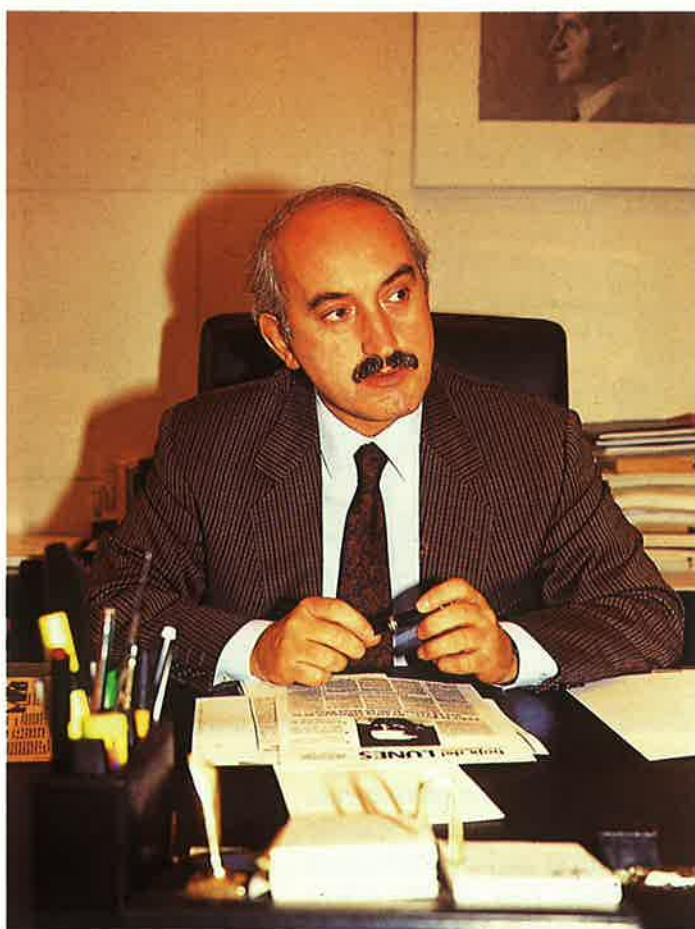
mantener el valor adquisitivo de las pensiones, sino que se ha seguido con la política de equiparar las pensiones mínimas de viudedad y la de viudedad del SOVI con las de jubilación individual para 1992.



to medio del resto de las pensiones, el Ministerio de Trabajo ha tratado de continuar la política aplicada durante los tres últimos años, tendente a acercar de manera progresiva las cuantías de estas pensiones a las de las pensiones de jubilación individual, con objeto de equipararlas en 1992.

Todas las demás pensiones de la Seguridad Social diferentes a estas que se acaban de mencionar se revalorizan un 6,7 por cien, los mismos puntos de crecimiento experimentado por el Índice de Precios al Consumo entre noviembre del 89 y noviembre del 90, con lo que se mantiene el poder adquisitivo de los pensionistas. También se aplica esta misma subida al límite máximo de las pensiones, que, de este modo, queda configurado en el 91 en 221.032 pesetas mensuales y 3.094.448 millones de pesetas anuales.

Se modifican, además, los límites de renta que condicionan la percepción de cuantías mínimas, que se amplían a 769.939 pesetas anuales para las pensiones con cónyuge a



Luis Martínez Noval, ministro de Trabajo y Seguridad Social.

cargo y 654.356 sin cónyuge a cargo. De este modo, el límite de renta anual, incluyendo la cuantía de la pensión, queda establecido en 1.472.179 pesetas para los pensionistas con cónyuge a cargo y en 1.251.176 pesetas sin cónyuge a cargo.

Pensiones mínimas

La pensión mínima familiar de jubilación de los mayores de sesenta y cinco años se eleva a 50.160 y a 42.630 pesetas en el caso de que sea individual, sin cónyuge a cargo. El mismo incremento han experimentado las de invalidez absoluta, la de invalidez total cuando el titular tiene más de sesenta y cinco años y la de invalidez parcial del régimen de accidente de trabajo para titulares con más de sesenta y cinco años. Todas ellas quedan fijadas en la misma cantidad anteriormente mencionada de 50.160 pesetas mensuales con cónyuge a cargo y 42.630 sin cónyuge a cargo. En cuanto a la pensión de gran invalidez con incremento del 50 por cien ha quedado es-

El límite máximo de las pensiones se ha visto sujeto al mismo incremento que el resto de las de jubilación, un 6,7 por cien, quedando fijada en 221.032 pesetas mensuales.

SEGURIDAD SOCIAL-PENSIONES 1991 REVALORIZACION MEDIA: 7,2 POR CIEN	
	%
Pensiones mínimas de viudedad:	
Titular con sesenta y cinco o más años	10,85
Titular entre sesenta y sesenta y cuatro años	18,75
Pensiones de viudedad del SOVI	10,85
Restantes pensiones	6,7
Topo máximo de pensión: 221.032 ptas./mes, incremento sobre 1990	6,7

Régimen de autónomos: equiparación al régimen general

Los trabajadores afiliados al Régimen Especial de Autónomos de la Seguridad Social, que suman un total de 2.200.000, han visto ampliada la protección en las situaciones de invalidez permanente y en las prestaciones por muerte y supervivencia, es decir, en los casos de pensiones de viudedad, orfandad y en favor de los familiares. El objetivo que ha perseguido la Seguridad Social al reconocer estos beneficios en el Real Decreto publicado el 16 de enero pasado ha sido «avanzar en la equiparación de la protección del Régimen de Autónomos con el Régimen General de la Seguridad Social».

El Real Decreto elimina las limitaciones que existían hasta la fecha, condicionales para poder acceder a las pensiones de invalidez permanente, tales como tener cumplidos cuarenta y cinco años de edad para tener derecho a la pensión de invalidez permanente total. También se suprime la exigencia de haber cotizado previamente para tener derecho a las pensiones de invalidez permanente derivadas de accidente, que desde la fecha de entrada en vigor del Real Decreto se fijan con las mismas condiciones y requisitos establecidos para el Régimen General de Trabajadores. También se equiparan al Régimen General, en lo que se refiere a requisitos y cuantías, las prestaciones por muerte y supervivencia.

V. L.

SISTEMA DE LA SEGURIDAD SOCIAL. CUADRO DE CUANTIAS MINIMAS DE LAS PENSIONES PARA EL AÑO 1991		
Clase de pensión	Titulares	
	Con cónyuge a cargo ptas./mes	Sin cónyuge a cargo ptas./mes
JUBILACION		
Titular con 65 años	50.160	42.630
Titular menor de 65 años	43.890	37.200
INVALIDEZ PERMANENTE		
Gran invalidez con incr. del 50 por cien	75.240	63.945
Absoluta	50.160	42.630
Total: titular con 65 años	50.160	42.630
Parcial del régimen de accidente de trabajo: titular con 65 años	50.160	42.630
VIUEDAD		
Titular con 65 años		40.880
Titular menor de 65 años:		
— De 60 a 64 años		33.300
— > de 60 años		28.055
ORFANDAD		
Por beneficiario		12.600
En la orfandad absoluta, el mínimo se incrementará en 28.055 pesetas distribuidas en su caso, entre los beneficiarios.		
EN FAVOR FAMILIARES		
Por beneficiario		12.600
Si no existe viuda ni huérfano pensionistas:		
— Un solo beneficiario con 65 años		32.475
— Un solo beneficiario menor 65 años ..		28.055
— Varios beneficiarios: el mínimo asignado a cada uno se incrementará en el importe que resulte de prorratear 15.455 pesetas entre el número de beneficiarios.		
SUBSIDIOS DE INVALIDEZ PROVISIONAL Y LARGA ENFERMEDAD	36.955	31.630
PENSION DEL SOVI		
Clase de pensión	Cuantía	
Vejez e invalidez	30.475	
Viudedad	29.145	
Nota: Cuantías redondeadas por exceso a 0 o a 5.		

También se han incrementado las pensiones a favor de ancianos e incapacitados y el subsidio de garantía de ingresos mínimos de minusválidos, que percibirán 14 pagas de 23.590 pesetas.

Subida de las indemnizaciones por lesiones

Desde el pasado 1 de febrero, las cuantías de las indemnizaciones por lesiones, mutilaciones y deformaciones de carácter no invalidante que abona la Seguridad Social, quedan multiplicadas por seis. La Orden del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social que así lo especifica fue publicada el 18 de enero, y señala que se modifican las cantidades a tanto alzado de las indemnizaciones mencionadas. La norma actualiza la cuantía de las indemnizaciones previstas para este tipo de lesiones derivadas de los accidentes de trabajo o enfermedades profesionales que sufran los trabajadores, y ya fueron modificadas por Orden del 11 de mayo de 1988 en aquellos aspectos que suponían una discriminación por razón de sexo, al aplicarse las previsiones del Plan de Acción de la Seguridad Social.

V. L.

Cuadro 3

NUMERO DE PENSIONES DEL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL

Tramo de cuantía	Núm. de pensiones
Mínimos jubilación e invalidez	
— Con cónyuge	404.823
— Sin cónyuge	1.060.994
Mínimo viudedad > 65 años	580.992
Mínimo viudedad 60-64 años	94.829
Resto mínimos	224.539
Resto pensiones	3.228.083
SOVI	
— Invalidez jubilación	427.826
— Viudedad	121.809
Total	6.143.895



tablecida en 75.240 pesetas mensuales con cónyuge a cargo y en 63.945 sin cónyuge a cargo.

La pensión mínima de viudedad para mayores de sesenta y cinco años alcanza la cuantía de 40.880 pesetas mensuales, y la pensión mínima de viudedad para individuos entre sesenta y sesenta y cuatro años queda es-

tablecida en 33.300 pesetas al mes, después de haberles sido aplicadas las subidas respectivas de un 10,85 y un 18,75 por cien que se han explicado en los primeros párrafos de esta información.

Hay otra serie de conceptos cuyo incremento también ha sido contemplado por el Real Decreto, como son las pensio-

nes a favor de ancianos e incapacitados y el subsidio de garantía de ingresos mínimos de minusválidos, que tendrán en 1991 una cuantía de 23.590 pesetas al mes por 14 pagas.

Otra mejora que incluye la norma sobre revalorización de pensiones para 1991 es la eliminación de la discriminación por razón de sexo que aún subsis-

R.D. 1670/1990 DE 28 DE DICIEMBRE

SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

REVALORIZACION DE PENSIONES EN 1991

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

tía en la legislación de la Seguridad Social, ya que establece la posibilidad de que los hijos o hermanos de sexo masculino puedan también percibir el subsidio en favor de familiares, que hasta ahora sólo era reconocido para las hijas o hermanas de personas fallecidas. ■

V. L.

Ya se pueden solicitar desde finales de enero

PENSIONES NO CONTRIBUTIVAS PARA 700.000 PERSONAS



Un colectivo de unas 150.000 personas mayores de sesenta y cinco años o minusválidos carentes de recursos, que hasta la fecha no percibían ninguna pensión, desde el pasado mes de enero pueden solicitar a la Seguridad Social una prestación de 26.000 pesetas mensuales por 14 pagas al año, de acuerdo con la Ley de Prestaciones no Contributivas. A esta cifra de beneficiarios se suman otras 550.000 personas, también mayores de

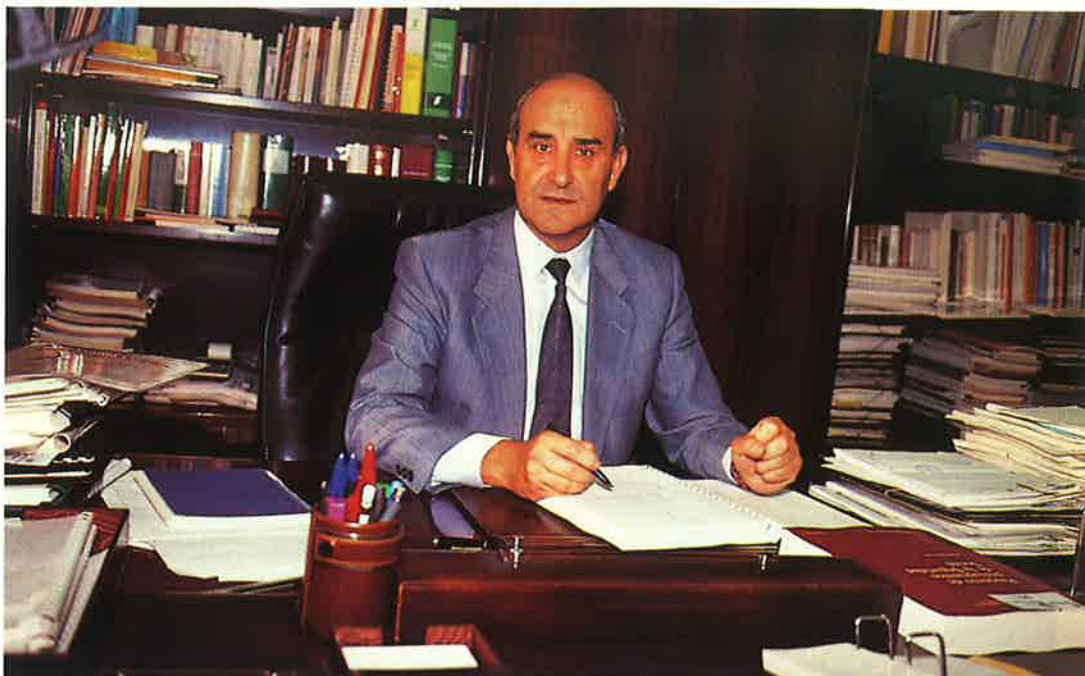
sesenta y cinco años o minusválidos, cuyas pensiones no lleguen a esa cantidad. La Ley contempla igualmente una mejora en las prestaciones por hijos a cargo, lo que afecta a otros 4.800.000 de personas. En total, se trata de una medida que va a incidir en mayor o menor medida sobre las rentas de 5,6 millones de personas, y que supondrá para la Seguridad Social un aumento en sus gastos de 232.000 millones de pesetas.

Unas 150.000 personas que no percibían ninguna pensión de la Seguridad Social, si carecen de recursos, podrán recibir 364.000 pesetas al año.

La puesta en marcha de la Ley de Pensiones no Contributivas supone la plasmación de un compromiso de la Administración socialista de las elecciones celebradas en 1989, aunque en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ya se habían hecho en los años precedentes estudios sobre este asunto para evaluar tanto su incidencia económica como la actitud del resto de la sociedad hacia medidas en esta dirección. Por otra parte, la Ley de Pensiones no Contributivas viene a suponer el cierre de un proceso que ha durado casi ocho años de reformas en el sistema de la Seguridad Social, centrado en un primer momento en perfeccionar y asegurar su viabilidad financiera y en las prestaciones contributivas, para culminar con el esfuerzo de solidaridad que supone extender la cobertura de la Seguridad Social a los colectivos más marginados de la sociedad. La nueva Ley universaliza las prestaciones sociales, dentro de las limitaciones presupuestarias, a las personas que hayan llegado a los sesenta y cinco años o que tengan una situación de invalidez y que no hayan podido o lo hayan hecho de forma insuficiente, aportar las cuotas que les hubieran permitido acceder a las pensiones contributivas de las que disfrutaban el resto de los pensionistas.

Durante los últimos años, prácticamente desde 1982, la Administración ha trabajado en la consolidación del sistema de la Seguridad Social cuando desde diferentes posiciones se abogaba por su desmantelamiento. Durante este tiempo se ha trabajado para mejorar y equilibrar los resultados financieros de la Seguridad Social, consolidar las prestaciones contributivas para culminar con el inicio en las prestaciones no contributivas, que supone la concesión de una pensión para las personas que hasta el momento no tenían acceso a las mismas.

Para el secretario general de la



Adolfo Jiménez, secretario general de la Seguridad Social.



Otras 550.000 pueden mejorar las prestaciones actuales.

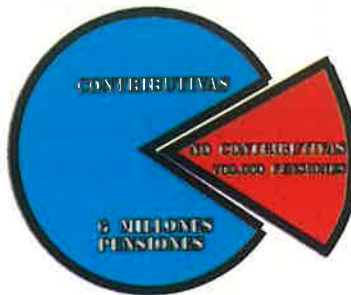
La medida afecta a ciudadanos con edad superior a los sesenta y cinco años y minusválidos.

SEGURIDAD SOCIAL - PENSIONES

SITUACION ANTERIOR



SITUACION NUEVAS PENSIONES



SEGURIDAD SOCIAL - PENSIONES NO CONTRIBUTIVAS

PROTECCION INTEGRAL



Seguridad Social, Adolfo Jiménez, esta Ley supone el cierre del sistema protector de la Seguridad Social, cubriendo una laguna en el sistema protector que abarcaba a un importante número de ciudadanos. «A partir de esta Ley —apunta Adolfo Jiménez—, no habrá en nuestro país ninguna persona con edades superiores a los sesenta y cinco años o minusválidos que, careciendo de recursos suficientes, no dispongan de una pensión. Se trata, —continúa el secretario general de la Seguridad Social—, de una medida que supone un paso gigantesco para la erradicación de la marginación más severa existente entre los más incapacitados, como son las personas mayores de sesenta y cinco años, los minusválidos y los enfermos. A partir de esta Ley, la Seguridad Social presta a estos colectivos unos servicios de protección integral ya que, además de la pensión, tienen derecho a recibir, totalmente gratuita, asistencia sanitaria y farmacéutica.»

Protección para todos

Durante los últimos años, se han llevado a cabo importantes esfuerzos para mejorar la política de pensiones tanto por el colectivo de personas afectadas como por la cuantía de las mismas,

EL ABC DE LAS PENSIONES NO CONTRIBUTIVAS

Durante la última semana de enero se abrió la ventanilla para solicitar las pensiones no contributivas de acuerdo con la Ley aprobada en el Parlamento. Se trata de una disposición que afecta tanto a las personas con edades superiores a los sesenta y cinco años, y que deberían disfrutar de una pensión como minusválidos que reúnan los requisitos marcados por la Administración.

QUE SON

Las pensiones no contributivas se configuran como un sistema de derechos subjetivos perfectos, sin connotaciones de marginalidad, beneficencia o discrecionalidad, condicionando su reconocimiento únicamente al cumplimiento de los requisitos exigidos en cada caso. Son prestaciones que se integran en la Seguridad Social,

por lo que los beneficiarios de las no contributivas lo serán también automáticamente de la asistencia sanitaria y del conjunto de los servicios sociales del sistema. Se trata de pensiones que no se financian con cuotas sino con recursos aportados directamente por el Estado a través de los Presupuestos, vía impuestos y como una respuesta de solidaridad. La universalización de las prestaciones es algo dispuesto en el artículo 41 de la Constitución española.

COMO SE TRAMITAN

Las pensiones no contributivas serán gestionadas por el Instituto Nacional de Servicios Sociales o en los servicios sociales de cada Comunidad Autónoma cuando no hayan sido transferidas las competencias previa autorización del Gobierno. La burocracia no es compleja y basta con la acreditación correspondiente, DNI-NIF o justificantes de la inexistencia de ingresos. La Administración pretende que la aplicación y el pago de una pensión no contributiva se puedan hacer al mes siguiente al que se presentó la petición. La ventanilla está abierta desde finales de enero.

Se puede solicitar información en cualquier oficina de la Seguridad Social.

Cobrar la pensión no contributiva supone acceder también automáticamente a la asistencia médica y farmacéutica y a otras prestaciones sociales.

todo ello dentro de las limitaciones que tienen siempre los Presupuestos Generales del Estado. Así mientras en 1982 el número de pensionistas era de algo más de cuatro millones de personas, en 1990 supera los seis millones de personas. Igualmente, en 1982 el número de personas con pensión era solamente el 65 por cien de quienes superaban los sesenta y cinco años, mientras ahora se llega al 85 por cien. La política seguida en este período ha estado marcada por el mantenimiento de las rentas para el conjunto de las pensiones a la vez que se aplicaban incrementos superiores con el fin de acercar las rentas más bajas al Salario Mínimo Interprofesional.

A pesar de estos esfuerzos, la realidad era que persistía un colectivo importante de ciudadanos marginados con edades superiores a los sesenta y cinco años o con problemas de minusvalía que no tenían acceso a las ayudas de la Seguridad Social por no haber cotizado o no haberlo hecho durante un período suficiente.

La Ley de Pensiones no Contributivas ha venido a llenar ese hueco donde no existía una protección suficiente, aunque ello

GASTO TOTAL DE LA LEY	
	Millones de ptas.
— Pensiones	225.235
— Prestaciones por hijo a cargo	231.617
Total	456.852
Gasto actual:	
— FAS	100.000
— LISMI	84.811
— Protección a la familia	39.770
Total	224.581
Incremento del gasto	232.271
COLECTIVOS AFECTADOS	
Pensionistas:	
— Sin protección actual	150.000
— Que mejorarán protección	550.000
Total beneficiarios	700.000
Asignación por hijos a cargo:	
— Modalidad contributiva:	
Régimen General	1.713.502
Autónomos	868.523
Régimen Agrario trabajadores cuenta propia	237.199
Régimen Agrario trabajadores cuenta ajena	524.476
Otros regímenes	170.876
Desempleados	703.216
Pensionistas	447.485
Total modalidad contributiva	5.112.762
— Modalidad no contributiva	48.844
— Hijos minusválidos	157.243
Número total de perceptores	4.871.364



EL ABC DE LAS PENSIONES NO CONTRIBUTIVAS

QUIENES PUEDEN SOLICITARLA

En este apartado se podría hablar de dos casos: a) cuando se trata de pensionistas, con edades superiores a los sesenta y cinco años; b) cuando se trate de minusválidos o enfermos.

a) Para las pensiones no contributivas de jubilación es preciso que el solicitante tenga sesenta y cinco o más años, ser español, residir en territorio nacional o haberlo hecho durante al menos diez años desde los dieciséis años de los que dos deben ser los inmediatos a la solicitud de pensión. Carecer de rentas superiores a las 364.000 pesetas al año, cantidad que, si se trata de dos personas, se sitúa en 618.000 pesetas.

b) Cuando se trata de pensiones no con-

tributivas por invalidez, se requiere ser mayor de los dieciocho años y menor de sesenta y cinco años. Como en el caso anterior, carecer de ingresos suficientes. Residir en territorio nacional y haberlo hecho durante cinco años, de los que al menos dos deberán ser inmediatamente anteriores a la petición. Igualmente se requiere ser español. Los peticionarios deberán tener una minusvalía igual o superior al 65 por cien. Cuando la persona inválida requiere los servicios de otro para hacer su vida, el importe de la ayuda se completa en un 50 por cien. En este caso, la minusvalía debe ser igual o superior al 75 por cien.

CUANTIA DE LAS PRESTACIONES

El importe de la pensión no contributiva se sitúa para este año en 26.000 pesetas con 14 pagas al año lo que suma un total de 364.000 pesetas al año. Para acceder a la pensión no contributiva, en consecuencia, es preciso que el solicitante no disponga de ingresos por encima de esa cantidad. Si un ciudadano tiene ingresos cero, recibiría el importe íntegro de esa ayuda, o sea 364.000 pesetas. Por el contrario, si el solicitante tiene determinados ingresos, recibiría solamente la diferencia entre esa cantidad y el importe de la pensión no contribuida que es de 364.000 pesetas. Ejemplo, si una persona tiene un ingreso de 100.000 pesetas, solamente recibiría del sistema de la Seguridad Social 264.000 pesetas.

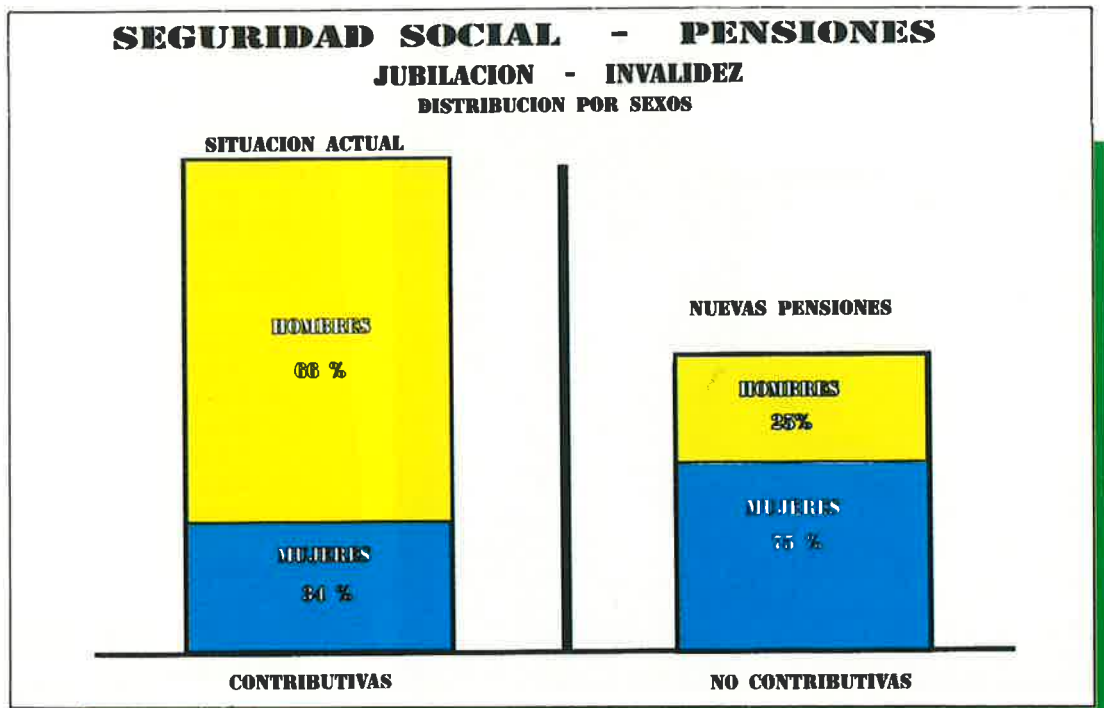
La Seguridad Social aumenta su gasto con la aplicación de esta Ley en 232.000 millones de pesetas.



conlleva unos gastos importantes para el conjunto de la Seguridad Social. Se trata de una medida importante adoptada por la Administración y de indudable volumen financiero. Sin embargo, se trata también de una actuación largamente estudiada y que cuenta con los estudios llevados a cabo por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social según los

cuales un amplio porcentaje de los ciudadanos encuestados, más del 90 por cien, consideró que era urgente la puesta en marcha de este tipo de pensiones. Existe pues en la sociedad española una amplia corriente de solidaridad con estas personas que hoy no tienen los recursos mínimos suficientes, y que han superado los sesenta y cinco años o se hallan

incapacitadas. Las personas con edades inferiores a los cuarenta años son quienes han mostrado una mayor solidaridad en las encuestas para la aplicación de una medida que afectará sobre todo a las mujeres. De las 700.000 personas entre pensionistas que acceden por primera vez a la ayuda y las que mejorarán sus ingresos, 540.000 son mujeres.



El importe máximo de las ayudas a conceder por la Administración es diferente si se trata de una persona que viva sola o que lo haga acompañada. Así, si vive sola y sin ningún ingreso, la pensión no contributiva será de 364.000 pesetas. Si viven dos personas sin ingresos, marido y mujer por ejemplo, la pensión conjunta sería de 618.000 pesetas, lo que resultaría a 319.400 pesetas por persona y año.

Para la cuantía de las ayudas, funciona igualmente una serie de reglas particulares para los casos en que los posibles beneficiarios vivan con familiares.

Si un posible beneficiario vive con el cónyuge o familiares por consanguinidad hasta el segundo grado, se fijan los siguientes límites en las rentas para poder acceder a la ayuda: con dos convivientes, 618.800 pesetas; con tres convivientes, 873.600 pesetas; con cuatro 1.128.400 pesetas y con cinco 1.383.200 pesetas.

Si el posible beneficiario convive con as-

pendientes o descendientes en primer grado, los límites de rentas para acceder a la ayuda son los siguientes: con dos convivientes, 1.547.000 pesetas; con tres convivientes, 2.184.000 pesetas; con cuatro convivientes, 2.821.000 pesetas y con cinco convivientes 3.458.000 pesetas.

Por ejemplo, un posible beneficiario sin ingresos vive con un hijo cuyos ingresos ascienden a 1.300.000 pesetas. El límite de ingresos por rentas fijados por la Ley para dos personas con esta relación familiar se cifra en 1.547.000 pesetas. En consecuencia, la cuantía de la ayuda que percibe el nuevo pensionista es la diferencia entre 1.547.000 y 1.300.000 pesetas, esto es 247.000 pesetas.

Si el beneficiario o la unidad de convivencia tiene otros ingresos que no superen los límites de recursos establecidos, la cuantía de la pensión se reducirá para que la suma de ésta más los ingresos disponibles, no supere el citado límite, con un mí-

nimo del 25 por cien del importe íntegro (91.000 ptas./año).

Nota destacada es que, además de la ayuda económica, los nuevos pensionistas tienen derecho a la asistencia médico-farmacéutica, servicios sociales de la Seguridad Social y en su caso, a las prestaciones por hijo a cargo de protección en la familia. En otras palabras, que se incorpora de pleno al Sistema a efectos de otras prestaciones.

PROTECCION FAMILIAR

Por otra parte, la Ley universaliza las prestaciones por protección familiar a la

Actualmente hay unas 150.000 personas en la sociedad española que no reciben pensión alguna y otras 550.000 que reciben ayudas insuficientes. La Ley de Pensiones no Contributivas viene a llenar ese vacío de marginación para asegurar a cada ciudadano con edades superiores a los sesenta y cinco años o minusválidos, unos ingresos mensuales de

26.000 pesetas este año y de 30.000 pesetas para 1992. Si en la unidad familiar son dos personas, sin ningún ingreso, la pensión global sería de 44.200 pesetas y de 62.400 pesetas si son tres las personas que conviven sin otros ingresos. ■

V. M.



EJEMPLO NÚMERO 1

Supuesto: Dos esposos beneficiarios convivientes, sin ingresos.

Cálculo pensión de cada beneficiario

- Importe anual conjunto de la prestación:
 $364.000 + (364.000 \times 0,70) = 618.800$ ptas.
- Límite de recursos de los convivientes:
 $364.000 + (364.000 \times 0,70) = 618.800$ ptas.
- Pensión anual individual resultante:
 $618.800 : 2 = 309.400$ ptas.

EJEMPLO NÚMERO 2

Supuesto: Dos esposos beneficiarios convivientes, con un hijo soltero que tiene unos ingresos anuales de 1.400.000 pesetas.

Cálculo de la pensión de cada beneficiario

- Importe anual conjunto de la prestación:
 $364.000 + (364.000 \times 0,70) = 618.800$ ptas.
- Límite de recursos de los convivientes:
 $[364.000 + (364.000 \times 0,70)] \times 2,5 = 2.184.000$ ptas.
- Suma de rentas más importe de la pensión:
 $1.400.000 + 618.800 = 2.018.800$ ptas.
- Al no superar esta cantidad el límite de recursos no se minora la pensión.
- Pensión individual resultante:
 $618.800 : 2 = 309.400$ ptas.

EL ABC DE LAS PENSIONES NO CONTRIBUTIVAS

vez que se diversifican y reordenan las actualmente existentes en favor de las familias con menores recursos.

— En cuanto a las prestaciones por hijo a cargo se configuran dos modalidades de protección, una contributiva y otra no contributiva.

- Tendrán derecho a las prestaciones en la modalidad contributiva los trabajadores incluidos en cualquier Régimen de la Seguridad Social (incluso los autónomos que actualmente no la perciben), los pensionistas de la esfera contributiva y los preceptores de invalidez provisional, que no perciban ingresos anuales superiores a 1.000.000 de pesetas, más un 15 por cien por cada hijo distinto del primero.

- En la modalidad no contributiva tendrán derecho quienes sean pensionistas de esta modalidad, y quienes reuniendo los requisitos citados no tengan derecho a prestaciones de esta naturaleza por cualquier Régimen Público de Protección Social.

- En ambas modalidades dará derecho a la protección el tener hijos a cargo menores de dieciocho años o incapacitados. En el supuesto de hijos minusválidos no se exige como requisito la carencia de recursos.

- La cuantía de la prestación multiplicada por 12 el importe actual, y se incrementa en los supuestos de hijos minusválidos según la edad y grado de minusvalía. Estas cuantías son:

- 36.000 ptas./año por cada hijo menor de dieciocho años.

- 72.000 ptas./año por cada hijo menor de dieciocho años afectado de minusvalía en un 33 por cien.

- 312.000 ptas./año por cada hijo mayor de dieciocho años afectado de minusvalía en un 65 por cien.

- 468.000 ptas./año por cada hijo mayor de 18 años afectado de minusvalía en un 75 por cien y que necesite el concurso de otra persona para las tareas esenciales de la vida.

- El número de beneficiarios previstos es de 4.800.000.

- Las prestaciones de protección a la familia se diversifican con la consideración como tiempo cotizado del de permanencia en la situación de excedencia, con reserva del puesto de trabajo, para el cuidado de hijos menores.

Finalmente, entre otros puntos, la Ley de Pensiones no contributivas introduce modificaciones al actual Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social por las que se suprimen discriminaciones por razón de sexo, todavía existentes y que garantizan la igualdad de trato entre hombre y mujer en el ámbito de la Seguridad Social. ■

V.M.

EL TOPE MAXIMO DE COTIZACION SE SITUA EN 306.120 PESETAS AL MES



NUEVAS COTIZACIONES PARA EL 91

Las bases mínimas de cotización a la Seguridad Social han crecido en 1991 un 5 por cien, el mismo porcentaje previsto para la inflación, y las mínimas, un 6,5 por cien, igual que el salario mínimo interprofesional.

En enero pasado quedaron aprobadas las nuevas normas de cotización a la Seguridad Social, al desempleo, fondo de garantía salarial y a la formación profesional. Mientras las bases máximas de cotización se han incrementado en un 5 por cien y las mínimas en un 6,5 por cien, los tipos de cotización no experimentan variación, y la Seguridad Social continúa haciendo un esfuerzo por equiparar los Regímenes Especiales al Régimen General de la Seguridad Social. Estos son, básicamente, los puntos en los que pueden resumirse las variaciones establecidas para el 1991.

LAS bases máximas de cotización a la Seguridad Social han crecido en 1991 un 5 por cien, tal y como se desprende del Real Decreto que el Consejo de Ministros aprobó el día 11 de enero en el que se establecen las normas de cotización a la Seguridad Social, al desempleo, fondo de garantía salarial y a la formación profesional para el año en curso. Las bases mínimas tendrán un incremento del 6,5 por cien, el mismo porcentaje fijado para el salario mínimo interprofesional para este año. En cuanto al tope máximo de cotización, se sitúa en 306.120 pesetas mensuales.

Los tipos de cotización no han sufrido variación alguna este año en relación con el anterior, y se mantienen las mismas cuotas que en el 90, es decir, el 28,8 por cien por contingencias comunes, en lo que se refiere al Régimen General de trabajadores, porcentaje del que un 4,8 por ciento corre a cargo de propio trabajador y

La Seguridad Social continúa esforzándose por equiparar los Regímenes Especiales al Régimen General.

Los grupos quinto, sexto y séptimo, que corresponden respectivamente a los oficiales administrativos, los subalternos y los auxiliares administrativos comparten la misma base mínima de 62.130 pesetas mensuales, quedando la base máxima

establecida en 195.120 pesetas mensuales para el grupo quinto y 172.620 para los otros dos.

En cuanto a los oficiales de primera y segunda, los oficiales de tercera y especialistas y los peones, comparten la base mínima de 2.071 pesetas diarias y la base máxima de 5.896 pesetas diarias, salvo para los últimos, los peones, que ven reducida esta base máxima a 5.754 pesetas diarias. El último grupo, el que comprende a los trabajadores menores de dieciocho años, deberá cotizar sobre una base mínima de 1.367 pesetas diarias y una máxima de 3.364 pesetas por día.

El Real Decreto también introduce algunas medidas dirigidas a lograr progresivamente la homogeneización de los Regímenes Especiales con el Régimen General de la Seguridad Social. Así, el Régimen General de Autónomos tendrá una reducción en su cotización, debido a que no abarca la contingencia de invalidez provisional. Esta reducción se hará efectiva aplicando el correspondiente coeficiente reductor en la cuota a ingresar. Las bases máxima y mínima de cotización de este Régimen Especial se sitúan en 306.120 pesetas mensuales, (al igual que en el Régimen General), y 66.780 pesetas mensuales, respectivamente.

Estas normas de cotización se enmarcan con el acuerdo suscrito en 1990 con la CEOE (Confederación Española de Organizaciones Empresariales), que contempla el establecimiento de un cuadro de cotizaciones en el Régimen General de la Seguridad Social para toda la legislatura bajo el principio de neutralidad. También permiten dar cumplimiento a las previsiones contenidas en los Presupuestos de la Seguridad Social para 1991. ■

V.L.



un 24 por cien a cargo de la empresa.

El porcentaje de cotización por desempleo también se mantiene en las mismas cotas que el año anterior, y asciende a un 6,3 por cien, del que un 5,2 queda a cargo de la empresa y un 1,1 por cien corre a cargo del trabajador. Tampoco ha sufrido variación alguna el porcentaje de cotización correspondiente al Fondo de Garantía Salarial, que es del 0,4 por cien y corre en su totalidad a cargo de la empresa. El tipo de cotización para la Formación Profesional se mantiene también en la misma cuantía que en el 90, es decir, un 0,7 por cien del que el 0,6 corresponde a la empresa y el 0,1 al trabajador.

Con las modificaciones establecidas para este año el grupo de cotización perteneciente a la categoría primera, el que corresponde a ingenieros y licenciados, tiene una base mínima de 92.820 pesetas mensuales, y una máxima de 306.120. El grupo perteneciente a la categoría segunda, el que abarca a ingenieros técnicos, peritos y ayudantes titulados tiene una base mínima de 76.980 pesetas mensuales, y el grupo cuarto, el de los ayudantes no titulados, deberá cotizar como mínimo sobre la base de 62.130 pesetas al mes. Estos grupos enumerados comparten la misma base máxima de 306.120 pesetas mensuales.

TABLA DE BASES MINIMAS Y MAXIMAS SEGUN CATEGORIAS PROFESIONALES

REGIMEN GENERAL			
Grupo de cotización	Categoría profesional	Bases mínimas	Bases máximas
		(Ptas./mes)	
1	Ingenieros y Licenciados	92.820	306.120
2	Ingenieros Técnicos, Peritos y Ayudantes titulados	76.980	306.120
3	Jejes Administrativos y de taller	66.900	306.120
4	Ayudantes no titulados	62.130	306.120
5	Oficiales Administrativos	62.130	195.120
6	Subalternos	62.130	172.620
7	Auxiliares Administrativos	62.130	172.620
		(Ptas./día)	
8	Oficiales de primera y segunda	2.071	5.896
9	Oficiales de tercera y especialistas	2.071	5.896
10	Peones	2.071	5.754
11	Trabajadores menores de dieciocho años	1.367	3.364
REGIMEN ESPECIAL DE TRABAJADORES AUTONOMOS		66.780	306.120

TIPOS DE COTIZACION

— Seguridad Social-Contingencias comunes	28,80 %
— Régimen especial de trabajadores autónomos ..	28,80 %
— Régimen especial agrario:	
• Cuota por jornadas teóricas	55,64 ptas.
• Cuota por jornadas reales	12 %
• Cuenta ajena	10,5 %
• Cuenta propia	17,25 %
— Régimen especial de empleados de hogar	22 %
— Desempleo	6,30 %
— Formación profesional	0,70 %
— Fondo de Garantía Salarial	0,40 %



PLAN DE FORMACION PARA JOVENES

EL Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional pretende consolidar la experiencia positiva acumulada en años anteriores y enmarcar y acomodar sus objetivos y contenidos a los retos y necesidades de nuestro futuro inmediato. Todo ello, teniendo en cuenta la libre circulación de trabajadores que se permitirá a partir del 1 de enero de 1993 en toda la Comunidad Europea y lo que esto supondrá para el mercado laboral y las posibilidades de encontrar trabajo.

Las nuevas medidas que se van a llevar a cabo se engloban en el contexto de crecimiento que experimenta la formación profesional en España. Desde 1986 la tendencia ha sido al alza, de forma que en 1988 contaba con cerca de 500.000 alumnos y unas inversio-

El Gobierno ha aprobado recientemente un Real Decreto por el que se regula el Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional. Con él se quiere que no exista persona alguna en edad laboral que tenga en su falta de formación el mayor impedimento para encontrar trabajo o mejorar en el que tiene. También se pretende con él que ninguna empresa deje de ser competitiva por no tener a su personal cualificado. Del plan se beneficiarán en 1991, su primer año de vigencia, más de 500.000 alumnos. La inversión prevista en el plan es de 116.032 millones de pesetas.

El Gobierno fomenta la educación profesional para adaptarla al mercado de trabajo

nes de 70.000 millones de pesetas. Alcanzando este objetivo el plan pretende consolidar cuantitativamente la oferta formativa, y se fija como objetivo prioritario la mejora en la calidad de la formación impartida y en la selección de los colectivos a los que va dirigida.

Para asegurar estos fines, el plan contempla mantener actualizado el actual observatorio permanente de la evolución de las ocupaciones, que tiene como objetivo detectar las necesidades de empleo y formación de las empresas, para orientar a los desempleados y adecuar su formación a las necesidades del sistema productivo. También prevé una participación de empresarios y sindicatos en el plan, así como la colaboración del Instituto Nacional de Empleo (INEM) con las Administraciones públicas e instituciones privadas.

Entre otras medidas, se contem-



pla además que los alumnos acogidos a este plan de formación lleven a cabo prácticas profesionales en empresas o centros de formación, así como una especial atención a los colectivos más marginados. Asimismo, introduce una serie de innovaciones respecto a planes anteriores, que pretenden favorecer la integración de las acciones de formación profesional ocupacional con el resto de las acciones de la política de empleo.

Entre estas innovaciones destaca la garantía de un curso de formación, que sea adaptado a las necesidades del mercado de trabajo y para aquellos jóvenes que al término de su contrato se encuentren en situación de desempleo. Establece, además, que los contratos para la formación de beneficiarios de este programa, la exigencia de que éstos sean a tiempo completo y por una duración mínima de seis meses.

Con el plan de formación se incluye un programa especial para jóvenes entre los veinticinco y los treinta años que no hayan trabajado anteriormente más de tres meses. Asimismo, se regulan las prácticas en alternancia para jóvenes menores de veinticinco años alumnos de cursos de formación profesio-

nal ocupacional, garantizando con ello un mejor control pedagógico de su adecuación y calidad.

Las acciones de formación profesional para parados de larga duración se combinan también con medidas de orientación, inserción profesional o integración social. Igualmente, se crea un nuevo programa para mujeres mayores de veinticinco años que deseen reincorporarse al trabajo.

El nuevo marco-normativa que se establece con este Real Decreto puede considerarse como antecedente a la elaboración por el Consejo General de Formación Profesional, una vez elaborada la Ley General de Ordenación del Siste-

ma Educativo, del Programa Nacional de Formación Profesional. Este programa articulará la oferta de Formación Profesional de base y la Formación Profesional específica, gestionada hoy por el Ministerio de Educación y en el futuro por la Administración laboral.

Colectivos desfavorecidos

El Plan tiene la vocación de que la formación ocupacional intervenga en todos aquellos puntos estratégicos donde la formación sea un ingrediente esencial para el acceso, la inte-

gración o la adaptación de las personas a la vida laboral, eliminando carencias formativas mediante un sistema flexible que movilice y coordine todos los recursos disponibles. Para conseguirlo es necesario adaptar su ejecución a la realidad social, por lo que el Real Decreto da un tratamiento diferenciado a los distintos colectivos, teniendo en cuenta la intensidad o características del desempleo que afecta a cada uno de ellos o las carencias de escolarización de los que acceden o ya se encuentran en el mercado laboral.

Ejemplo de esto último lo constituyen los programas de formación compensatoria complementada con apoyo ocupacional o los cursos en favor de mujeres que deseen reinserirse en la vida laboral tras una larga interrupción de su actividad. En igual sentido, el plan establece ciertas prioridades para acceder a los diferentes cursos en favor de colectivos especialmente desfavorecidos en el mercado de trabajo, con la consiguiente percepción de las ayudas o becas durante la asistencia al curso.

Todo ello permite atender situaciones de necesidad sin mermar la finalidad última del sistema público de formación profesional ocupacional, que es la de intervenir de manera conjuntural e inmediata para corregir los desequilibrios que se producen en el constante cambio del mercado de trabajo.

Durante 1991, primer año de vigencia del Real Decreto, se van a formar 523.000 alumnos, distribuidos en los diferentes programas del Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional, con un coste de 116.000 millones de pesetas. Todo ello, de manera que los mayores beneficiarios del plan son 200.000 trabajadores y autoempleados en empresas de reconversión o sometidas a cambios técnicos; 121.000 parados de larga duración, del medio rural y otros colectivos desaventajados o especiales; 120.000 trabajadores jóvenes, desempleados y menores de veinticinco años y 82.000 jóvenes con contratos de formación. ■

BENEFICIARIOS	
Jóvenes desempleados menores de veinticinco años	120.000
Jóvenes con contratos de formación	82.000
Trabajadores y autoempleados en empresas en renovación o sometidas a cambios técnicos	200.000
Parados, de larga duración, del medio rural y otros colectivos desaventajados o especiales	121.000
Total	523.000

LA CEOE HACE UNA INTERPRETACION DE LA NORMA RADICALMENTE DISTINTA A LA DE LOS SINDICATOS



SEGUN esta Ley, el empresario deberá entregar a los representantes de los trabajadores una nota básica con todos los contratos que deban celebrarse por escrito, con la excepción de los contratos de relación laboral especial de alta dirección, sobre los que se establece el deber de notificación a la representación legal de los trabajadores. Esta copia contendrá todos los datos del contrato, a excepción del número del DNI, domicilio, estado civil y cualquier otro dato que pueda afectar a la intimidad personal. La copia básica se entregará por el empresario en un plazo no superior a diez días desde la formalización del contrato a los representantes legales de los trabajadores, quienes la firmarán a efectos de acreditar que se ha producido la entrega. Posteriormente, dicha copia se enviará a la Oficina de Empleo.

La Ley también especifica que los representantes legales de los trabajadores deberán recibir, al menos trimestralmente, información acerca de las previsiones del

Ley sobre el derecho de información de los sindicatos en materia de contratación:

POLEMICA SOBRE LA MESA

El 31 de enero de 1990 se llegó a un acuerdo entre el Gobierno y los sindicatos en materia de Empleo y Contratación laborales, cuyo contenido venía a fortalecer los derechos de información reconocidos a los representantes legales de los trabajadores en la empresa por el Estatuto de los Trabajadores; el 7 de enero pasado, casi un año después, se publicaba la Ley sobre Derechos de Información de los Representantes de los Trabajadores en materia de Contratación, cuyo objetivo es desarrollar los acuerdos entonces alcanzados.

empresario sobre celebración de nuevos contratos, con indicación del número de éstos y las modalidades que serán utilizadas, así como los supuestos de subcontratación.

La CEOE, ante la entrada en vigor de esta Ley en febrero hizo, poco después de la publicación de la norma en el *BOE*, una interpretación sobre los datos que debía incluir la copia dirigida a los representantes legales de los trabajadores que difería de la interpretación de la Ley que hicieron los propios sindicatos. El salario de los trabajadores, las vacaciones y la jornada laboral no deben incluirse en la copia, a juicio de la CEOE, que opina que tampoco debe informarse sobre los contratos indefinidos, ya que éstos, siempre según la patronal, no precisan de materialización por escrito. Esta interpretación haría que la Ley sólo fuera aplicable en el caso de los contratos temporales. ■

La Comunidad Europea aprobó en el último de los Consejos de ministros y responsables de Pesca celebrados en 1990, la modificación del Reglamento 4028 por el que había desarrollado la política de pesca desde 1986.

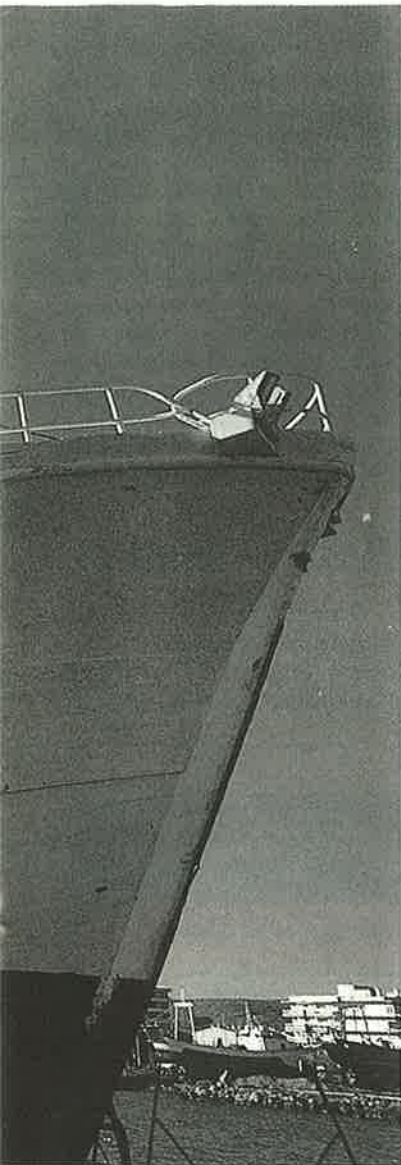
Los cambios introducidos responden a las peticiones planteadas en los últimos años desde la Administración española. A partir de este momento hay ayudas para todos los barcos inferiores a los nueve metros, que estaban excluidos anteriormente de las subvenciones comunitarias. Por otra parte, se aumentan las cuantías tanto para exportación de barcos como para su desguace y para la constitución de empresas mixtas con terceros Estados, lo que hace suponer que en los próximos meses se eliminará por una u otra vía parte de la actual flota excedentaria.



LA COMUNIDAD EUROPEA MODIFICÓ EL REGLAMENTO 4028 DE 1986

Más apoyos para la flota pesquera





Todos los barcos acceden a las ayudas para construcción y modernización, eliminando la barrera de los nueve metros.

La CE apoyará la constitución de empresas mixtas con terceros países para dar salida a la flota excedentaria.



LA política para el sector de la pesca durante los últimos cuatro años en materia de construcción y modernización de embarcaciones, desguace, acuicultura, arrecifes artificiales, paradas temporales o campañas experimentales ha estado basada en lo dispuesto por el Reglamento 4028 de 1986. Se puede decir que prácticamente España entró en la Comunidad cuando ya existía una política definida en este conjunto de materias, y que la normativa no respondía exactamente a las necesidades y demandas de los pescadores españoles. Se trataba de un Reglamento concebido por el resto de los Estados miembros al que desde España en los últimos cuatro años se han tratado de introducir sensibles modificaciones, logradas en algunos casos y en otros que no se han producido hasta la reforma aprobada en las últimas semanas. En cualquier caso, se ha tratado de un Reglamento básico en el sector de la pesca y que ha permitido a España recibir importantes ayudas para la mejora de las condiciones de su flota, aunque en muchos casos se consideraban insuficientes para la demanda existente en el sector.

Por parte de la Administración española se intentó en todo momento adecuar ese Reglamento a las condiciones de una flota como la española, donde dominaban las pequeñas y las medianas embarcaciones por un lado y, desde otra perspectiva, la necesidad de faenar en aguas de otros caladeros ajenos a la propia Comunidad lo que tradicionalmente dio lugar a compromisos o acuerdos especiales tanto para las pesquerías como para el funcionamiento de empresas conjuntas como principal salida a los excedentes de la flota.

Todos dentro

El Reglamento 4028 ha constituido y sigue siendo el marco de referencia para la política en el sector de la pesca en la Comunidad con una vigencia pa-

ra cinco años desde diciembre de 1986 y que, en consecuencia, está en vigor también durante este año. Uno de sus grandes problemas a la hora de su aplicación ha sido la escasa disponibilidad de recursos que tenía el mismo, lo que hacía imposible una decidida política para modificar completamente una flota excesiva en función de los actuales caladeros tanto dentro como fuera de la Comunidad. La asignación total era de 800 millones de ecus para un período de cinco años. Bruselas ha debido distribuir anualmente los fondos, reparto en el que España ha sacado una buena partida muy por encima del resto de los Estados miembros. En función de esos recursos, muchos proyectos necesarios y viables quedaron aparcados y la Comunidad tuvo que llevar también una política de exclusiones en función del tamaño o de las condiciones de cada embarcación.

Con el nuevo Reglamento modificado, se trata de solucionar este problema, aunque durante este año 1991 se siga disponiendo de los mismos fondos que los asignados con anterioridad, con la diferencia de que Alemania tiene un fondo especial de 30 millones de ecus. El objetivo de la Comunidad es que el sector de la pesca pase a nutrirse de los fondos estructurales y que se concedan los recursos necesarios para lograr un proceso de reconversión en el sector, al igual que está sucediendo en otras actividades, donde hay problemas de excedentes o dificultades en este caso de caladeros suficientes para tantos barcos. En la Comunidad, en otras palabras, hay conciencia de que sobran embarcaciones pesqueras y que el colectivo es también excesivo para las actuales posibilidades. Desde esta perspectiva, se buscan salidas dignas para esos armadores o pescadores aumentando los recursos o ayudas directas a cambio de hacer desaparecer la embarcación de los actuales censos vía desguace, exportación simple o con la constitución de empresas mixtas que hace unos años la Co-

munidad se negaba a reconocer.

España impuso condiciones

Según el director general de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén, España ha logrado en Bruselas que el nuevo Reglamento contemple algunas de las reivindicaciones más importantes planteadas por la Administración española en los últimos años. Como primera potencia pesquera en el marco de la Comunidad, se ha logrado que la nueva filosofía responda a las exigencias y planteamientos presentados por España, donde existe un amplio segmento de pequeñas embarcaciones y donde además existe una fuerte dependencia con el exterior, lo que requiere una nueva política de acuerdos.

A grandes rasgos, las modificaciones introducidas en el Reglamento 4028 se podrían dividir en tres bloques. El primero, referido a las ayudas nuevas. El segundo, afecta a las modificaciones o ampliaciones de ayudas contenidas en el Reglamento 4028. Finalmente, se han aprobado importantes cambios en cuanto a la política de financiación frente al presupuesto ajustado con que se ha contado en los últimos cuatro años.

El Reglamento 4028, entre algunas de sus carencias más destacables, figuraba la exclusión que hacía de las pequeñas embarcaciones con menos de nueve metros de eslora entre perpendiculares para acceder a cualquier ayuda en materia de estructuras. Esto supuso prácticamente la eliminación de este tipo de apoyos a un colectivo de embarcaciones no inferior a las 10.000 u 11.000 unidades. La Administración española, ante la realidad de la flota española dominada claramente por este tipo de embarcaciones, dispuso líneas de ayuda específica para la mejora de estos barcos. Con el nuevo Reglamento, la Comunidad concederá una ayuda para todas las embarcaciones sin tener en cuenta su tamaño. En los barcos de menos de 12 o nueve metros de eslora las ayudas pa-



ra modernización aportadas por la Comunidad serán del 35 por cien en las zonas desfavorecidas y del 20 por cien en el resto.

Las ayudas de cada Estado miembro estarán entre el cinco y el 25 por cien. Si se trata de barcos hasta 33 metros de eslo-

ra, las ayudas nacionales se mantienen en los mismos porcentajes mientras las comunitarias bajan al 30 por cien en las zonas desfavorecidas y al 15 por 100 en el resto. Finalmente, en los barcos de más de 33 metros de eslora, la ayuda comunitaria será del 20 por cien

en las zonas desfavorecidas y del 5 por cien en el resto mientras se mantienen también las ayudas nacionales. (Cuadro 1).

Para la construcción de barcos no habrá ayudas cuando se trata de proyectos para embarcaciones menores de cinco metros. Igualmente, en el caso de ayudas para modernización, no se considerarán las que no tengan un importe mínimo de 500.000 pesetas. Con estas medidas se trata de apoyar a los pequeños pero sin que suponga potenciar que las cosas sigan como están en cuanto a las posibilidades de esta flota.

El regreso a las mixtas

Otra de las novedades más importantes contenidas en el nuevo Reglamento ha sido el tratamiento que se da a las en-

Cuadro 1

AYUDA FINANCIERA COMUNITARIA Y PARTICIPACION FINANCIERA DE LOS ESTADOS MIEMBROS PARA LA REESTRUCTURACION, LA RENOVACION Y LA MODERNIZACION DE LA FLOTA PESQUERA

1. Buques de una eslora entre perpendiculares inferior a nueve metros, o 12 metros para los buques capaces de practicar el arrastre:		
Regiones	Ayuda comunitaria	Participación financiera de los Estados miembros
Grecia, Andalucía, Canarias, Ceuta, Melilla, Galicia, Oeste de Escocia (1), distritos de Quimper y Lorient, Irlanda, Irlanda del Norte, Mezzogiorno, Portugal, departamentos franceses de Ultramar y Véneto	35 por cien	entre 5 y 25 por cien
OTRAS REGIONES	20 por cien	entre 5 y 25 por cien
2. Buques de una eslora entre perpendiculares superior o igual a nueve metros, o 12 metros para los buques capaces de practicar el arrastre, e igual o inferior a 33 metros:		
Regiones	Ayuda comunitaria	Participación financiera de los Estados miembros
Grecia, Andalucía, Canarias, Ceuta, Melilla, Galicia, Oeste de Escocia, distritos de Quimper y Lorient, Irlanda, Irlanda del Norte, Mezzogiorno, Portugal, departamentos franceses de Ultramar y Véneto	30 por cien	entre 5 y 25 por cien
OTRAS REGIONES	15 por cien	entre 5 y 25 por cien
3. Buques de una eslora entre perpendiculares superior a 33 metros:		
Regiones	Ayuda comunitaria	Participación financiera de los Estados miembros
Grecia, Andalucía, Canarias, Ceuta, Melilla, Galicia, Oeste de Escocia, distritos de Quimper y Lorient, Irlanda, Irlanda del Norte, Mezzogiorno, Portugal, departamentos franceses de Ultramar y Véneto	20 por cien	entre 5 y 25 por cien
OTRAS REGIONES	5 por cien	entre 5 y 25 por cien

presas mixtas. Antes del ingreso de España en la Comunidad, las empresas conjuntas eran una de las principales salidas arbitradas por la Administración para faenar en caladeros de otros países, especialmente en el cono sur, obteniendo capturas y dando empleo a los pescadores nacionales. En el proceso de negociación para el ingreso de España en la Comunidad, Bruselas se mostró en contra de su mantenimiento. Por este motivo, se fijó un proceso de desmantelamiento de aranceles que terminaba en 1993. Las capturas de las empresas conjuntas gozaban de unas reducciones de aranceles favorables para llevar a cabo las exportaciones a la Comuni-

El director general de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén, satisfecho de los resultados alcanzados en Bruselas.



dad, ventajas que terminaban dentro de dos años.

Frente al exceso de flota en aguas comunitarias y a los problemas existentes en algunos caladeros, España defendió siempre la potenciación de las empresas mixtas. Las posiciones españolas se impusieron finalmente en Bruselas y la Comunidad ha accedido a su potenciación con la aplicación de una financiación especial. Con esta medida se estima que será posible dar salida a un segmento importante de grandes barcos, aunque en terceros Estados también se están adoptando medidas restrictivas a la hora de aprobar el funcionamiento de las conjuntas exigiendo una participación mayoritaria de capital nacional o desembarco de la pesca en aquellas tierras.

Finalmente, entre las novedades más importantes destaca el funcionamiento de una nueva política para las campañas experimentales con ayuda comunitaria, para que dominen junto a los intereses de la investigación también los comerciales y que se potencie esta vía.

La reforma del Reglamento 4028 contempla a su vez algunas modificaciones sustanciales a la política anterior.

Hasta este momento, las paradas temporales afectaban solamente a barcos con más de 18 metros de eslora entre perpendiculares. Con la reforma, ese techo se fija en los 12 metros. Esta medida supone la incorporación a esta posibilidad de un colectivo superior a las 2.500 embarcaciones que operan en caladeros cercanos o los nacionales. Con esta medida en el bolsillo, será posible hacer planes temporales para la recuperación de los caladeros. Hay que tener en cuenta además que hasta 1996, las paralizaciones temporales de un barco pueden llegar a los cuatrocientos días frente a los trescientos que figuraban en la actualidad. Se trata de otra medida encaminada a la recuperación de las pesquerías.

La Comunidad ha modificado también su normativa sobre lo que se considera una campaña experimental y las asociaciones temporales. Se van a poder

Cuadro 2

PRIMAS DE PARADA DEFINITIVA

A) Navíos cuya longitud entre perpendiculares sea inferior a 9 metros y a 12 si se trata de barcos de arrastre.

TRB	Edad del barco	Ayudas para desguace
Menos de 5 TJB	De 10 años e inferior a 20 años	3.500 ECUs/TJB + 7.500
	Superior a 20 años	2.500 ECUs/TJB + 5.000
De 5 a menos de 10 TJB	De 10 años e inferior a 20 años	3.000 ECUs/TJB + 10.000
	Superior a 20 años	2.250 ECUs/TJB + 6.250
De 10 a menos de 25 TJB	De 10 años e inferior a 20 años	2.500 ECUs/TJB + 15.000
	Superior a 20 años	2.000 ECUs/TJB + C8.750

B) Buque de eslora entre perpendiculares igual o superior a 9 metros; límite que se aumenta a 12 metros para los buques capaces de practicar el arrastre.

TRB	Edad del barco	VOLUMEN DE LAS AYUDAS	
		Desguace	Fin diferente al desguace o exportación a un país tercero
Menos de 50 TJB	Inferior a 10 años		3.375 ECUs/TJB + 1C8.750
	Superior a 10 años e inferior a 20 años	4.500 ECUs/TJB + 25.000	2.812 ECUs/TJB + 15.625
	Superior a 20 años	3.500 ECUs/TJB + 12.000	2.250 ECUs/TJB + 12.500
De 50 a menos de 100 TJB	Infer. o igual a 10 años		3.000 ECUs/TJB + 37.500
	Superior a 10 años e infer. o igual a 20 años	4.000 ECUs/TJB + 50.000	2.500 ECUs/TJB + 31.250
	Superior a 20 años	3.000 ECUs/TJB + 37.500	2.000 ECUs/TJB + 25.000
De 100 a menos de 400 TJB	Infer. o igual a 10 años		1.500 ECUs/TJB + 187.500
	Superior a 10 años e infer. o igual a 20 años	2.000 ECUs/TJB + 250.000	1.250 ECUs/TJB + 156.250
	Superior a 20 años	1.500 ECUs/TJB + 187.500	1.000 ECUs/TJB + 125.000
De 400 a menos de 3.500 TJB	Infer. o igual a 10 años		750 ECUs/TJB + 487.500
	Superior a 10 años e inferior a 20 años	1.000 ECUs/TJB + 650.000	625 ECUs/TJB + 406.250
	Superior a 20 años	750 ECUs/TJB + 487.500	500 ECUs/TJB + 325.000
.Más de 3.500 TRB	Inferior a 10 años		600 ECUs/TJB + 1.012.500
	Superior a 10 años e inferior a 20 años	800 ECUs/TJB + 1.350.000	500 ECUs/TJB + 843.750
	Superior a 20 años	600 ECUs/TJB + 1.012.500	400 ECUs/TJB + 675.000

Cuadro 3

IMPORTE DE LA AYUDA FINANCIERA COMUNITARIA PARA SOCIEDADES MIXTAS

Categoría del buque (toneladas de registro bruto)	Edad del buque (1)	Importe por buque
Menos de 100 TRB	Inferior o igual a 10 años	
	Superior a 10 años e inferior o igual a 20 años	4.000 ECUs/TRB + 50.000
	Superior a 20 años	3.000 ECUs/TRB + 37.500
Superior o igual a 100 TRB e inferior a 400 TRB	Inferior o igual a 10 años	3.000 ECUs/TRB + 375.000
	Superior a 10 años e inferior o igual a 20 años	2.000 ECUs/TRB + 250.000
	Superior a 20 años	1.500 ECUs/TRB + 187.500
Superior o igual a 400 TRB e inferior a 3.500 TRB	Inferior o igual a 10 años	1.500 ECUs/TRB + 975.000
	Superior a 10 años e inferior o igual a 20 años	1.000 ECUs/TRB + 650.000
	Superior a 20 años	750 ECUs/TRB + 487.500
Superior o igual a 3.500 TRB	Inferior o igual a 10 años	1.200 ECUs/TRB + 2.025.000
	Superior a 10 años e inferior o igual a 20 años	800 ECUs/TRB + 1.350.000
	Superior a 20 años	600 ECUs/TRB + 1.012.500

(1) La edad del buque será calculada el mismo día de la presentación de la solicitud en la administración nacional competente.

efectuar no solamente donde había acuerdos de pesca, sino también en otras aguas donde no los haya. Las ayudas que antes eran del 40 por cien, a partes iguales entre Bruselas y cada Estado miembro pasan a ser del 40 por cien de la CE y del 20 por cien en cada país. Finalmente, entre otras modificaciones destaca una ampliación de las ayudas al consumo para los productos de la acuicultura.

Fondos estructurales

Es evidente que este importante cambio en la filosofía y el contenido del Reglamento 4028 se quedaría muerto si paralelamente no funciona un aumento en las asignaciones presupuestarias reales al margen de que sobre el papel se aumenten las ayudas.

El camino en la política de pesca de la Comunidad se halla ligado a los actuales problemas de la flota y sus caladeros. Y, para ello, las principales actuaciones se podrían dividir en tres apartados muy concretos: ayudas más amplias para modernizar toda la flota y para construir nuevas embarcaciones; ayudas más amplias para

Cuadro 4	
CUANTIA DE LA PRIMA DE REDISTRIBUCION Y DE LA PRIMA DE COOPERACION	
Tonelaje del buque (expresado en toneladas de registro bruto)	Cuántia de la prima de redistribución/ cooperación por buque (ECUs/día)
Menos de 25 TRB	81
De 25 a menos de 50 TRB	163
De 50 a menos de 70 TRB	227
De 70 a menos de 100 TRB	358
De 100 a menos de 200 TRB	650
De 200 a menos de 300 TRB	1.073
De 300 a menos de 500 TRB	1.430
De 500 a menos de 1.000 TRB	1.820
De 1.000 a menos de 1.500 TRB	2.405
De 1.500 a menos de 2.000 TRB	2.925
De 2.000 a menos de 2.500 TRB	3.250
De 2.500 a menos de 3.000 TRB	3.705
De 3.000 TRB o más	4.225

exportar barcos a terceros países; y dinero generoso para la constitución de empresas mixtas en el exterior. El objetivo común es reducir flota.

Para llevar a cabo esta nueva política, se imponen mayores disponibilidades financieras. En los últimos cuatro años, los 800 millones de ecus asignados al Reglamento hasta 1992, se han manifestado como insuficientes. El objetivo para el futuro es lograr que la política de pesca funcione en base a los fondos estructurales, lo que

puede suponer multiplicar por cinco los actuales recursos.

A grandes rasgos, la Comunidad ha triplicado con esta reforma del Reglamento las ayudas que se concedían actualmente para la flota que disponía de ayudas para parada definitiva o para la exportación. Los baremos de esos apoyos están en función del tonelaje de cada embarcación, así como de su antigüedad y el fin de la embarcación. Algunos ejemplos son sin embargo significativos. (Cuadros 2 y 3).

Un barco de un TRB con menos de veinte años y más de diez recibiría por su parada definitiva 1.750.000 pesetas. Si se trata de un barco de cinco TRB con menos de veinte años, la ayuda sería de 3.870.000 pesetas y de 2.700.000 pesetas aproximadamente si supera los veinte años. Se trata de cifras aproximadas con un cambio del ecu en 155 pesetas.

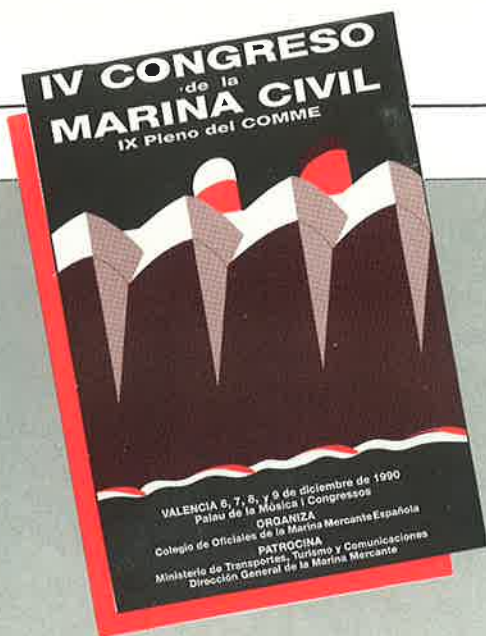
El nivel más bajo de las ayudas corresponde a las operaciones de simple exportación de un barco. El segundo nivel corresponde a las actuaciones de desguace o parada definitiva. Finalmente, las mayores ayudas corresponden a las operaciones para la constitución de empresas mixtas en terceros países.

Si la exportación de un barco supone 40 millones de pesetas, el pago de los mismos sería a partes iguales entre la CE y el país correspondiente. Ese mismo barco destinado para desguace o parada definitiva supondría el doble de dinero. Si el mismo barco se destina a una empresa mixta, a esa cantidad se sumaría entre el 20 y el 50 por cien de la cantidad aportada por la CE que pagaría además cada Estado miembro. Así, un barco de 1.000 TRB para exportación recibiría 190 millones de pesetas, y si se coloca en una empresa mixta obtendría 384 millones de la CE y entre 76 y 190 millones de España.

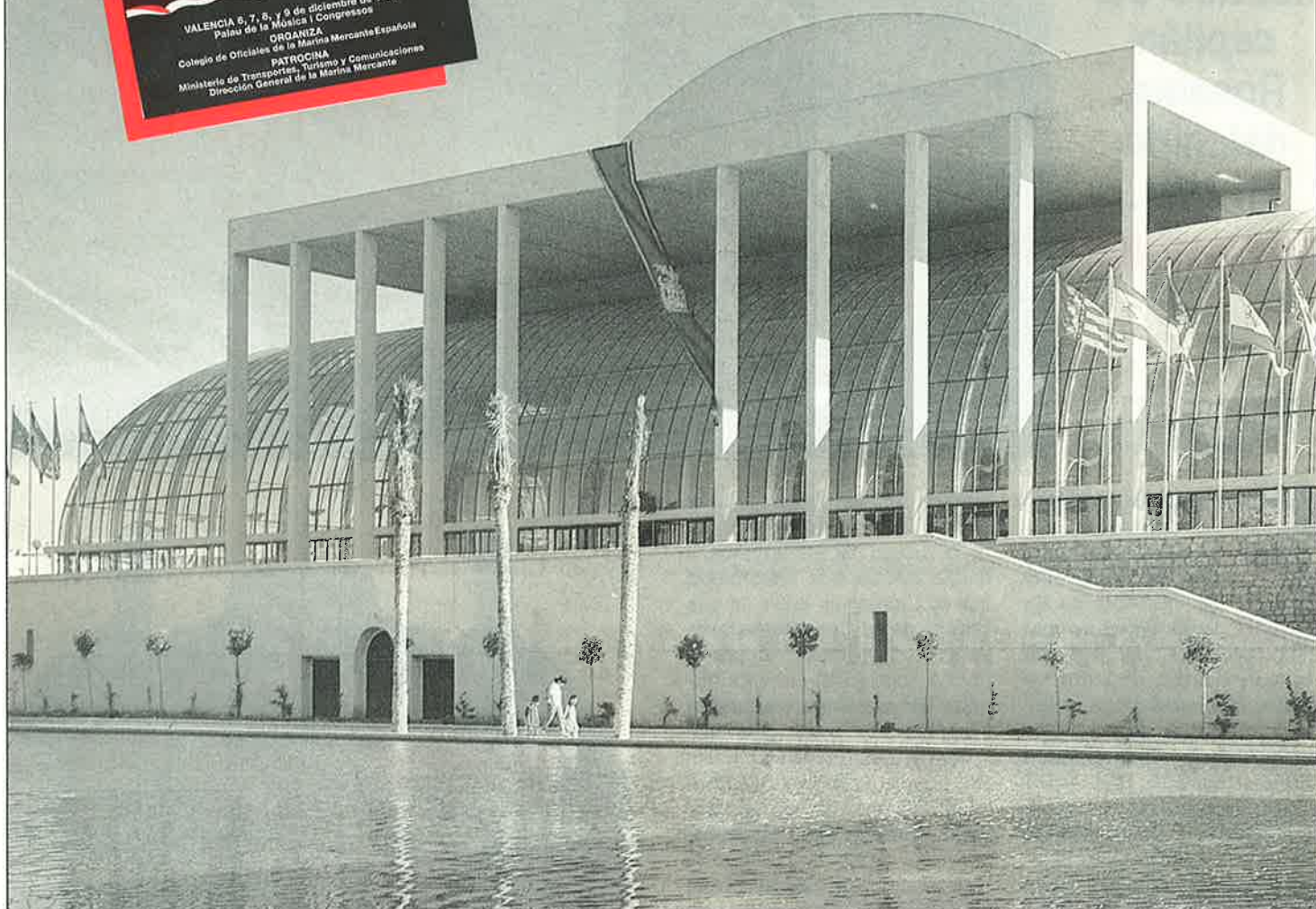
A partir de este momento, corresponde a la Administración española y comunitaria adaptar la nueva normativa para la elaboración de planes y actividades en política pesquera en el nuevo marco. Se trata de una tarea que se producirá en los próximos meses para que en 1992 esté todo dispuesto para aplicar las nuevas directrices que ya están en vigor.

Las ayudas concretas van a abrir una casuística tan amplia como cada tipo de embarcación. Lo que está claro es que la Comunidad ha dado un giro en su política y que hay más dinero para ordenar la flota reduciendo efectivos y para potenciar los caladeros. ■

Vidal MATE



SE CELEBRO EN VALENCIA EL IV CONGRESO DE LA MARINA CIVIL



El Palau de la Música acogió la celebración de las jornadas.

UN MAR DE SUGERENCIAS

Marinos mercantes, representantes de la Administración, de las navieras y del sector marítimo en general se han dado cita en Valencia en el IV Congreso de la Marina Civil, que se ha celebrado durante cuatro días en la ciudad del Turia. Los jornadas han concluido

con un mar de sugerencias, entre las que destacan la urgencia de una nueva ley de ordenación del sector y el necesario énfasis que se debe poner en lo marítimo, para que la sociedad española alcance a comprender su importancia.



Los congresistas pidieron la libertad del capitán Rosales, detenido en Irán,

Panorámica del puerto de Valencia, ciudad donde se celebró el congreso.



EL Palau de la Música de Valencia se convirtió durante cuatro días del pasado mes de diciembre en un importante foro marítimo nacional, donde se dieron cita representantes de todos los ámbitos relacionados con el sector. Marineros mercantes, representantes de la Administración marítima española, del sector pesquero, construcción naval, de los armadores y de los propios sindicatos se reunieron en las inmediaciones del antiguo cauce del Turia, para discutir la situación marítima española y sugerir algunas soluciones a los problemas que allí se plantearon.

Joaquín Buelga, presidente del Colegio Oficial de Marineros Mercantes de España (COMME), abrió el congreso organizado por dicha entidad, con la esperanza de que fructificaran en él las ideas, y el diálogo diera paso a la acción, para encarar mejor los retos planteados en el sector.

Eduardo Peña Abizanda, director general de la Dirección General VII (transportes) de la Comisión Europea, presentó una ponencia sobre la política comunitaria del transporte marítimo,

donde aclaró los objetivos que se plantea la CE en este sentido para la década de los noventa, y donde especificó la importancia que se concede al sector en una Europa de los 12, interrelacionada en lo económico y donde el flujo de mercancías entre los distintos países miembros alcanzará unas mayores cotas cada día.

José Ramón Fernández Antonio, gerente de la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad, presentó también una interesante ponencia sobre la cuestión y aclaró cuál es la realidad actual de nuestro país en lo que se refiere a los planes de viabilidad de la Marina Mercante. Un tema que resultó del interés de los asistentes y de una gran actualidad para conocer el momento en que se encuentra esta cuestión.

Inspección de buques

José Antonio Sopelana de Erenchum, inspector general de Buques de la Dirección General de la Marina Mercante, habló a los congresistas acerca de la creación, la estrategia de desarrollo y la nueva normativa reguladora de la inspección marítima. El director provincial del Instituto So-





Germán de Melo y Rodríguez, vicepresidente primero del COMME.

El debate entre todos los participantes dejó claro el interés de los representantes por la nueva ley que prepara el Gobierno, y cuyo borrador definitivo no es conocido todavía. José Luis García Gabaldón aclaró que entre los nuevos aspectos que se incluyen está la obligatoriedad de un seguro, con una exigencia que podría ser comparada a la que actualmente rige para los automóviles. Asimismo, destacó la creación de un Consejo Superior de Marina Mercante, que seguramente sea definido en la nueva ley como órgano consultivo de la Administración. Además, otro de los aspectos novedosos que contemplará esta nueva norma es el del nuevo marco de relaciones entre la Marina Civil y la Militar, que traerá, con toda probabilidad, una nueva definición o supresión del papel que hasta ahora vienen desarrollando

cial de la Marina en Valencia, intervino también en el congreso, en representación del subdirector general de Acción Social Marítima de este instituto, Fernando Alvarez, acerca de los programas sociales que lleva a cabo el ISM. En su conferencia explicó algunas de las actuaciones que se llevan a cabo en este sentido, teniendo siempre en cuenta la fragilidad del sector, necesitado por tanto de una atención especial a sus circunstancias, que tienen elementos diferenciadores del resto de los trabajadores en algunos aspectos importantes.

La segunda jornada del congreso la cerraron las intervenciones de Santiago Aguirre Bermiso, jefe de seguridad de la flota de CAMPSA, que habló sobre las cuestiones de seguridad aplicada a los buques mercantes. Un tema del interés de los participantes, dados los riesgos que encierra la profesión. Rafael Jaén, director de Ordenación Pesquera, contó a los asistentes la nueva estrategia de la Administración española en lo que a política de estructuras pesqueras se refiere, al tiempo que definió el nuevo marco de trabajo en que se encuentra la flota y las esperanzas que se abren para el futuro.

La jornada la cerró el director del puerto autónomo de Valencia, Rafael Moral y Carro, que explicó las perspectivas que se le abren al puerto de la capital levantina y sus pretensiones de convertirse en un centro importante del comercio que se desarrolle a través del Mediterráneo.

Nueva ley

El tema estrella de las jornadas tal vez fuera el que se abordó en el inicio del tercer día de sesiones y que se refirió a la nueva ordenación de la Marina Mercante y a la reforma de la Administración Marítima, que estudia en estos momentos el Ministerio de Transportes. Participaron en la mesa redonda el subdirector general de Planificación del Transporte Marítimo de la DGMM, José Luis García Gabaldón; Jesús Alvarez Fernández, presidente del Sindicato Español de Oficiales de la Marina Mercante (SEOMM); Andoni Lecertúa, secretario general de Sindicato Libre de la Marina Mercante-CC.OO.; José María Sistiaga, de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) y

RUGGERINI

F10 Y F15 DIESEL



TODO SON VENTAJAS

- El F-15 es el primer fueraborda diesel bicilíndrico del mundo.
- Arranque instantáneo, eléctrico o manual, potente, dócil, silencioso y muy fiable.
- Larga duración, mínimo mantenimiento.
- CONSUMOS INFERIORES A 2 LITROS/H.
- Disponibles en 10 y 15 HP., ambos con pie corto o largo.

Ideal para embarcaciones profesionales y deportivas.

MARINA CURT S.L.



C/. Canónigo Penalva, 7 • C/. Turina, 2 • 03013 ALICANTE
Tel. (96) 526 47 05 • Fax: (96) 528 81 74



El debate sobre la nueva ley de ordenación de la Marina Mercante centró el interés de las jornadas.



las actuales Comandancias de Marina.

José María Sistiaga, representante de ANAVE, manifestó que la opinión de los armadores ante el anteproyecto de ley de ordenación de la Marina Mercante es positiva, por cuanto *«se necesita una disposición legal que unifique las coordenadas por las que se regula el sector, a pesar —dijo—, de que hay algunos aspectos de la nueva legislación que se prepara en que disintimos»*. Unas discrepancias que, aclaró, se producen a falta de conocer el texto definitivo, que podría modificar algunos de los temores que tienen a priori, sobre todo en lo que se refiere a la ordenación de la flota que prevé la nueva ley que se prepara.

Registro canario

La misma valoración positiva de la norma en elaboración tienen el SEOMM, según explicó su

presidente, Jesús Álvarez Fernández. Según él, valora sobre todo que en el texto que se prepara no se supedita la Marina Civil a la construcción naval, como ocurrió con la ley promulgada en 1956. No obstante, aclaró que en su opinión el Consejo Superior de la Marina Mercante debería contar en el nuevo ordenamiento con un peso y representación mayores.

Andoni Lecertúa, del Sindicato Libre de Marina Mercante, criticó algunos de los aspectos de la nueva ley en estudio, a falta, según dijo, de no conocer con exactitud el borrador que se prepara. Para él, existe todavía cierta indefinición sobre algunos puntos, como la forma en que se va a regular la importación de buques o el segundo registro que se prevé crear para Canarias.

El subdirector general de la Dirección General de Marina Mercante adelantó algunos de los aspectos no conocidos todavía del anteproyecto de ley que

elabora el Ministerio de Transportes, si bien no quiso divulgar el borrador por no crear, según dijo, cierta confusión en el sector, ya que algunos de los puntos podrían ser más tarde modificados. No obstante, especificó que con la nueva normativa desaparecerá el intervencionismo que hasta ahora se practicaba, así como señaló que el segundo registro de buques que se plantea para Canarias respetará la protección social de los trabajadores que operen en buques registrados en el resto de España. Según manifestó, el segundo registro contará por tanto con algunas ventajas para los armadores, que serán de orden fiscal, sin que vayan en detrimento, por el contrario, de las condiciones laborales actuales.

Caso Rosales

El congreso contó con la asistencia de Mayte Suárez, esposa

del capitán Rosales, actualmente preso en Irán por un extraño caso con la justicia de ese país, que le hace responsable de un accidente ocurrido con un petrolero de la compañía iraní de petróleos, en el que trabajaba como segundo oficial y ante la huida del capitán del buque, teóricamente el único responsable. Al capitán Rosales, que ha pasado su segunda Navidad en una prisión iraní, se le exige el pago de cerca de 600 millones de pesetas para su liberación, sin que su familia pueda pagar esa cantidad, aparte de no atenderse su caso, según todos los indicios, a una legalidad jurídica vista desde nuestro punto de vista.

Mayte Suárez, periodista de profesión, dirigió unas palabras a los congresistas explicando su caso y contó con el respaldo del Colegio Oficial de Marina Mercante para ayudar a solucionar su problema. Una tarea en la que también se encuentra el Ministerio español de Asuntos Exterio-



Joaquín Buelga, presidente del COMME.

res y el propio Instituto Social de la Marina, que realizan gestiones ante las autoridades iraníes para procurar su excarcelación. La esposa del capitán Rosales agradeció el apoyo que les prestaban los compañeros de su marido, que explicó le ayudaban a rearmarse moralmente ante un problema familiar que le ha ocupado ya casi dos años de lucha y gestiones ante las autoridades del país asiático.

Joaquín Buelga, presidente del COMME, ofreció también una conferencia sobre la importancia de los recursos humanos en el sector marítimo, que siguió a otra sobre la planificación estratégica en la construcción naval, a cargo de un representante de la empresa Unión Naval de Levante. La ponencia de Buelga hizo especial énfasis en los buenos resultados que se obtienen con una buena formación del personal y, en este sentido, se congratuló de algunas de las reformas que se llevan a cabo en nuestro país de los estudios marítimos. En este sentido, resaltó también la importancia que se tiene que dar a la opinión pública española, a la que se tiene que hacer consciente del relevante papel que podría desarrollar en la economía nacional un sector naval saneado y con peso específico propio.

Las últimas intervenciones del congreso estuvieron a cargo de un representante de la compañía Trasmediterránea, que informó de los nuevos cambios que se operan en esta empresa estatal, gestionada con criterios del sector privado, de manera que la búsqueda de beneficios y de rentabilidad entra dentro de sus planteamientos. Lo concerniente a la puesta en marcha del nuevo plan nacional de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación fue explicado en la sala por José Álvarez Díaz, subdirector general adjunto de Seguridad Marítima y Contaminación de la DGMM, que explicó las nuevas directrices marcadas por la Administración en este sentido y la línea de trabajo que se lleva a cabo.

El congreso fue finalmente clausurado por el propio director general de Marina Mercante, Rafael Lobeto, que se refirió en sus palabras a la nueva dimensión que va a cobrar el sector en el futuro económico de nuestro país y a la necesidad de aunar esfuerzos entre todas las partes interesadas. La nueva ley que prepara su departamento podrá convertirse así en el necesario aldabonazo que necesitan los profesionales y empresarios del mar para llevar al sector a buen puerto. ■

**Beatriz VALBUENA
y Miguel PEDRERO**



El IV Congreso de la Marina Civil contó con la participación de los distintos sectores marítimos.



AETINAPE

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO PESQUERA

VI PLENO NACIONAL DE AETINAPE EN VIGO

La reforma de las enseñanzas cerrará la crisis del sector

Los titulados náutico-pesqueros celebraron en Vigo su VI Pleno Nacional que, bajo el lema «Mar de futuro», sirvió para debatir temas de actualidad como la crisis que afrontan tanto la Marina Mercante como el sector pesquero, y la forma en la que se debe encarar la plena integración española en la Comunidad Europea.

Para el presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, a la Asociación Española de titulados náutico-pesqueros le preocupa especialmente la pérdida de puestos de trabajo, motivada por los malos tiempos que se viven en el mar.

La reforma de las enseñanzas, es según AETINAPE, el primer paso a dar para cerrar la crisis.



LA relación de Vigo con el mar ha sido razón más que suficiente para elegir la ciudad pontevedresa como sede del VI Pleno Nacional de la Asociación española de titulados náutico-pesquera. Como en anteriores ocasiones, el congreso de AETINAPE sirvió para insistir, una vez más, en las demandas que los titulados náutico-pesqueros vienen exigiendo desde hace tiempo: la creación de CONMIMAR; la adecuación del sector pesquero a las características que determina la Comunidad Europea y nuestra integración plena en el mercado común o la necesaria reforma que precisan las enseñanzas y titulaciones náuticas en nuestro sistema educativo.

Para clarificar posturas se optó por varios métodos de trabajo y participación. Así, AETINAPE invitó a su congreso a representantes de las Administraciones central, gallega y vasca quienes, bien a través de ponencias, bien mediante mesas redondas, ponían el dedo en la llaga de los problemas que, en la actualidad, se dan en nuestro mar. Asimismo, los titulados náutico-pesqueros trabajaron en «petits comités» con la intención de diseñar posturas comunes respecto al anteproyecto de Ley de la Marina Mercante; las relaciones pes-



queras internacionales y el apresamiento de nuestras tripulaciones en otras naciones; la docencia y el modo de impartir enseñanza en las escuelas náuticas o la formación, las inspecciones y el salvamento en los buques.

Representantes políticos, docentes y científicos participaron de este modo en el VI Pleno Nacional de AETINAPE. El secretario general de pesca marítima, José Loira, centró prácticamente su intervención en el proceso de reforma de las enseñanzas marítimas que su departamento tiene ya casi acabado, «se trata —dijo— de un plan de estudios totalmente renovado que supera en algunos aspectos las normas recomendadas internacionalmente. Con esta reforma, las enseñanzas pesqueras se adaptarán a la realidad que exige la empresa con temas no contemplados hasta el momento en ninguno de los programas docentes; esto es, economía pesquera; gestión empresarial aplicada a la industria marina; acuicultura o biotecnología marina». Todo ello porque, como bien se señaló en más de una ocasión en el Pleno de AETINAPE, el futuro de la pesca en nuestro país va más allá

de la mera actividad extractiva.

Otro de los ponentes, el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, abogó ante los titulados náuticos por un nuevo modelo profesional capaz de «dar prioridad a la vida humana en el mar» y de cualificar altamente a los trabajadores. Esto sería «un auténtico golpe de timón en la profesionalidad», dijo Lobeto. Para el responsable de la Marina Mercante es muy probable que en 1991 esté perfectamente diseñado el nuevo modelo profesional que nos permitirá competir sin pudor en un mercado único. En ese modelo que se avecina ha de existir el diálogo porque, de no ser así, no vamos a ninguna parte. «Hay que establecer un nuevo sistema profesional que empieza en la Universidad. Un modelo profesional nuevo, distinto. Espero que para 1991 acaben todas las guerras que algunas partes han estado interesadas en mantener durante años y se cree un nuevo modelo de consenso y diálogo. Confeccionemos un nuevo modelo y, desde la generosidad, demos un sentido nuevo al sector», señaló Lobeto.

Rafael Lobeto aprovechó su presencia en Vigo para destacar



José Manuel Muñiz, presidente de AETINAPE.

la colaboración habida entre la Xunta de Galicia y la Marina Mercante en materia de salvamento. En este sentido, destacó el avance que para Galicia supondrá la dotación de nuevas lanchas de salvamento y lucha contra la contaminación ambiental.

Las enseñanzas náuticas fueron el tema de la conferencia ofrecida por el viceconsejero de Pesca del País Vasco, José Ignacio Espel, a quien los asistentes al pleno de AETINAPE aplaudieron su trabajo en favor

de la gente del mar. «La rentabilidad del sector extractivo pesquero depende cada vez más del tratamiento del pescado a bordo, la transformación que se hace en tierra y su comercialización y distribución. Precisamente son estas actividades las que presentan mejores perspectivas de trabajo; muchas más que las meramente extractivas», señaló el viceconsejero de Pesca vasco.

Más que por la dispersión, José Ignacio Espel se mostró partidario de la dotación de medios y la especialización de las escuelas náuticas; más medios, mejores profesores y mejores programas. Según el técnico vasco, las escuelas náuticas deben pasar a tener planteamientos pedagógicos más abiertos y constantes con las nuevas demandas del sector.

También hubo referencia a la legislación marítima internacional. Fernando Plaza, director adjunto de la División de Seguridad Marítima de la OMI (Organización Marítima Internacional) fue el encargado de dar a conocer ante el foro de AETINAPE los métodos de trabajo y las decisiones que tanto en relación a la seguridad de la vida humana en el mar como en favor del medio ambiente se toman desde los organismos internacionales.

Exigencias de AETINAPE

Paralelamente al desarrollo de las ponencias y al diálogo que éstas suscitaron entre los asistentes, los titulados náuticos elaboraron en grupos de trabajo las medidas que desde la Asociación se consideran imprescindibles para la mejora del sector. Respecto a la actividad pesquera se pidió la promoción de cursos de reciclaje y formación para que los titulados puedan acceder a otras actividades distintas del trabajo extractivo; la creación de un Plan Nacional de Investigación Pesquera que intente dar respuesta a la crisis del sector buscando nuevos calderos o controlando stocks; la realización de un estudio socioeconómico profundo en el que se indiquen las repercusiones reales que para los titulados supondrá la plena integración española

en la CEE y la adopción de medidas sociales para las tripulaciones afectadas por paralizaciones forzosas, así como un apoyo consular incondicional en los casos de apresamientos internacionales.

Por su parte, el colectivo de profesionales náutico-pesqueros que ejerce su actividad en la Marina Mercante reivindicaron la revisión de las atribuciones profesionales de los titulados siguiendo las directrices de la OMI; la introducción de los títulos de cabotaje en la reforma de las enseñanzas náuticas; la homologación internacional de los títulos expedidos por la Dirección General de la Marina Mercante; el establecimiento de titulaciones profesionales menores para cubrir puestos de trabajo en zonas turísticas y en embarcaciones deportivas y de recreo con tripulación, así como la creación de la figura de alumno náutico-pesquero de puente y máquinas en la Marina Mercante.

Por último, la mesa de trabajo de Administración marítima de seguridad y salvamento marítimos pidió la urgente necesidad del desarrollo de COMIMAR como único instrumento válido para llevar a cabo la reforma de la Administración pesquera; la reafirmación del pleno en contra de la creación de la Guardia Civil del mar y en favor del establecimiento de un Servicio de Guardacostas civil; el desarrollo urgente del Plan Nacional de Salvamento Marítimo y la potenciación de la coordinación entre las distintas administraciones. AETINAPE se mostró asimismo en contra del anteproyecto de Ley de la Marina Mercante por considerarlo un instrumento desintegrador del sistema.

Con posiciones críticas y, en ocasiones, hasta encontradas pero con orgullo y satisfacción por haber conseguido reunir en un mismo foro de comunicación a todo el sector terminó el VI Pleno Nacional de AETINAPE. 1992 será la fecha en la que se celebre, ya bajo el prisma de la plena integración en Europa, un nuevo congreso de los titulados náutico-pesqueros. ■

A. D.



JESUS MUELA PRONUNCIÓ UNA CONFERENCIA ANTE EL PLENO

El ISM, al servicio del mar

Dos fueron las personas que representaron al Instituto Social de la Marina en el VI Pleno Nacional de AETINAPE. De una parte, Jesús Muela Megino, director general del organismo, presentó en una de las sesiones la política social y administrativa del ISM; de otra, Juan José Ruiz Carrión, jefe del servicio de gestión de programas sociales, participó en una mesa redonda convocada para debatir la necesaria reforma de las enseñanzas y las titulaciones náuticas. Con su presencia, el Instituto Social de la Marina jugó su baza en el foro de AETINAPE.

El modelo de protección social que desde el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social se configura no sólo para las personas que integran el sector del mar, sino también para el resto de trabajadores fue, junto a la política desarrollada por el Instituto Social de la Marina, el argumento esencial en el que el director general del organismo, Jesús Muela Megino, basó su conferencia en el VI Pleno Nacional de AETINAPE (Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera). Para Jesús Muela, actitudes como las desarrolladas por AETINAPE al unir en un mismo foro de comunicación a todas las partes implicadas en el sector marítimo-pesquero deben traducirse, sin duda alguna, en algo positivo; esto es, «favorecer las condiciones de vida y el trabajo de la gente del mar. Condiciones sociales y laborales especialmente duras, cuya mejora debe constituir la primera tarea de quienes asumen el diseño y la ejecución de la actuación social para el colectivo del mar», señaló el director del ISM.

Aun cuando puede afirmarse que el actual sistema de protección social para los trabajadores está absolutamente configurado, no se puede hablar de un modelo estático y cerrado ya que, al variar



las circunstancias sociales y económicas para las que fue diseñado y propuesto, los objetivos de protección son revisables en cualquier momento. «Conseguirlo fue, desde un principio, la meta perseguida por el Gobierno socialista; algo que ha sido posible gracias al progreso y a la solidaridad», señaló Jesús Muela.

En su discurso, el director general del Instituto Social de la Marina, señaló tres factores como los configurantes del actual sistema de protección social: la Ley de reforma de la estructura y reordenación de la acción protectora del sistema de Seguridad Social que, a pesar de las críticas suscitadas en el momento de su elaboración ha servido para «consolidar, estabilizar y perfeccionar la modalidad contributiva o profesional de la protección como paso previo a su universalización»; la nueva estructura de financiación de la Seguridad Social, establecida ya en la Ley de Presupuestos Generales para 1989 y desde esta fecha determina que «las prestaciones contributivas se financian con las cotizaciones de trabajadores



y empresarios y, las no contributivas, a través de los impuestos». En último término, el director del ISM señaló como esencial la Ley de prestaciones no contributivas de la Seguridad Social. «Esta norma —dijo— va a representar la extensión de la Seguridad Social a todos los ciudadanos españoles y determinará que, en el futuro, no habrá en nuestro país ninguna persona mayor de sesenta y cinco años o incapacitada que, careciendo de recursos no tenga pensión; tanto si han cotizado como si no lo han hecho, bien por no haber tenido acceso al mercado de trabajo o bien por no cumplir los periodos de carencia exigibles para causar derechos a pensión.»

Estas serían tan sólo unas palabras esperanzadoras si no se tuvieran en cuenta las condiciones sociales y laborales de la gente del mar, completamente diferentes de los trabajadores en tierra, ya que el barco acaba convirtiéndose en algo más que un lugar de trabajo. Dadas las características del público presente (esposas de marineros y pescadores (apresados en Namibia, miembros de AETINAPE, representantes de los trabajadores del mar), el director general del ISM señaló que tales condiciones no son incongruentes con el actual sistema de protección social, sino que es exigencia de las organizaciones nacionales y supranacionales la mejora de la vida y del trabajo en el mar. En este sentido indicó que los organismos internacionales «abogan por el establecimiento de mecanismos protectores tendentes a favorecer las mejores condiciones de vida y trabajo para los profesionales del medio marino. Así, la OMI y

la FAO se han ocupado, a través de distintas resoluciones, de las condiciones técnicas de la navegación y la seguridad de la vida humana en el mar con el objetivo de elevar los índices de calidad de las mismas a través de la mejora socioeconómica y el incremento de la formación profesional especializada de las tripulaciones», indicó Jesús Muela.

Trabajar para la gente del mar

No hubiera tenido sentido la conferencia de Jesús Muela si no hubiera hecho referencia, durante su intervención, a las actividades desarrolladas por el Instituto Social de la Marina de cara a la gente del mar. En este sentido se refirió tanto a la gestión, administración y reconocimiento de las prestaciones que otorga el Régimen Especial de la Seguridad Social para los Trabajadores del Mar como al conjunto de programas específicos (Sanidad marítima; Empleo y Acción formativos y Bienestar Social) orientados a velar por la problemática social del colectivo de la gente del mar.

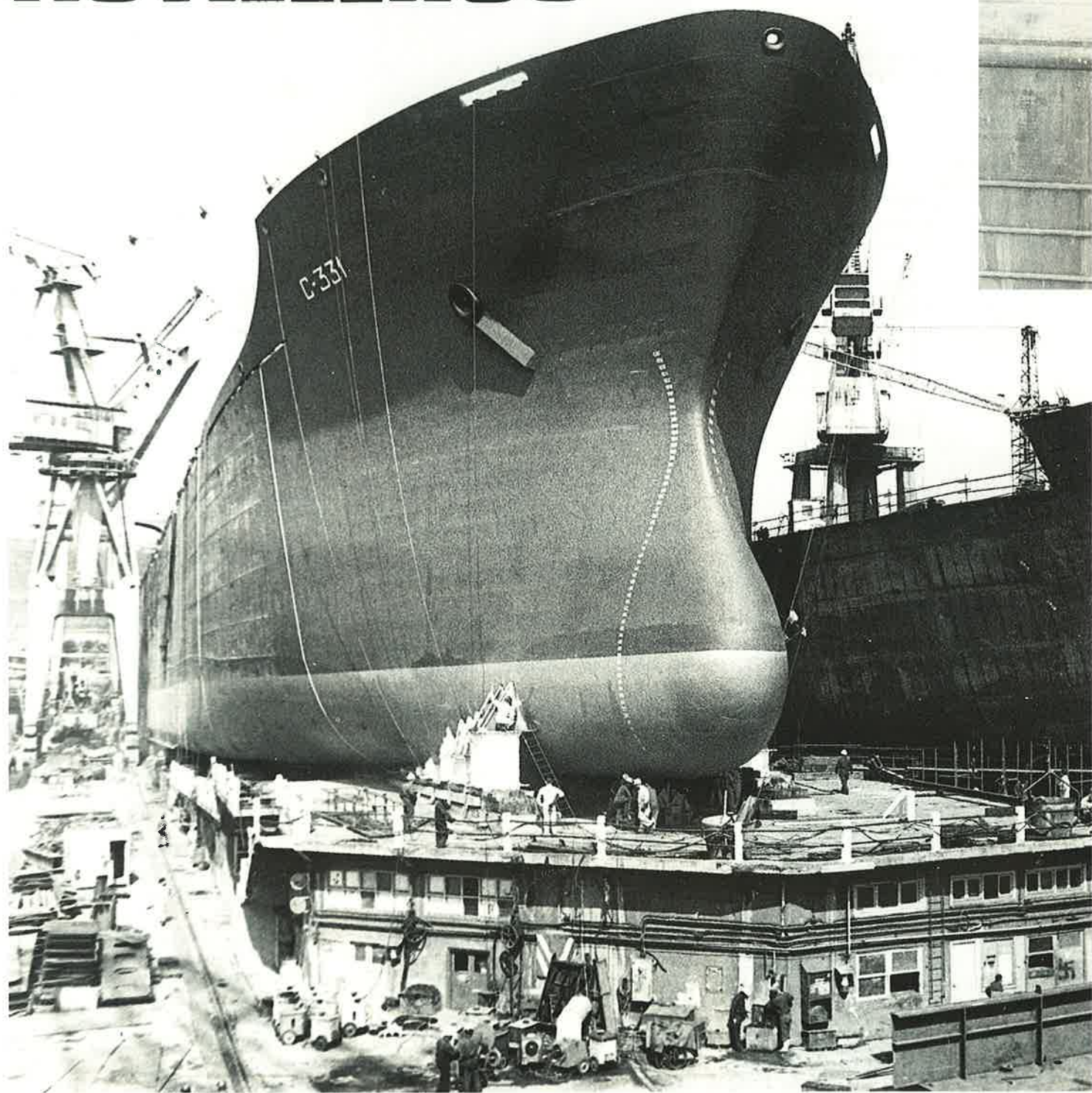
El director del ISM, Jesús Muela terminó su intervención señalando que «sólo la acción coordinada de todas las partes relacionadas con el mar puede mejorar las condiciones de vida y trabajo en el medio. En este sentido —señaló— desde la institución que dirijo, ha sido constante en los últimos años la suscripción de convenios o acuerdos puntuales con organismos que tienen competencias en el sector en una línea de actuación, siempre abierta, al desarrollo de nuevas fórmulas de colaboración».

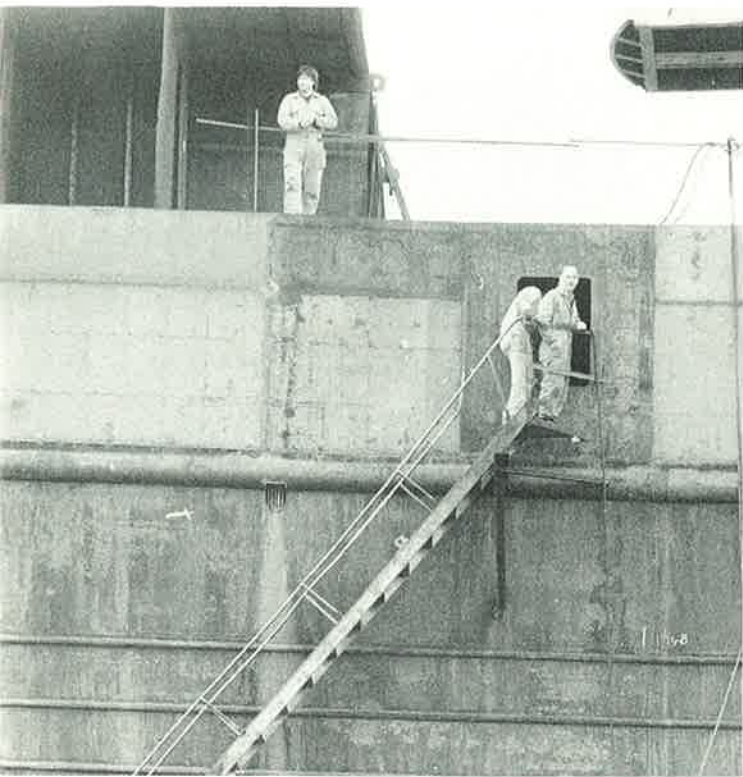
Por su parte, Juan José Ruiz, jefe del servicio de gestión de programas sociales del ISM, participó en una mesa redonda en la que se debatió el futuro de las enseñanzas náuticas en nuestro país. Tanto el representante del Instituto Social de la Marina como el resto de interlocutores coincidieron en señalar la necesidad de la reforma como paso indispensable para la especialización: área de formación imprescindible para la mejora de la profesión náutico-pesquera.

Desde el foro de AETINAPE se señaló que todas las partes implicadas en el sector (Administración, empresarios, profesores, titulados y alumnos) están preparadas e ilusionadas para hacer el cambio que prepare el camino y haga realidad un nuevo sistema educativo de cara a ese «mar de futuro» que se avecina. ■



UN RESPIRO A LOS ASTILLEROS





LA COMUNIDAD EUROPEA PRORROGA LAS AYUDAS A LA CONSTRUCCION NAVAL

Las Comisión Europea ha decidido prorrogar por un año las ayudas que venía recibiendo hasta ahora la construcción naval. La medida será sólo aplicada en España y Grecia, que venían pidiendo un trato de favor diferente al del resto de los países, en tanto no se adapten sus estructuras. La VII Directiva aprobada por la Comisión, no obstante, obliga a nuestro país a reformar de nuevo sus astilleros a partir del próximo año.

EL Gobierno español podrá seguir subvencionando la construcción naval por encima del porcentaje autorizado para el resto de los países comunitarios. La excepcionalidad de la medida será válida solamente durante el año 91, según el texto de la VII Directiva Europea, aprobada recientemente por la Comisión y por el Consejo de Industria de la CE, que lo autorizaron así para nuestro país y para Grecia.

El hecho de que se haya conseguido un año de aplazamiento de las medidas que pedía Bruselas para los astilleros de nuestro país supone un alivio momentáneo, dados los temores que tenía el sec-

tor ante la inminencia de una nueva reconversión. No obstante, ha sido recibida con cierta insatisfacción por los sindicatos y por la propia Administración y patronal, que confiaban, y así lo solicitó el ministro de Industria, Claudio Aranzadi, una prórroga de por lo menos dos años.

La postura adoptada por la Comisión no es, por tanto, más que una línea intermedia entre la postura mostrada por España y la que estaba dispuesta a adoptar la propia Administración comunitaria, que llegó a amenazar con no aprobar el plan propuesto por el Ministerio español de Industria para reformar el sector en los próximos años. Estos nuevos doce meses de período transitorio van a su-

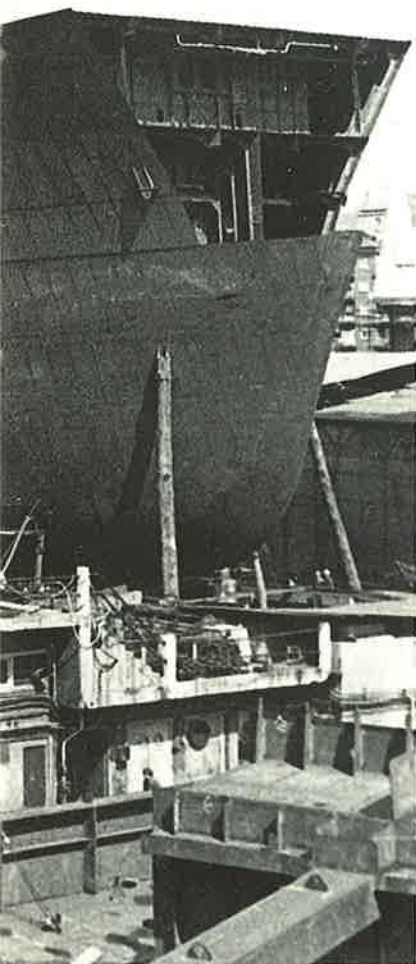
poner, a pesar de todo, un cierto alivio para los astilleros nacionales, que van a contar con un año para adaptarse a la competitividad del sector en el resto de Europa y llegar a 1992 con la capacidad de producir sin recibir en su ayuda las subvenciones que hasta ahora otorga el propio Gobierno de Madrid, más altas que las que reciben otros astilleros del resto de países de la CE.

La VII Directiva aprobada supone, además, el establecimiento de un techo máximo de subvenciones al sector de la construcción naval.

Tanto España como Francia, Italia y Grecia son de la opinión de que el techo que la Comisión debe establecer ahora para las ayudas no debe superar el 20 por cien que fijaba la anterior directiva. De este modo se ha aprobado que las ayudas generales que podrán conceder los países miembros —salvo España y Grecia en que será del 30 por cien durante 1991— es del 13 por cien del coste del barco y el 9 por cien en caso de que el coste sea inferior a 10 millones de ECUs o se trate de una inversión del barco. Inferiores, en los últimos casos, al 20 por cien de tope que ha venido rigiendo hasta el 1 de enero de 1991.

Plan de astilleros

El Gobierno español se ha visto obligado a presentar un plan de reforma de sus astilleros, antes de poder alcanzar esta prórroga de las ayudas que hasta ahora ha venido concediendo. El plan supone casi una nueva reconversión del sector, para ponerse a la altura de productividad de las otras instalaciones comunitarias. Además de esta pretensión, cuenta con reducir cerca de 2.000 puestos de trabajo en toda la construcción naval española, principalmente en la perteneciente al sector público. Una reducción que el ministro Aranzadi ha explicado que no se llevará a cabo enviando a tra-



UN RESPIRO A LOS ASTILLEROS

bajadores al paro, sino que, por otra parte, se realizará por medio de bajas incentivadas y recolocación del personal.

La pretensiones primeras de la Comunidad eran que España redujera su potencial de construcción de barcos y cerrará directamente alguno de los astilleros públicos, para llevar a cabo de un solo golpe las medidas de reestructuración que exige. Por eso mismo, se llegó a hablar en un primer momento del cierre de alguno de los tres grandes astilleros públicos españoles, bien Astano, Puerto Real o Sestao, lo que creó la alarma tanto de los sindicatos como de los gobiernos autonómicos gallego, andaluz y catalán, en cuyos territorios se ubican.

El comisario europeo para la Defensa de la Competencia, el británico Leon Britain, presentará ahora dicho plan al ejecutivo comunitario, lo que supondrá el fin del procedimiento abierto contra España por la concesión de ayudas en el período 1987-90. En el caso de que el plan no hubiera sido aprobado, los astilleros que gozaron en su día de esas ayudas hubieran tenido que devolver una cantidad próxima a los 200.000 millones de pesetas.

Futuros beneficios

El plan español de reforma de sus astilleros supone, entre otras cuestiones, el pasar de una situación de pérdidas generalizadas a otra de obtención de beneficios al final de su aplicación. De este modo, Industria quiere que al final del año 92, en que termina el plan de aplicación previsto, los resultados de los astilleros públicos sean de un superávit de 344 millones de pesetas. Una cifra que aunque pequeña, puede suponer un gran logro si se tiene en cuenta que



las pérdidas en 1989 fueron de 34.000 millones de pesetas y que se quiere cerrar el ejercicio de 1991 con unos resultados negativos de 5.000 millones.

Este importante cambio de trayectoria se quiere conseguir, fundamentalmente, aumentando la productividad de los trabajadores del sector, de manera que sea más acorde con la del resto de los países comunitarios. Para ello se considera necesario proceder a un sistema de bajas incentivadas, al tiempo que aumentar la formación del personal y llevar a cabo determinadas inversiones que redunden en este mismo objetivo.

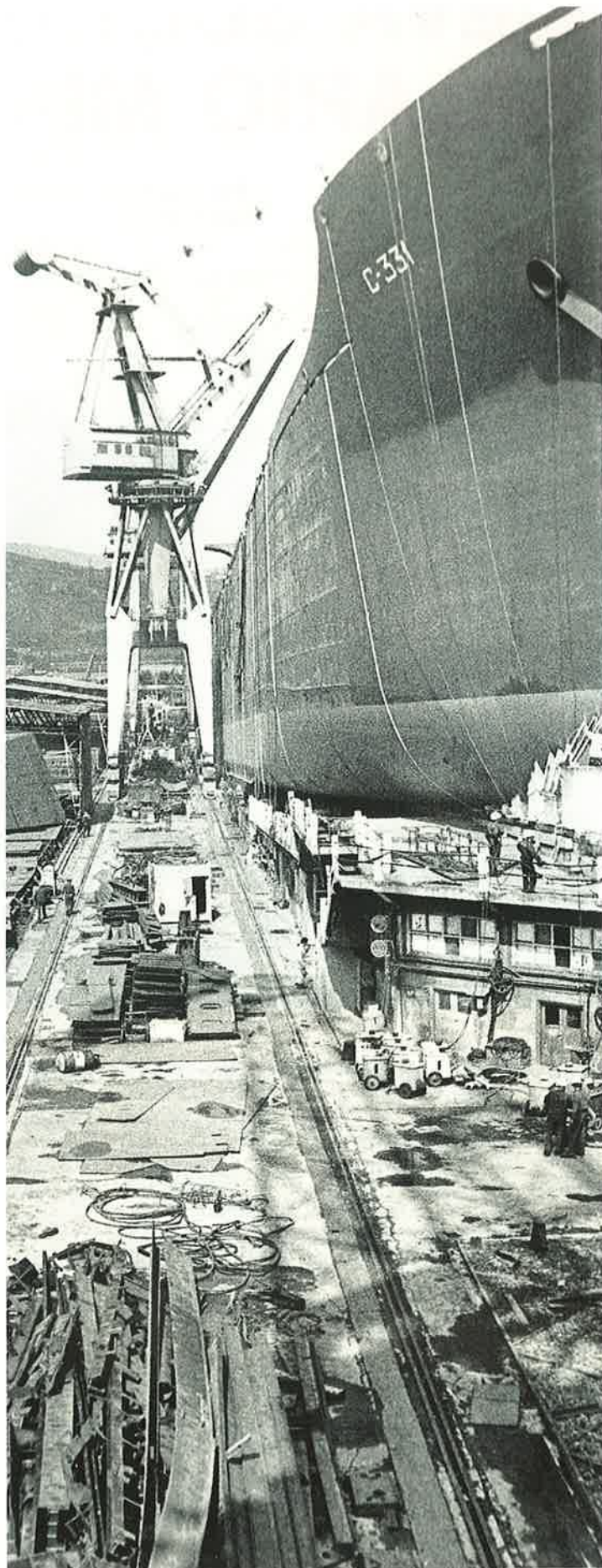
En lo que se refiere a las reducciones de plantillas, el plan del Ministerio de Industria español aprobado por Bruselas contempla una disminución del número de trabajadores de 2.334, tanto para el sector público como para el privado. Las mayores bajas, no obstante, se contemplan para los grandes astilleros pertenecientes al Estado, de forma que pasarían de



una plantilla de 9.326 trabajadores en 1989 a otra de 7.982 para primeros de 1993. Algo que supone reducir la plantilla en poco más del 14 por cien. En los astilleros públicos medianos la reducción prevista es de aproximadamente el 12 por cien, por lo que afectaría a 235 trabajadores, hasta dejar la plantilla de estos astilleros con 1.703 personas de las 1.938 que ocupa en la actualidad. Otras actividades relacionadas con la construcción naval en el sector público se verían afectadas por una reducción del 9 por cien, con lo que el total de disminución del empleo en los astilleros de propiedad estatal sería de casi el 14 por cien.

Astilleros privados

En los astilleros privados se contempla un 10 por cien menos de trabajadores tras la reconversión, lo que supondrá pasar de los 6.582 trabajadores que ocupaba en 1989 a los 5.908 previstos tras estas me-



didadas. Con esta plantilla final, Industria pretende conseguir una productividad de 33,95 toneladas por hombre y año frente a las 25,95 toneladas por hombre y año de la actualidad. Una relación, la primera, que es más acorde con la conseguida en el resto de astilleros comunitarios, aunque muy alejada a pesar de todo de las cotas que se consigue en la construcción naval de Japón.

Estos objetivos contemplados en el plan de reforma de los astilleros españoles, imprescindible para la prórroga conseguida, se completa con un plan de inversiones sin el que no se podría llevar a cabo la reestructuración. De esta forma, se contempla una inversión para el trienio 1990-92 de 20.338 millones de pesetas, de los cuales 12.875 millones de pesetas —poco más del 63 por cien— irán destinados a los astilleros públicos, mientras que el resto —7.462 millones, el 37 por cien— irá a parar a los privados.

Estas cifras suponen que para el trienio que se contempla, las inversiones en los astilleros públicos aumentarán por encima del 120 por cien respecto a las que recibieron en el trienio anterior, mientras que en los privados el aumento de la inversión será de más de un 83 por cien respecto al mismo período. En total, un crecimiento superior al 100 por cien.

Los sindicatos, por su parte, han recibido el anuncio de la prórroga de las ayudas con satisfacción, en tanto que permite a los astilleros un período transitorio por el que se temía en un principio. No obstante, consideran insuficiente que se haya conseguido solamente un año de prórroga, al tiempo que rechazan un nuevo recorte en el empleo, tal y como propone el Ministerio de Industria en el plan aprobado por la Comisión. De todas maneras, aún falta que los sindicatos y la Administración se sienten a negociar a fondo esta nueva reestructuración. ■

M. P.

NUEVA SUBIDA DEL SALARIO MINIMO

El Salario Mínimo Interprofesional subirá de nuevo este año. Los incrementos empezarán a contar a partir del 1 de enero de 1991 y afectarán tanto a los trabajadores fijos como a

los eventuales o temporeros, así como al personal al servicio del hogar. La subida supondrá un incremento del 6,5 por cien respecto al Salario Mínimo vigente durante 1990.

El incremento fijado por el Gobierno es de un 6,5 por cien respecto al de 1990.



La nueva subida del Salario Mínimo Interprofesional (SMI) fue aprobada por el Consejo de ministros, a propuesta del titular del Departamento de Trabajo y Seguridad Social, Luis Martínez Noval, en una sesión celebrada el pasado mes de enero.

El Real Decreto que fija el nuevo salario, establece que éste será no inferior a las 745.500 pesetas al año para los trabajadores fijos tanto en la agricultura, la industria como los servicios, que sean mayores de dieciocho años. Esta cantidad supone unos honorarios mínimos para estos trabajadores de 1.775 pesetas al día, o lo que es lo mismo, de 53.250 pesetas al mes, hechas efectivas en 14 pagas anuales. Estas cantidades serán algo inferiores para los mismos trabajadores si cuentan con una edad inferior a los dieciocho años. En este caso, el Salario Mínimo será de 492.240 pesetas al año. Esto es 1.172 pesetas al día

o 14 pagas anuales de 35.160 pesetas.

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 2.523 pesetas por jornada legal para los mayores de dieciocho años y de 1.666 pesetas por jornada legal para los menores de dicha edad.

El Decreto también establece que para los empleados de hogar que trabajen por horas, los salarios mínimos correspondientes a una hora efectiva serán de 413 pesetas por hora trabajada en lo que se refiere a los mayores de dieciocho años, y de 273 pesetas por hora trabajada a los menores de esa edad.

El incremento del 6,5 por cien con respecto al Salario Mínimo Interprofesional

en vigor durante 1990 ha sido el resultado de considerar de forma conjunta el índice de precios al consumo, la productividad media nacional alcanzada, el incremento de la participación del trabajo en la renta nacional y la coyuntura económica general.

El Gobierno, después de efectuadas consultas con organizaciones sindicales y asociaciones patronales, ha tomado en consideración la previsión de inflación del 5 por cien para diciembre de 1991, el incremento de la productividad logrado en 1990, así como la compensación por el desvío de inflación alcanzada el año pasado en relación a la prevista.

Con la subida aprobada, el Salario Mínimo Interprofesional de los mayores de dieciocho años para 1991 se sitúa en términos anuales casi un 96 por cien por encima de 1982, al mismo nivel que las previsiones de evolución del Índice de Precios al Consumo. ■



Rodman 100 Arma de pesca

Aparentemente, es un yate: cómodo, rápido, seguro.
 Pero en realidad, el Rodman 100 es una perfecta arma de pesca
 capaz de ganar cualquier batalla al mar.
 Un arma de pesca fabricada con el material más avanzado:
 el Polyester Reforzado con Fibra de Vidrio.
 Un pesquero específicamente proyectado para la faena de palangre
 pero igualmente válido para la pesca de arrastre, cerco,
 con targones o pesca polivalente.
 Algún día todos los pesqueros se armarán así.

CARACTERISTICAS PRINCIPALES

Eslora total	30,48 m.
Eslora en flotación	27,37 m.
Manga	8,00 m.
Puntal	4,20 m.
Calado	2,82 m.
Potencia aprox.	600-800 CV.
Velocidad aprox. en plena carga	9-11 nudos
Autonomía aprox.	8.600 millas
Capacidad de bodega aislada	195 m. ³
Capacidad de combustible	110 m. ³
Capacidad de agua dulce	12 m. ³
Capacidad de bodega	6 tons.
Habilitación	18 personas
T.R.B. aprox.	200 tons.

***polyships* s.a.**

Construcción Naval
 en Polyéster Reforzado con Fibra de Vidrio.

DESDE 1956, NINGUN PUERTO
OLIMPICO HABIA SIDO CONSTRUIDO
JUNTO AL RESTO DE LAS
INSTALACIONES DEPORTIVAS

BARCELONA, CIUDAD ABIERTA

La construcción del puerto deportivo olímpico se previó en el 87; como consecuencia de ello, hubo que modificar el proyecto inicial de Villa Olímpica.

Con las obras provocadas por las olimpiadas, Barcelona ha quedado configurada como lo que siempre fue en potencia y nunca de hecho: una ciudad abierta al mar. Ha atravesado las últimas décadas del siglo siendo, probablemente, la ciudad mejor urbanizada del país, y va a comenzar uno nuevo superándose a sí misma. Las obras de infraestructura y los cambios radicales que se han operado sobre el esqueleto de la ciudad sólo eran posibles con un pretexto como las olimpiadas. La guinda a estas obras la pone el puerto deportivo en el que se celebrarán las pruebas de vela, un logro de la ingeniería y un buen filón económico a partir del 92.





La técnica de construcción del puerto ha sido innovadora en España: los cajones de cemento armado se fabricaban en el puerto comercial, y se trasladaban a flote hasta las obras

CUANDO en 1986 se hizo el diseño de las instalaciones olímpicas, no estaba prevista en absoluto la construcción de un puerto deportivo dentro de las mismas. Por aquel entonces, hace casi cinco años, aún se dudaba entre celebrar las pruebas olímpicas de vela en Barcelona o en Palma de Mallorca. De hecho, desde las olimpiadas del 56 en Melbourne, nunca se había vuelto a celebrar esta prueba en la misma ciudad que el resto de los juegos. La ocasión en la que ambos acontecimientos estuvieron más cerca, después de aquello, fue en Los Angeles, olimpiada en la que las pruebas de vela tuvieron lugar en Santa Mónica, a pocos kilómetros de la cosmopolita ciudad californiana.

La construcción del puerto deportivo olímpico barcelonés se previó, finalmente, en el 87, fecha en la que, como consecuencia de esta ampliación del proyecto, hubo que modificar el diseño inicial de Villa Olímpica, emplazado en Poblenou y mediante el que se había previsto recuperar parte del frente marítimo barcelonés tradicionalmente bloqueado por las instalaciones portuarias, industriales y ferroviarias de la ciudad.

Si el proyecto ya era complejo de por sí, con el puerto deportivo se planteaban nuevos problemas. En primer lugar, el tiempo de construcción. El puerto debía estar hecho en un período relativamente breve. Por otra parte, se planteaba la dificultad añadida de la integración urbana de este puerto, que debía estar perfectamente acoplado al proyecto de Villa Olímpica.

Técnica innovadora

El primer problema se solventó, tras estudiar varias posibilidades, con la aplicación de una técnica holandesa absolutamente original en España. Se trata de construir prácticamente un puerto prefabricado. El proceso que se aplicó fue el si-



Una ventana al mar

Las obras de las instalaciones olímpicas han permitido a Barcelona recuperar su frente marítimo, tradicionalmente perdido y entregado al servicio de las explotaciones industriales y del puerto comercial barcelonés. Para la ejecución de estas obras se ha remodelado la red ferroviaria, una auténtica arteria de la ciudad que cortaba la comunicación entre ésta y el mar, se ha recuperado la franja costera y se han regenerado las playas. Se han construido grandes colectores para la canalización de las aguas, que confluyen en la depuradora de Besós. Esta depura el agua desde Mongat hasta el puerto, abarcando un área de más de 30 kilómetros. Las obras se completan con la construcción de un gran anillo circunvalante que canaliza el tráfico de la zona litoral.

En total se ha operado sobre una zona de 150 hectáreas de terreno, de las que sólo 42 pertenecen a la Villa Olímpica. Con esta última, en la que se han invertido 180 millones de pesetas, entre el capital público y el privado, se ha creado la Barcelona del siglo XXI, con 18 hectáreas de playa (frente a las seis, prácticamente inutilizables, que tenía antes), 50 hectáreas de parque frente al mar y cuatro kilómetros de paseo marítimo añadidos a los que ya existían. Quizás esta zona de la ciudad quede reservada, en el futuro, para ciudadanos de élite hasta que los barceloneses acaben por acostumbrarse a ella. Lo cierto es que las obras provocadas por las olimpiadas ponen la guinda a la que probablemente sea ya la ciudad mejor urbanizada del país. ■

V. L.



guiente: en el Puerto de Barcelona se construían cajones de cemento armado. En total se fabricaron 45 piezas de 25 metros por 10 y por 10. Los bloques estaban agujereados, por lo que flotaban sobre el agua, método que se aprovechó para trasladarlos desde el puerto hasta el nuevo puerto olímpico en construcción, donde, una vez allí, se hundían y se instalaban adecuadamente. Los resultados fueron excepcionales, y la técnica resultó rápida y barata. Incluso la meteorología acompañó favorablemente: el invierno del 88-89 en el que se llevó a cabo la construcción de la infraestructura portuaria trajo consigo un tiempo que los responsables de la obra han calificado como «delicioso». Los temporales que se esperaban para el invierno y que se presumía que iban a retrasar el trabajo, brillaron por su ausencia, de modo que en febrero ya estaban instaladas las piezas que deberían haberse colocado en junio.

El otro gran problema que se planteaba a la hora de iniciar el proyecto de construcción del puerto deportivo olímpico era, como se ha dicho anteriormen-



te, la integración urbanística del mismo, teniendo en cuenta que en la zona hay olas de 10 metros de altura cuando sopla viento de Levante, lo que obligaba a la construcción de un muro de contención de al menos esa altura, con el consiguiente destrozo del entorno urbanístico de Villa Olímpica. Tal medida hubiera equivalido a cerrar el frente de la ciudad de Barcelona que se había pretendido abrir al mar, con una pared divisoria entre la tierra y el mar. Semejante aberración arquitectónica se solventó construyendo un dique sumergido que frenara la altura de las olas, de forma que el muro de contención del puerto podía reducir su altura considerablemente, hasta quedar al mismo nivel que el paseo marítimo y la Villa Olímpica. Esta solución se probó anteriormente a su eficacia, en los laboratorios del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y en la ciudad holandesa de Delft.

«Puerto de diseño»

El conjunto del puerto deportivo estará acabado en el verano del 91. Por el momento se está colocando la superestructura del mismo, los locales comerciales, anexos, etcétera. En realidad, se puede decir que en la actualidad la obra se encuentra en fase de acabado.

Los detalles, cuidados hasta el extremo, han llevado a las personas implicadas en la construcción a afirmar que el puerto en cuestión es casi un puerto «de diseño», como casi todo lo que construye, inaugura o proyecta en los últimos años en la ciudad catalana. Lo cierto es que los diques exteriores se han construido con gradas y que su condición de puerto olímpico lo dota de unas características muy peculiares: el hecho de que la vela olímpica no necesite puerto, sino muelles, ha dotado al puerto de seis hectáreas de muelles y siete de agua abrigada. Todas estas características lo convierten en el futuro puerto estrella de Barcelona, situado entre los puertos depor-

El conjunto del puerto deportivo estará acabado en el verano del 91;

tivos de Masnou y Port Ginesta y al lado de los otros tres que existen dentro del Puerto de Barcelona. La explotación de estas instalaciones después de que cumplan su misión olímpica será la que corresponda a un rincón de absoluto lujo. Los responsables de la construcción, del Holding Olímpico HOLSA, en el que participan al 50 por cien el Ayuntamiento de Barcelona y el Estado, entre otros socios, se atreven a pronosticar: «Cobramos los amarres a precio de oro, desde luego.» Está claro que ningún puerto deportivo se construye con estas peculiaridades que lo elevan casi a lo exquisito, y que sin la aportación oficial y sin la finalidad a la que va destinado,

jamás hubiera podido ver la luz. De momento, el importe destinado a su construcción es de más de 7.000 millones de pesetas, cantidad que se sufragará con los beneficios que se obtengan a partir de su posterior explotación. De hecho, todos los beneficios irán destinados a cubrir esta inversión.

Entre los anexos del puerto figuran 90 locales comerciales, una escuela municipal de vela y una residencia para los atletas olímpicos españoles. Tiene anécdotas interesantes de construcción. Por ejemplo, todas las calles por donde circulen los coches estarán hechas de adoquines, procedentes de los restos sobrantes de las obras de alcantarillado que se han lleva-



do a cabo para la construcción de Villa Olímpica. La madera que se ha utilizado en la edificación de las instalaciones del puerto deportivo procede en su totalidad de las traviesas de la vía del tren que cruzaba esa zona de Barcelona y que se ha levantado con objeto de prolongar la ciudad hasta el mar. La madera es de una calidad excelente y una dureza, por sus peculiaridades relacionadas con el uso al que fueron destinadas inicialmente, poco común.

en la actualidad se está terminando la superestructura del mismo

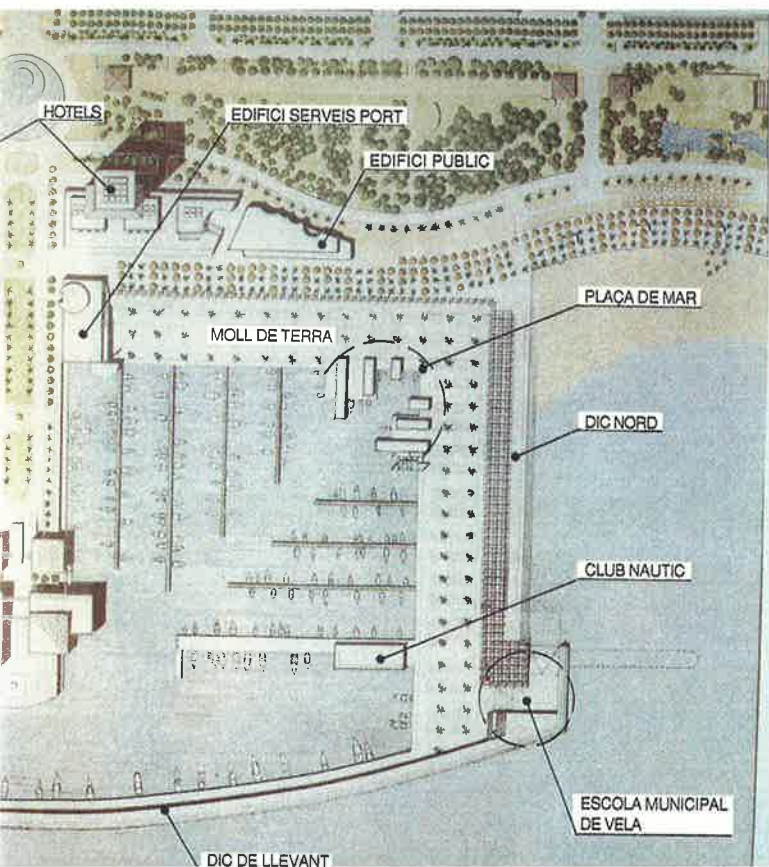
La vela en las olimpiadas

Barcelona 92 será escenario de las 10 pruebas de vela que se celebrarán en las olimpiadas, (tres masculinas, tres femeninas y cuatro mixtas). El sistema de puntuación será el olímpico para todas ellas, salvo en la clase Soling, en la que se utilizará el match race.

El lunes 26 de julio de 1992 se efectuará la regata de entrenamiento oficial, y el día 27 se celebrarán las primeras regatas en las clases Europe W, Finn, 470, 470W, Flying Dutch, Star, Soling y Tornado, y las pri-

meras y segunda regatas en las clases Lechner A390 y A390 W. Durante los días sucesivos tendrá lugar el resto de las regatas. El día 2 de agosto, domingo, se celebrará la final para las clases Lechner A390 y A390 W; el día 3, serán las finales de las clases EuropeW, Finn, 470, 470W, Flying Dutch, Star y Tornado, y el día 4, será la Match Race final de la clase Soling, fecha en la que se darán por concluidas las pruebas olímpicas de vela. ■

V. L.



DATOS TECNICOS DEL PUERTO OLIMPICO

Presupuesto global: 7.630 millones de pesetas.

Plazos de ejecución:

- Obra olímpica: 24 meses.
- Adaptación pos-olímpica: 12 meses.

MEDICIONES BASICAS INFRAESTRUCTURA

Escolleras:

- 500.000 Tm en diques sumergidos.
- 248.777 Tm en cimentación de muelles y cajones flotantes.

Hormigones:

- 74.495 m.³ de hormigón tipo H-200 en ejecución de muelles y espaldón del dique de abrigo.
- 21.667 m.³ de hormigón tipo H-250 en 26 unidades de cajón flotante.

Dragados:

- 50.000 m.³ de dragado.

Aceros:

- 958.353 Kg de acero AEH-400.

Rellenos:

- 347.925 m.³

MEDICIONES BASICAS SUPERESTRUCTURA

Superficie de urbanización: 60.000 m.²

Superficies cubiertas (techo edificación): 24.000 m.²

Parkings:

- Cubierto: 20.430 m.²
- En superficie: 5.075 m.²



Servicios anexos

En definitiva, la superficie de agua que abriga este puerto es de 82.553 metros cuadrados, y su número de amarres es de 703, con esloras prácticamente ilimitadas para embarcaciones deportivas, ya que el calado de la dársena exterior es, como mínimo, de seis metros. También se ha contemplado la

construcción de un puerto seco para embarcaciones con esloras inferiores a ocho metros, con un total de 350 plazas de capacidad. Dicho puerto, situado en la prolongación del paseo, tiene acceso directo a la parte sur del dique en el que se sitúa, y no interfiere, de este modo, en el tráfico interior del puerto.

Los amarres están dotados de tomas de agua, electricidad,

teléfono y televisión, del mismo modo que lo están las estructuras cubiertas que, además, cuentan con una red de saneamiento para los servicios situados en ellos. Las redes de servicios se han emplazado en una canalización continua paralela a los muelles, diseñada de modo que permita el registro continuo de las construcciones.

El dique norte alberga la Es-

cuela Municipal de Vela Ligeira, dotada de edificio para el alojamiento de alumnos, almacén propio y rampa de acceso a la parte norte del dique, independientemente de la dársena interior. En cuanto a la zona de reparaciones, está compuesta por un varadero en el que se han emplazado unas áreas de carenaje y reparaciones, con armarios de servicios independientes, dotados de grúas, travel-lift de 50 toneladas y rampa de varada y lanzamiento de embarcaciones.

El puerto está dotado también de aparcamiento para vehículos, edificio administrativo para la dirección, organismos oficiales, Comandancia de Marina y aduana.

El puerto olímpico, debido a su estrecha relación con el entramado urbano, cumple un objetivo doble: de servicio a los usuarios de las dársenas y de espacio lúdico para los habitantes de la ciudad. Como tal, está dotado de terrazas, paseos y restaurantes y locales comerciales especializados en el sector. ■

Virginia LAVIN

CONSTRUCCION DE BARCOS
DE PESCA Y DEPORTIVOS
EN MADERA Y EN
POLIESTER REFORZADO,
HASTA 30 M DE ESLORA

TALLER DE ARMAMENTO

REPARACIONES NAVALES

CONSTRUCCION DE
MAQUINILLAS DE PESCA

Primer astillero de España
que construyó
buques de pesca en PRFV,
habiendo construido
el que en su día fue
el mayor pesquero de Europa
en este material



ASTILLEROS BLASCO

Avenida Santiago Bernabeu. 35
Apartado 10

Teléfonos:

Oficinas: 41 18 71

Talleres: 41 17 67 y 41 11 78

Particular: 41 11 75

SANTA POLA (Alicante)
España



Pesquero nombrado "BELLA" de 7 metros de Eslora y 116 T.R.B.,
dedicado a la pesca de arrastre y fabricado en PRFV.



Pesquero "Nuestra Sra. del
Carmen II", de 8 metros de
Eslora, dedicado a la
pesca artesanal.



Pesquero nombrado "PIXARE II" de 25 metros de Eslora y 96 de T.R.B.,
dedicado a la pesca de palangre y fabricado en PRFV.

LOS BARCOS DEL FUTURO, HOY



LOS CERTAMENES CONCENTRARON A MAS DE 10.500 PERSONAS VINCULADAS AL SECTOR

EUROFISHING-SINAVAL, punto de encuentro

Los certámenes «Eurofishing» y «Sinaval», celebrados el pasado mes de noviembre en la Feria Internacional de Muestras de Bilbao, concentraron a miles de representantes, españoles y extranjeros, vinculados a todas las áreas del sector marítimo-pesquero. En el marco de la Feria se celebraron varias reuniones, sesiones y conferencias, públicas y privadas, estrechamente ligadas a la temática de la muestra.

El consejero vasco de Agricultura y Pesca, José Manuel Goikoetxea, corta la cinta.





SINAVAL

LA Feria Internacional de Bilbao ha considerado la edición de «Eurofishing» y «Sinaval», celebrada el pasado mes de noviembre como «una definitiva consolidación de la misma en el aspecto puramente profesional, ya que el público curioso o no implicado directamente en los sectores navales y pesqueros no ha venido al certamen como en años anteriores, perteneciendo la

inmensa mayoría de los visitantes a los profesionales del sector».

En total, más de 10.500 personas visitaron los certámenes «Sinaval» y «Eurofishing» que se celebraron en la Feria Internacional de Bilbao entre los días 14 y 18 de noviembre, cifra que supone un incremento del 13 por cien con respecto a la edición celebrada hace dos años. La Feria aglutinó un buen número de novedades de

la industria naval, marítima, portuaria, «offshore» y pesquera. «Sinaval» concentró los últimos avances técnicos en equipamientos de máquinas, cubierta, casco, electricidad, electrónica naval, instrumentos de medición, mantenimiento, habilitación, sistemas de navegación, instalaciones portuarias, etcétera. Todos los temas vinculados, en general, con la marina mercante. En cuanto a «Eurofishing», reunió a todos los subsectores relacionados con la pesca, astilleros, artes de pesca, equipamientos de buques, instalaciones de transformación de pescado, acuicultura, investigación y servicios. El buque y sus equipamientos fueron objeto de atención durante estas jornadas, como lo prueba el hecho de que, en el marco de la Feria, se celebraran las trigésimodécimas Sesiones de Ingeniería Naval que, bajo el título general de *La pesca y su entorno*, trataron temas como la problemática del sector pesquero español en el marco de la CE, el proyecto «Halios», el presente y futuro de las formas de los buques de pesca y otros vinculados a las técnicas de pesca y a la industria pesquera en general. Las sesiones de ingeniería naval concentraron a todos los miembros de la Asociación de Ingenieros Navales españoles.

En la Feria estuvieron pre-

Más de 300 buques españoles nos dan la razón

HEMPEL'S Antifouling NAUTIC

Autopulimentantes para pesqueros



PINTURAS HEMPEL, S.A.

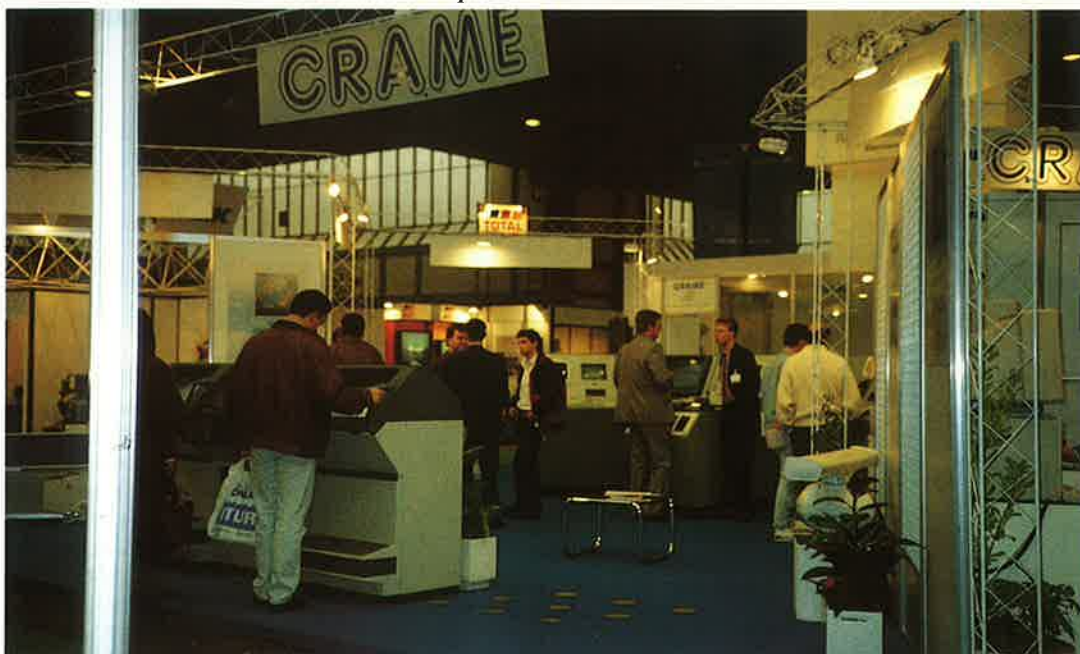
Dirección postal: Apartado de Correos 1559 • 08080 BARCELONA
TELÉFONO (93) 713 00 00 - TÉLEX 52754 hemp e - TELEFAX (93) 726 61 44
Oficinas y fábrica Carretera B. 142 a Sentmenat. K. 3,8 - 08213 POLINYÀ (BARCELONA)





El ISM estuvo presente en el stand del FROM.

«La Feria ha supuesto una definitiva consolidación de la misma en el aspecto puramente profesional.»



...sentes firmas de todo el mundo relacionadas con la fabricación de motores marinos, así como del sector electrónico y fabricantes de redes y aparejos de pesca, y de los astilleros españoles, cuyo ritmo de construcción se mantiene dentro de los niveles aceptables gracias a las incipientes demandas procedentes del extranjero.

Los certámenes celebrados en el recinto ferial bilbaíno albergaron a un total de 9.187 profesionales procedentes del territorio español, cifra que ha supuesto un incremento del 26 por cien respecto a la edición





SINAVAL

anterior. En lo que respecta a los visitantes profesionales extranjeros, acudieron 508, esto es, un 17 por cien más que en el 1988. Entre éstos destacó la presencia de los procedentes de Francia, Portugal, Reino Unido, Marruecos, e incluso de Argentina y Hong Kong.

Los certámenes contaron con la participación de 692 empresas expositoras, agrupadas en 252 stands, que ocuparon una superficie neta de exhibición de 10.000 metros cuadrados. Los expositores pertenecían a países como Francia, Italia, Reino Unido, Suecia y Bélgica, así como a los Gobiernos de Finlandia, Dinamarca, Portugal y Reino Unido. Los expositores nacionales llegaron desde Galicia, País Vasco, Alicante, Castellón, Barcelona, Murcia, Sevilla y Cádiz. La organización de la institución ferial vasca señaló que *«los visitantes se han encontrado satisfechos con el nivel de los expositores, situación que se produce en un mal momento coyuntural para el sector»*.

Paralelamente al desarrollo de ambos certámenes se celebraron varias sesiones, conferencias y actos paralelos. Tuviron especial interés los debates sobre Seguridad Marítima, inaugurados por el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo, y en las que se presentó el Plan Nacional de Salvamento Marítimo.

Aprovechando el marco de la Feria, la Junta Estatal de Cultivos Marinos, JACUMAR, celebró una reunión en la que participaron representantes de todas las Comunidades Autónomas costeras. En la misma se discutió el panorama que la Ley de Costas introduce en el sector de los cultivos marinos. Al acto asistieron los di-



«Los visitantes se han encontrado satisfechos con el nivel de los expositores, situación que se produce en un momento en el que el sector atraviesa una mala etapa coyuntural.»



rectores de pesca de las Autonomías de Canarias, Andalucía, Valencia, Murcia, Cataluña, Galicia, Cantabria y Asturias, así como representantes del FROM y del Instituto Español de Oceanografía, además de una representación de la Administración estatal, encabezada por el secretario general de Pesca Marítima, José Loira.

También la Asociación de Fabricantes de Conservas y Salazones de Pescado y Marisco aprovechó los certámenes para celebrar una reunión, al término de la cual su presidente, José María Serrats, manifestó su preocupación por la situación en la que quedaba colocado el sector conservero español en un contexto comunitario. La principal amenaza para estas empresas, de tradición familiar en muchos casos, y concentradas prácticamente en su totalidad en la cornisa cantábrica, son los productos procedentes del sudeste asiático, de Tailandia, Corea o Japón, capaces de producir a bajos precios de coste. Serrats manifestó que el sector español deberá buscar en la CE protección ante estos competidores. ■ V. L.



José Loira:

«Cofradías y OPES son dos realidades que pueden compartir un mismo espacio»

«Las cofradías de pescadores tienen una serie de funciones de índole social y propias del hacer cotidiano, y las organizaciones de productores deben encargarse de llevar toda la gestión económica, comercial y de planes de pesca. Hay espacio para ambas: cofradías y OPES; ambas realidades pueden convivir», aseguró el director general de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, José Loira, tras la presentación de la Asamblea anual ordinaria de la Asociación Continental de Organizaciones de Productores de Pesca. En la misma participaron más de 80 representantes de OPES europeas, que debatieron temas tales como las importaciones de túnidos de países ajenos a la CE, las

indemnizaciones compensatorias y otros vinculados a la política pesquera comunitaria. La densidad de los asuntos tratados fue tal que en el marco de la reunión se emplazó a todos los presentes a continuar el debate el próximo mes de abril, en una reunión de características similares.

Las organizaciones de productores de pesca europeas adheridas a la Asociación de Organizaciones de Productores del continente podrán mantener relaciones directas con el comité ejecutivo de esa entidad y defender sus posiciones y propuestas ante la misma con presencia física en este órgano de decisión; ésa fue la principal conclusión obtenida de la reunión celebrada en Bilbao en el marco de «Eurofishing-90». V. L.



Intema ofrece soluciones

- Conservación y reparación de equipos portuarios
- Rampas móviles Roll-on/Roll-off
- Pasarelas para embarque de pasajeros
- Gruas para Puertos Deportivos
- Pasarelas Flotantes



intema, s.a.

Carretera Circunvalación Tramo 6.º, s/n
Zona Portuaria · Tel. (93) 336 46 11 · 08004 BARCELONA (ESPAÑA)

Un total de 500 expositores nacionales y extranjeros han participado en el XXIX Salón Náutico Internacional de Barcelona; una muestra consolidada desde hace años como una de las mejores con las

MAS DE 500 EXPOSITORES
ESTUVIERON
EN LA CIUDAD CONDAL

TODA LA NAUTICA EN EL SALON

que cuenta el sector de la Náutica en Europa. La Sociedad Estatal del V Centenario ha estado presente en el certamen dando a conocer la réplica de las naves de Colón que cruzarán el Atlántico para conmemorar la aventura americana. La Ciudad Condal ha vuelto a ser el escenario del interés que despiertan en nuestro país las actividades náuticas; opción esta por la que apuestan las autoridades para solucionar la crisis que desde hace varias temporadas afecta al sector turístico.

EL Salón Náutico de Barcelona es, sin lugar a dudas, una de las Ferias más destacadas en el sector de la Náutica. Las cifras del número de expositores y el espacio contratado en las últimas ediciones del certamen así lo demuestran. Para los responsables del Salón Náutico desde 1987 se aprecia «un crecimiento cualitativo muy importante ya que prácticamente desde dicha fecha a hoy la muestra ha doblado su superficie de exhibición. También desde dicho año puede observarse una



progresión en el número de expositores que de 327, en 1987, ha pasado a 500 en el recientemente acabado certamen».

Durante este tiempo no ha defraudado la presencia del público que cada vez muestra un mayor interés por los deportes náuticos, tanto a motor como a vela. En la presente edición, el Salón ha sido visitado por unas 200.000 personas; cifra muy similar a la registrada el pasado año.

El que muy bien puede ser considerado tercer Salón Náutico de Europa —no sólo por el volumen y la calidad de lo exhibido, sino también por la gran cantidad de actividades complementarias que en él se desarrollan simultáneamente— ha reunido en una superficie de 50.000 metros cuadrados la



práctica totalidad de la industria náutica (barcos a motor y vela, neumáticos, motores, accesorios, tablas de windsur y complementos del más variado tipo) y las firmas más destacadas del sector, procedentes de un total de 25 países entre los que destacan Francia, Italia, Estados Unidos y Gran Bretaña. Según los organizadores el número de productos exhibidos supera las 1.432 unidades del anterior Salón Náutico, y el valor total de la oferta del certamen es superior a los 4.000 millones de pesetas.

El XXIX Salón Náutico de Barcelona ha sido generoso en lo que a actividades complementarias se refiere. Entre los actos que tuvieron lugar del 1 al 9 del pasado mes de diciembre en el recinto ferial de Barcelona destaca la XXII Convención de Clubs Náuticos, en la que tomaron parte representantes de distintas partes de nuestra geografía y se desarrollaron temas como la normativa reguladora de títulos para el gobierno de embarcaciones de recreo; el proyecto de reglamento de dichas embarcaciones o de la Ley del Deporte.

Como en anteriores ocasiones, los niños catalanes pudieron disfrutar de una velada marinera en el ya tradicional «Bautismo del Mar». Cerca de 1.600 escolares navegaron a bordo de los buques «Guadiana», «Guadalquivir», «Ebro», «Miño», «Poseidón» y «Deva» de la Armada Española en aguas del puerto de la Ciudad Condal.

En lo que a competiciones se refiere, el Salón Náutico fue el escenario para la presentación de la X Copa del Rey Agua Brava, el XXII Trofeo Princesa Sofía y las regatas Salón Náutico. Asimismo, se entregaron premios a los campeones de la Federación Catalana de Motonáutica y los trofeos de las regatas celebradas.

También la pesca tuvo su jornada en el Salón Náutico. El día 8 se celebró el «Día de la Pesca» en el que las cofradías de pescadores de Cataluña realizaron numerosas actividades relacionadas con el sector pes-



El Rey Juan Carlos visitó el Salón Náutico, y firmó en el Libro de Honor de la «Santa María».



quero. Asimismo, dentro del capítulo de exhibiciones y en colaboración con la Federación Española de Actividades Subacuáticas, Cine Sub proyectó las películas «La siesta del tiburón», «Un amour plein d'arêtes» («Un amor lleno de espinas») «La mer apprivoisée» («El mar domado»), «Clympe» («Olimpiada»), clausurando el ciclo cinematográfico el film «Les îles médées» («Las islas medas»), galardonado con la Palma de Oro del Festival Internacional de Imagen Subacuática de Antibes en 1990.

Naves de Colón

Quizás lo más destacado por su novedad en el Salón Náutico de Barcelona fue la presencia de las réplicas, a tamaño real, de la «Pinta», «Niña» y «Santa María» con las que Cristóbal Colón zarpó de Palos de la Frontera en busca del Nuevo Mundo hace cuatrocientos noventa y ocho años. La Sociedad Estatal del V Centenario homenajeaba de este modo al espíritu mariner. En

El interés por las actividades náuticas ha crecido espectacularmente en los últimos años

una carpa situada en el recinto de la Fira de Barcelona los «curiosos» pudieron indagar en el entorno sociológico, económico y cultural que rodeó el viaje de Colón hacia las Américas.

El rey de España acompañado por el presidente de la Generalitat, Jordi Pujol; el delegado del Gobierno en Cataluña, Francesc Martí Jusmet y el alcalde de la Ciudad Condal, Pasqual Maragall, entre otras autoridades, fue uno de los primeros afortunados en pisar las carabelas. Precisamente, a bordo de la «Santa María» su Majestad firmó en el libro de honor de la nave. En su dedicación, a los miembros de la tripulación, Don Juan Carlos escribió: «Con el mayor afecto y

entusiasmo para esta labor que estamos realizando y a vosotros más directamente con estas tres naves para la conmemoración de los quinientos años. Un abrazo y buenas singladuras.»

Con un coste superior a los 400 millones de pesetas, las naves han sido construidas en una madera muy similar a la empleada hace cinco siglos en la construcción de embarcaciones originales. Una vez exhibidas en el Salón Náutico de Barcelona, las carabelas recorrerán los puertos más importantes de nuestro litoral y diversos países del Mediterráneo antes de emprender la travesía del Atlántico, en 1992; travesía que durará entre treinta y cincuenta días en función del estado del mar y

del tiempo, ya que se tratará de emular en todo lo posible el viaje de Colón. Se espera que el 4 de julio de 1992 las naves lleguen al puerto de Nueva York desde donde iniciarán la «aventura americana», un recorrido por diversos puntos de la costa este y oeste de Estados Unidos, donde quedarán definitivamente, y a partir de las cuales se crearán otras idénticas que serán las que podremos observar en la EXPO de Sevilla.

Ejercicio de salvamento

La Dirección General de la Marina Mercante, uno de los organismos presentes en el Salón Náutico de Barcelona, ha desempeñado un papel activo en la recientemente finalizada edición del certamen. Con motivo de la celebración de la Feria náutica, la Marina Mercante organizó un ejercicio denominado «Salón Náutico-90», con el que pretendía perfeccionar el nivel de coordinación ante una emergencia marítima; comprobar el nivel de respuesta de los medios operativos; perfeccionar el grado de entrenamiento de los medios humanos participantes y mostrar al público, en general, y al sector marítimo, en particular, la respuesta de la organización de salvamento ante una emergencia de un accidente en el mar.

Este ejercicio en el que colaboraron además de la Dirección General de la Marina Mercante, la Armada, el Ejército del Aire, la Cruz Roja y la compañía petrolífera Campsa servía para dar a conocer al público la actuación del remolcador «Cataluña», recientemente adquirido por la Generalitat catalana.

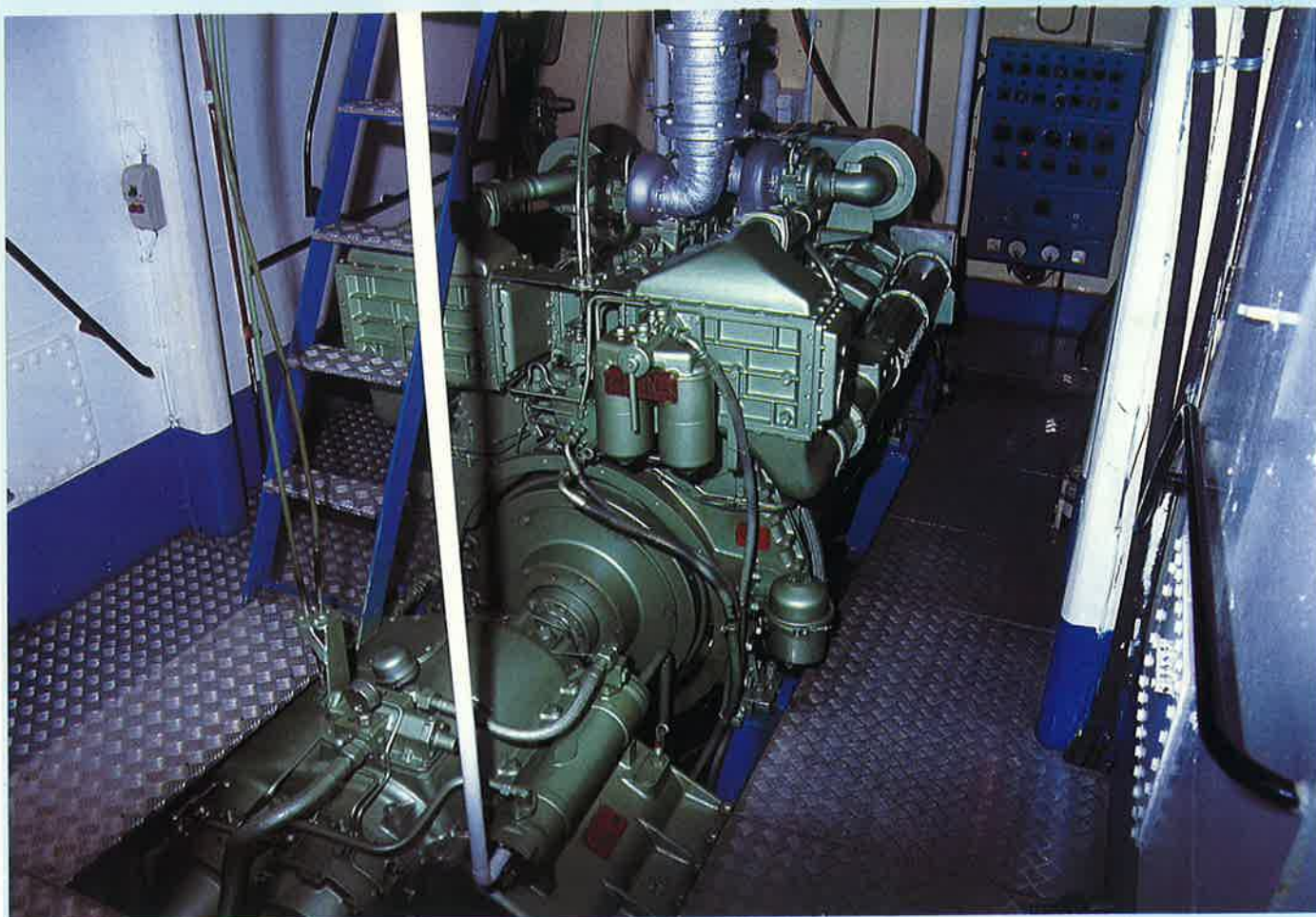
El director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, manifestó en Barcelona que el próximo año entrarán en vigor nuevas disposiciones relativas a la seguridad y al salvamento marítimos con las que la Administración pretende equiparar la situación existente en nuestro país a la que tienen otras naciones de la Comunidad Europea. ■



GUASCOR[®]

MOTORES
Y
SISTEMAS

SISTEMAS DE PROPULSION MARINA
MOTOR DIESEL / INVERSOR-REDUCTOR / L. DE EJE / HELICE / TOBERA



SISTEMAS ENERGETICOS MARINOS
GRUPOS ELECTROGENOS MARINOS / MOTORES DIESEL AUXILIARES



Gutiérrez Ascunce Corporación, S.A.
GUASCOR

EDIFICIO GUASCOR. 20750 ZUMAIA / GIPUZKOA / ESPAÑA
APARTADO 30. Tel.: (943) 86 06 00. Telex: 38753 GUAZU-E
FAX: (943) 86 21 80

LA NAUTICA, UN SECTOR ECONOMICO EN AUJE

VIENTO EN POPA A TODA VELA

Embarcaciones, motores, tablas de windsurf y ropa deportiva son, entre otros, elementos básicos de un sector, la náutica, que desde hace años experimenta un crecimiento notable en nuestro país. A pesar del aumento de la flota de recreo y del número en ascenso de amarres, puertos deportivos y aficionados, el mercado interior sigue siendo uno de los más limitados de Europa. Los derechos arancelarios aplicables a la importación en 1990 han sido más bajos que en períodos anteriores, si bien la legislación española respecto a la aplicación del IVA en el sector es la más apremiante de la CE.

NADIE duda de la tradición marinera existente en nuestro país. El espíritu aventurero y el clima acompañan de manera favorable a la práctica en aguas de nuestro litoral de todo tipo de deportes y actividades náuticas. El éxito olímpico en actividades relacionadas con la vela o la afición conocida de la Familia Real por los deportes acuáticos han ayudado, sin duda alguna, al auge de la náutica en España. Una actividad económica contemplada por las autoridades como una de las posibles soluciones a la crisis del turismo.

Las cosas, sin embargo, no son tan maravillosas como parecen y si, de una parte, es cierto que los puntos de amarre, los puertos deportivos y el número de embarcaciones matriculadas ha crecido considerablemente en los últimos tiempos de otra, hay que señalar que la náutica queda aún lejos

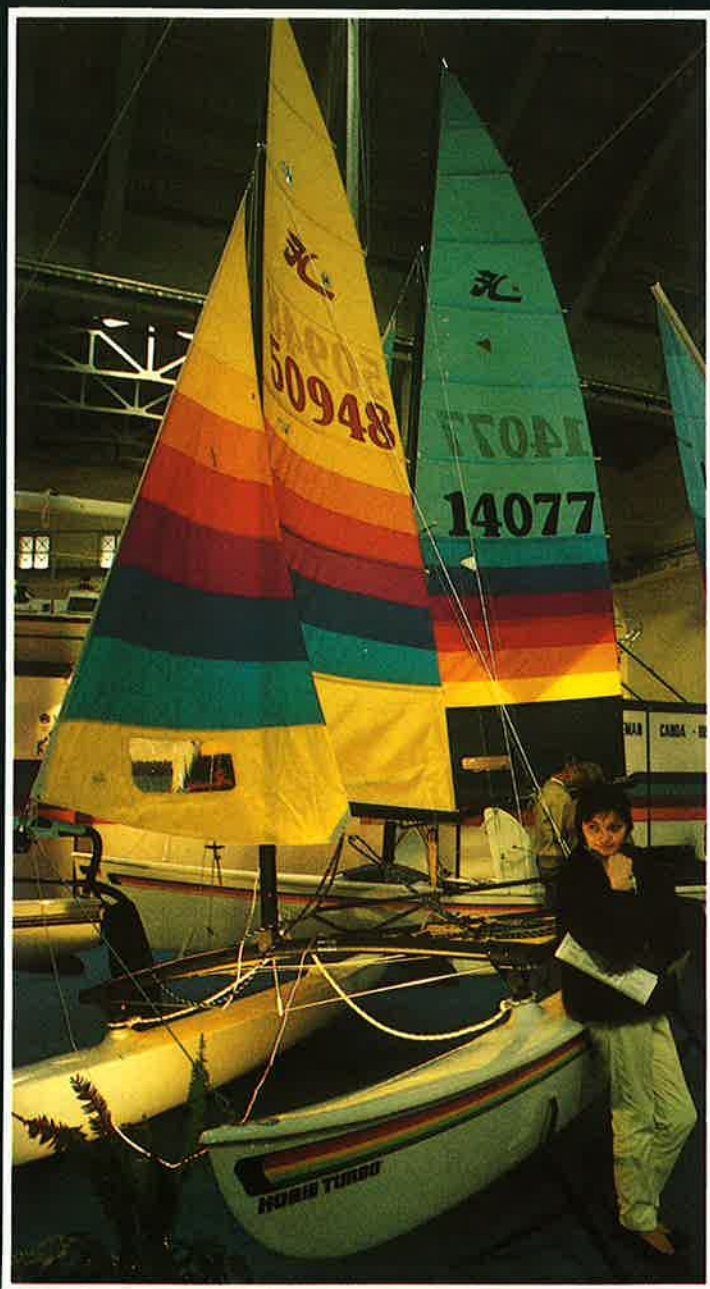
de ser una actividad popular y masiva. Ello se debe, fundamentalmente, a que el sector es considerado por muchos como un lujo inalcanzable.

Si analizamos la situación general de la náutica en nuestro país podemos comprobar que, aun cuando el mercado interior ha crecido en las últimas décadas, sigue siendo uno de los más limitados dentro de las naciones europeas. Según datos de la Secretaría General de Turismo, entre 1965 y 1970 la flota española deportiva y de recreo experimentó un importante salto cualitativo pasando de 700 a 16.000 embarcaciones matriculadas. La tasa de crecimiento fue reduciéndose paulatinamente detectándose en el quinquenio 80-85 el más bajo índice desde la década de los sesenta. Afortunadamente, los últimos datos disponibles indican una recuperación en el sector, apreciándose un aumento de la flota española del 42 por cien.

Si atendemos a la distribución geográfica de las instalaciones náuticas y de los puertos deportivos en nuestras costas, podemos comprobar cómo el litoral mediterráneo es el preferido por los aficionados para la práctica de los deportes acuáticos. La costa mediterránea peninsular, incluido Baleares, acapara el 53 por cien del total de las instalaciones. Circunstancias similares se dan en lo que a puntos de amarre y equipamiento de puertos se refiere.

Las islas Baleares son, por Comunidades Autónomas, las mejor equipadas para el desarrollo y la práctica de la náutica. A ellas se orienta un turismo predominantemente extranjero y denominado «de tránsito». Estos barcos no tienen su base en el puerto, limitándose a ocupar un amarre por más o menos tiempo. Las previsiones efectuadas para la ejecución del Plan Director de Puertos Deportivos e Instalaciones Náuticas de la Comunidad balear estiman para 1995 un número de embarcaciones superior a 40.000; cantidad que en el horizonte del año 2000 podría ascender a más de 45.000.

Cataluña sigue a Baleares en el número de instalaciones; si bien, entre una y otra Comuni-



dades, existen diferencias respecto a los caracteres del turismo recibido. En Cataluña, al contrario que en las islas, el turismo es fundamentalmente nacional y de tipo urbano. Las embarcaciones son, en su mayor parte, veleros de 8 a 10 metros de eslora y, en menor proporción, de 10 a 12 metros. Los barcos de motor tienen entre 6 y 8 metros y en algunos casos llegan a los 12 metros.

Tras Cataluña y Baleares el ranking en cuanto a puntos de amarre y puertos deportivos se refiere lo ocupan Valencia, Andalucía oriental y Murcia.

Comercio exterior deficitario

La balanza comercial española de embarcaciones de recreo se ha caracterizado en los últimos tiempos por el déficit. La explicación del resultado negativo hay que buscarla en el

comportamiento dinámico de las importaciones (que en 1989 aumentaron un 73,2 por cien respecto al año anterior) y en el recesivo de las exportaciones que, en el mismo período, decrecieron un 5,3 por cien. A pesar de las desalentadoras cifras hay que precisar que el resultado de las distintas embarcaciones no ha sido homogéneo; así, los neumáticos aumentaron sus exportaciones en casi el 100 por cien con lo que se lograba superar la situación deficitaria y

alcanzar un modesto superávit de 101 millones de pesetas.

Del análisis de la situación del comercio exterior de los motores para la propulsión de las embarcaciones también destaca el importante déficit registrado. Así, en 1989, el saldo comercial atribuible al conjunto de motores fue de -3.604 millones de pesetas; valor todavía muy elevado a pesar de la mejora respecto al saldo correspondiente a 1988. En este apartado, las exportaciones aumen-

taron un 37,2 por cien y las importaciones disminuyeron un 6,3 por cien.

En lo que a clientes se refiere, Estados Unidos es el principal proveedor de productos a nuestro mercado. Le siguen Francia (nuestro primer comprador de elementos nacionales), Reino Unido e Italia. Las relaciones comerciales con Alemania son excedentarias para España, obteniéndose en 1989 un superávit cercano a los 90 millones de pesetas.

EVOLUCION DE LA FLOTA ESPAÑOLA

Año	Número de embarcaciones	% incremento
1965	700	2.186
1970	16.000	181
1975	45.000	78
1980	80.000	10
1985	88.000	42
1990	125.000	

Fuente: Secretaría General de Turismo.

Importaciones e IVA

Las importaciones procedentes de terceros países están sometidas a un arancel superior a las llegadas de la Comunidad Europea y de otros países con características especiales. Puede destacarse un arancel base aplicable a las embarcaciones comunitarias cifrado en un 4,2 por cien sobre el valor de la mercancía. Sin embargo, hay excepciones respecto al producto en cuanto a las características de la mercancía, su eslora, motor, etcétera; estableciéndose un paralelismo proporcional entre estas variables y el arancel a aplicar. En cuanto a los instrumentos y aparatos para la navegación, sus importaciones están sometidas a un arancel del 5,7 por cien si proceden de los países comunitarios; tasa que puede llegar al 12,3 por cien en el caso de terceros países.

Asimismo, todas las embarcaciones de recreo deben pagar el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA). En este sentido, nuestra legislación es la más apremiante en la aplicación del impuesto dentro del marco de los países comunitarios. Portugal, con un IVA del 32 por cien e Italia, donde se aplica un 38 por cien sobre barcos de más de 50 toneladas, un 19 por cien para las embarcaciones de más de seis metros de eslora y un 9 por cien para los restantes, participan junto con nuestro país de las tasas más elevadas de IVA. Los demás países comunitarios cuentan con porcentajes más moderados, no por ello más homogéneos. ■

PUERTOS DEPORTIVOS EN EL LITORAL MEDITERRANEO

	Puertos deportivos		Puntos de amarre	
	Número	%	Número	%
CATALUÑA				
Gerona	16	9,64	7.232	12,19
Barcelona	9	5,42	4.705	7,93
Tarragona	15	9,04	3.478	5,87
TOTAL	40	24,10	15.415	25,99
VALENCIA				
Castellón de la Plana	7	4,22	1.393	2,35
Valencia	8	4,82	3.935	6,63
Alicante	20	12,04	5.928	10,00
TOTAL	35	21,08	11.256	18,98
MURCIA	13	7,83	2.629	4,43
ANDALUCIA ORIENTAL				
Almería	6	3,61	1.698	2,86
Granada	3	1,81	812	1,37
Málaga	12	7,23	3.873	6,53
Cádiz (Mediterráneo)	3	1,81	985	1,66
TOTAL	24	14,46	7.368	12,42
BALEARES				
Mallorca	39	23,50	16.681	28,12
Menorca	6	3,61	2.067	3,48
Ibiza-Formentera	9	5,42	3.902	6,58
TOTAL	54	32,53	22.650	38,18
TOTAL	166	100,00	59.318	100,00

Fuente: Secretaría General de Turismo.



¡GRACIAS!

Gracias por visitarnos en SINAVAL'90.

**Pusimos toda nuestra ilusión para que Ud. viera
de lo que somos capaces.**

Aún así, todavía tenemos mucho más para ofrecerle.

ESTAMOS A SU SERVICIO

**Compañía Radio Aérea
Marítima Española, s.a.**

*La Rioja, s/n, "Barajas Park" - 28042 Madrid (España)
Tel.: (91) 329 18 62 - Fax: (91) 329 30 45/46 - Telex: 23686*

CRAME



Radio Holland Group
Electronic Systems

EL BUQUE FLETADO POR
EL ISM PARA ASISTIR
SANITARIAMENTE LA
COSTERA DEL BONITO
CONCLUYO SU COMETIDO
SATISFACTORIAMENTE

Douric II: MISION CUMPLIDA

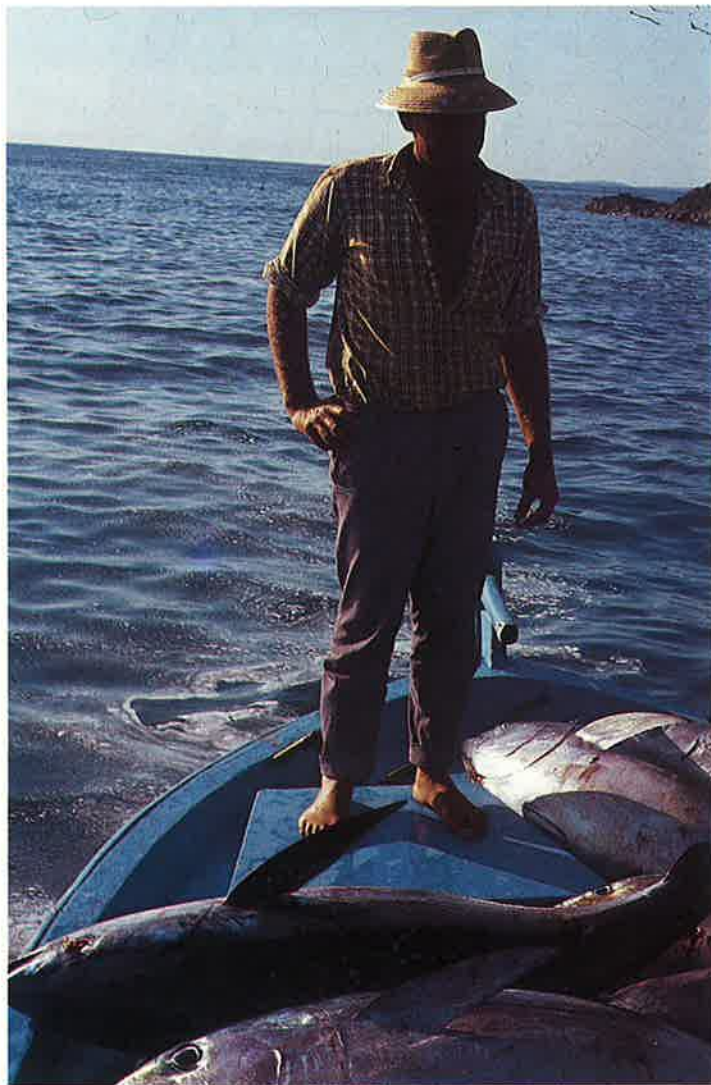


El acuerdo de colaboración que el Instituto Social de la Marina firmó con el Comité Interprofesional del Atún Blanco francés antes del inicio de la costera de bonito sirvió para que un buque de asistencia sanitaria, el «Douric II», acompañara a los pesqueros en la campaña durante los meses de junio, julio, agosto y septiembre. Varios meses después de que ésta concluyera, y pasado el tiempo de la reflexión, los médicos del Servicio de Sanidad Marítima embarcados en la misión, José Manuel González Vallecillo y Jorge Herrador Aguirre, narran su experiencia a bordo del «Douric II».

MEDIADOS de mayo. El ritual en los puertos pesqueros del Cantábrico es el mismo que anualmente se repite desde tiempo inmemorial. Las embarcaciones y tripulaciones se entregan a la preparación de la campaña del bonito (atún blanco del Norte). Es preciso cambiar aparejos, preparar y reparar las embarcaciones para afrontar estancias y distancias en la mar mucho más largas que en el resto del año, siempre con la esperanza renovada de conseguir, un año más, arrancar a la mar este preciado producto estacional.

Se denomina «Costera del Bonito» a la campaña de pesca de atún blanco del Norte que se desarrolla fundamentalmente en el golfo de Vizcaya, entre las coordenadas 40° y 55° Norte y 001° y 030° Oeste, conllevando una estacionalidad que abarca los meses de mayo a septiembre. Junto a la «Costera de la Anchoa» constituye la base del trabajo de las flotas pesqueras artesanales de Galicia y Cantábrico. Estas flotas siguen, en los meses citados, la migración periódica de esta especie, que procede de Azores y avanza por el Cantábrico, desapareciendo a la altura de gran Sol y Sur de Irlanda.

Este año, 1990, una importante novedad se sumó a esta «Campaña del Bonito». El Instituto Social de la Marina, preocupado por aumentar la aproximación de la asistencia médica a la población embarcada, y en concreto, a los pescadores estacionales del bonito, desarrolló a comienzos del año 1990 contactos e iniciativas con los organismos franceses responsables de dicha asistencia en ese país en años precedentes, el Comité Interprofesional du Thon Blanc, el Comité Central des Pêches Maritimes y el Comité Local des Pêches Maritimes de Concarneau, destinados a la consecución de un acuerdo de asistencia sanitaria común en la zona de pesca. Fruto de estos contactos, se diseñó un



Cabe destacar el alto número de demandas asistenciales realizadas entre la flota española, superiores a las de los franceses.

modelo mixto asistencial franco-español que permitía la colaboración médica entre ambos países y una cobertura simultánea y específica de la zona. En concreto, por parte del ISM se encargó la misión sanitaria a los doctores González Vallecillo y Herrador Aguirre, médicos del Servicio de Sanidad Marítima en este tipo de misiones y conocedores del sistema asistencial marítimo francés.

El equipamiento médico farmacéutico de a bordo fue



accesibilidad. Asimismo se contaba con material de cirugía menor, ambú, respirador y oxigenoterapia, electrocardiógrafo portátil, oftalmoscopio y el material exploración médica habitual. No fue factible habilitar radiología, laboratorio ni unidad de monitorización fija.

El buque asistencial empleado en esta ocasión fue el denominado «Douric II», pesquero de arrastre, construido y con base en el puerto de Concarneau (Bretaña, Francia).

El «Douric II», fue construido y botado en el año 1986, con diseño de arrastre por popa y cubierta de trabajo cerrada, alojamientos laterales, dos camarotes de cuatro plazas bajo cubierta y cabinas individuales para el mecánico jefe y patrón. Cuenta, asimismo con cocina-come-

trucción de un emplazamiento en popa para la embarcación auxiliar neumática, del soporte de la pasteca de izado de la misma y del emplazamiento de la camilla de recepción de pacientes.

La estructura del buque es la típica de los pesqueros franceses de reciente construcción, constando de tres cubiertas superpuestas (fuente, cubierta de trabajo cerrada y alojamientos de la tripulación).

La tripulación habitual la componen ocho miembros. En esta ocasión, fue preciso completar el equipo humano, pues además de los dos médicos, uno francés y otro español, fueron contratados dos buceadores que cubrían las necesidades de gobierno de la embarcación fuera borda y las eventualidades técnicas que pudiesen surgir en su em-

reforzada contra roces y rasgaduras.

A lo largo de los cuatro meses de actividad asistencial, las zonas recorridas variaron ampliamente. El «Douric» se mantuvo en todo momento lo más cerca posible de la flotilla bonitera, pero ésta no siempre estuvo concentrada, por lo que la distancia del barco asistencial a la flota fue muy diversa durante la campaña, sobre todo considerando que hubo casi siempre dos flotillas, la española y la francesa que, aunque cercanas y a veces reunidas, suelen faenar tradicionalmente separadas.

Durante la primera marea (junio) el «Douric» se mantuvo en una zona comprendida entre los 16° y 20° oeste y 45° Norte, al W-NW de Galicia y a unas 350 millas del continente.

La segunda marea (julio) transcurrió en una zona similar al mes anterior, desplazándose un poco la flota al Norte hacia el final del mes, situándose en los 47° Norte y aumentando la dispersión de la misma.

En ambas mareas puede hablarse de una concentración de buques más acentuada, en grandes grupos, en función de la lejanía a la costa (mejor protección en caso de avería o accidente) y de la partida y travesía a zona simultánea de los barcos del mismo puerto. Era fácil descubrir agrupaciones de 60 o más barcos de la misma área con distancias sensibles (100 o más millas entre grupos, con variaciones en el número de éstos de dos a cuatro).

En la marea de agosto, la zona de pesca se situó aún más al Norte (aproximadamente en el 48°-49° N y 14°-16° W), manteniéndose la estructuración por grupos antes explicada.

La marea de septiembre ofreció la mayor dispersión entre los barcos, típica de final de campaña, en que las capturas comienzan a descender y parte de la flota se acerca a sus puertos base, penetrando en el golfo de Vizcaya, mientras otros grupos aún se



diseñado y organizado por el doctor Philippe Paris, destacado conocedor del mundo marítimo desde su atalaya profesional de más de seis años como médico de la flota francesa del atún en aguas del Océano Indico, y expresamente encargado de esa función por los organismos profesionales franceses. Se adquirió un amplio arsenal terapéutico-farmacológico, y se habilitó una zona de recepción de enfermos en la cubierta de trabajo por su más fácil

dor y un solo aseo con ducha. Su trabajo habitual consiste en faenar en aguas del Gran Sol y Oeste de Irlanda.

Sus características técnicas más importantes son: casco de acero, eslora de 24,40 metros, manga de 7,08 metros, puntal de 2,83 metros y 122 TRB, con una velocidad máxima de 10-11 nudos, habiendo sufrido para esta misión transformaciones, básicamente de equipamiento y mínimas estructurales; entre estas últimas están la cons-

pleo. El resto de la tripulación eran miembros de la tripulación habitual del buque: dos marineros, mecánico jefe y patrón, que se relevaban en las guardias de vigía y escucha, con un total de personas a bordo que osciló entre ocho y diez.

La embarcación auxiliar neumática era la habitual de tipo Zodiac, portando además repuestos tanto en motorización como en anillo neumático, y estaba dotada, además de estructura semirrígida

mantiene al W de Irlanda (50°-52° N).

La asistencia del «Douric» se efectuaba lógicamente a demanda de los pacientes y necesidades de la flota, procurando los pesqueros reclamar la asistencia en el momento en que el «Douric» se encontraba próximo. Respecto a la actuación médica podríamos señalar cuatro modalidades asistenciales:

1.º Consultas puramente radiomédicas que incluirían aquellos procesos que, a juicio de los facultativos o por expreso deseo del paciente, fueron solucionados sin intervención directa sobre el afectado. Lógicamente coinciden con los casos más leves.

2.º Consultas que requeri-



rían la asistencia directa al paciente en su propio lugar de trabajo, con desplazamiento del médico hasta aquél. En algunos casos, es el mismo paciente el que por diversas razones prefiere permanecer en su barco.

3.º Procesos que, por su entidad, requerían la estancia del enfermo en el barco asistencial por períodos más o menos prolongados, en función de su gravedad o del tratamiento indicado. Evidentemente era preciso el traslado del paciente a bordo del «Douric» en la embarcación auxiliar.

4.º Finalmente, se incluirían en este apartado aquellos casos que requerían la eva-

cuación a tierra del afectado, lo que se realizaba a través de cualquier embarcación, el propio buque asistencial o en helicóptero, según la gravedad u oportunidad del caso. Lógicamente estas situaciones eran precedidas de la asistencia y estancia del paciente a bordo del «Douric» para su diagnóstico, estabilización y terapéutica inicial.

Destaca este año el alto número de demandas asistenciales por parte de la flota española, que llegaron a superar a las de los franceses, siendo atendidos un total de 24 españoles sobre un total de 40 asistencias médicas efectuadas. Este hecho resulta lógico, si tenemos en cuenta que, ro-

El equipamiento médico-farmacéutico del buque fue diseñado por el doctor Philippe Paris, destacado conocedor del mundo marítimo, que ha sido médico de la flota atunera francesa en el Indico durante más de seis años.

ta la barrera idiomática y con la presencia de un médico español a bordo, los pescadores tuvieron mayor facilidad y confianza para sus consultas.

A lo largo de la campaña fueron abordadas progresivas mejoras de las condiciones

técnicas del buque de asistencia con el fin de hacerle aún más operativo, instalándose un télex vía satélite que mejoraba la conexión tierra-buque y una emisora de BLU multifrecuencia que permitió un mejor contacto radio con la flota, sobre todo española, carente de las frecuencias de trabajo de los equipos emisores franceses con los que, en principio, contaba el «Douric II».

Durante la costera, además de las actividades sanitarias, se llevaron a cabo, desde el «Douric», otras de diverso carácter, complementando la labor asistencial: asistencias mecánicas, asistencias submarinas, varias experiencias en torno al tratamiento y calidad del bonito sometido a procesos de manipulación y congelación en colaboración con IFREMER, labores de remolque en casos de imposibilidad de navegación del buque afecto y asistencias en accidentes, aunque en general puede hablarse de una incidencia escasa e irregular de este tipo de actuaciones.

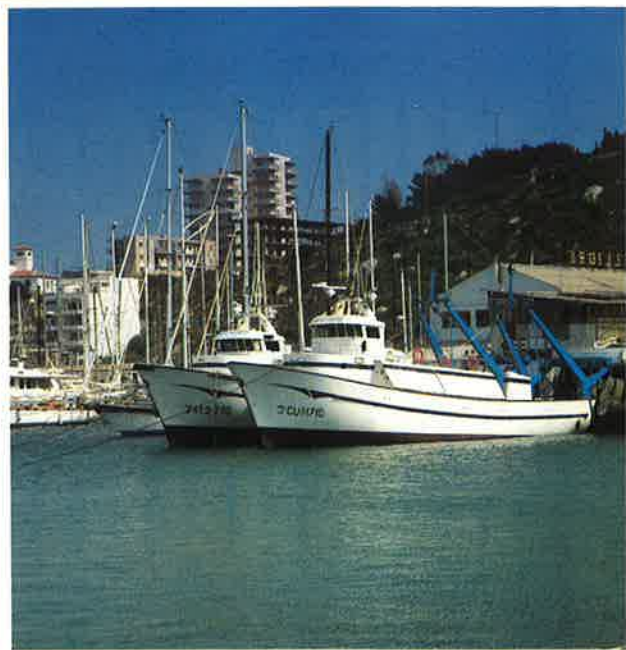
Qué duda cabe que la eficaz actuación de los profesionales médicos en este tipo de actuaciones es fundamental para el satisfactorio resultado de las mismas. Sin embargo, no es posible dejar de lado lo mucho que los propios trabajadores y la gente del mar pueden y deben hacer para apoyarla eficazmente: la preparación y adecuación de los botiquines de a bordo con lo necesario para una navegación diferente de la del resto del año, la educación y adiestramiento en técnicas básicas de primeros auxilios, el mantenimiento de unos medios de recepción-transmisión adecuados y fiables en sus embarcaciones y el propio cuidado de la salud individual, controlando aquellas enfermedades que pueden originar desagradables sorpresas lejos de la adecuada asistencia en tierra. ■

José Manuel GONZALEZ VALLECILLO
Jorge HERRADOR AGUIRRE

Auténtica vocación al Mar.



BELLIURE



Astilleros Belliure, S.A.

Apto. Correos 133
03710 CALPE (Alicante) ESPAÑA
Tels. (96) 583 03 50 - 583 02 16
Télex 66673 ASBE-E - Fax (96) 583 07 72

**CAMBIO
EN LA
ESTRATEGIA
EMPRESARIAL**



NUEVOS RUMBOS EN TRASMEDITERRANEA

La llegada de Luis Delso a la presidencia de la compañía Trasmediterránea ha venido acompañada de aires de renovación para la empresa. En los próximos diez años, Trasmediterránea invertirá 65.000 millones de pesetas en remodelaciones, compras y construcciones de buques, una nueva estructura caracterizada por la descentralización de la gestión en favor de la dirección por áreas geográficas. Aires renovadores ensombrecidos por la cifra de 750 trabajadores que perderán su empleo de aquí a 1993.

LA COMPAÑÍA NO PERDERA SU TITULARIDAD ESTATAL



LOS directivos de Trasmediterránea apuestan por el cambio que transformará a la empresa en los próximos diez años. Si para el actual presidente de la compañía, Luis Delso, la situación de la empresa estaba caracterizada a su llegada por *«una gestión obsoleta y anticuada; falta de motivación por parte de los empleados con los que no se daba ninguna transparencia y un organigrama también anticuado y obsoleto»*, las cosas van a cambiar radicalmente de aquí al año 2000. La nueva estructura responde a la idea empresarial del presidente *«hemos elaborado un plan serio y no político, partiendo de la base de que no entiendo una gestión empresarial que distinga una sociedad de propiedad pública de otra con capital mayoritariamente privado»*.

Con el asesoramiento de Arthur Andersen se han estudiado 52 posibilidades financieras. Entre ellas la más viable y, por ello la que se va a poner en funcionamiento, es la de repartir la gestión por áreas geográficas: Baleares, Sur y Canarias, serán desde ahora protagonistas de la marcha de la compañía naviera con lo que se descentralizan las directrices empresariales *«el negocio de la compañía está en los puertos y lo que está claro es que en Madrid no hay ninguno»*, manifestó Luis Delso en la presentación del plan estratégico de Trasmediterránea a los medios de comunicación.

La compañía Trasmediterránea con más de setenta años de vida, es la cuarta empresa de sus características en Europa y la novena en todo el mundo. Este es junto a la capacidad de financiación y la extensa red de delegaciones el punto fuerte con el que debe apostar Trasmediterránea frente a la organización centralizada, el sistema de gestión, los medios inadecuados para las líneas servidas y la estructura de costes; temas que se deberán mejorar de cara a la competitividad en el sector y a esa liberalización del tráfico marítimo en los países



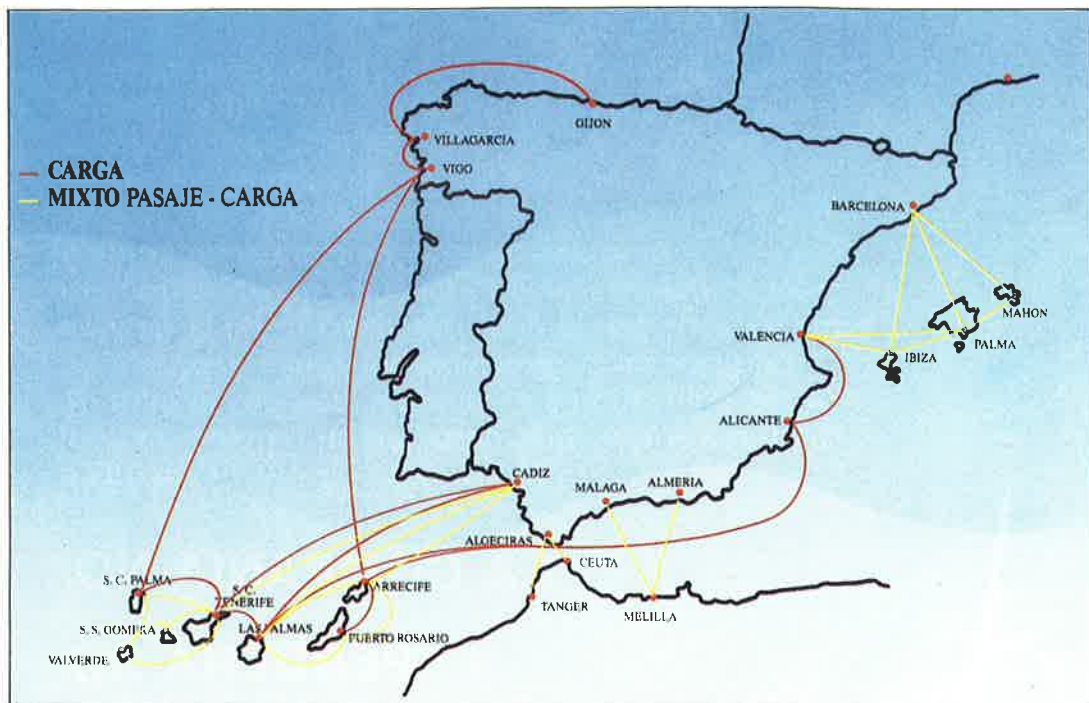
de la Comunidad Económica Europea que ya se avecina.

Mercados competitivos

El principal objetivo de Trasmediterránea es consolidarse como líder en aquellos mercados en los que, dados su potencial y estructuras, puede garantizarse una posición competitiva fuerte en el sector. Estos mercados, según el Plan Estratégico de la empresa, son de una parte el transporte de pasajeros y sus vehículos y, de otra, el transporte de carga rodada de alto valor.

El liderazgo dentro del sector, la infraestructura existente, la madurez y estabilidad del mercado han sido valores más que suficientes para seleccionar el mercado del pasaje y el del pasaje + vehículo como unidades de negocio en el seno de la compañía. La posesión de la experiencia y los medios necesarios para competir, el potencial de desarrollo a medio plazo que despiertan las líneas en distancias cortas y la fuerza competitiva con la que se dispone en estos momentos han sido claves a la hora de determinar el transporte de carga rodada de alto valor como fundamental en la nueva estrategia de Trasmediterránea.

Con la intención de ofrecer un servicio eficiente y de alta calidad, la compañía apuesta por la segmentación del mercado. La división bien hubiera podido realizarse en virtud de la especialización (carga, pasaje y pasaje + vehículo), si bien se ha preferido la segmentación por áreas geográficas distinguiéndose, en este sentido, tres zonas diferenciadas: Baleares, Canarias (en donde se incluye el puerto de Cádiz y las líneas que unen la Península con las islas) y el Sur (área que engloba la zona del Estrecho, Melilla, Málaga y Almería). Para los responsables de la compañía «estas zonas cumplen los requisitos necesarios para ser segmentos diferenciados de la gestión empresarial».



Nuevo organigrama

No ha quedado fuera de juego en el proceso de reestructuración de Trasmediterránea el organigrama de la compañía. En este sentido, la estructura interna de la empresa variará en favor de la ya mencionada descentralización de las operaciones a las zonas geográficas y de la implantación y ejecución de políticas; si bien será desde

la sede central de donde parta la definición y el seguimiento de dichas políticas.

Respecto a la anterior estructura destaca en esta ocasión la creación de la dirección de zona; figura hasta entonces desconocida en la compañía. Según los actuales directivos, el nuevo organigrama garantiza «una comunicación más fluida y eficaz en todas las direcciones, facilita la toma de decisiones,

permite un mayor acercamiento al cliente y un mejor conocimiento del mercado en el que se opera, por lo que se actúa adecuadamente en la resolución de problemas».

En el apartado de inversiones, hasta el año 2000 la compañía Trasmediterránea invertirá casi 65.000 millones de pesetas en la renovación de la flota. La financiación de este presupuesto se realizará a través



del propio ejercicio de la sociedad, mediante la solicitud de créditos y la venta de activos. En este sentido, Luis Delso anunció que la empresa venderá cinco buques (dos Ferrys y tres Cargueros), así como varios inmuebles, entre los que destaca el Edificio Bronce en Madrid, actual sede de la compañía. Trasmediterránea ha valorado este activo en 8.380 millones de pesetas y actualmente se negocia su venta «a un grupo extranjero».

Respecto a los planes empresariales que se realizarán a corto y medio plazo ya está casi cerrada la compra de dos barcos de nueva construcción, un Jet Foil y un Sea Driver. En el aire quedan aún las adjudicaciones de buques Ro Ro, dedicados al transporte de vehículos y mercancías y otros dos Ferrys, esto a más largo plazo. Asimismo, se ha previsto la remodelación de ocho buques de la actual flota de la compañía, seis de los cuales se sustituirán el año 2000. Para el presidente de la compañía, Luis Delso, estos planes no son estáticos sino que «pueden modificarse según la estructura del mercado».

Aun cuando por el momento quedan aparcadas las operaciones de diversificación y penetración en otras áreas anun-



LA DESCENTRALIZACIÓN DE LA GESTIÓN, ACTIVIDAD CLAVE PARA EL FUTURO DE LA EMPRESA

ciadas por anteriores directivos, para el actual presidente Luis Delso «aunque estamos abiertos a cualquier oportunidad que pueda surgir, de momento hay que asumir preferentemente las debilidades internas que padecemos». Desde este punto de vista, se contempla la posibilidad de llegar a acuerdos con otras

navieras, tanto españolas como extranjeras (especialmente de países de El Magreb), con las que ya se han establecido los primeros contactos, que podrían materializarse en el futuro en «intercambios de acciones u otro tipo de colaboración». Aun en el supuesto de actuaciones de este tipo, no está en

la mente de los directivos que Trasmediterránea pierda su titularidad estatal.

Expulsión de trabajadores

Como en todo cambio, las cosas no son siempre de color de rosa. La nota negra del proceso de reestructuración de Trasmediterránea la ponen los cerca de 750 trabajadores que de aquí a 1993 perderán paulatinamente su empleo; bien a través de jubilaciones anticipadas, bien al no ser renovados sus contratos temporales. Para la financiación de este apartado, hay un presupuesto de 1.680 millones de pesetas, repartidos en los balances de los tres próximos años.

Para el presente ejercicio, Trasmediterránea registrará una caída en sus resultados valorada en un 15,10 por cien al contabilizar unos beneficios de 3.332 millones de pesetas, con unas subvenciones de 4.977 millones.

Durante los primeros nueve meses del año, la compañía ha transportado 110.828 pasajeros, un 3,6 por cien más que en el mismo período del año pasado. ■

Ana DIAZ

MAR 69

LA MAREA ROJA SE DESCRIBE FORMALMENTE
COMO UNA PROLIFERACION ANORMAL DE ALGAS
MICROSCOPICAS MARINAS

A purga do mar

Los mariscadores la conocen como «purga de la mar», y a nivel popular, la expresión más común es la de *marea roja*, debido al peculiar color que toman las aguas afectadas. Los científicos y estudiosos, por su parte, prefieren designar a este fenómeno como «una proliferación excepcional de fitoplancton marino nocivo».





LA *marea roja* es conocida desde antiguo en distintos países, y existían leyendas y tabúes sobre ella en algunos pueblos indígenas de América del Norte, donde en determinadas épocas del año no se consumían pescados ni mariscos si las aguas variaban ostensiblemente de color. La espectacularidad y publicidad que ha cobrado en los últimos tiempos este fenómeno mal llamado *marea roja*, ha hecho que la agrupación que representa a los productores del mejillón gallego reclame de la Xunta de Galicia una campaña para restaurar la imagen de estos moluscos, principales transmisores al hombre, junto con el marisco blanco, de las toxinas producidas por los microorganismos causantes de la *marea roja*.

Se describe formalmente como una proliferación anormal de algas microscópicas marinas, pre-

sentes en el fitoplancton, que comienzan a multiplicarse con gran rapidez, y que producen unas toxinas que pueden ser absorbidas por otras especies marinas, como es el caso de los moluscos bivalvos, y que al ser consumidas por el hombre producen efectos de distinta naturaleza, y pueden incluso provocar la muerte si se ingieren grandes cantidades, caso de la toxina paralizante PSP.

Es un fenómeno natural que se produce normalmente todos los años, y los habitantes de las costas gallegas saben que «*a mar como muller, ten o seu período*» y no les sorprende ya la aparición de las *mareas rojas*, sabedores de que «*de setembro a San Simón, non comas mexillón*». Pero ha cobrado actualidad en las dos últimas décadas, debido al espectacular crecimiento en la producción de moluscos bivalvos, especialmente el mejillón, y como consecuencia se ha producido un incremento del consumo, tanto

en la comunidad gallega, primera productora mundial de este producto con 250.000 toneladas anuales, como en el resto de Europa, también demandante de estas viandas.

Dos son las toxinas que han aparecido hasta ahora en las aguas de la Comunidad Gallega (en el resto de las costas españolas, aunque también se produce la *marea roja* no se aprecia por la escasa producción del mejillón). La DPS (veneno diarreico de moluscos), considerada como más benigna y que produce dolores gastrointestinales, con diarreas y vómitos, y escalofríos, síntomas que suelen desaparecer a los tres días y en raras ocasiones dejan secuelas; y la PSP (veneno paralizante de moluscos).

La intoxicación por toxinas del grupo PSP puede producir en el hombre distintos efectos que van desde una ligera picazón y una hinchazón perilabial, hasta una parálisis total, y provocar la

¡NUEVO! Mediante la Enmienda 15.212 del Ministerio de Asuntos Exteriores publicada en el B.O.E. del 11 de Junio 1986, España se ha adherido al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, siendo obligatorio el cumplimiento de las normas de dicho Convenio.

Sólo se salvarán si son vistos

Una nueva generación de materiales retrorreflectantes que mejora las probabilidades de rescate nocturno en el mar.

Utilice la Lámina Reflectante "Scotchlite" High Intensity de 3M.

La Lámina Reflectante Scotchlite es un material retrorreflectante que aumenta de 8 a 10 veces la detección, en relación con los equipos no marcados.

Es un material reflectante de una nueva generación, específicamente diseñado para ser utilizado en equipos salvavidas.

Combina las mejores propiedades ópticas con una

construcción suficientemente fuerte como para soportar las condiciones de uso en el mar, proporcionando una gran angularidad y brillantez para conseguir la mayor eficacia.

La Lámina Scotchlite lleva incorporadas millones de

esferas microscópicas de vidrio para captar la luz y devolverla a su fuente de origen, para que las personas estén protegidas con un producto que mejora las probabilidades de rescate y aumenta la seguridad en el mar.

Lámina Scotchlite High Intensity, la mejor ayuda para el rescate nocturno.

Si desea recibir más amplia información sobre la Lámina Scotchlite High Intensity, sin ningún compromiso por su parte, envíe este cupón a:
Departamento Productos Reflectantes 3M España, S. A. Apartado 25. 28080 Madrid.

Nombre _____

Empresa _____

Dirección _____

C.P. _____ Población _____

Provincia _____

3M

A purga do mar

muerte por insuficiencia respiratoria. Los efectos comienzan a notarse a los cinco minutos de ingerir el alimento contaminado con la sensación de picores alrededor de los labios, de las encías, y de la lengua, que se extienden hasta la media hora.

En los casos graves esta sensación es precedida de una hinchazón en la extremidad de los dedos y de las orejas, y en un tiempo de cuatro a seis horas esta sensación se extiende a los brazos, piernas y cuello, de manera que los movimientos voluntarios no son posibles sino con un gran esfuerzo. En los casos mortales el paciente muere generalmente debido a una parálisis respiratoria al cabo de dos a doce horas después de haber consumido el alimento tóxico.

Debido a sus especiales consecuencias la Organización Mundial de la Salud prohíbe el consumo del molusco en el que se detecte una presencia de esta toxina superior a 80 microgramos por cada 100 gramos de carne.

Las causas que la provocan no están suficientemente determinadas, aunque se relacionan con factores climáticos, el aumento de la temperatura de las aguas (que modifican la salinidad), entre otras, aunque algunos la relacionan también con el cambio que está sufriendo la naturaleza debido a la acción de la mano del hombre, como el incremento de aportes de nutrientes de origen urbano, y últimamente también se estudia la causabilidad de los incendios forestales, en este caso por arrastrar las aguas de los ríos sus restos, ricos en ácido, hacia el mar.

La vía de transmisión al hombre la constituyen los moluscos bivalvos por su mecanismo de alimentación. La gran capacidad de filtración de agua y también de retención de biotoxinas en el hepatopáncreas, además de la gran producción existente hacen del mejillón el mejor caldo de cultivo de estas dos toxinas. Su alimentación se basa en la captación de materia orgánica particulada. Esta captación la realiza



El fenómeno de la marea roja se conoce desde antaño en las costas españolas, especialmente en la gallega, pero no fue hasta 1976 cuando apareció la toxina paralizante que produjo efectos desastrosos

mediante un sistema de filtración, que puede procesar hasta ocho litros de agua por hora, a través de las branquias, que cumplen una doble misión, respiración y alimentación.

La aparición de la PSP

El fenómeno de la *marea roja* se conoce desde antaño en las costas españolas, especialmente en la gallega, pero no fue hasta 1976 cuando apareció la toxina paralizante PSP, que produjo efectos desastrosos, aunque ninguna muerte, ya que tuvo reper-

cusiones en la salud pública y más de cien personas de Suiza, República Federal de Alemania y distintas provincias españolas, Toledo, Vizcaya, Segovia y Lérida, resultaron intoxicadas por consumir moluscos procedentes de las costas gallegas.

A raíz de aquellos sucesos se puso en marcha en Galicia la *red de alerta y vigilancia sanitaria*. No volvieron a surgir problemas graves, debido a las precauciones que tanto la Consellería de Pesca como la de Sanidad pusieron en marcha, evitando el consumo de moluscos afectados por las toxinas. Durante 1978 y 1979 se

produjeron brotes de gastroenteritis en la zona de Lorbé, en las Rías Altas; en 1981 se detectó otro brote de gastroenteritis que fue el más grave ocurrido hasta el momento, sin que tuviera consecuencias irreparables.

En 1982 y 1983 la incidencia fue mínima, y no aparecen casos nuevamente hasta 1986, fecha en la que 17 personas resultaron afectadas en Pontevedra por consumir mejillones de roca de zonas clausuradas sin tener en cuenta las recomendaciones de las autoridades sanitarias.

Red de alerta y vigilancia

La presencia de las *mareas rojas* en distintos países ha hecho que se pongan en marcha programas de vigilancia y control de la contaminación ocasionada por la presencia de biotoxinas, en moluscos y productos derivados de la pesca. En Galicia, tras los sucesos alarmantes de 1976 entró en funcionamiento la *red de alerta y vigilancia sanitaria* que tiene como fin prevenir el consumo de los moluscos contaminados por las algas tóxicas que contienen biotoxinas, y evitar que entren en la cadena alimentaria del ser humano.

En 1986 comenzó el programa de control y vigilancia sanitaria de biotoxinas, que contempla la realización de diferentes controles, como las condiciones medioambientales, la densidad de algas tóxicas en las aguas de producción de moluscos; y la concentración de biotoxinas tóxicas en los moluscos y otros productos derivados de la pesca y el marisqueo.

Para llevarlos a cabo existe un convenio marco de cooperación entre la Consellería de Sanidad y Seguridad Social de la Xunta de Galicia y el Instituto Español de Oceanografía de La Coruña y Vigo, sobre salubridad en el cultivo de molusco. El segundo organismo a través de sus centros de La Coruña y Vigo realiza muestreos periódicos y avisa a los responsables de Sanidad sobre la existencia y concentración de biotoxinas en las rías gallegas.

A través del Decreto 328/86, se pone en marcha la *regulación y control de biotoxinas en moluscos bivalvos*, y en él se contemplan dos estadios de actuación,

MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

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



MURIMAR
MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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

A purga do mar

las redes de alerta, con un control continuo de las aguas de las rías y de los moluscos, y los planes de actuación en el caso que se detecte la presencia de biotoxinas, que se caracterizan por la frecuencia del muestreo e intensidad del mismo.

En el caso de observarse un aumento de biotoxinas con una concentración superior a la permitida en los moluscos las autoridades sanitarias alertan a la Consellería de Pesca para que paralice la extracción y comercialización de moluscos, informándose a los sectores afectados, como asociaciones de productores, depuradoras, cocederos, fábricas, etcétera.

Los análisis de las aguas y de los moluscos afectados continúan realizándose en el transcurso del proceso, y son las autoridades de Sanidad las que nuevamente avisan a los sectores implicados cuando la *marea roja* desaparece. No se sabe cuánto puede durar la presencia de las biotoxinas, aunque habitualmente las denominadas DSP (diarreas) tardan en desaparecer un promedio de cuarenta y cinco a setenta y cinco días. Sin embargo, en algunas zonas se mantiene incluso durante meses, aunque no es usual en las costas gallegas.

En otras regiones se conocen casos con mayor incidencia, como en Holanda, donde duró ocho meses, y en las costas californianas, en Estados Unidos, donde llegó a permanecer hasta un año. Pero peor lo tuvieron en algunas áreas de Venezuela, donde la presencia constante de biotoxinas hizo desistir a los cultivadores de moluscos.

Recuperar la imagen del mejillón gallego

Este año, en Galicia, la aparición de la toxina paralizante PSP en grandes concentraciones provocó la casi total paralización de la campaña marisquera, y fue calificada por las Direcciones Generales de Sanidad y Pesca como



Este año, la aparición en Galicia de la toxina PSP en grandes concentraciones provocó la casi total paralización de la campaña marisquera

«la más virulenta desde 1976». La pronta puesta en marcha del sistema de alerta evitó que alguna persona resultara contaminada por el consumo de mejillones o marisco blanco, aunque posteriormente se tildó a las autoridades de la Xunta de Galicia de «alarmistas» por parte de los productores del mejillón, ya que consideran que las informaciones aparecidas en los medios de comunicación resultaron excesivas y perjudican la imagen del mejillón gallego.

La Organización de Productores de Mejillón de Galicia (Opar), que agrupa al 80 por cien del sector mejillonero gallego, se lamentó de que la «Administración autónoma escogiera la vía del alarmismo a la hora de informar a la opinión pública sobre la aparición de la marea roja». Asimismo, pidieron que la Xunta emprendiera una campaña de publicidad que recupere el perdido prestigio del mejillón. Los productores llegaron incluso a ma-

nifestarse ante las dependencias administrativas de la Xunta, y advirtieron que la campaña «alarmista» afectaba también a zonas donde no hubo incidencia de la *marea roja*.

Por su parte, el gobierno autónomo aseguró que hay garantías de salubridad de los mariscos bivalvos gallegos que llegan al mercado con la tarjeta que demuestra haber superado controles sanitarios y rechaza las acusaciones de fomentar el alarmismo. Por contra, aseguran que las acciones tuvieron como intención preservar el prestigio de «nuestro marisco».

3.000 bateas y 14.000 millones anuales

El mejillón se ha convertido en Galicia en el cultivo más importante, y las Rías gallegas en la zona líder mundial en producción de moluscos, con cerca de 250.000 toneladas anuales. La

base de producción en esta zona es la batea, que se viene utilizando desde 1946 y que consiste en una estructura flotante provista de un emparrillado de madera, del que penden numerosas cuerdas donde crecen los mejillones. Actualmente existen más de 3.000 bateas que producen cerca del 95 por cien del total nacional y el 50 por cien de la producción mundial. Ellas forman ya parte consustancial del paisaje de las Rías, sobre todo de las Rías Baixas, donde se concentra la mayor parte de la producción.

La importancia económica de este sector es indudable ya que factura anualmente 14.000 millones en primera venta, mientras que genera 4.000 empleos directos. Del total de la producción la mitad se destina al consumo en fresco y el resto a las industrias transformadoras, y actualmente se trata de controlar que no se incremente la producción ya que existe una sobresaturación del mercado, además de los perjuicios causados al medio ambiente por un excesivo número de mejilloneras.

El objetivo prioritario de los productores se dirige ahora a la mejora de la calidad y de la comercialización, para conseguir un producto en óptimas condiciones. ■

Elena CEBRIAN

MAR 75

ASTILLEROS MURELAGA, S.A.



CONSTRUCCION, REPARACION Y ALARGAMIENTO DE BARCOS DE MADERA

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

LEKEITO
(VIZCAYA)

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

El Gobierno aprobó el proyecto de Ley por el que se crea el Consejo Económico y Social

El sector marítimo-pesquero, a través de las corporaciones de derecho público constituidas en el mar, contará con tres representantes en el Consejo Económico y Social cuyo proyecto de Ley ha sido remitido al Parlamento tras su aprobación por el Consejo de Ministros. El Consejo Económico y Social (CES) es un organismo consultivo en materia socioeconómica y laboral y su objetivo es aumentar la participación de los agentes económicos y sociales en la vida económica y social del país. Con este proyecto de Ley, el Gobierno viene a cumplir un compromiso de la Administración socialista y tiene unas características similares a las de que dispone el Consejo Económico y Social que funciona en el marco de la Comunidad Europea.

**CUENTA
ATRÁS
PARA LA
CONSTITUCIÓN
DEL CES**

El viejo edificio del diario Pueblo será la sede del CES.

CUENTA ATRÁS PARA LA CONSTITUCIÓN DEL CES

El Consejo Económico y Social constituirá el único órgano donde esté representado un amplio conjunto de organizaciones socio-profesionales y responde a la legítima aspiración de los agentes económicos y sociales de que sus opiniones y planteamientos sean oídos por el Gobierno antes de adoptar sus decisiones. El CES no se prevé tenga una participación de representantes del Gobierno garantizando así su independencia en la formación y emisión de sus criterios. Desde esta perspectiva, se le dota además de una autonomía funcional con amplias facultades de auto-organización.

De acuerdo con el articulado de este proyecto de Ley, el Consejo Económico y Social es un órgano consultivo del Gobierno en materia socioeconómica y laboral y se constituye como Entidad de Derecho Público dotada de personalidad jurídica propia, plena capacidad y autonomía orgánica y funcional para el cumplimiento de sus fines. El CES tendrá su sede en Madrid y se hallará adscrito al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

LAS CORPORACIONES DE DERECHO PUBLICO DEL SECTOR MARITIMO- PESQUERO CONTARAN CON TRES REPRESENTANTES

Amplia representación

El Consejo Económico y Social contará con una amplia representación de todos los agentes sociales y económicos del país y la presencia de sus componentes se decidirá en su casi totalidad a través de las organizaciones representativas. El proyecto de Ley contempla el funcionamiento del CES con 61 miembros de los que uno será el presidente. Su distribución se hará a través de tres grupos, cada uno de los cuales estará compuesto por 20 personas.

En el primer grupo habrá 20 representantes sindicales designados por las organizaciones que hayan obtenido la condición de más representatividad. Su presencia responderá a su representatividad en función de lo dispuesto en los artículos 6.2 y 7.1 de la Ley Orgánica de Libertad Sindical.

Los 20 miembros del grupo segundo serán designados por las organizaciones empresariales que gocen también de capacidad representativa, en proporción a su representatividad, con arreglo a lo dispuesto en la disposición adicional sexta del Estatuto de los Trabajadores.

Finalmente, los miembros del grupo tercero tendrán una procedencia variada en un intento para no dejar fuera del Consejo a ningún colectivo con intereses económicos y sociales. El sector agrario contará con tres representantes que deberán ser propuestos por las organizaciones profesionales con implantación. Los tres puestos correspondientes al sector marítimo pesquero serán propuestos por las Corporaciones de Derecho Público constituidas en el mismo. Los consumidores y usuarios dispondrán de cuatro puestos, cuatro puestos más el sector de la economía social representada por asociaciones cooperativas y sociedades laborales. Los seis expertos en materias de competencia del Consejo serán designados por el Gobierno de la nación a propuesta conjunta de los ministros de Trabajo y Seguridad Social y de Economía y Hacienda previa consulta a las organizaciones representadas en el Consejo.



El presidente del Consejo será nombrado por Real Decreto a propuesta también conjunta de los ministros de Trabajo y Seguridad Social y de Economía y Hacienda previa consulta a los miembros del Consejo. En todo caso, la persona que se proponga, deberá contar con el apoyo de las dos terceras partes de los miembros del Consejo.

Organos y mandato

El mandato de los miembros del Consejo Económico y Social, incluido el del presidente, será por un período de cuatro años, renovable por períodos de igual duración. La condición de miembro del Consejo será incompatible con cualquier cargo o activismo impida o menoscabe el desempeño de sus funciones. Especialmente esa incompatibilidad se aplicará con puestos de Diputados y Senadores, así como con miembros de las Cámaras Legislativas de las Comunidades



Autónomas, con miembros del Gobierno de la Nación o de los Consejos de Gobierno de las Comunidades Autónomas, con miembros de otros órganos institucionales, altos cargos de las Administraciones públicas y con miembros electos de las Corporaciones locales.

Tanto el presidente como los restantes miembros del Consejo Económico y Social cesarán en sus puestos con expiración del plazo de mandato, a propuesta de las organizaciones que promovieron su nombramiento, mediante renuncia aceptada por el presidente del Consejo, por fallecimiento, por violar la reserva propia de su función y por haber sido condenado por delito doloso.

Cuando se produzca una vacante anticipada en el cargo que no sea por expiración del mandato, ésta será cubierta por cada una de las organizaciones a quien corresponda la titularidad de la misma. Este mandato expirará al mismo tiempo que los restantes miembros del Consejo.



El Consejo Económico y Social contará, según el Proyecto de Ley con los órganos siguientes: Pleno, Comisión Permanente, Comisiones, presidente, vicepresidente y secretario general.

El Pleno del Consejo estará

integrado por la totalidad de sus miembros. Debe celebrar, cuando menos una sesión ordinaria al mes. Para que sea válida su constitución, deberá contar de al menos 31 miembros más el presidente, el secretario general o sus sustitutos.

En segunda convocatoria será suficiente la asistencia de una tercera parte de los miembros.

Los acuerdos del Pleno se adoptarán por mayoría absoluta de los asistentes.

La Comisión permanente estará compuesta por seis miembros de cada uno de los grupos junto con el presidente y el secretario general.

Funciones del CES

Como órgano consultivo en materias sociales y económicas del Gobierno, el Consejo Económico y Social tiene una amplia gama de funciones.

Con carácter preceptivo, el CES debe emitir dictámenes sobre anteproyectos de Leyes o Decretos que regulen materias socioeconómicas y laborales, así como sobre proyectos de Reales Decretos que tengan una especial trascendencia en estas materias. Se exceptúa de esta consulta el Anteproyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado.

El CES debe emitir dictámenes en los asuntos que, con carácter facultativo se sometan a la consulta del mismo por el Gobierno de la nación o sus miembros. El Consejo, a solicitud del Gobierno o de sus miembros, o por iniciativa propia, debe elaborar estudios e informes relacionados, entre otras, con las siguientes materias: Economía, Fiscalidad, Relaciones Laborales, Empleo y Seguridad Social, Agricultura y Pesca, Educación y Cultura, Salud y Consumo, Medio Ambiente, Transporte y Comunicaciones, Industria y Energía, Vivienda, Desarrollo Regional, Mercado Unico Europeo y Cooperación para el Desarrollo. Anualmente el Consejo elaborará una Memoria para el Gobierno de la nación donde refleje sus consideraciones sobre la situación socioeconómica.

El Consejo Económico y Social se constituirá en un plazo de dos meses a partir de la aprobación del actual proyecto de Ley que debe ser debatido en el Parlamento. ■

V. M.

PARA ESTE AÑO



La CE congeló los productos de la pesca

EN el conjunto de los productos de la pesca que disponen de una normativa común a efectos de fijación de precios, se pueden distinguir tres grandes grupos. El primero, está constituido por los productos de la pesca frescos, con precios de orientación y retirada para toda la Comunidad y que afecta a 21 especies. En el segundo grupo se hallan 14 productos con precios autónomos por regiones y donde también se aplican las cotizaciones de retirada. Finalmente, los

productos congelados donde las actuaciones se centran especialmente en la política de almacenamientos. Al margen de estos tres grandes bloques se hallan los túnidos para los cuales se aplican indemnizaciones compensatorias, en función de los precios fijados y los percibidos por los armadores y que para España ha supuesto unas ayudas de unos 6.000 millones de pesetas desde 1987.

Del conjunto de los 21 productos de la pesca frescos incluidos en la organización común de mercado, el arenque

Los precios de los productos de la pesca sometidos a la organización común de mercado en la Comunidad se mantienen prácticamente estables para este año, según los acuerdos alcanzados en su día por los Estados miembros. Los mayores descensos corresponden a los productos congelados como los calameres o la pota, donde la reducción se ha situado en el 10 por cien como consecuencia de las cotizaciones que funcionan en los mercados exteriores. Para la presidenta del FROM, Rosa Fernández León se trata de unos nuevos precios que apenas van a tener incidencia en un mercado como el de la pesca que en España, especialmente en fresco, no utiliza los mecanismos de retirada ante el gran ajuste que existe entre la oferta y la demanda. España, aunque los precios han tenido un sensible aumento en los últimos años, sigue siendo un gran consumidor de pescado tanto fresco como congelado con unos 33 kilos por persona y año.



os precios de

tuvo una reducción del precio de orientación del 1 por cien, modificación escasa pero que tampoco afecta a las actividades de la flota española. La sardina experimentó un aumento en su precio de orientación del 4,2 por cien siguiendo con la política de aproximación de cotizaciones que termina en 1996. El precio de orientación de la cigala se mantiene congelado si se trata del producto entero, y baja un 4 por cien para las colas. La mielga sube el 2 por cien; se mantienen estables los precios de orientación de la pintarroja, del carbonero, de la caballa, del estornino, la solla y el rape sin cabeza. Tienen subidas moderadas el resto de los productos como la gallineta nórdica con aumento del 1 por cien, el bacalao con el 3 por cien, el eglefino con el 3 por cien, la japuta con el 4 por cien, la merluza y el rape con el 1 por cien y el merlán, la maru-

ca, el boquerón y el gallo con aumentos del 2 por cien.

En caso de exceso de oferta y problemas de cotizaciones, la Comunidad contempla la intervención de estos productos aplicando unos precios que oscilan entre el 80 y el 90 por cien de las cotizaciones fijadas como de orientación en función de las cantidades que se eliminan del mercado.

En España, las actuaciones de retirada son casi inexistentes, ante el ajuste de la oferta a la demanda.

Reducción a los congelados

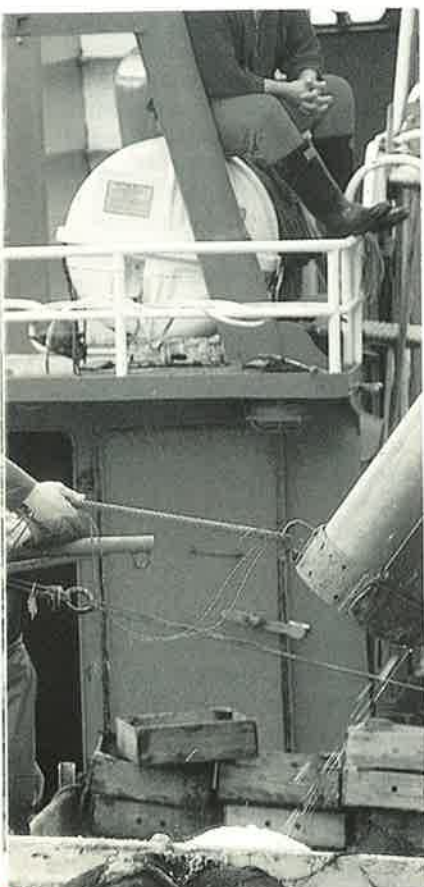
Frente a la política de estabilidad de precios para los productos frescos de la pesca, la decisión de la Comunidad Europea fue radicalmente diferente para el caso de los productos congelados, donde las especies más importantes sufrieron recortes de hasta el 10 por cien. Para los calamares, el precio de orientación se redujo el 10 por cien, porcentaje igual al aplicado para la pota. La Comunidad proponía en un principio reducciones de precios superiores

CUOTAS ESPAÑOLAS EN AGUAS DE LA CE

Para este año, a pesar de los aireados problemas sobre la reducción de recursos, las cuotas asignadas a España para las aguas comunitarias, en líneas generales, han tenido un ligero crecimiento o se han mantenido estables. El cuadro adjunto resume la actual situación de las cuotas.

	CUOTA 86	CUOTA 90	CUOTA 91
Anchoa VIII	28.000	27.000	27.000
Anchoa IX, X	1.000	4.300	4.300
Abadejo Vb, VI, XII, XIV	5	10	20
Abadejo VII	20	30	30
Abadejo VIIIab	630	440	440
Abadejo VIIIc	720	720	720
Abadejo IX, X	200	430	430
Bacaladilla Vb, VI, VII	10.000	20.000	20.000
Bacaladilla VIIIabd	20.000	10.000	10.000
Bacaladilla VIIIc, IX, I	30.000	40.000	40.000
Merlan VIII	2.000	2.000	2.000
Merluza Vb, VI, VII, XII, XIV	9.190	10.880	11.080
Merluza VIIIabde	8.810	7.570	7.710
Merluza VIIIc, IX, X	18.750	12.800	11.520
Jurel Vb, VI, VII, XII, XIV	10.000	10.000	31.000
Jurel VIII abde	21.000	21.000	
Jurel VIIIc, IX, X	39.000	29.690	39.270
Caballa II, Vb, VI, VII, VIIIabd	0	20	3.020 (1)
Caballa VIIIc, IX, X	19.000	30.140	30.140
Solla Europea VIII, IX, X	0	120	120
Lenguado VIIIab	0	10	10
Lenguado VIIIcde, IX, X	495	700	755
Gallo Vb, VI, XII, XIV	500	550	550
Gallo VII	4.330	4.760	4.760
Gallo VIIIabde	1.120	1.230	1.230
Gallo VIIIc, IX, X	12.000	12.000	13.220
Rape Vb, VI, XII, XIV	320	330	330
Rape VII	1.090	1.210	1.210
Rape VIIIabde	1.370	1.510	1.510
Rape VIIIc, IX, X	10.000	10.000	10.000
Cigala Vb, VI	30	35	25
Cigala VII	1.500	1.560	1.140
Cigala VIIIab	450	450	390
Cigala VIIIc	380	760	575
Cigala IX, X	1.000	1.180	750

Nota (1): 3.000 Tons. de la VIIIc.



REGLAMENTO N.º 3896/90 DE LA COMISION POR EL QUE SE FIJA PARA LA CAMPAÑA PESQUERA DE 1991 LOS PRECIOS DE ORIENTACION DE LOS PRODUCTOS DE LA PESCA EN LAS LETRAS A, D Y E DEL ANEXO DEL REGLAMENTO (CEE) N.º 3796/81

Especie	Características comerciales (1)			Precio de orientación (en ptas./kg.)
	Categoría de frescura	Talla	Presentación	
1. Arenque	Extra A	1	Pescado entero	Del 1 de enero al 31 de julio de 1991 y del 1 de octubre al 31 de diciembre de 1991 41 Del 1 de agosto al 30 de septiembre de 1991 37
2. Sardinias de la especie <i>Sardina pilchardus</i>				
a) del Atlántico:				
— Estados miembros con excepción de España y Portugal	Extra	3	Pescado entero	74
— España, Portugal	Extra	3	Pescado entero	61
b) del Mediterráneo	Extra	3	Pescado entero	71
3. Galludos	Extra A	2	Pescado entero, Pescado vaciado con cabeza	134
4. Pintarrojas	Extra A	1	Pescado entero, Pescado vaciado con cabeza	118
5. Gallinetas nórdicas	A	2	Pescado entero	140
6. Bacalaos de la especie	A	2	Pescado vaciado con cabeza	196
	o			
	A	3	Pescado vaciado con cabeza	
7. Carboneros	A	2	Pescado vaciado, con cabeza	101
	o			
	A	3	Pescado vaciado con cabeza	
8. Eglefinos	A	2	Pescado vaciado con cabeza	142
	o			
	A	3	Pescado vaciado, con cabeza	
9. Merlanes	A	2	Pescado vaciado, con cabeza	126
	o			
	A	3	Pescado vaciado, con cabeza	
10. Marucas	Extra A	1,2	Pescado vaciado, con cabeza	145
11. Caballas de la especie	Extra	1	Pescado entero	41
	o			
	A	2	Pescado entero	
12. Caballas de la especie	Extra	1	Pescado entero	50
	o			
	A	2	Pescado entero	
13. Boquerones	Extra	2	Pescado entero	144
14. Sollas	A	2	Pescado vaciado con cabeza	Del 1 de enero al 30 de abril de 1991 120
	o			
	A	3	Pescado vaciado con cabeza	Del 1 de mayo al 31 de diciembre de 1991 163
15. Merluzas de la especie	A	1	Pescado vaciado con cabeza	466
16. Gallos	Extra A	1,2	Pescado entero, vaciado con cabeza	295
17. Japutas	Extra A	1	Pescado entero	241
18. Rapes	Extra A	2,3	Pescado entero, vaciado con cabeza	331
	Extra A	2,3	Pescado decapitado	779
19. Quisquillas	A	1	Cocidas en agua	253
20. Buey	—	1	Entero	232
21. Cigalas	E,A	1,2	Entero	680
	E,A	2	Cola	1.330

(1) Las categorías de frescura, talla y presentación son las que se definen en aplicación del artículo 2.º del Reglamento (CEE) n.º 3796/81. Valor del ecu empleado para la conversión; 1 ecu = 154,794 ptas./kg.



Rosa Fernández León, presidenta del FROM.

al 14 por cien ante la existencia de elevados almacenamientos.

Con estas producciones congeladas el problema radica en el funcionamiento de las importaciones que se realizan en base a un precio de referencia que es el 85 por cien de los precios de intervención. España hizo constar que a menos precios de orientación en la Comunidad también son inferiores los precios de referencia y que, en consecuencia, se estaba abriendo aún más la frontera a las importaciones y obligando a una política de almacenamientos. Las importaciones durante los últimos años, tanto de calamar como de pota a precios muy bajos han sido elevadas, lo que obligó a la intervención vía el almacenamiento comunitario. Para los próximos meses se ha logrado aplicar una cláusula de salvaguardia para frenar las importaciones de pota congelada.

Junto a los descensos en los precios de orientación para el calamar y la pota, se produjeron subidas en las jibias y sepias con el 2 por cien y en los pulpos con el 5 por cien.

Para los túnidos, la Comunidad fijó sus precios en función de las cotizaciones a la baja que funcionan en los mercados internacionales con un descenso del 7 por cien. Este sector percibe por sus capturas indemnizaciones compensatorias tomando como referencia los precios de mercado y los fija-

Los almacenamientos han afectado fundamentalmente a la pota y a los calamares.



dos por la Comunidad. Desde 1987, las ayudas percibidas por este concepto en España han superado los 6.000 millones de pesetas.

El caso español

El establecimiento de los precios de orientación y de retirada supone un colchón para los intereses de los armadores y los industriales del sector de la pesca. Se trata de una red de seguridad pero que, en el caso español en la mayor parte de los productos, se halla tan baja que no tiene interés para el sector y, sobre todo, que en la mayor parte de las épocas del año no llega a utilizarse. Son escasas las operaciones de retirada salvo acciones puntuales que se han llevado a cabo con la caballa o el jurel. En el conjunto del sector de la pesca en España, las cotizaciones del mercado son sensiblemente superiores a esos precios. La demanda se mantiene muy alta, por encima de los 33 kilos por cabeza y año. A esta circunstancia se suma el descenso en la oferta de pescado en determinadas especies por problemas de caladeros, lo que supone generalmente subidas de precios por encima de la media. En consecuencia, se podría hablar de un mercado de la pesca en España sin apenas intervenciones.

Durante los últimos años, el proceso de constitución de Organizaciones de Productores ha sido importante hasta situarse en este momento en casi 40, especialmente en el Norte. De este número, el 50 por cien ya ha iniciado su funcionamiento que se centra exclusivamente en las operaciones de retirada. Para Rosa Fernández León, es importante igualmente el trabajo de estas organizaciones para poner más orden en los mercados de la pesca concentrando la oferta, clasificando cada vez mejor los productos para lograr a medio plazo una necesaria e indispensable normalización que al final suponga mayores rentas para el sector. ■

Anexo II

REGLAMENTO (CEE) 3896/90 DE LA COMISION POR EL QUE SE FIJAN, PARA LA CAMPAÑA DE 1991, LOS PRECIOS DE ORIENTACION DE LOS PRODUCTOS DE LA PESCA ENUMERADOS EN EL ANEXO II REGLAMENTO 3796/81

Grupo de productos	Características comerciales	Precio de orientc. ptas./kg.
1. Sardinias de la especie Sardinias Pilchardus.	Congeladas, en lotes o embalajes de origen que contengan productos homogéneos.	60
2. Espáridos.	Congelados, en lotes o embalajes de origen que contengan productos homogéneos.	211
3. Calamares.	Congelados, sin limpiar, en embalajes de origen que contengan productos homogéneos.	158
4. Potas.	Congelados, sin limpiar, en embalajes de origen que contengan productos homogéneos.	125
5. Illex argentinus.	Congelados, sin limpiar, en embalajes de origen que contengan productos homogéneos.	125
6. Sepias.	Congelados, en embalaje de origen que contengan productos homogéneos.	254
7. Pulpos.	Congelados, en embalaje de origen que contengan productos homogéneos.	204

Anexo III

PRECIO A LA PRODUCCION COMUNITARIA DE ATUNES DESTINADOS A LA FABRICACION INDUSTRIAL DE LOS PRODUCTOS DEL CODIGO NC 16.04, PARA LA CAMPAÑA PESQUERA DE 1991, INCLUIDOS EN EL ANEXO III DEL REGLAMENTO 3796/81

Especie	Características comerciales	Precio a la producción comunitaria
Rabiles (Thunnus albacares)	Entero, que pese más de 10 kg/pieza	178

**MAS DE 28.000 MILLONES DE PESETAS
SANEARON LA MERCANTE**



TERMINARON LOS PLANES DE VIABILIDAD

El proceso de concesión de ayudas a las navieras españolas finalizó formalmente el pasado 31 de diciembre al disolverse la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad de la Marina Mercante. Desde el momento de su constitución y hasta su desaparición, la Sociedad ha gestionado inversiones superiores a los 28.000 millones de pesetas. Desde la Asociación

de Navieros Españoles se valora positivamente el esfuerzo realizado por la Sociedad de Planes de Viabilidad, así como el anuncio de la próxima implantación del segundo registro de buques en Canarias para mejorar la competitividad de las compañías.

LA perspectiva de la entrada de España en la Comunidad Europea y la consiguiente existencia de un mercado único puso de relieve la necesidad de transformar el sector naval y sus compañías. Nuestros barcos tendrían que competir y navegar en un mar común en desigualdad de condiciones, por lo que se hacía necesaria la reforma de las empresas navieras y la inversión en su futuro.

Ante estas circunstancias, en octubre de 1988 se constituye la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad con el objetivo fundamental de dotar a nuestra Marina Mercante de niveles óptimos con los que jugar una buena baza en el marco de la libre competencia internacional; al tiempo que se reducían los costes operativos de los buques de bandera española. Todo ello debía hacerse con urgencia antes de una fecha: 1992.

Un año más tarde, el 13 de octubre de 1989, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previa autorización de la Comisión de las Comunidades Europeas, aprobó la Orden por la que se regulaban las condiciones, los procedimientos y plazos para la aplicación correcta de las subvenciones. Para acceder a ellas, las empresas debían presentar un plan estratégico a medio plazo respecto al saneamiento financiero, la mejora de la estructura comercial, el incremento de la productividad, operaciones de fusión o asociación entre empresas, inversión en mejoras tecnológicas o la apertura de nuevas líneas o mercados de actuación. Desde Bruselas se exigía, asimismo, que las medidas adoptadas se aplicaran conforme a los objetivos de la política comunitaria del transporte marítimo; es decir, el mantenimiento de los buques bajo pabellón comunitario y el empleo de marineros procedentes de la Comunidad. «Desde un primer momento, las empresas consideraron positiva la creación de

Administración y empresarios han valorado positivamente la gestión de la Sociedad Estatal



DEUDA BANCO DE CREDITO INDUSTRIAL				
Subsectores (miles de ptas.)	Situación inicial 1988		Previsión de los planes 1990	
	Deuda total	Deuda vencida	Nuevos créditos	Deuda total
Graneleros < 16.000	15.720.600	603.000		6.829.556
L. R. exteriores	10.897.000	6.881.000		2.502.660
Otros (*)	33.294.100	2.364.000	2.220.200	20.791.540
Total	59.911.700	9.848.000	2.220.200	30.123.756

(*) Otros: gaseros, quimiqueros y granaleros > 16.000 TPM.

la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad de la Marina Mercante y aportaron proyectos para hacer más competitivas nuestras navieras. Algunas de estas ideas resultaban poco rentables y desde aquí se les ha asesorado y ayudado para mejorarlos y hacerlos reales», comenta para MAR el consejero delegado de la Sociedad estatal.

En lo que lleva de existencia la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad de la Marina Mercante (SEPVMM) dos han sido los tipos de ayudas concedidos: de una parte, las destinadas a la modernización mediante la reducción de costes de tripulación y que nada tenían que ver con la construcción, reparación o conversión de buques; y, de otra, las encaminadas a reducir el endeudamiento estructural de las navieras.

Al término del plazo para la elaboración de los planes,

bien puede decirse que los objetivos marcados en un principio se han cumplido prácticamente en su totalidad, lo que se traduce en la mejora general del sector.

Aptos para competir

Durante mucho tiempo, el transporte marítimo ha estado subordinado a la construcción naval. Si a esto unimos el continuo deterioro del mercado de fletes en la década de los ochenta es fácilmente explicable la desaparición de un importante número de navieras no sólo en España, sino también en otros países de la Comunidad Europea.

En el momento de la creación de la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad, el sector marítimo español vivía una situación de crisis. Nuestras navieras se caracterizaban por un alto nivel de endeudamiento, dificultad para competir con flotas extranjeras a consecuencia de los sobrecostes y la excesiva atomización empresarial. Se hacía necesario adaptar el sector a la liberalización del transporte marítimo, medida adoptada por la CEE a finales de 1986.

«Durante los dos años de actuaciones se ha mejorado estructuralmente el sector. Hemos consolidado algunas empresas, conseguido el saneamiento de las compañías mediante la reducción de costes y el fortalecimiento de su tejido social a través de fusiones o cauces de colaboración interempresarial», afirma José Ramón Fernández Antonio, consejero delegado de la SEPMMM.

Las subvenciones otorgadas han perseguido desde el primer momento el incremento de la competitividad de las navieras ante el reto de 1992 marcado por Bruselas, mejorando la situación que se daba en el sector hace pocos años atrás. «Desde la creación de la Sociedad se ha saneado profundamente al sector. Se ha cuidado mucho a las pequeñas empresas y ayudado también a las grandes compa-



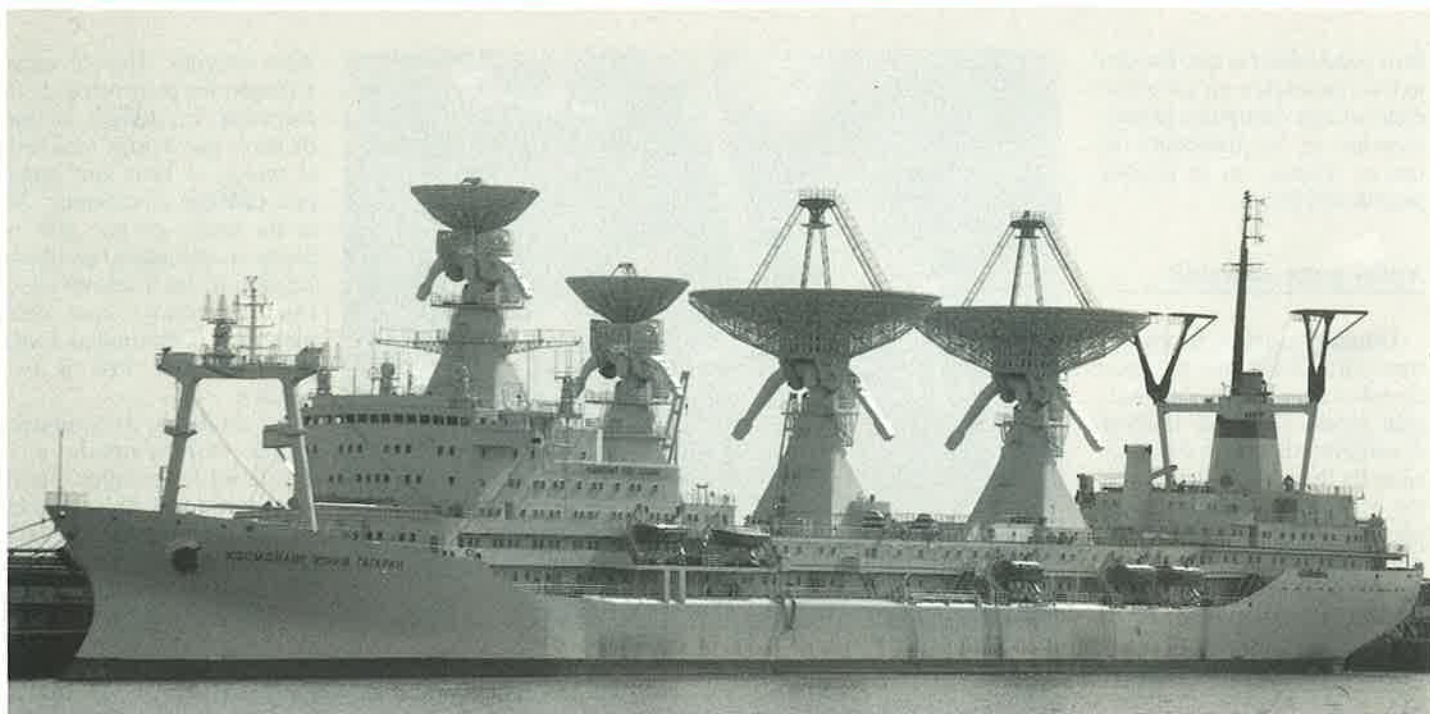
ñas estatales. Hemos racionalizado los programas de las empresas. En general, se puede decir que hemos mejorado el sector; si bien aún queda por ordenar el cabotaje. No se ha hecho porque aún no existe un calendario de liberalización de las líneas de cabotaje, calendario que debe marcar la Comunidad Europea», nos dice José R. Fernández.

La concesión de ayudas ha estado condicionada a la aportación económica que simultáneamente realizaban las propias compañías (de éstas se exigía una cuantía, al menos igual, a la realizada por la Administración). Esto se

AYUDAS CONCEDIDAS (Millones de pesetas)

Empresas	Total ayudas	Aportación empresarial
Churruca Hermanos, S. A. / Nav. Luis de Otero, S. A.	323,80	396,00
MARGRAMBAO, S. A. / Bilbao Shipping, S. A.	252,50	271,00
Naviera Uralar, S. A.	121,90	129,00
Naviera Murueta, S. A. / Naviera Alicantina, S. A.	302,40	325,00
Marítima de Camargo, S. A. / I. Vega Leguina, S. A.	85,00	85,00
Navinorte, S. A. / Sercotran, S. A. / Oronaves, S. A.	200,00	250,00
Naviera Peninsular, S. A.	100,00	100,00
Box Marine, S. A.	143,00	177,00
Ership, S. A.	593,80	776,60
Sicar	76,00	114,00
Navicar, S. A.	132,90	132,90
Navicon, S. A.	500,00	500,00
Roline, S. A. / L. M. Cantábrico, S. A. / Arroyofrio, S. A.	458,00	500,00
SUBTOTAL GRANELEROS < 16.000 TPM	3.289,30	3.756,50
MAC lines, S. A.	735,00	735,00
Ybarra y Cía. Sudamérica, S. A.	122,60	130,00
Cía. Trasatlántica, S. A.	2.020,00	2.020,00
Ordenación L. R. exteriores	2.000,00	
SUBTOTAL L. R. EXTERIORES	4.877,60	2.885,00
Gasnaval, S. A.	610,00	1.498,00
Marítima Antares, S. A.	1.000,00	1.900,00
Elcano, S. A.	3.197,30	3.500,00
Cía. Valenciana de Navegación, S. A.	130,00	693,00
SUBTOTAL OTROS	13.104,20	14.232,50
AYUDAS MEJORAS TECNOLOGICAS (*)	302,80	302,80
TOTAL AYUDAS	13.407,00	14.535,30

(*) Empresas destinatarias: Naviera del Odiel, Naviera Vasco-Catalana, Transportes Marítimos Alcedia, Naviera Oceánica, Lexmar España, Atlántico Shipping, Marpetrol y Repsol-Naviera Vizcaína.



explica de manera sencilla «es justo que el empresario que cree en su empresa, invierta en su negocio y arriesgue su propio capital» comenta José R. Fernández.

Esta aportación bilateral ha permitido una movilización de recursos económicos con un valor cercano a los 28.000 millones de pesetas, lo que ha incentivado la capitalización del sector.

Durante los dos años de existencia de la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad se ha aprobado un montante total de subvenciones por valor de 13.407 millones de pesetas, destinadas a 20 planes de viabilidad en los que participan 28 empresas y otras nueve compañías se beneficiaron de estas ayudas para introducir mejoras tecnológicas en los buques. Este dinero, como hemos señalado anteriormente, ha estado vinculado a aportaciones financieras, realizadas por las propias navieras, superiores a los 14.000 millones de pesetas.

Solvencia patrimonial

El reflejo más expresivo de las actuaciones llevadas a cabo por la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad es la solvencia patrimonial con la que

cuentan en la actualidad nuestras navieras. Los fondos propios de las compañías objeto de ordenación se han incrementado en los últimos dos años en más de 10.000 millones de pesetas. Por subsectores, la mejora más importante se ha registrado en las líneas regulares transoceánicas; si bien, el subsector que alcanza una situación más saneada lo ostenta el de carga seca de buques menores de 16.000 TPM.

Son también significativos los resultados referentes al endeudamiento empresarial. Si en 1988 la deuda de las navie-

ras con el Banco de Crédito Industrial ascendía a 600.000 millones de pesetas, hoy se ha reducido a la mitad, cancelándose totalmente la deuda vencida.

La productividad del sector queda, asimismo, reflejada en el incremento de los ingresos y del valor añadido ajustado por empleado. En este sentido, los planes también han contribuido a la modernización y automatización de la flota. Esto ha llevado consigo una pérdida de empleo y una reducción de costes.

Respecto a las fusiones y colaboraciones entre empre-

sas, éstas han afectado de cerca al subsector de los graneleros menores de 16.000 TPM. en el que se ha detectado un cambio estructural al unirse varias navieras.

Con estos datos a la vista, se puede decir que del global de ayudas, un 60 por cien ha sido destinado al incremento patrimonial y financiero de las empresas; un 25 por cien a inversiones varias y un 15 por ciento a operaciones de fusión de empresas e incremento de la productividad.

El 31 de diciembre quedaba liquidada, tras dos años de actuaciones, la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad de la Marina Mercante. Durante este período de tiempo se puede decir que se ha consolidado un sector, el del transporte marítimo, capaz de enfrentarse por sí solo al reto de 1992. Desde la Asociación de Navieros Españoles se ha valorado positivamente el trabajo realizado por la Sociedad si bien aún queda, a juicio de todas las partes implicadas en el sector, el establecimiento del segundo registro de Canarias como complemento idóneo para dotar a nuestras navieras de la fuerza para competir en un mar sin fronteras. ■

Ana DIAZ

ABRUPACIONES EMPRESARIALES		
Agrupaciones empresariales	Número de buques	TPM
Grupo Eurobulk	29	103.970
Agrupación cargo 5000	15	72.082
Grupo carcarriers	9	35.717
Grupo Feeder	6	35.378

Grupo Eurobulk: Churruca Hnos., S. A.; Luis de Otero, S. A.; Margambao, S. A.; Bilbao Shipping, S. A.; Nav. Uralar, S. A.; Nav. Manueta, S. A.; Alicantina, S. A.; T. M. Alcudia, S. A.; Nav. Continental, S. A.

Agrupación Cargo 5000: Navinorte, S. A.; Sercotran, S. A.; Ornaves, S. A.; Marit. Camargo, S. A.; I. Vega Leguina, S. A.; Nav. Peninsular, S. A.

Grupo Carcarriers: M. Arroyofrío, S. A.; Roline, S. A.; L. M. Cantábrico, S. A.; L. M. Españolas, S. A.; Navicar, S. A.

Grupo Feeder: Navicon, S. A.; Naviera del Odiel, S. A.; Cía. M. Comunitaria, S. A.



«CARPETAZO» DE BRUSELAS

Las ayudas que el Gobierno español ha venido concediendo a los astilleros de nuestro país son ajustadas a las leyes comunitarias. Así lo ha entendido la Comisión Europea, que ha decidido cerrar un expediente abierto contra nuestro país por las subvenciones concedidas a la construcción naval entre 1987 y 1990. Con ello se abre la puerta, además, a la posibilidad de que el sector reciba en el futuro una ayuda de más de 30.000 millones de pesetas.

**La
Comunidad
Europea
acepta
las ayudas
españolas
a la
construcción
naval.**



«CARPETAZO» DE BRUSELAS

LA libre competencia entre los distintos astilleros de la Comunidad es lo que se venía discutiendo con el expediente abierto contra el Gobierno español. En Bruselas se pensaba que las ayudas concedidas en nuestro país a la construcción naval durante el período 1987-90 ponían a nuestros astilleros en unas mejores condiciones que las de los otros países y que tales subvenciones no se ajustaban al espíritu de libre competencia en el que se asienta la CEE.

El «carpetazo» que ha dado la Comisión a este asunto, significa que no se afianzan esas sospechas, al tiempo que se dan por buenas las ayudas que por cerca de 300.000 millones de pesetas ha venido concediendo la Administración española a los astilleros públicos y privados de nuestro país durante ese período de tiempo. Dicha cantidad, que fue destinada a la modernización de instalaciones, indemnización de personal afectado por el cierre de fábricas y compensación de pérdi-

das en empresas públicas, corría el riesgo de no ser aprobada por el ejecutivo europeo. Una circunstancia que hubiera puesto en una difícil situación a la construcción naval española, que se hubiera visto obligada a no poder contar con esa cantidad de dinero.

Sólo en concepto de compensación de pérdidas a las empresas públicas a lo largo de los ejercicios comprendidos entre 1987 y 1990, el Estado español había destinado una cantidad próxima a los 92.000 millones de pesetas. Los restantes miles de millones, aproximadamente unos 203.000, fueron destinados por la Administración a la modernización de instalaciones y a compensar las bajas de personas, incentivadas para procurar una mayor productividad del sector, de manera que la relación entre tonelada producida y hombre pueda alcanzar al menos las cotas de los otros países europeos. En cualquier caso, alejadas de las más elevadas de Japón y Corea del Sur, que presentan por ello una muy fuerte competitividad.

Ayuda suplementaria

El cierre de este expediente implica, asimismo, que la Comunidad Europea dé luz verde a una ayuda suplementaria que tenía previsto llevar a cabo el Gobierno español en el futuro. La ayuda estaría cifrada en un valor total superior a los 35.000 millones de pesetas. Esta cantidad sería concedida a diversas empresas en concepto de compensación por las pérdidas ocasionadas por actividades relacionadas con la construcción naval, para el período comprendido entre 1987 y 1992. Una ayuda que afectará muy particularmente al astillero ferrolano de Astano, caracterizado por haber sido uno de los que más duramente han padecido la reconversión del sector, lo que le ha acarreado además a la comarca donde se asienta el sufrir un proceso de desindustrialización que no acababa de resolverse.

El ejecutivo comunitario se había negado hasta hacía muy pocos meses a dar su aproba-



ción al plan de reconversión del sector de construcción naval presentado por el Ministerio de Industria español. Entendía Bruselas que las ayudas que en él se contemplan no fueran utilizadas para modernizar los procesos productivos, y consideraba además que falseaban la competencia de cara al mercado único de 1993, por lo que eran contrarias al Tratado de Roma, por el que se rige la Comunidad Europea.

Intensas negociaciones

La autorización de Bruselas y el «carpetazo» que ha dado al procedimiento que había abierto contra el Gobierno español en junio de 1989 ha sido posible tras intensas negociaciones. En los dieciocho meses que han transcurrido desde su incoación hasta su cierre, el procedimiento ha sido discutido por la Administración española. El ministro de Industria español, Claudio Aranzadi, presentó recientemente un plan adicional de reconversión del

sector naval en Bruselas, en el que dejaba clara la voluntad española de reducir de forma progresiva la capacidad productiva del sector y aumentar su productividad.

Este plan, del que se informa más detalladamente en páginas de este mismo número, comprende la aplicación de medidas complementarias entre los años 1991 y 1992 para la progresiva reducción de ayudas, la puesta en marcha de un ambicioso programa de formación profesional y capacitación para el empleo, y medidas de jubilación anticipada para aquellos trabajadores de más de cincuenta y cinco años.

Nuevo reto

Esta nueva reconversión que se anuncia para el sector de la construcción naval, supone sin duda un nuevo reto para el sector, que ha padecido ya otros reajustes en años anteriores. Los astilleros españoles, en concreto, han sido el ámbito industrial en el que la Adminis-

tración ha llevado a cabo el más ambicioso programa de reestructuración. En pocos años se ha pasado así a eliminar cerca del 60 por cien de la capacidad productiva del sector, al tiempo que se han eliminado de él cerca de 19.000 empleos.

Para este nuevo plan que se pone en marcha, la Comunidad Europea exigía en un principio el cierre de alguno de los grandes astilleros españoles. Una petición a la que se negaba tanto el Gobierno como los trabajadores. Tras varias reuniones, el ministro español de Industria, Claudio Aranzadi, y el comisario europeo para la Defensa de la Competencia, el británico Leon Brittan, llegaron a consensuar que no se cerraría ninguno de estos grandes astilleros, pero que sí se procedería por el contrario a una nueva reducción de puestos de trabajo, por supuesto, de forma pactada con los trabajadores y con los pertinentes incentivos e indemnizaciones. ■

Se abre la posibilidad de que el sector reciba en el futuro una ayuda de más de 30.000 millones de pesetas.

M. P.

EL COMERCIO
INTERNACIONAL
SE RESIENTE DE LA
GUERRA DEL GOLFO

AGUAS TURBULENTAS

Los efectos de la guerra del Golfo se han dejado notar especialmente en el comercio internacional. Unas aguas generalmente transitadas se han vuelto peligrosas. Las compañías de seguros han aumentado sus pólizas y los intercambios han perdido, por tanto, su normalidad. A esto hay que sumar los horrores que conlleva un conflicto de estas características. Algunos mercantes españoles han tenido que adentrarse, pese a todo, en estas aguas.



La guerra ha convertido al Golfo Pérsico en una zona altamente peligrosa para la navegación comercial. Pero no sólo estas aguas. Tanto el Mar Rojo como el Mediterráneo Oriental han sufrido también las consecuencias de este oscuro panorama. Una zona del mundo que se caracteriza precisamente por su importancia en el tránsito internacional con

el conflicto se ha convertido en una región demasiado caliente. El mismo embargo contra Irak decretado por la ONU y en cuyo cumplimiento participan buques de la Armada española no ha hecho sino abundar en esta excepcionalidad. Unas circunstancias que, sin embargo, no han impedido que el tráfico marítimo se redujera a cero, aunque sí que que-

dara en unos términos mínimos e imprescindibles. La importancia estratégica de la región y, sobre todo, su papel como mayor productor de crudo han impedido que ese tráfico comercial se suspendiera del todo. Por eso mismo, además de que los enfrentamientos bélicos se han concentrado sólo en una pequeña parte de toda esta inmensa área,



mercantes de diversos países han seguido transitando por esas aguas. Eso sí, con mayores precauciones y con un encarecimiento notable de sus costes.

Buques españoles

Buques españoles no han dejado tampoco de navegar por

la zona, aunque en menor medida a como lo venían haciendo, según han manifestado a MAR fuentes de ANAVE. Fernando Casas, director general de la asociación de armadores, señaló en este sentido que, si bien barcos mercantes españoles han podido verse afectados por la intranquilidad y el clima bélicos, no ha sido nuestro pabellón el que ha resultado más

implicado. Según manifestó a esta revista, ninguna naviera nacional tiene establecida una línea fija con la zona, por lo que los efectos para nuestro país han sido menores. La situación de inseguridad ha repercutido, eso sí, en los llamados tráficos «trans» o puntuales que hubieran podido desarrollarse.

En los primeros días del con-

flicto, fueron cuatro los buques nacionales que se encontraban en la zona. Los cuatro, petroleros al servicio de Repsol. Se trataba del «Castillo de Lorca», con una capacidad total de carga o peso muerto de 173.251 toneladas y que se encontraba en esos primeros días al norte del Mar Rojo. El «Orduña» era otro de los que se encontraban en la región. Con un peso muerto de 111.221 toneladas, el inicio de la guerra le sorprendió frente a la costa libanesa. No muy lejos de allí, en la costa de Siria, se encontraba por esas fechas el «Castillo de San Marcos», con capacidad para 67.031 toneladas, como también estaba en aguas jurisdiccionales egipcias del Mar Rojo el «Puertollano», con un peso muerto de 173.251 toneladas. Todos ellos iban con el encargo de transportar crudo para las refinerías de Repsol en España.

Los petroleros, obviamente, han sido los que han sufrido más el quebranto de la paz. Por eso mismo, al actuar las propias refinerías como armadores y al estar autorizadas para contratar el transporte de crudo con buques no sólo del pabellón nacional, los armadores españoles no se han visto afectados de una forma directa. Sí de un modo más tangencial, al haber provocado el conflicto una situación anómala en todo el comercio y tráfico internacionales.

Seguros más caros

La primera consecuencia que ha tenido la guerra en los tráficos por la zona ha sido el encarecimiento de los seguros, tanto de los cascos como de las mercancías. Unas pólizas más elevadas que de costumbre pero que, no obstante, fueron tendiendo a la baja después de la espectacular subida de los primeros días. Tomando como referencia los paralelos 24 y 27 y el meridiano 52, se cuadrículó la zona y se obtuvieron varias áreas, a las que se aplicaron recargos que fueron desde el 0,125 por cien hasta el 10 por cien. Este último, para la zona

AGUAS TURBULENTAS

concreta donde se han estado produciendo los bombardeos.

De este modo, desde el 23 de enero quedaron incrementadas en un 2 por cien para los buques que tuvieran que navegar en aguas del Golfo Pérsico comprendidas al este del meridiano 52 y norte del paralelo 27. La prima era del 0,50 por cien para los que tuvieran que adentrarse en la zona comprendida por debajo del paralelo 27 y al oeste del meridiano 52; mientras que frente a la costa de Irán, en el espacio comprendido al sur del paralelo 27 y este del meridiano 52, la prima que se fijó ese día y que estuvo vigente unos cuantos más fue del 0,125 por cien.

Ninguna compañía se arriesgó —ni que se sepa nadie lo solicitó— a asegurar ningún buque o mercancía al norte del mencionado paralelo 27 y oeste del 52, que corresponde al área que se ha constituido desde el principio como el teatro de las operaciones bélicas.

Pero no ha sido sólo el tránsito por el Golfo Pérsico el que se ha visto encarecido. Las compañías de seguros han establecido también incrementos de las pólizas para los buques que naveguen en el golfo de Akaba, en el Mar Rojo, tanto si se dirigen a ese puerto jordano como si van al israelí de Eilat, en sus proximidades. Para ambos casos, los incrementos fueron del 0,50 por cien desde el 23 de enero hasta principios de febrero y, a partir de entonces, con una tendencia a la baja influida por los acontecimientos. La misma cifra rigió esos días para la costa de Arabia Saudí en el Mar Rojo. Para la costa israelita en el Mediterráneo, el alza fijado fue del 0,75 por cien, y un 0,0275 por cien para cualquier barco que navegara por la costa turca, tanto del Mediterráneo como del Mar Negro.

Todos estos incrementos han funcionado de una forma homogénea no sólo para las compañías españolas, sino para cualquiera que operase en el



La guerra del Golfo desvía buques a los puertos canarios

Los puertos canarios por su situación estratégica se han visto siempre afectados por las coyunturas internacionales, y la guerra del Golfo una vez más así lo está demostrando y de hecho está empezando a tener repercusiones a pesar de que en esta ocasión y respecto a otros conflictos el Canal de Suez no se ha cerrado al tráfico marítimo.

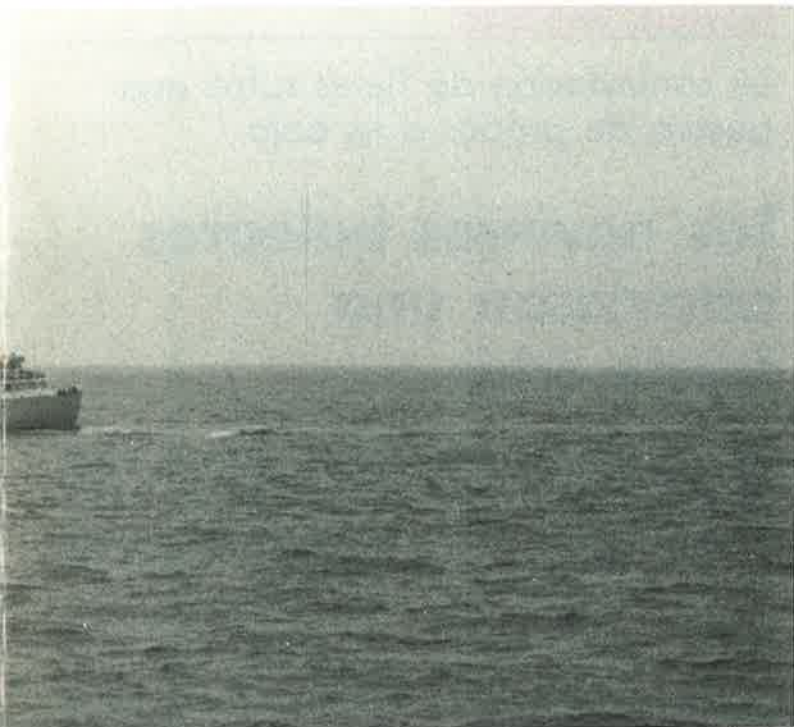
Aunque la densidad de tráfico no ha aumentado mucho en estos días por los puertos canarios, existe gran expectación por parte de los armadores que están recabando datos sobre los servicios al objeto de poder atender a los barcos que se puedan desviar de la zona en conflicto y decidan utilizar el cabo de Buena Esperanza en su trayecto.

Según ha señalado el presidente de la Junta del Puerto de La Luz y de Las Palmas, el puerto grancanario cuenta con infraestructura suficiente para atender la demanda que pudiera surgir, ya que la dotación es muy superior a la que se tenía cuando el último cierre del Canal de Suez en 1967, y ello, según sus palabras «nos permite tener un margen de confianza mucho mayor».

Sin embargo, José Manuel Hernández se muestra cauto a la hora de valorar las posibles repercusiones que la guerra pueda tener en el puerto grancanario. También en la misma línea se mantiene el presidente de la Asociación de Empresas Consignatarias y Estibadores, Armando Bordes para quien «el puerto de La Luz está preparado para ofrecer los servicios». Según Armando Bordes ahora se cuenta con una mayor línea de atraque gracias a la dársena exterior, también hay más compañías suministradoras e incluso empresas consignatarias y otros servicios como remolcadores, amarradores y la profesionalidad de los prácticos. ■

C. R.





mercado internacional. Realmente, se trata de porcentajes que han sido fijados cada día en Londres, donde agentes de la Lloyd's han ido estimando en cada jornada los riesgos que se han venido produciendo para la navegación en la zona. La referencia de la Lloyd's es obligada para el resto de las compañías de todo el mundo, incluidas las españolas, ya que estas empresas reaseguran los capitales en este mercado que, por otra parte, no lo aceptaría si no se someten a lo que previamente hayan establecido.

Precios del canal

Pero no sólo han sido los seguros los que se han encarecido con la crisis. Las tarifas del Canal de Suez, por ejemplo, se han visto asimismo aumentadas. Según ha llegado a manifestar el presidente de la sociedad que explota esta importante vía de agua, la guerra de Kuwait ha provocado una considerable reducción de las ganancias habituales, al haberse reducido también el número de buques que lo vienen utilizando.

Esta circunstancia ha hecho que las tarifas de peaje suban en un 6 por cien para todos los buques, salvo los grandes graneleros, que pagarán sólo un 4 por cien más. Para los buques militares el recargo será de un 25 por cien. Las circunstancias anómalas del tráfico por la zona han provocado incluso que ningún petrolero llegara a utilizar el canal durante un día. Un hecho que no se producía desde hacía quince años.

El salario de los marineros que navegan por el área se ha visto también incrementado entre un 100 y un 200 por cien. Unos aumentos que dependen y están directamente relacionados con los recargos que las compañías aseguradoras aplican a las navieras. De esta forma, cuando el recargo del asegurador no llega al 0,1 por cien, los marineros que aceptan navegar por la zona incrementan su salario durante los días de permanencia en un 100 por cien. Cuando el recargo supera el 0,1 por cien del valor del bu-

que y su carga, el salario se incrementa en un 200 por cien.

En cualquier caso, explican fuentes de ANAVE, la navegación por zonas en conflicto es siempre voluntaria, de manera que aquellos miembros de la tripulación que lo deseen pueden desembarcar antes de transitar por esas aguas. Fuentes del Sindicato Libre de la Marina Mercante de Comisiones Obreras y de UGT-Marina Mercante señalan, sin embargo, que esta voluntariedad es relativa en un sector en el que las cifras de desempleo son superiores al 30 por cien, por lo que muchos se verían obligados por las circunstancias y por el duro panorama laboral.

Anuncio de crisis

Todas estas circunstancias han ido haciendo que el comercio internacional se enrarezca y no sólo en el área más o menos implicada por la guerra. Según el mismo Fernando Casas, director general de la asociación patronal de armadores, la crisis es inevitable si el conflicto llega a durar más de dos meses y se dejará sentir, por lo menos, a lo largo de este año. Una crisis que según él no será, sin embargo, como las que siguieron a las subidas del petróleo de los años 73 y 79, pero que sí que se dejará notar en las empresas del sector.

La guerra no ha influido, por el momento, en unas mejores condiciones de negocio para el transporte marítimo, pese a lo que se pudiera esperar. Toda guerra, señala Fernando Casas, provoca las ansias de acumular mercancías, lo que se traduce en un aumento de los fletes y del tráfico internacional. Algo que no ha ocurrido en esta ocasión, según el mismo director general de ANAVE, porque las previsiones eran de una guerra corta. Para él, lo que ha causado el conflicto es una cierta paralización de la economía a la espera del final rápido de la guerra, que en tanto no llega puede ser más perjudicial. ■

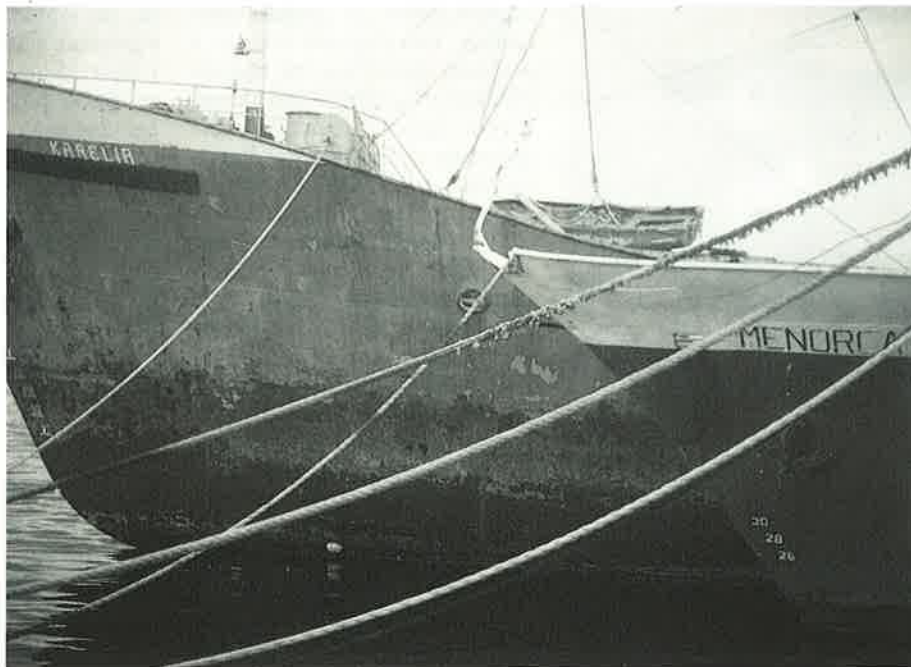
M. PEDRERO

MAR 95



Las navieras que operan en Baleares están padeciendo una grave situación de crisis debido a la pugna de los fletes. El problema surge cuando la Compañía ISCOMAR se desliga de la conferencia BAL-CON, consorcio establecido para mantener unas tarifas oficiales y evitar los precios a la baja.

Todo este desbarajuste y el poco entendimiento entre las navieras les ha llevado a una situación calificada de caótica, estimándose unas pérdidas en torno a los 1.200 millones de pesetas.



La situación de las navieras que operan en Baleares es de extrema preocupación. Todavía no tienen claro qué tarifas van a aplicar en el 91

BALEARES

La contratación de fletes sufre una guerra de precios a la baja

Las navieras baleares atraviesan una fuerte crisis

Las compañías navieras de cabotaje para el transporte de mercancías siempre tuvieron problemas debido, precisamente, a la crisis del flete y a la guerra de precios. Esto ocasionó la desaparición de varias compañías, principalmente privadas, con dos o tres barcos en su flota, que no pudieron hacer frente a los gastos de personal y mantenimiento, por la escasa rentabilidad de las cargas.

En estos momentos, la situación de las navieras que operan en Baleares es de extrema preocupación. Todavía no tienen claro qué tarifas van a aplicar en el año 91; no pueden hablar de subidas, pues se consideran incapaces de aplicar las que disponían para 1990. Tiempo

atrás, el Consejo de Usuarios tenía conocimiento de los incrementos de tarifas con tres meses de antelación, quedando ahora ante una incógnita que no sabe cómo se despejará.

Para evitar la guerra de precios y de fletes, en un intento de unificar criterios, procedimientos y tarifas, se creó en 1976, en Palma de Mallorca, la Secretaría BAL-CON, agrupando compañías de Baleares que cubrían el tráfico regular marítimo de cabotaje con la Península. Pero la finalidad de esta agrupación no se cumplía, por ser acuerdos tácitos, sin documento jurídico que les obligase y amparase.

Siete años después, en 1983, las navieras reconsideran el problema y firman el protocolo inicial de la Conferencia de Fletes Península-Baleares (BAL-CON), consolidada mediante documentos jurídicos y estatutos. Actualmente, las navieras integrantes de esta organización —que preside José Pita— son Trasmediterránea, Naviera Mallorquina, Transbalelear, Transportes Marítimos de Alucía, e ISCOMAL, siendo esta última la que acaba de abandonar el consorcio.

Oferta a la baja

La versión oficial que se está dando sobre la lamentable situación es la derivada de la crisis del Golfo Pérsico, con las sucesivas subidas y bajadas del precio del combustible. La crisis por la que atraviesa el sector servicios en Baleares, y la reestructuración de servicios que van a llevar a cabo las compañías Trasmediterránea y Naviera Mallorquina, han hecho necesario no tomar deci-

siones en cuanto al incremento de tarifas, haciendo que las perspectivas sean aún más inciertas.

Pero esta explicación no es compartida en el interior del sector, pues dan como auténtica y válida la guerra de tarifas, ocasionada por empresas que abandonan la conferencia BAL-CON, ya que «no les interesa que exista un control sobre ellas», afirmación que coincide con la salida de ISCOMAR. Con este desconcierto, se están ofertando fletes «bajo mano» a precios muy por debajo de los estipulados ante el temor de perder el mercado.

El secretario de la conferencia BAL-CON, Vicente Iborra, alude a los compromisos que se adquirieron con la firma de los documentos de la creación de BAL-CON, basados fundamentalmente en la racionalización de los servicios marítimos, distribuyendo las cargas entre los buques de estas compañías y ocupándolos en su totalidad, para obtener mayor rentabilidad al transporte. Se pretendía ofrecer mayor calidad en el servicio, regulando la salida de los barcos, a plena carga, adecuándolos a las exigencias de los clientes y características de la mercancía. Asimismo, se pensó en racionalizar los trabajos portuarios, de estiba y desestiba, con la creación de una empresa de estibadores única, completa, competente y modélica, con un servicio de, prácticamente, veinticuatro horas.

Pérdidas millonarias

Pero el aspecto primordial del acuerdo BAL-CON es la unificación de tarifas en todas las compañías integrantes, con la lógica distribución de pesos, volúmenes, cargas especiales y tipo de buques. El no llevar a cabo el fiel y estricto cumplimiento de los acuerdos, ha supuesto unas pérdidas estimadas en unos 1.200 millones de pesetas, cantidad que no se ha ingresado con respecto al pasado ejercicio. La conferencia BAL-CON factura anualmente unos 15.000 millones de pesetas, habiendo descendido sobre el 20

por cien, llegando a alcanzar las reducciones «bajo mano» el 20 por cien.

Las quejas y lamentaciones argumentadas por los empresarios, están basadas en el ahorro que ha supuesto para los usuarios del transporte marítimo, dinero del que sólo ellos se han beneficiado, pues los precios de la mercancía, lo que compra el consumidor, no sólo no se ha mantenido, sino que ha aumentado de precio; el mayor beneficiario es el intermediario, distribuidores y almacenistas.

Si el medio de comunicación de Baleares con el continente es el mar (para transporte masivo), o el aire para cargas de menor cuantía, esta guerra de precios por la disputa de un flete, ha traído como consecuencia la caótica situación que viven las empresas navieras de Baleares, convirtiéndose en una de las crisis más preocupantes por las que ha pasado el sector, creando un estado de inestabilidad, de suministros y precios, en la Comunidad Autónoma Balear, dadas sus singulares características. ■

Emilio MORANCHO



La falta de recursos económicos pone en una grave situación a la institución benéfica

La Cruz Roja del Mar amarra sus barcos

BALEARES se ha quedado sin barcos de salvamento en alta mar por incumplimiento del convenio que firmó el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones con la Cruz Roja del Mar. Desde que en octubre de 1989, José Barrionuevo firmara dicho documento, la Cruz Roja de Baleares no ha recibido una sola peseta, quedando las embarcaciones en un lamentable estado de abandono, y amarradas por falta de recursos para su mantenimiento y reparación.

La Asamblea Balear de la Cruz Roja del Mar dispone de tres embarcaciones tipo «A», cuya misión específica es el socorrismo y salvamento marítimo hasta 25 millas de la costa. Una de ellas, el «Virgen de Lluch», con 14 metros de eslora y 20 TRB, lleva amarrada

desde hace más de un año, pues su lamentable estado de conservación le impide cualquier posibilidad de hacerse a la mar.

El capitán del buque, Juan Verdú, ha manifestado que para poder salir a la mar es necesario practicar una serie de reparaciones, cuyo presupuesto asciende a los dos millones de pesetas. En este sentido, indicó que a la embarcación no se la han cambiado el aceite ni los filtros de los motores desde hace meses, y que, además, carece de los más elementales aparatos de navegación.

De la situación creada en la flota de salvamento de la Cruz Roja se responsabiliza al Ministerio de Transportes, al incumplir el convenio pactado el 20 de octubre de 1989, entre el titular del Ministerio, José Barrionuevo, y el entonces presidente de la Asamblea Suprema de la Cruz Roja Española, Leocadio Marín. Los responsables de la Asamblea Balear de esta institución apelan al artículo segundo del convenio firmado, en el que se estipula que «la Dirección General de la Marina Mercante adquirirá, con cargo a sus presupuestos, para ser utilizado por la Cruz Roja, embarcaciones tipo 'A' y 'B'. El presupuesto destinado a tal fin comprenderá el importe de las embarcaciones, su equipamiento, repuestos, grandes reparaciones, seguros, combustible y gastos de personal».

Respecto de las islas hermanas, Menorca e Ibiza-Formentera, la situación es similar. En Menorca, el Ayuntamiento de Mahón está interesado en resolver el problema mediante convenios de cooperación. La embarcación existente en Ibiza se utiliza para el traslado de enfermos desde Formentera. ■

E. M.



El trabajo galardonado ha sido «Oyambre, parque natural»

La Reina Sofía entregó el premio «Europa Nostra»



La Reina Doña Sofía, en calidad de presidenta de honor de la Asociación Hispania Nostra —sección española de Europa Nostra— entregó el pasado 3 de diciembre el premio que concede anualmente esta institución a la protección arquitectónica y natural al trabajo cántabro «Oyambre, parque natural». La presencia de la Reina y el galardón como tal —concedido en competencia con 400 trabajos medioambientales de toda Europa— no conjuran la continua amenaza de la especulación urbanística que se cierne sobre esta reserva ecológica de primer orden, aunque puede representar el espaldarazo definitivo que necesita para su protección. Recientemente, el Ayuntamiento de San Vicente de la Barquera ha aprobado la construcción de un complejo turístico de 350 viviendas en Santa María (La Revilla), a las puertas del Parque Natural de Oyambre.

Dos informes del defensor del pueblo avalaron las tesis ecologistas, que se oponían a la construcción de un complejo turístico en la playa de Oyambre.

LA Reina Doña Sofía entregó, en un acto protocolario que tuvo lugar en el Palacio de Sobrellano de Comillas, una medalla de plata con un dibujo alusivo a la naturaleza al arquitecto cántabro, Eduardo Ruiz de la Riva, presidente de la asociación que realizó el proyecto, formada por un colectivo de ingenieros, geógrafos, botánicos, biólogos y naturalistas.

El arquitecto Ruiz de la Riva aprovechó la visita de la monarca y la oportunidad de hablar ante ella para denunciar en su discurso de agradecimiento que sobre Oyambre «*pesan dudosos planes de urbanización*». «*Se siguen produciendo irregularidades en el área, cuyo valor ecológico es abundante por la morfodinámica de la playa y las rías, la flora y vegetación, el ecosistema de estuarios, la fauna invertebrada y los*

abundantes recursos pesqueros», criticó el arquitecto. Rindió homenaje también a «*todos los que han defendido Oyambre de forma anónima, casi numantina*».

El origen del trabajo ganador se remonta a noviembre de 1983, cuando la Junta Oficial de Arquitectos de Cantabria solicitó la elaboración de un informe acerca de la situación legal del área de Oyambre, con el ánimo de evitar «*en lo posible*» las consecuencias negativas e irreversibles de diferentes proyectos urbanísticos en tramitación, así como establecer criterios de actuación en la franja litoral. En junio de 1983, la empresa Playa de Oyambre, S. A., había presentado en el Colegio de Arquitectos un proyecto para instalar un camping de primera categoría en Oyambre, autorizado por el Ayuntamiento de Valdágila.

Así nació el denominado «informe Oyambre», un estudio multidisciplinar elaborado en 1984 por un grupo de profesionales de diversas materias con la finalidad de «*comprender en profundidad la dinámica natural y social de dicho espacio*», en palabras del portavoz del colectivo, Ruiz de la Riva. José Ortega Valcárcel, geógrafo, se encargó de la descripción del territorio; Miguel Ángel Losada, ingeniero de caminos, estudió la morfodinámica de playas y rías; María Dolores Belmonte, botánica, elaboró la parte referida a flora y vegetación; Rosa Martínez, bióloga, el ecosistema de estuarios; Jesús

Garzón, naturalista, la fauna y los recursos; y, finalmente, el arquitecto Eduardo Ruiz de la Riva, los asentamientos y edificación.

En 1986, el Colegio de Arquitectos impuso un recurso Contencioso-Administrativo ante la Sala correspondiente de la Audiencia Territorial de Burgos contra la resolución del Ayuntamiento de Valdágila por la que se concedió licencia de obras a Playas de Oyambre, S. A., para construir un camping.

La chispa de una encendida y larga polémica saltó cuando una brigada de obreros acotó las dunas de Oyambre sobre las que se iba a construir el complejo turístico. Las movilizaciones de colectivos vecinales y ecologistas no se hicieron esperar. En mayo de 1986 una manifestación con más de 200 personas en las dunas de Oyambre para pedir la declaración de la zona como Parque Natural y la suspensión de la licencia para



un camping, terminó en una re-
frega entre las fuerzas del or-
den, guardas jurados y mani-
festantes con el saldo de más de
medio centenar de heridos de
distinta consideración.

Dos informes del defensor
del pueblo avalaron las tesis
ecologistas. El primero de ellos
puso de manifiesto la urgente
necesidad de declarar la playa
de Oyambre y la ría de La Ra-
bia como Parque Natural de
Interés Nacional, para paraliz-
ar cualquier tipo de licencias
urbanísticas.

Un segundo estudio del De-
fensor del Pueblo afirmaba que
la construcción de un camping
en Oyambre haría desaparecer
buena parte de la vegetación y
advertía también sobre el ries-
go de desaparición que pesaría
sobre la zona de dunas al cam-
biar la dirección y la intensidad
de los vientos. Los informes de
la institución pública hablan
además de irregularidades com-
etidas por el Ayuntamiento
de Valdáliga y por el Gobierno
regional en la concesión de las
licencias urbanísticas.

La ocupación de las dunas
por los manifestantes, que en
ocasiones pusieron a los políti-
cos en la senda de tramitar la
declaración como Parque Na-
tural para la zona, pero toda-
vía tardaría en llegar.

El primer paso real para pro-
teger esta zona del litoral cánta-
bro lo dio el Grupo Parla-
mentario Socialista en la
Asamblea Regional en febrero
de 1988. En esa fecha presenta
una propuesta para declarar
Oyambre Parque Natural. Con

los votos favorables del PSOE,
PRC (Partido Regionalista de
Cantabria) y CDS —el Partido
Popular se abstuvo— la propo-
sición de Ley salió adelante,
pero la Diputación Regional
obstaculizó posteriores avances
en la protección del entorno.

Hoy, aunque la declaración
de Oyambre como Parque Na-
tural está completa, falta la
puesta en marcha del Regla-
mento del parque y la creación
del Patronato que rija sus des-
tinos. Sin estos dos instrumen-
tos, la reserva natural queda
desprotegida, sujeta a la salva-
je y destructora especulación
urbanística.

El objetivo de la propuesta
socialista era someter Oyambre
a un régimen especial de pro-
tección para su fauna, flora,
agua y atmósfera, en razón a su
interés científico y educativo,
pero sobre todo ecológico.

La riqueza ecológica de
Oyambre reside en la combina-
ción de mar, playas, rías, ma-
rismas, laderas, ríos, torrente-
ras y bosques que, sobre una
superficie de 5.000 hectáreas,
permite concentrarse a gran
cantidad de especies. Es un pe-
queño territorio localizado en-
tre los municipios de Valdáliga,
San Vicente de la Barquera,
Comillas y, en parte, Ruiloba y
Val de San Vicente.

El área litoral aparece como
una estrecha plataforma a baja
altitud (entre los 50 y 100 me-
tros) formando una suave ram-
pa que se adentra unos 10 ki-
lómetros desde la costa hacia el
interior. Es la llamada «marina»,
cuya vida, «debido a los ricos
fondos de algas, rocas y
arenas, es abundante», según
un portavoz de la Asociación
Oyambre Parque Natural.

No sólo se encuentran ané-
lidos, crustáceos y moluscos, si-
no que también se desarrollan
en sus aguas alevines de lubi-
nas, salmonetes, doradas, besu-
gos y otras especies. No obs-
tante, «las marismas, principal-
mente por la mano del hombre
en su afán de rellenarlas, han
perdido gran parte de su fun-
ción», explica el mismo por-
tavo. ■

Violeta GONZALEZ



**El Tribunal Superior de Justicia
ha fallado a favor de la empresa
recolectora de algas**

La empresa ALGATECSA podrá instalarse en Cantabria

La empresa ALGATECSA (Sociedad Algas Marinas, Tecnología y Cultivos, S. A.) podrá poner en funcionamiento una planta de recogida y tratamiento de algas en Comillas después de que el Tribunal Superior de Justicia de Cantabria (TSJC) estimara el recurso presentado por la sociedad contra la decisión del Gobierno regional de denegar la licencia para esta actividad. La sentencia condena además al Ejecutivo autonómico a indemnizar a la empresa por las pérdidas sufridas.

El fallo de este Tribunal zanja el enfrentamiento abierto entre ALGATECSA y la Diputación Regional, que primero impulsó y subvencionó el proyecto para ceder después ante las protestas ciudadanas que se oponían a la instalación de la factoría.

El TSJC centra su sentencia en la indefensión de la sociedad peticionaria y en la admisibilidad de los cultivos marinos propuestos. Los magistrados consideran que la Diputación Regional otorgó prevalencia a informes o alegaciones de personas o colectivos con intereses económicos enfrentados a la empresa, desatendiendo los dictámenes favorables. Según la Sala de lo Contencioso-administrativo, no existe unanimidad de criterios sobre el peligro de la pesca o equilibrio ecológico que podría derivarse de la actividad de ALGATECSA.

Asimismo, la sentencia destaca que la propia Administración regional permite la actividad extractora de algas a otras empresas y particulares, por lo que «no se adivina la ra-

zón que prohíbe a ALGATECSA realizar su cometido».

El TSJC entiende que ALGATECSA ha sufrido pérdidas por los gastos originados como consecuencia de la puesta en marcha de las instalaciones y la contratación de personal para su adecuado funcionamiento, «que se vio truncado a causa del acto administrativo», y, por tanto, debe ser indemnizada. El fallo establece que el cálculo de esta indemnización se obtendrá según los términos de la concesión que en su día se establezca.

El proyecto de ALGATECSA, que emplearía en una primera fase a 27 personas ampliables a 42 en 1992, se vino abajo el 2 de agosto de 1989, cuando ante la sorpresa de los principales accionistas —la compañía francesa Pecquet Tesson— el mismo Gobierno que les buscó como socios denegaba la autorización para explotar campos de algas en una parcela marina situada entre Comillas y San Vicente de la Barquera. ■

V. G.



El buque desembarcó en el Puerto de La Luz a cuatro polizones africanos

Prohibida la entrada a un barco filipino

La Delegación del Gobierno acusa al capitán y a la tripulación del «Balsa-8» de promover y amparar el desembarco ilegal de los cuatro extranjeros

El delegado del Gobierno en Canarias, y gobernador civil de Las Palmas, Anastasio Travieso, ha prohibido la entrada y atraque en los Puertos del Estado en la provincia al barco de bandera filipina «Balsa-8», salvo en los supuestos de fuerza mayor que se regulan en las normas internacionales sobre tráfico marítimo, reconocidas por el Estado español.

La orden del delegado del Gobierno se basa en los hechos ocurridos en octubre pasado cuando el capitán y la tripulación del «Balsa-8» desembarcaron en el Puerto de La Luz y de Las Palmas a cuatro ciudadanos africanos sin figurar en la lista de tripulantes y bajo la condición de polizones.

Dicha actuación dio lugar a que la policía ordenase el regreso del barco a puerto hasta que se localizaran los extranjeros huidos, al objeto de hacer cumplir lo establecido en el artículo 85, apartado 4, del Real Decreto 1119/1986 de 26 de mayo, sobre Derechos y

Libertades de los extranjeros en España. Tres de los polizones fueron localizados y el cuarto quedó en territorio español al no poder ser localizado por la policía.

En una nota remitida por la Delegación del Gobierno en Canarias se califica el hecho de muy grave, ya que con él no sólo se omitió y ocultó a la policía una información sobre los cuatro polizones, sino que además se adoptó una conducta que promovió y amparó el desembarco ilegal de los cuatro extranjeros ilegales.

La Delegación del Gobierno en Las Palmas remitió también la orden a la compañía consignataria Polsuardiaz responsable del «Balsa-8», y a la Delegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife para que prohíba su atraque y entrada en sus puertos al barco de bandera filipina. ■

C. R.

Adjudicada la prolongación del muelle Reina Sofía

La comisión técnica creada entre la Dirección General de Puertos y la Dirección Técnica de la Junta de los Puertos del Estado en Las Palmas ha decidido conceder la ejecución de la prolongación del espigón Reina Sofía del Puerto de La Luz a la agrupación de empresas Sato-Satocan.

El importe de las obras asciende a 5.455 millones de pesetas, siendo ésta la oferta más cara de las que concurren a la convocatoria. Según la comisión técnica éste fue el proyecto que más se ajustó a las características requeridas por el propio puerto entre las cinco compañías que acudieron al concurso.

Entre las premisas básicas para la adjudicación definitiva de las obras

figuraron las siguientes: primero, que utilizara la menor cantidad posible de piedra a extraer del Roque Ceniciento en la Isleta para evitar en lo posible el impacto medioambiental; segundo, que el cajón de hormigón a ejecutar fuera estable con la mayor anchura en relación con el dique vertical y con 18 metros del ancho en la superficie del nuevo muelle; y, tercero, que el dique vertical confirmara su seguridad con una garantía de mayor duración frente a los efectos del oleaje.

El plazo de ejecución de la obra será de treinta y ocho meses, cuatro menos que el plazo que había fijado la Junta, por lo que la obra quedará terminada en enero de 1994. ■

C. R.



Los 31 yates del Campeonato Europa'92 hacen escala en Canarias

El mayor atunero del mundo atracó en Las Palmas

Los 31 yates que salieron el día de Reyes de Gibraltar y que participan en el rally de vuelta al mundo, denominado Europa 92, pasaron por el puerto grancanario a mediados de mes atracando las embarcaciones en la dársena de embarcaciones menores en el muelle deportivo del Puerto de La Luz.

Los tripulantes de estos yates fueron agasajados por la Junta de este puerto que preside José Manuel Hernández, que les dio la bienvenida tras las palabras de presentación del organizador de la vuelta, Jimmy Cornell. En el acto se hizo entrega a los capitanes de las embarcaciones de una metopa del Puerto de La Luz y del de Las Palmas como recuerdo de su paso por la isla.

También se distinguió al capitán más veterano, el italiano Enio Nardi, que ya ha estado en otras ocasiones en Gran Canaria y que ha cruzado el Atlántico 14 veces. En esta ocasión Enio Nardi participaba en el rally Europa 92 a bordo del «Lady Samantha», del que es propietario.

De las 31 embarcaciones participan-

tes la mayor parte era de banderas británica e italiana con seis embarcaciones cada una, y desde Gran Canaria, donde estuvieron dos días, tomaron rumbo hacia la isla de Santa Lucía en el Caribe.

El mayor atunero del mundo el «Albacora», estuvo el pasado 21 de enero en el Puerto de La Luz y el de Las Palmas, donde procedió al embarque del arte de pesca preparado en Gran Canaria con una longitud de kilómetro y medio. También en este puerto el «Albacora» completó sus pertrechos y víveres.

El «Albacora» es de bandera española y fue construido en Vigo, tiene 105 metros de eslora, una manga de 16,80 metros y un puntal de 10,20 metros. Está dotado de un motor propulsor de 7.000 caballos de potencia que le permite alcanzar los 17,2 nudos. También cuenta este atunero con tanques para la conservación de los túnidos con una capacidad de 3.000 metros cúbicos, pudiendo congelar diariamente 140 toneladas y sus

equipos auxiliares tienen 5.000 caballos.

Este moderno atunero está considerado como el mayor del mundo en su especialidad y está dotado además de un sofisticado sistema electrónico para la búsqueda y localización de los bancos de atún, así como de sistemas de navegación y comunicación junto a un helicóptero como apoyo a la detección de los bancos de túnidos.

El «Albacora» dispone también de una gran autonomía ya que ha sido concebido para que pueda faenar en caladeros lejanos, asimismo en zonas de fuertes corrientes y condiciones duras.

Entre el equipo auxiliar el «Albacora» cuenta con un sonar para la detección y seguimiento de los bancos. Este equipo se completa con dos monitores repetidores para sus sonares: un sonar para la discriminación de diferentes especies de pescado a distancias medias y cortas, un ecosonda en color, una sonda registradora y un indicador de corrientes, entre otros. ■



Canarias contará con torre de control de tráfico marítimo

Canarias contará con una torre de control del tráfico marítimo a principios de 1992, según ha anunciado el presidente de la Junta del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, Pedro Anatael Meneses.

La torre se instalará en dicho puerto y contará con sofisticados medios de detección por radar y satélite, tendrá un radio de acción de 300 millas, por lo que también abarcará las aguas próximas al archipiélago.

Meneses explicó que la torre de control no sólo servirá como ayuda a la navegación, sino que también estará capacitada para detectar la contaminación de las aguas y posibles vertidos de crudo al mar.

El presidente de la Junta del Puerto de la capital tinerfeña anunció también que en enero comenzará a funcionar una nueva estación para el jet-foil en el muelle norte del puerto. En otro orden de cosas Meneses ha señalado que la dársena Los Llanos ya está funcionando en un 90 por cien como zona específica para el tráfico interinsular.

Por último, Pedro Anatael Meneses explicó que en una reciente entrevista, con los empresarios de Santa Cruz de Tenerife, expuso el proyecto de remodelación de la dársena pesquera para que se instalen allí las empresas que quieran acogerse a la futura zona económica especial. ■

C. R.



Las obras de ampliación serán las más importantes del sector público ejecutadas por la Administración

El Puerto de Bilbao triplicará su superficie de servicio

El presupuesto inicial del proyecto, que concluirá en el 97, gira en torno a los 50.000 millones de pesetas, la mitad financiada por el Estado y la otra mitad por el propio Puerto Autónomo.

El Puerto Autónomo de Bilbao, a la cabeza de España en tráfico de mercancías, acometerá este año una obra de ampliación que, con un presupuesto de 48.500 millones, constituirá la más importante del sector público llevada a cabo por la Administración en España. El ministro de Obras Públicas, Javier Sáenz de Cosculluela, viajó el pasado mes de diciembre a la capital vizcaína para presentar, de manera oficial, el proyecto, que está previsto concluya después del verano de 1997.

EL responsable de ese Ministerio dio a conocer los detalles técnicos de la ampliación del Puerto de Bilbao en El Abra exterior ante un grupo de empresarios del sector y diversos cargos públicos, además del presidente del Puerto Autónomo, José Sota.

El titular de Obras Públicas

quiso despejar las posibles dudas generadas en algunos colectivos por el retraso sobre lo anunciado en la iniciación de las obras y aseguró que, con la decisión de su Ministerio de comenzar la licitación para que los primeros trabajos puedan realizarse el próximo mes de junio se «quiere evitar la incertidumbre que podría

surgir sobre el futuro del Puerto».

El presupuesto inicial del proyecto girará en torno a los 48.500 millones de pesetas; el Estado aportará unos 4.000 millones de pesetas anuales, actualizados, lo que representará una cifra superior al 50 por cien, y el resto correrá a cargo del propio Puerto Autónomo.

La ampliación de El Abra exterior albergará 4,5 kilómetros de muelles, con una superficie terrestre útil de 425.000 metros cuadrados y un calado de 21 metros. La construcción de un dique de 3.150 metros y un contradique de 1.400 metros servirán para triplicar la superficie de servicio del puerto, que pasará de 1,5 millones de metros cuadrados a cinco millones y aumentará en un 50 por cien la capacidad de recepción de buques.

El ministro Javier Sáenz de Cosculluela destacó durante la presentación de los detalles técnicos de la obra que ésta no sólo dotará al Puerto de Bilbao de nuevas y mejores instalaciones, sino que también, «*creará condiciones que posibiliten crear riqueza y garantizar un futuro desarrollo económico de la zona*».

El titular de Obras Públicas incidió asimismo en los aspectos ambientales de esta macro-construcción portuaria. «*A pesar de que no es preceptivo, porque no se trata de un puerto nuevo, se procederá a tramitar el informe impacto de medio ambiente, con el fin de que los ciudadanos y Ayuntamientos puedan presentar las alegaciones que consideren oportunas*».

En este sentido, los servicios técnicos del Puerto Autónomo de Bilbao han realizado numerosos estudios y sus resultados han sido satisfactorios. En ellos se expresa explícitamente que la ampliación de las obras del Puerto



no supondrán, por ejemplo, la degradación de las playas actualmente existentes en la zona, informó el ministro. Se refirió, sin embargo, a que, a pesar de estos datos, se llevará a cabo en los próximos días un nuevo estudio de acuerdo al procedimiento que establece la Ley de Protección del Medio Ambiente.

Incremento de tráfico

El Puerto Autónomo de Bilbao viene ocupando los primeros lugares de tráfico de mercancías del Estado. En lo que ha transcurrido de año, este Puerto ha registrado un tráfico de 23,6 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 3,8 por cien con respecto al volumen logrado el pasado año.

De acuerdo con datos de la Delegación del Gobierno en el País Vasco, la actividad del Puerto reflejó durante estos meses una evolución positiva en el trabajo local y de mercancía general transportada en contenedores, con incrementos del 68,7 por cien y 7,1 por cien respectivamente.

Sin embargo, se produjeron durante el mismo período, descensos en el total de mercancías cargadas: 7 por cien y 0,4 con respecto a las cifras de descarga.

El peso específico del movimiento de productos petrolíferos sobre el tráfico total y su negativa evolución en el período citado, un 5 por cien propició el empeoramiento global de los resultados, de acuerdo con las mismas fuentes.

En relación con el tráfico de graneles sólidos, las cantidades son similares a las del pasado año, produciéndose un ligero descenso del 0,4 por cien.

Atendiendo a la evolución del movimiento de carga seca, suma de los tráficos de graneles sólidos y mercancía general, se recoge un crecimiento del 0,9 por cien atribuible al buen comportamiento de las mercancías transportadas en contenedores, que han supuesto 100.000 toneladas más que en igual tiempo hace un año. ■

Isabel CAMACHO



Quieren estar preparados para afrontar las directrices políticas que se iniciarán en el 93

Las cofradías de bajura exigen cambios en la política pesquera comunitaria

EL sector vasco de bajura prepara un documento en el que planteará a los responsables de Pesca en el Gobierno Vasco la exigencia de cambios de importancia en la política pesquera comunitaria, con la pretensión de adelantarse a la discusión de la Comunidad Europea sobre el futuro de la Pesca en los próximos años.

Representantes de las cofradías de bajura de Vizcaya y Guipúzcoa, al igual que antes lo hiciera el sector de altura del litoral cantábrico, plantean en su escrito los problemas generados durante los siete años de política pesquera de la «Europa Azul» surgida en 1983 y que finalizará el próximo año 1993.

A partir de entonces comenzará una nueva reglamentación pesquera con validez hasta el año 2003, para la que los arrantzales vascos quieren estar preparados. Así lo han anunciado representantes de las cofradías vizcaínas que han incidido en su interés en «informar al sector de bajura para elaborar un documento común entre todas las cofradías y poder concretar los planteamientos necesarios de cara a la futura política pesquera. El sector pesquero vasco hará todo lo posible para que se recojan sus demandas primero en Bruselas y después en la Comisión de Pesca, de donde surgirán las leyes para la nueva política pesquera».

Entre las cuestiones más urgentes que exigen los pescadores de bajura vascos se encuentran ocupando protagonismo aspectos relacionados con el uso de algunas artes de pesca como pelágicas y volantas, sin soslayar las dificultades de las campañas de costera del bonito y anchoa.

La iniciativa de estos sectores podría, según sus representantes, tener continuidad en otros subsectores pesqueros del País Vasco, como atuneros, caladeros o bacaladeros, lo que supondría, incluso, «la elaboración de un documento general en el que se plantease el conjunto de las necesidades del sector pesquero», ha expresado el responsable de Pesca del Gobierno Autónomo.

Este, en declaraciones recientes ha señalado que la situación actual de la Pesca en Euskadi es «aceptable», comparando particularmente con la época anterior a 1986, año del ingreso de España en la Comunidad Económica Europea.

El representante del Ejecutivo Autónomo considera que la reestructuración anunciada por la CEE, por entender que sobra un 40 por cien de flota pesquera comunitaria en aguas europeas, no debería afectar a la pesca vasca. Nosotros estamos totalmente de acuerdo en que se implanten. ■

I. C.



El Puerto de Gijón cuenta, en fase experimental, con una moderna terminal de carga y descarga

Nueva instalación para los graneleros en El Musel



El Puerto exterior de Gijón, oficialmente conocido como Puerto de El Musel, acaba de poner en marcha, en fase de pruebas, una moderna terminal de carga y descarga de graneles sólidos. Está considerada como la mejor dotada de España y la quinta de Europa. Cuenta inicialmente con dos pórticos de descarga y un parque de almacenamiento en el mismo muelle de Minerales, de 535.000 metros cúbicos de capacidad.

Los pórticos de esta moderna terminal de graneles que ya funciona con carácter experimental —aún no está a pleno rendimiento— tienen una fuerza ascensional de 50 toneladas, estando previsto que el rendimiento libre de cada pórtico sea de 2.000 toneladas a la hora. El rendimiento medio se estima que será de 1.000 toneladas hora. Estos pórticos, además de llevar la mercancía al parque de almacenamiento situado en el mismo muelle, pueden alimentar las cintas transportadoras que llevan los graneles sólidos al parque de Aboño.

Dispone la nueva terminal también de dos rotopalas para almacenar y recoger los graneles sólidos, con una capacidad

Nuevo mercado mayorista en Merca

La creación de un mercado mayorista de pescados, tanto frescos como congelados, en el complejo que tiene Mercasturias en el polígono industrial de Llanera, ha motivado la reacción de la Cofradía de Pescadores «Virgen de las Mareas», de Avilés, que tiene la lonja en la que más pescado se vende de Asturias. Temen los responsables de la Cofradía avilesina, que el nuevo mercado mayorista de Mercase marque una competencia comercial a la propia «rula» avilesina. Tras

entrevistas desarrolladas entre la gerencia de Mercasturias y de los Patrones Mayores de las Cofradías de Pescadores de Avilés y Gijón se entró en una fase de estudio de la situación que se va a plantear en orden a la comercialización del pescado. En tanto que Gijón ve con buenos ojos la creación del mercado mayorista en Llanera, Avilés se muestra un tanto reticente mientras que en Mercasturias se trabaja a fuerte ritmo para poner en marcha de inmediato el nuevo mercado de

pescados frescos y congelados con carácter mayorista.

Este nuevo mercado de la pesca en Llanera, situado a diez minutos de coche de Oviedo, Gijón y Avilés, así como de las cuencas mineras del Caudal y del Nalón, contará con un total de 16 módulos o puestos de venta, además de disponer de modernas instalaciones de frío y fábrica de hielo. El Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores «Virgen de la Soledad», de Gijón, José Antonio Ruiz, que también es presiden-

de hasta 2.800 toneladas, y se complementa con la instalación de un cargadero con una capacidad de carga de 2.600 a 2.800 toneladas por hora, situado en el muelle Norte. Esta instalación permite que un barco puede descargar, almacenar, mandar mercancía al parque de Aboño, situado tras El Musel o a los cargaderos de ferrocarril que la transportan hasta cualquiera de las dos factorías de Ensidesa en Avilés o Veriña-Gijón.

El muelle de Minerales tiene 652 metros lineales de atraque, con unos calados de 19 a 21 metros y es capaz de admitir cargueros de hasta 200.000 toneladas de carga. La nueva instalación puede ser ampliada a cuatro pórticos y admitirá entonces como mínimo barcos de 160.000 toneladas de carga.

La terminal, denominada European Bulk Handling Installations (EBHI) ha tenido un costo superior a los 7.000 millones de pesetas. Recientemente se ha aprobado por parte de la Junta del Puerto de Gijón la constitución de la sociedad gestora de esta terminal de graneles sólidos con la incorporación de capital de las empresas Hidroeléctrica del Cantábrico, Tudela Veguín y Ensidesa, aunque aún la Junta del Puerto tiene el 70 por cien de las acciones de la sociedad. ■

José de ARANGO

rias

te de la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Asturias, ha señalado que la creación del nuevo mercado mayorista de pescados en Llanera puede servir para alcanzar unos precios más unitarios que los existentes hasta ahora, evitando los altibajos y consiguiendo que no ocurra como en este último año que se ha pagado el bonito a poco más de 200 pesetas el kilo en el momento álgido de la costera. ■

J. A.

Se ha instalado uno en Navia y se ha paralizado el proyectado para Cudillero

Polémica sobre los arrecifes artificiales



LA Dirección Regional de Pesca del Principado de Asturias está instalando una serie de arrecifes artificiales en la costa asturiana que, cuando salían los bloques de hormigón de puerto a bordo del «Iragua» para ser depositados ya en el mar, han despertado gran polémica, con amenaza por parte de algunos armadores y pescadores de Avilés de bloquear dicho puerto con sus embarcaciones si no se suspendía la colocación del primer arrecife artificial en aguas cercanas a Cudillero.

Los arrecifes artificiales son, según expertos del Centro de Experimentación Pesquera de Gijón, dependiente de la Consejería de Agricultura y Pesca del Principado, el hábitat ideal

para la pesca consiguiendo con su instalación que se enriquezcan los caladeros. Pero hay un sector de armadores y pescadores de Avilés que se oponen a los arrecifes artificiales porque entienden que perjudica para practicar la pesca con determinadas artes, ya que los arrecifes son barreras que podrán destrozar redes y aparejos.

La respuesta positiva a la iniciativa de la Dirección Regional de Pesca de Asturias la han dado pescadores de Navia, Luarca, Gijón, y Lastres que han solicitado el estudio oportuno de sus caladeros y de las áreas marinas en las que faenan sus flotas para la instalación de arrecifes artificiales por entender que ésta es una fórmula adecuada para preservar

la riqueza pesquera, evitando la depredación de los caladeros, ya de por sí bastante esquilados por estas latitudes cántabras.

La polémica está servida y mientras en Avilés el rechazo a los arrecifes artificiales es total, consiguiendo paralizar la instalación de uno de ellos en las cercanías de Cudillero, en cambio quedó ya construido un arrecife en aguas de la villa occidental de Navia. La Cofradía de Pescadores de Luarca, así como las de Gijón y Lastres ya están por la labor de instalar arrecifes, asunto que está siendo estudiado por la Dirección Regional de Pesca de Asturias. ■

J. A.



Según Marín, las elecciones podrían convocarse en breve plazo

Las cofradías vuelven a la actualidad



El futuro de las cofradías de pescadores en Andalucía ha vuelto a estar en candilero después de que el consejero de Agricultura y Pesca de la

Junta, Leocadio Marín, hiciera pública su intención de desarrollar el denominado «decreto Manaute», que lleva el nombre del anterior consejero, y convocar elecciones en breve fecha para renovar la cúpula de estas entidades. Según Marín, las elecciones pueden convocarse en breve plazo, y una vez iniciado el período electoral, en tres meses podría efectuarse la votación, calculándose que el proceso culminaría en la próxima primavera.

ESTE anuncio, hecho en la comisión de Agricultura y Pesca del Parlamento andaluz, era acompañado por la noticia, difundida por el propio consejero, de que el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía había dictado sentencia favorable a la Junta sobre dicho decreto, situación que después fue reforzada por

una nueva sentencia, en este caso del Tribunal Supremo, avallando la orden posterior al decreto que regulaba y modificaba algunos aspectos del mismo, para ampliar la participación de algunos colectivos.

En todo caso, algunas cofradías han reaccionado intentando establecer un nuevo diálogo con la Administración andaluza.

Tras un primer contacto de buenas palabras entre ambas partes, la Interfederativa Andaluza de Cofradías ha pedido un nuevo diálogo, pidiendo ahora «a las claras» lo que fundamentalmente han planteado las cofradías: que no pierdan su participación económica y la capacidad de gestión de las lonjas o que, en su defecto, reciban algún tipo de compensación por ello.

Como contrapartida, las cofradías ofrecían la retirada de los recursos interpuestos en los tribunales contra el decreto de renovación de las cofradías, oferta que a la Junta le parece ahora menos interesante, ya que las últimas sentencias le están siendo favorables.

En todo caso parece que el tema está pendiente de la convocatoria de elecciones, más aún, cuando en las últimas manifestaciones públicas en Almería, Fernando González Vila, director general de Pesca, se reafirmó en la intención de convocar elecciones y de pasar la gestión de las lonjas a las organizaciones de productores y los armadores.

Precisamente, González Vila estuvo en Almería para respaldar la promoción del nuevo sistema informático de subasta de pescado en las lonjas.

Este sistema evita el vocerío y las confrontaciones, utilizando un mando a distancia y permitiendo conocer los precios de los mercados. El Moby-clok

podría ser impuesto en las lonjas si los pescadores y armadores van aceptando el sistema, lo que pasa es que con la informatización, algunos intermediarios podrían ser suprimidos, lo que evidentemente causaría un problema para algunas personas que actúan en el sector.

Hasta ahora, sólo Cádiz parece dispuesto a implantar este sistema, aunque se espera que se vayan sumando otros puertos. Por otra parte, en Málaga se empezaba a respirar cierto aire de conflicto, que ha sido suavizado con el anuncio de que llegarán los fondos del paro biológico de la flota que faena en aguas Marroquíes.

Desde otro punto de vista, UGT muestra su preocupación por un hecho que considera importante... Antonio García Márquez, responsable de pesca de UGT Andalucía, considera que se está cayendo en un grave abandono de los puertos andaluces y en una ralentización de las inversiones.

Como contrapunto, señala las fuertes sumas de dinero en inversión pública y privada que se gastan en puertos deportivos. «No ha localidad costera que no esté haciendo un puerto deportivo. Yo no es que esté en contra de que se construyan esos puertos, pero lo cierto es que se olvidan de los puertos pesqueros, donde hay muchas personas cuya subsistencia depende de ello.»

UGT no descarta iniciar algún tipo de campaña para recordar este tema, y también desea plantearlo en el proceso de negociación con la Junta, así como en el diálogo para el diseño del Plan Andaluz de Desarrollo Económico para 1991-94, que se debatirá a principios de año. ■

Lola FERRAND



El presupuesto ha sido considerado insuficiente por el titular del Departamento y por la oposición

Siete mil millones para la Consellería de Pesca en el 91

A 7.109 millones de pesetas asciende el presupuesto destinado a la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura, para el año 1991, un 1,8 por cien del total de la Xunta de Galicia. Esta cifra ha sido considerada insuficiente tanto por el titular de este departamento, Enrique López Veiga, como por la oposición parlamentaria, aunque sus argumentaciones no coinciden.

SEGUN López Veiga, la Consellería de Pesca necesita de un mayor presupuesto, pero destacó que ese dinero debe provenir de la Administración central y no de restar presupuesto a las otras consellerías. Por su parte, la oposición calificó éstos como neoliberales, y de haber actuado con una falta de sensibilidad social.

Concretamente, el socialista Ventoso Mariño aseguró que se trataba de unos «presupuestos feitos á machada», del día a día, en los que los gastos de altos cargos suben un 60 por cien, las enseñanzas pesqueras descienden un 20 por cien y los presupuestos de investigación se merman en un 50 por cien.

El representante del Bloque Nacionalista Gallego (BNG) pidió explicaciones sobre las subvenciones a la flota, así como las destinadas para contratar personal para limpieza de playas y recuperación de bancos marisqueros dependiendo del «color» político, a lo que el titular de Pesca contestó que no todos los patrones mayores son precisamente del PP, y que las subvenciones a la flota se otorgaban prioritariamente a las menores de nueve metros.

Enrique López Veiga reconoció que había algunos errores en el documento presupuestario, y destacó el aumento global del 8,6 por cien respecto a los presupuestos de 1990, con una subida considerable respecto a los de anteriores gobiernos, y señaló que se había realizado una contención del gasto, incluido personal, y un esfuerzo importante en inversiones directas y a través de particulares, partida

que se incrementó en un 23,87 por cien.

Anunció, además, que se incluyen dos novedades en ellos, como es la puesta en marcha de un registro de industrias pesqueras y la articulación de una red de muestreo y calidad de las



aguas. Con respecto a la «falta de sensibilidad social» argumentada por la oposición, manifestó que no tenía sentido desde el momento en el que las partidas para acciones sociales, como la del salvamento marítimo, han sido sustancialmente incrementadas con relación a los anteriores presupuestos.

FELGAMAR se integrará en la World Fishing de Vigo

1.000 visitantes profesionales

visitaron este año la primera edición de la Feria Gallega de Productos del Mar (FELGAMAR), que se celebró en Villagarcía, y que tendrá carácter itinerante, integrándose en la *World Fishing* de Vigo en 1991, y se trasladará a Sevilla en 1992.

FELGAMAR nació con la idea de convertirse en un escaparate para los productos gallegos del mar, y en ella estuvieron presentes las principales organizaciones de productores de Galicia, desde las de mejillón a las de la ostra, pasando por las del marisco en general, y el rodaballo. También expusieron sus

sector de envases y embalajes dirigidos al sector productivo de cultivos marinos en fresco, así como al proceso de acondicionamiento, distribución y comercialización. Este convenio se llevó a cabo como resultado de las jornadas sobre «Comercialización e distribución de productos do mar galego», que se celebraron paralelamente a FELGAMAR.

Este proyecto contribuirá, según los firmantes del convenio, a mejorar la comercialización e identificación de los productos gallegos del mar, un área en la que todavía queda mucho por hacer como se puso de manifiesto en las citadas jornadas técnicas, en las que Richard Calder, miembro del *Institute of Packaging United Kingdom*, señaló que «el futuro de la comercialización exterior de los productos gallegos del mar pasa por la comercialización en fresco a gran escala y la producción de fórmulas más elaboradas como los platos precocinados».

Por su parte, Manuel López Cedillo, presidente del Centro de Embases y Embalajes, afirmó que existe la necesidad de mejorar la presentación de los productos gallegos en fresco, pero reconoció que era muy difícil.

Durante la clausura de las jornadas se ratificaron estas opiniones y se concluyó que una buena solución y como reto fundamental son las denominaciones de origen, «lo que está claro es que hay que salir al mercado con una imagen de marca, y es preciso realizar una promoción desde la producción saliendo del mercado ya con una imagen determinada», matizó el presidente de la Asociación Nacional de Detallistas, Primitivo Sanz, quien dijo que los productos gallegos procedentes del mar tienen fama universal, pero el consumidor no sabe distinguirlos una vez que se encuentran en el mercado. ■

Elena CEBRIAN



Feria pesquera en el Mediterráneo



Del 29 de marzo al 1 de abril, el Ayuntamiento de la localidad tarraconense de San Carlos de la Rápita va a celebrar la tercera «Expo-Rápita». Con tan sólo dos certámenes anteriores, la Fira náutico-pesquera de San Carlos de la Rápita se ha convertido en el salón de las pesquerías del Mediterráneo.

De COSTA a COSTA



EL sector náutico-pesquero se da a conocer en las numerosas exposiciones que, a lo largo del año, se celebran en nuestro litoral. A pesar del gran número de muestras pesqueras, el Levante español carecía de una Feria en la que se diera a conocer el sector pesquero del Mediterráneo. Dándose cuenta de la existencia de este vacío, el Ayuntamiento tarraconense de San Carlos de la Rápita organiza desde 1989 la Feria náutico-pesquera denominada «Expo-Rápita»; una exposición que, con tan sólo dos años de existencia, se ha convertido en el salón pesquero del Mediterráneo.

Los responsables de la Feria no dudan en afirmar que «Expo-Rápita» es un modo de acceso o de mantenimiento y consolidación en el mercado náutico-pesquero de Levante. «Ello nos lo confirma —aseguran desde el Ayuntamiento de la localidad— la creciente demanda de espacio y stands para exponer, así como excelente acogida que, certamen tras certamen, han demostrado tener los armadores, pescadores y público asistente a la Fira.»

Desde el pasado 1 de diciembre y hasta el próximo 20 de febrero permanece abierto el plazo para participar en esta tercera edición de la Feria de San Carlos de la Rápita. Quien desee recibir más información puede hacerlo directamente en la Casa Consistorial de la localidad tarraconense, sita en la plaza Carlos III, 13; CP 43540 y en el teléfono (977) 74 01 00 en horarios de oficina. ■



El calendario laboral definitivo para los próximos años contempla nueve fiestas nacionales

DOCE FIESTAS PARA EL 91

El calendario laboral de 1991 quedará constituido como el definitivo para los próximos años. Las fiestas nacionales no sufrirán más cambios ni variaciones anuales, y las Comunidades Autónomas celebrarán sus fiestas específicas de acuerdo con la relación de éstas emitida al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. De acuerdo con lo publicado en el *Boletín Oficial del Estado* el 7 de febrero del pasado año, a partir de esa fecha serán fiestas de carácter nacional el día de Año Nuevo, el Viernes Santo, el primero de mayo, Fiesta del Trabajo, el día de la Asunción de la Virgen, que se celebra cada 15 de agosto, la Fiesta Nacional de España, cuya fecha de celebración es el 12 de octubre, el día de Todos los Santos, (1 de noviembre); el día

de la Constitución, (6 de diciembre); la Inmaculada Concepción, (8 de diciembre), y la Natividad del Señor.

La tradicional fiesta de Reyes, o el día de la Epifanía del Señor, cuya celebración corresponde al 6 de enero, se festejará en todas las Comunidades Autónomas, salvo en Cataluña, Canarias, Cantabria, Castilla-La Mancha, Castilla-León, la Comunidad Valenciana, Extremadura, Murcia, Navarra y el País Vasco celebrarán la fecha de San José cada 19 de marzo, jornada que será laborable en el resto del territorio nacional.

En total habrá 12 jornadas festivas en el calendario laboral, las nueve de carácter nacional enumeradas anteriormente y otras tres que cada Comunidad Autónoma ha fijado según ha estimado conveniente.

ASI QUEDA EL CALENDARIO DE DIAS FESTIVOS

Comunidades Autónomas Fecha de las Fiestas	Andalucía	Aragón	Asturias	Baleares	Canarias	Cantabria	Castilla-La Mancha	Castilla y León	Cataluña	Comunidad Valenciana	Extremadura	Galicia	Madrid	Murcia	Navarra	País Vasco	La Rioja
ENERO																	
1. Año Nuevo	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.
6. Epifanía del Señor	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
FEBRERO																	
28. Día de Andalucía	X																
MARZO																	
19. San José	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
28. Jueves Santo	X	X	X	X			X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
29. Viernes Santo	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.
ABRIL																	
1. Lunes de Pascua		X							X	X					X	X	X
23. San Jorge																	
23. Día Castilla y León								X									
MAYO																	
1. Fiesta del Trabajo	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.
2. Fiesta Comunidad Madrid													X				
30. Día de Canarias					X												
JUNIO																	
9. Día de la Región de Murcia														X			
9. Día de La Rioja																	X
JULIO																	
25. Santiago Apóstol				X								X					X
AGOSTO																	
15. Asunción de la Virgen	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.
SEPTIEMBRE																	
8. Día Extremadura												X					
8. Día de Asturias			X														
11. Fiesta									X								
15. Ntra. Sra. Bien Aparecida ..							X										
OCTUBRE																	
9. Día de la C. Valenciana										X							
12. Fiesta Nacional de España	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.
NOVIEMBRE																	
1. Todos los Santos	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.
DICIEMBRE																	
6. Día de la Constitución	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.
8. Inmaculada Concepción	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.
25. Natividad del Señor	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.
26. 2.ª Fiesta Navidad				X													
26. San Esteban									X								

Te interesa
SABER

LOS CONTRATOS DE TR

CONCEPTO. El contrato de trabajo es el objeto central del Derecho del Trabajo y como señala el profesor Alonso Olea, «constituye a la vez la raíz de su origen y la razón de su existencia como disciplina jurídica autónoma».

Múltiples son las definiciones que pudieran darse del contrato de trabajo, pero sea la que fuere la que queramos elegir, lo esencial todas coinciden.

Nosotros, para no desviarnos de las pautas marcadas por nuestro referente obligado: el

lario, son las contraprestaciones básicas a que se obligan los trabajadores y empresarios por medio del contrato de trabajo. No obstante, los servicios, la actividad que el trabajador presta, los realiza dentro del ámbito organizativo y directivo de quien paga, del empresario en base a una relación de ajeneidad, lo realiza por cuenta ajena, en virtud de cuya relación, el empresario compra el trabajo de sus empleados y los frutos que los trabajadores produzcan a cambio del sueldo.

La importancia que el contrato de trabajo tiene para el trabajador, no es preciso subrayarla. Pues de todos es sabido que el mismo es la base que sustenta nuestras reivindicaciones y marca el origen de nuestros derechos. De ahí lo importante, lo beneficioso y lo ventajoso que resulta firmar un contrato con cláusulas claras, que no den lugar a interpretaciones ajenas a los deseos de quienes lo firman, y de contenido lo más pleno posible en derechos recíprocos.

A la hora de firmar un contrato de trabajo, hay que advertir del problema que acarrea *firmarlo en blanco*. Un contrato firmado en blanco, a la larga, es un contrato problemático y carente de derechos, pues en cualquier momento un trabajador puede ser despedido y en las condiciones que el empresario desee, quedando nuestros derechos reducidos a la mínima expresión y en una situación muy difícil de levantar, en caso de tener que iniciar un procedimiento ante la Jurisdicción Social como último recurso para intentar hacer valer nuestros derechos. Por lo que se aconseja, para evitar sorpresas desagradables que los contratos de trabajo nunca se firmen en blanco.

Forma del contrato

La forma del contrato, alude al modo en el que se exteriori-

za el contenido de las manifestaciones o cláusulas que constan en el mismo.

En principio, el Estatuto de los Trabajadores, admite libertad de forma, al afirmar en su artículo 8.º, número 1, que: «el contrato de trabajo se podrá celebrar por escrito o de palabra».

No obstante, el número 2 del mismo artículo 8.º, requiere la *forma escrita* cuando así lo exija una disposición legal y, en todo caso, deberán constar por escrito, los celebrados para la formación, en prácticas, a tiempo parcial, por obra o servicio, a domicilio y los contratos de los españoles que son contratados en España para prestar sus servicios en empresas españolas que se encuentran en el extranjero.

La inobservancia de la existencia escrita, la sanciona el artículo 8.º, segundo in fine, con la presunción de que se han celebrado por tiempo indefinido, que es la regla general en la relación laboral contractual que establece el artículo 15 del Estatuto de los Trabajadores. Dicho de otra forma, que el contrato de trabajo, salvo excepciones tasadas, se presume que se concierta celebrado con carácter de fijo.

Duración del contrato de trabajo

Como ya se ha dicho y explicita el artículo 15.1. del Estatuto de los Trabajadores: «el contrato de trabajo se presume concertado *por tiempo indefinido*».

Es decir, la *regla general* desde el punto de vista de la duración es que el contrato se celebre *con el carácter de fijo*, de duración indefinida, dando la posibilidad de celebrarlo con carácter temporal pero para casos concretos y precisos enumerados en el artículo 15 del Estatuto, y en cuyo cumplimiento el Gobierno ha regulado con las correspondientes disposiciones legales. Contratos

de duración determinada que seguidamente pasamos a exponer.

Tipos de contratos temporales

1. Contrato en prácticas y para la formación. Están regulados por el Real Decreto 1992/84, de 31 de octubre. Publicado en el *BOE* de 9 de noviembre de 1984.

1.1. Contrato en Prácticas. Es el contrato de trabajo cele-



brado entre un trabajador que está en posesión de un título que le habilita para desempeñar una profesión determinada, y el empresario que le ofrece, a cambio de una retribución, la posibilidad de ejercitar práctica profesional adecuada a preparación.

Deberá hacerse por escrito dentro de los cuatro años siguientes a la finalización de los estudios necesarios para la titulación de que se trate. Período de cuatro años que se interrumpe por el cumplimiento

INFORMACION
JURIDICO-
LABORAL

Estatuto de los Trabajadores, vamos a acudir a él nuevamente para extraer la definición perseguida. Y así, en su artículo 1.º, encontramos la siguiente definición: *Contrato de Trabajo es el que liga «a los trabajadores que voluntariamente, prestan sus servicios retribuidos por cuenta ajena y dentro del ámbito de organización y dirección de otra persona, física o jurídica, denominada empleado o empresario».*

Haciendo un breve inciso en los conceptos contenidos en la definición expresada, obtendremos el siguiente análisis explicativo.

El objeto, la razón de ser del contrato de trabajo, es la prestación voluntaria de servicios retribuidos; es decir, con el contrato, el trabajador se obliga a trabajar, bien de forma manual o intelectual, a cambio de una remuneración, de un salario, que constituye la contraprestación del empresario.

De lo visto hasta aquí podemos deducir que *trabajo y sa-*

BAJO

del servicio militar o prestación social sustitutoria.

Duración. No podrá ser inferior a tres meses, ni superior a tres años.

Bonificaciones. Las empresas que concierten estos contratos a jornada completa, tienen derecho a reducirse el 75 por cien de la cuota empresarial de la Seguridad Social, por todo el tiempo de duración del contrato.

1.2. Contrato para la Formación. Deberá hacerse *por escrito*, entre personas mayores de dieciséis años y menores de 20.

prácticas: ni puede ser inferior a tres meses, ni superior a tres años.

Bonificaciones. Si una empresa de menos de 25 trabajadores realiza este tipo de contratos, *queda exenta* de abonar a la Seguridad Social la cuota empresarial. Pero si la empresa ocupa a más de 25 trabajadores, la cuota empresarial a la Seguridad Social, *se reduce hasta el 90 por cien*, de forma que sólo pagará de dicha cuota el 10 por cien.

En ambos contratos, el trámite burocrático es el mismo. Se registrarán en la Oficina de Empleo correspondiente como paso previo para solicitar el Alta en Seguridad Social, ya que



Este límite de edad queda sin efecto, cuando el contratado con este tipo de contrato, sea un trabajador minusválido.

Por el contrato para la formación, el trabajador se obliga a trabajar, y a recibir una formación profesional adecuada al puesto de trabajo que desempeña y un sueldo a cargo del empresario. El tiempo dedicado a la enseñanza no podrá exceder de media jornada, cuarto horas, o ser inferior a un cuarto de jornada, a dos horas.

Duración. Es igual que al de

es preciso acompañar al alta un ejemplar del contrato sellado por la Oficina de Empleo, para éstos y otros casos en los que los contratos lleven reducciones o bonificaciones en las cuotas de la Seguridad Social.

También los dos tipos de contratos señalados explicitan que cuando los trabajadores se incorporen a la empresa como parte de su plantilla fija, el tiempo trabajado en prácticas o en formación se le computará a efectos de antigüedad. De forma que si un trabajador ha

agotado el tiempo máximo permitido para este tipo de contratos, que son tres años, y el trabajador se queda en la empresa con el carácter de fijo, tendría cumplido ya un trienio.

En caso de que este tipo de contratos se haga por un período inferior al máximo establecido de tres años, se podrán prorrogar por períodos iguales, hasta alcanzar los tres años.

2. Contrato a tiempo parcial. Está regulado por el Real Decreto 1991/84, de 31 de octubre, publicado en el *BOE* de 9 de noviembre de 1984.

Es el celebrado para prestar servicios durante un número de horas al día, a la semana, o un número de días a la semana o al mes, debiendo ser el tiempo de servicios prestados para que tenga el carácter de a tiempo parcial, inferior a los dos tercios de la jornada habitual dentro de la actividad de que se trate.

Deberá hacerse por escrito y en cuadruplicado ejemplar. Deberán ser sellados en la Oficina de Empleo y acompañar una copia al alta en Seguridad Social del trabajador.

Duración. Se presume concertado por tiempo indefinido, aunque puede hacerse por duración de terminada en los casos previstos en el artículo 15 del Estatuto de los Trabajadores: por obra o servicio, de sustitución, acumulación de tareas o lanzamiento de una nueva actividad.

El sueldo, así como las cotizaciones a la Seguridad Social, serán proporcionales al tiempo trabajado.

3. Contrato temporal como medida de fomento al empleo. Está regulado por el Real Decreto 1989/84, de 17 de octubre, publicado en el *BOE*, de 9 de noviembre de 1984.

Deberá hacerse *por escrito* y deberán ser sellados por la Oficina de Empleo correspondiente, y a ésta se comunicará también la prórroga o prórrogas que en su caso se concierten.

Duración. No podrá ser inferior a seis meses, ni superior a tres años, admitiéndose la prórroga hasta el plazo máximo de tres años, en los casos que se hubiese concertado por

un período inferior al tiempo máximo.

Extinción. Este tipo de contratos se extinguirá llegada la fecha convenida en los mismos, debiendo mediar denuncia previa por cualquiera de las partes que desee dar por finalizado el contrato. Esta denuncia o *preaviso* deberá hacerse con antelación mínima de quince días, cuando la duración del contrato sea superior a un año.

En caso de que no se haya hecho el preaviso con la antelación de los quince días mencionados, la falta de preaviso del empresario se sustituirá por la indemnización equivalente al salario de quince días.

A la terminación del contrato, el trabajador percibirá una compensación económica, llámese *indemnización, de un día de salario por mes trabajado*.

3.1 Casos en que las empresas no podrán contratar acogidos a este Real Decreto:

— Cuando el trabajador que se intenta contratar haya estado ya vinculado con anterioridad a la empresa por otro contrato temporal de esta naturaleza en el transcurso de los doce meses anteriores a la fecha de contratación.

— Cuando con la nueva contratación, se vaya a cubrir una vacante que se ha producido por terminación de otro contrato temporal que hubiera agotado el plazo máximo de duración, es decir tres años.

— En el supuesto de que no haya transcurrido al menos un año desde que la empresa amortizó alguno o algunos puestos de trabajo por despido improcedente, por expediente de regulación de empleo o por necesidades objetivas.

En todos los casos enunciados, los empresarios habrán de notificar a los representantes de los trabajadores en la empresa los contratos realizados de acuerdo con las modalidades de contratación enumeradas, que son las principales, ya que existen otros tipos de contratación temporal, menos usuales, y que si vienen al caso, se tratarán en su momento. ■

José Manuel MARTINEZ GALAN (Abogado)

ASFIXIA Y PARADA CARDIACA

La asfixia se produce cuando el aporte de oxígeno a los tejidos es insuficiente. Si esta situación se mantiene podría acarrear la muerte de las células. La sensibilidad de las células a la falta de oxígeno es distinta, así las células del sistema nervioso son muy sensibles y el cerebro puede sobrevivir sin oxígeno como máximo cinco o seis minutos, mientras las células de las uñas pueden permanecer vivas durante días.

acudir a una maniobra de fácil ejecución, mediante la cual provocaremos una tos artificial con el fin de expulsar el cuerpo extraño. Esta maniobra (maniobra de Hamlich) consiste en situarnos por detrás del paciente colo-

cando el puño a la altura del diafragma («boca del estómago») y ejecutar un movimiento compresivo brusco hacia nosotros y hacia arriba.

Si el accidentado está inconsciente, puede realizarse la misma

Causas de asfixia

La asfixia puede producirse:

A) El aire no llega a los pulmones. Cuerpos extraños que impiden el acceso del aire.

Ciertos fenómenos alérgicos en los que se inflama la tráquea, imposibilitando el paso del aire.

Paralización de los músculos respiratorios, bien por descargas eléctricas o lesiones en los nervios encargados de la respiración.

B) El aire respirado tiene poco oxígeno. Esto suele suceder en espacios cerrados donde debido a fermentaciones se consume el oxígeno...: sentinas, tanques, bodegas, etcétera, y por supuesto, en los incendios.

C) El aire lleva en su composición gases tóxicos. En este caso no existe carencia de oxígeno en el aire respirado, pero este aire lleva en su composición otro tipo de gas que compite con el oxígeno para ser transportado por los glóbulos rojos. Este es el caso del monóxido de carbono que se desprende de las combustiones incompletas.

Manifestaciones de las asfixias

Al producirse una falta de oxígeno el organismo reacciona dando lugar a las siguientes manifestaciones:

La piel adquiere una tonalidad azul-morada.

Los labios también adquieren el mismo tono y se hinchan.

Si la asfixia se produce por un cuerpo extraño, el paciente gene-



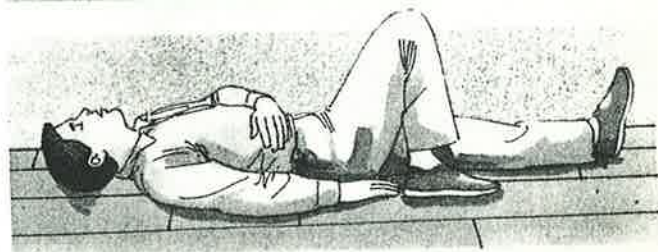
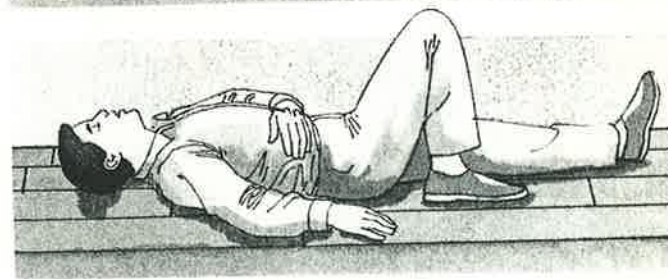
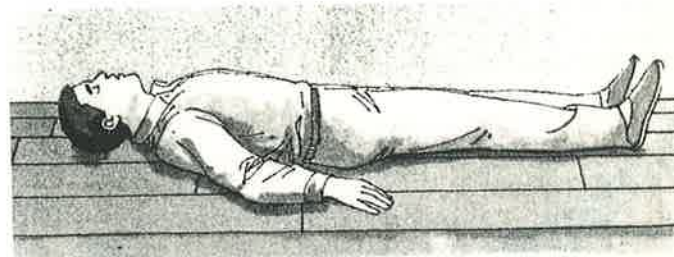
Elevación del cuello y extensión de la cabeza para liberar las vías respiratorias.

ralmente se lleva las manos a la garganta.

Si la situación se mantiene y son afectadas estructuras vitales, el sujeto puede caer en parada cardio-respiratoria que de mantenerse puede llegar a la muerte.

Tratamiento de urgencia de las asfixias

Si la asfixia es una consecuencia mecánica, es decir, existe un cuerpo extraño alojado en la garganta, alimento o no, que impide la entrada de aire, podemos



La asfixia se manifiesta por una tonalidad azul-morada en la piel y los labios

maniobra con el paciente tumbado boca arriba presionando el diafragma hacia arriba como se ve en el dibujo.

Si el paciente se encuentra en una parada respiratoria, debemos comenzar lo antes posible las maniobras de respiración artificial. De todas las técnicas conocidas la más útil es la respiración boca-boca.

Para realizar estas maniobras con aprovechamiento debemos seguir los siguientes pasos con seriedad y rapidez:

— Verificar que el paciente no respira.

— Limpiar cuidadosamente las vías respiratorias de secreciones, restos de alimentos, dentaduras postizas, etcétera, ayudándonos de una gasa o pañuelo como se ve en la figura.

— Desabrocharle las ropas que cubran el tórax con el fin de poder controlar, visualmente, la eficacia de la medida.

— Hiperextender el cuello. Para conseguirlo, con la mano izquierda empujaremos la frente del paciente hacia abajo y con la mano derecha levantaremos el cuello hacia arriba, como se ve en la figura.

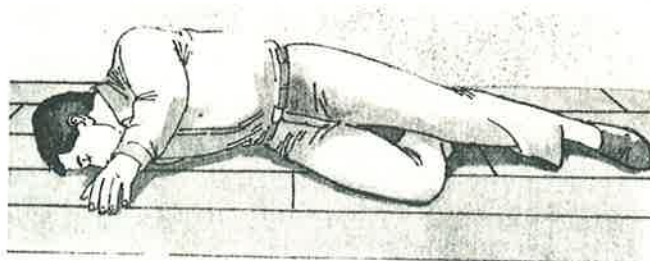
— Con el primer y segundo dedos de la mano izquierda taparemos la nariz, haciendo una pinza, con el fin de que el aire no salga por la nariz.

— Tomaremos aire y sellando completamente la boca del paciente con nuestra boca inhalaremos el aire al paciente. Al mismo tiempo dirigiremos la mirada al tórax con el fin de comprobar si se expande el tórax.

— Una vez inhalado el aire retiramos la boca para permitir que el paciente lo espire.

— El ritmo de insuflaciones deberá ser lo más cercano a una respiración normal, por lo tanto, realizaremos de 12 a 15 insuflaciones por minuto.

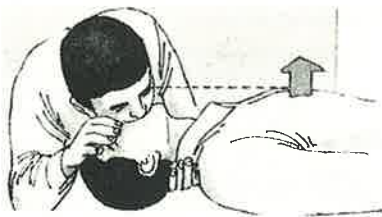
Si el paciente responde, normalmente presentará un episodio de tos en el que eliminará secreciones. Cuando esto suceda debemos colocar al paciente en la posición lateral de seguridad (ver la figura) y en todo caso con la cabeza de lado para que estas secreciones no sean espiradas.



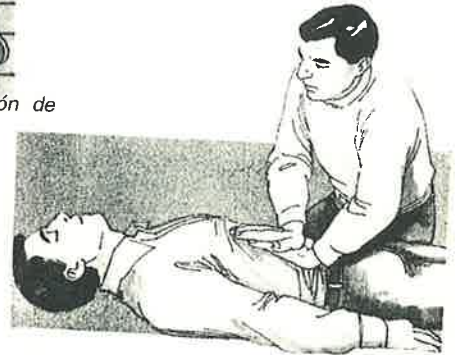
Pasos para situar a un tripulante inconsciente en la posición de seguridad.



Espiración pasiva y descenso del tórax.



Respiración artificial boca a boca. Insuflación de aire y elevación del tórax.



sean todo lo eficaces que se desee, los brazos deben permanecer extendidos ejecutando un movimiento de balanceo sobre el enfermo.

Frecuentemente la parada cardíaca y respiratoria se presentan asociadas, es decir, un problema que comienza por una parada respiratoria puede acabar produciendo también una parada cardíaca y viceversa. Si nos encontramos ante este problema debe-

Parada cardíaca

La parada del corazón puede sobrevenir después de una parada cardíaca mantenida, o aisladamente como consecuencia de muchos procesos.

La sospecha de una parada cardíaca la confirmaremos si no conseguimos encontrar el pulso en arterias superficiales y de gran calibre como las carótidas, situadas a ambos lados del cuello.

Si confirmamos que nos encontramos ante una parada cardíaca, debemos actuar, como en el caso de la parada respiratoria, con serenidad y rapidez, siguiendo los pasos siguientes:

— Acostar al paciente sobre una superficie dura, el mejor lugar es el suelo.

Se debe pensar en una parada cardíaca cuando no se consigue encontrar el pulso en las arterias de ambos lados del cuello

— Colocar el talón de la mano sobre el tórax, unos dos dedos por encima de la punta del esternón. Es decir, siguiendo el reborde de las costillas, dos dedos por encima del punto donde se unen.

— Una vez colocado el talón de la mano en ese punto, y levantando los dedos con el fin de que toda la presión se ejerza en un punto, pondremos la otra mano encima de la primera para poder ayudar en la compresión.

— Comprimir rítmicamente a razón de 60 compresiones por minuto.

— Para que las compresiones

mos atender a las dos reanimaciones, lo que representa un trabajo que puede ser agotador y a la postre inefectivo, por ello lo ideal sería que más de una persona, a bordo, conociera las técnicas de reanimación.

En el caso de existir *un solo socorrista*, el ritmo de la reanimación cardio-pulmonar sería: *dos insuflaciones-15 compresiones*.

En el caso de *dos socorristas* el ritmo sería: *una insuflación-cinco compresiones*. ■

Elena GARCIA ACEBES
José TOSCANO
Carlos MONTAÑES

Inspectores en la pesca de la ballena

El *Boletín Oficial del Estado*, de 5 de diciembre de 1990, publica un anexo al Convenio Internacional para la regulación de la pesca de la ballena, enmendado en la XLII reunión de la Comisión Bellenera Internacional celebrada en julio del pasado año.

En dicho anexo, ampliación del citado Convenio, se incluye un apartado bajo el epígrafe «Interpretación» en el que se recogen todas las expresiones y sus significados referidos a la pesca, captura y manipulación de cetáceos. El anexo regula, además, las operaciones de los buques-factoría y aquéllas desarrolladas en las estaciones terrestres. Señala, por otra parte, la clasificación de las zonas y divisiones permitidas para la realización de las capturas, así como la clasificación y localización de las poblaciones de cetáceos.

Según el anexo, el número de ballenas con barba (misticetos) capturado en la campaña pelágica 90-91 no podrá exceder, en ninguna circunstancia, los límites de captura establecidos para cada especie.

Por el anexo se obliga a los buques-factoría a contar con los servicios de, al menos, dos inspectores de pesca de la ballena con el fin de mantener un control las veinticuatro horas del día; quedando establecido que, por lo menos uno de dichos inspectores, se halle en cada bellenero que opere como buque-factoría. En las estaciones terrestres también se precisan inspectores que controlen y supervisen las actividades.

Asimismo, todos los balleneros que operen conjuntamente deberán informar, entre otras cosas, del momento en el que se captura la ballena, su especie y marcaje. Dichos datos serán analizados y comprobados por los inspectores de pesca. ■

Ayudas a proyectos acuícolas

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha abierto el plazo para solicitar ayuda a la inversión de pequeños proyectos de acuicultura que no sobrepasen la cuantía de siete millones de pesetas. Los plazos de solicitud terminan el 8 de marzo para los proyectos que se pongan en práctica durante el primer semestre del año y el 2 de octubre para los desarrollados a partir del mes de julio.

Las subvenciones, tramitadas directamente por las Comunidades Autónomas, alcanzarán hasta el 40 por cien de las inversiones previstas, y podrán incrementarse en un 10 por cien cuando los promotores sean jóvenes acuicultores que se introduzcan en el sector por primera vez.

Asimismo, estas ayudas se incrementarán en un 5 por cien cuando los proyectos impliquen, dentro de los planes de adecuación del sector pesquero, la retirada de barcos de las actividades extractivas.

Subvenciones de la Xunta para la construcción de embarcaciones

La Consellería de Pesca gallega subvencionará la construcción de nuevas embarcaciones de pesca con arqueo igual o inferior a las 250 TRB. Las ayudas no podrán sobrepasar el 30 por cien de los costes aceptados de cada proyecto de construcción.

Según la orden por la que se establecen estas ayudas, serán subvencionables los proyectos que tengan, o estén en trámite de obtener, la autorización administrativa de construcción, otorgada de acuerdo con las normas de ordenación del sector.

En el caso de embarcaciones de eslora inferior a nueve metros podrán tramitarse expedientes de ayudas para nuevas construcciones que no tengan el proyecto autorizado siempre que, junto a la petición de subvención, se formule la solicitud para obtener la autorización correspondiente.

La percepción de la ayuda estará condicionada a la obtención de licencia de construcción para nueva embarcación. Las inversiones subvencionables en las nuevas embarcaciones comprenderán los costes totales, siempre que tengan el equipamiento necesario para las operaciones de pesca adecuados a la modalidad de la nueva embarcación y si las disposiciones presupuestarias lo permiten.

Ampliado el plazo para la solicitud de subvenciones

Ayudas para modernizar la flota pesquera

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha ampliado la vigencia de la Orden de 29 de enero de 1988 sobre tramitación de expedientes de modernización y construcción de la flota. En este sentido, la flota pesquera española cuenta con nuevos plazos para la solicitud de ayudas con el objeto de renovar infraestructuras.

La nueva Orden establece una primera convocatoria de presentación de proyectos que dura hasta el próximo 15 de febrero, para los casos que tienen que remitirse a la Comunidad

Europea antes del 31 de marzo; mientras que los expedientes de la segunda convocatoria, que termina el 31 de octubre en la Comunidad Europea, deberán presentarse antes del 13 de septiembre.

La entrada en vigor de esta Orden permitirá que proyectos de construcción y modernización de la flota pesquera española puedan acceder a las ayudas comunitarias y nacionales; así como que se sumple el programa de orientación plurianual elaborado para el sector pesquero de nuestro país.

Estas ayudas podrán solicitarse, a fondo perdido, por los buques que sean de nueve o más metros de eslora y de 12 o más metros que sean capaces de practicar el arrastre.

Los expedientes aprobados podrán obtener subvenciones de origen nacional cuya cuantía oscilará entre el 10 y el 30 por cien de la inversión. Estas ayudas se podrán completar con el aporte financiero comunitario que estará entre un 20 y un 35 por cien de la inversión según el tipo de buque y su procedencia. ■

FURUNO®



Entre todos, **FURUNO®** sigue destacando

No se deje confundir.

Entre tantas marcas, ofertas, equipos o combinaciones extrañas, **FURUNO®** sigue siendo la marca de confianza en todo el mundo.

FURUNO® es sinónimo de calidad, fiabilidad y tecnología, en radares, sondas, navegadores por satélite, receptores facsímiles y en toda su amplia gama de equipos electrónicos para pesca y navegación.

FURUNO® sigue destacando.

Representante exclusivo para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.

Claudio Coello, 50 / 28001 MADRID / Tel. 435 95 20 / Telex 22884 / Fax 431 30 82

Distribuidores en: VIGO • LA CORUÑA • GIJON • BILBAO • SAN SEBASTIAN • TARRAGONA • ALICANTE • S. PEDRO PINATAR • ALMERIA
MOTRIL • MALAGA • ALGECIRAS • HUELVA • LAS PALMAS • MADRID

y 25 puertos más en todo el litoral español.

EXPORÀPITA

del
29 de marzo
al 1 de abril

III^o FIRA
NÀUTICA-PESQUERA
SANT CARLES DE LA RAPITA



Ajuntament de Sant Carles de la Ràpita



Diputació de Tarragona



Generalitat de Catalunya · Direcció General de Pesca Marítima



Caixa Tarragona