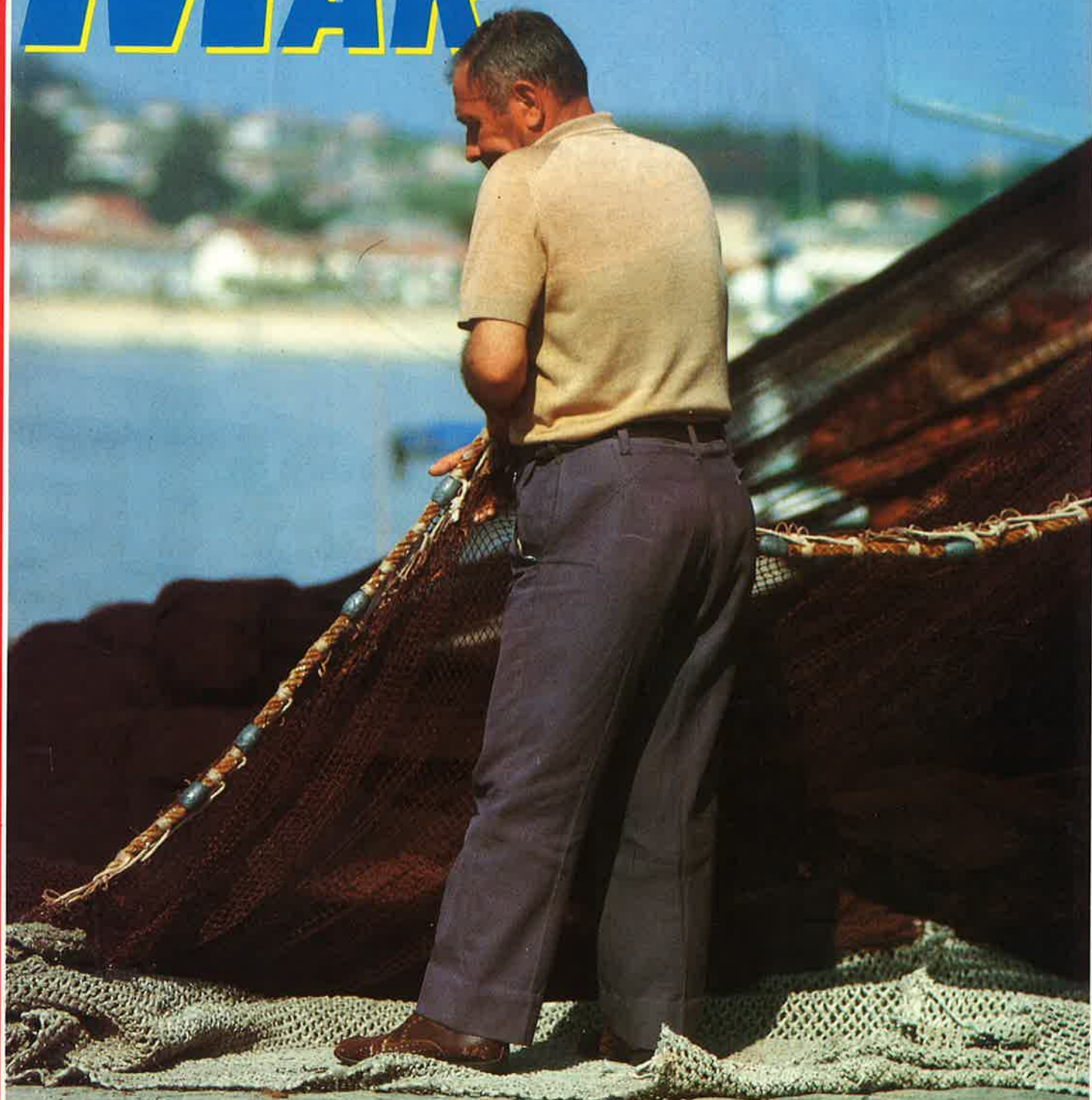


# MAR

N.º 272 ENERO-FEB. 1990



Proyecto de Presupuestos de la Seguridad Social  
**LAS PENSIONES, PROTAGONISTAS**



# DESOXIDANTE



MINEA-FERRONET está indicado para la preparación, mantenimiento y limpieza de superficies de cubiertas, barandales, maquinaria, mamparas, etc...

SOLICITELO  
A SU PROVEEDOR  
DE EFECTOS NAVALES.

**MINEA®**

Ap. Correos 159  
Tel. (972) 23 26 11  
17080 GERONA



**EDITOR:** INSTITUTO SOCIAL  
DE LA MARINA  
(Ministerio de Trabajo  
y Seguridad Social)

**DIRECTOR  
GENERAL:** JESUS MUELA

**DIRECTOR:** VIDAL MATE

**REDACCION:** MIGUEL PEDRERO  
VIRGINIA LAVIN  
ANA DIAZ  
RAUL GUTIERREZ

**SECRETARIA  
DE REDACCION** VIRTUDES MARHUENDA  
M.<sup>a</sup> CARMEN GUZMAN  
GABINO CID

PARA ENTRAR EN CONTACTO CON EL ISM:

Alicante: Casa del Mar, Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 63. 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 XII - 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,  
5.<sup>a</sup> planta. MADRID 28004. Teléfonos  
410 04 07 y 410 43 05. Télex: 23746-22107

Publicidad: Vicente Barberá  
Coordinación y Distribución de Publicidad, S. L.  
Padilla, 80 - 1.<sup>o</sup> C - 28006 Madrid  
Teléfs. 401 50 17 y 402 96 57

Imprime: GRAFFOFFSET, S. L. Getafe (Madrid)  
Depósito Legal: M. 16.616/1963  
N.I.P.O.: 205-90-002-6

Gabinete de Información del ISM: Joaquín Vidal  
Teléfono (91) 410 36 83.

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.



ON un volumen de 6,45 billones de pesetas, el Gobierno dio luz verde al proyecto de los Presupuestos para la Seguridad Social para este año que deberá ser discutido y aprobado en los próximos meses en el Parlamento. Se trata de un Presupuesto que supone un aumento de 600.000 millones de pesetas sobre las cifras de 1989, y su redacción se enmarca dentro de la filosofía de las negociaciones mantenidas entre el Gobierno y las organizaciones patronales y sindicales, con el fin de corregir desequilibrios sociales y mejorar las condiciones de los colectivos menos favorecidos.

**N**O hace todavía mucho tiempo, apenas cuatro o cinco años, algunas voces catastrofistas, amparándose en la existencia de ciertas dificultades, auguraban un futuro de quiebra al sistema público de la Seguridad Social. Eran, sin duda alguna, voces interesadas en evitar su pleno funcionamiento posiblemente para ofrecer alternativas desde la iniciativa privada, solamente al alcance de determinados colectivos y que habría supuesto un atropello para los sectores con menos recursos. Hoy, afortunadamente para el conjunto de la sociedad, se puede hablar de un sistema de Seguridad Social consolidado y negociado, donde ya funciona un equilibrio económico y financiero, y que ha ido mejorando progresivamente en este tiempo, tanto en el número como en la cuantía de sus prestaciones.

**A** grandes rasgos, se puede hablar de un sistema de la Seguridad Social universalizado que en los últimos años, en la medida de las disponibilidades financieras, ha ido incorporando a los colectivos menos favorecidos y que estaban fuera de este marco tanto en lo que se refiere a la asistencia sanitaria como a las prestaciones económicas.

**S**E ha pasado de unas coberturas sobre mínimos a una mejora progresiva de las mismas, con la mirada puesta en el futuro para ajustar las prestaciones a la cuantía del Salario Mínimo Interprofesional. Por otra parte, frente a los graves desajustes financieros del pasado, hoy existe un equilibrio entre ingresos y gastos con

una mejora en la gestión y el destino de los recursos lo que ha permitido consolidar el sistema en el futuro, a pesar de aumentar, considerablemente tanto el número como la cuantía de las prestaciones.

**E**L proyecto de Presupuestos de la Seguridad Social para este año tiene como novedad importante, en primer lugar, el que se haya elaborado a través de un diálogo social con organizaciones sindicales y patronales, mecanismos que se van a seguir utilizando en los próximos años. Los Presupuestos totales, con 6,45 billones de ptas., representan el 10,2 por cien más que en 1989. Pero la nota más destacada es el crecimiento de los recursos destinados a las pensiones, 3,77 billones de ptas. que significan un aumento de 441.000 millones de ptas., el 13,2 por cien más que en el año pasado. De cada 10 pesetas de gasto, siete corresponden al pago de pensiones, punto donde el Gobierno ha dado por cerrado el fin de un ciclo que trataba de asegurar prestaciones mínimas a toda la sociedad para iniciar una segunda fase de incremento de las mismas hacia su equiparación progresiva con el Salario Mínimo Interprofesional.

## editorial

# Presupuestos de diálogo social

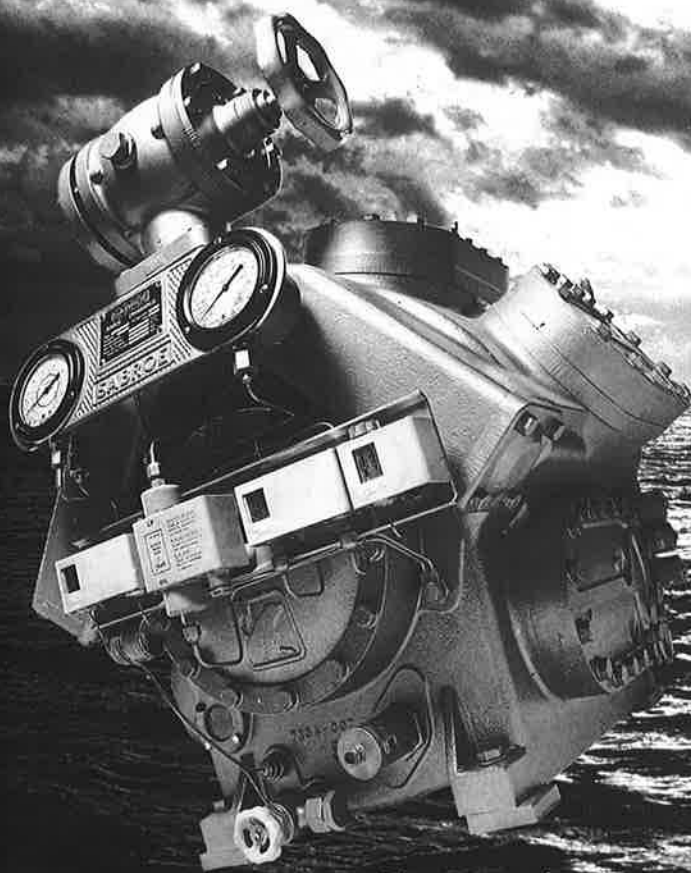
**L**OS Presupuestos de la Seguridad Social, cuyo proyecto debe ser aprobado por el Parlamento harán ya realidad este año la equiparación de la pensión mínima familiar con el SMI neto; se incorporan cláusulas para la garantía del mantenimiento del poder adquisitivo al recoger subidas iguales al índice de inflación de cada año; dan entrada a las pensiones no contributivas y, en definitiva, tratan de reducir desequilibrios de forma progresiva. Un camino no culminado pero donde se han dado importantes avances en los últimos cuatro años para proporcionar prestaciones a todo ciudadano, haya contribuido o no al mantenimiento del sistema, y en función de sus disponibilidades económicas. ■

# DESCUBRA LA PARTE OCULTA DE SU INVERSION

Los Compresores Frigoríficos **SABROE** tienen un Alto nivel de Investigación, Calidad, Efectividad y Garantía con un Bajo costo de explotación y Mantenimiento, que son razones con suficiente peso para no quedar ocultas al analizar la inversión de su Planta Frigorífica.

Estamos en todos los terrenos del Frío Industrial y Naval

Diseñamos, Fabricamos y Montamos su Instalación Frigorífica con la más avanzada Tecnología y Profesionalidad



**SABROE DE ESPAÑA, S.A.**

Dirección Postal: Apartado n.º 30269

08080 Barcelona • España

Télex: 54381 SDES E

Telefax: (93) 661 40 66



Domicilio Social:

Dr. Josep Castells, 5 - Polígono Salas

08830 Sant Boi (Barcelona)

Tels. (93) 661 62 04 - 661 60 04

Delegaciones y servicio en Madrid, Las Palmas, Sevilla, Valencia, Vigo



EDITORIAL .....	3
-----------------	---

**TEMAS DE ACTUALIDAD**

TIEMPO DE ACUERDOS .....	6
REPATRIACION DE MARINEROS DE MOZAMBIQUE .....	16
NUEVOS PRECIOS PARA LA PESCA .....	19
LA POLITICA PESQUERA EN LA LEGISLATURA .....	20
PRESUPUESTO DE PESCA .....	21
LA MARINA MERCANTE .....	22
AETINAPE .....	24
LOS PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL .....	26
NUEVO SISTEMA DE COTIZACIONES .....	65

**REPORTAJES**

LOS BACALADEROS .....	37
FERIA NAVAL EN BARCELONA .....	52
EUROFISHING .....	55
BALANZA DE FLETES .....	56
INVERSIONES COSTERAS .....	61

**SECCIONES**

GENTES DEL MAR: BACALADEROS .....	47
DE COSTA A COSTA .....	69
TE INTERESA SABER .....	73

**Enero/  
febrero**

1990

EN PORTADA



Con un presupuesto total de 6,45 billones de pesetas para el sistema de la Seguridad Social, según el proyecto aprobado por el Gobierno, las pensiones son los principales protagonistas de las prestaciones económicas con casi cuatro billones de pesetas. De una política de mínimos y universalización de las pensiones, los presupuestos de 1990 suponen el inicio de una nueva fase, encaminada a lograr el incremento de las mismas hacia los niveles del Salario Mínimo Interprofesional.

# TIEMPO



# DE ACUERDOS

Las últimas semanas han sido escenario de importantes decisiones en el marco del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social que afectan prácticamente a todo el colectivo de trabajadores y pensionistas del país. Ha sido un tiempo de acuerdos. En unos casos, con decisiones adoptadas en Consejo de Ministros, como los incrementos de las pensiones o del Salario Mínimo Interprofesional (SMI); en otros, compromisos adoptados con las organizaciones sindicales UGT y CC.OO. en una línea de diálogo y concertación que se prolonga para el futuro.

Por su interés para el colectivo de hombres y mujeres del mar, ofrecemos un resumen de este conjunto de actuaciones donde destaca el nuevo Salario Mínimo Interprofesional fijado en 50.010 pesetas, el calendario laboral, las subidas de las pensiones, así como las medidas relacionadas con el empleo y la contratación laboral negociados con los sindicatos.

# Mayor seguimiento para la contratación laboral

## LOS SINDICATOS Y SUS REPRESENTANTES GANAN PROTAGONISMO EN LA EMPRESA

Las centrales sindicales tendrán en el futuro la posibilidad de controlar y hacer un seguimiento de los contratos que se celebran en la empresa según el acuerdo adoptado entre el gobierno y las representaciones de UGT y CC.OO. El compromiso supone el desarrollo de varios artículos del Estatuto de los Trabajadores. En medios empresariales ha sido criticado este compromiso por estimar que se inmiscuye en las actuaciones de la empresa.

**L**o acuerdo logrado entre el gobierno y los sindicatos afecta esencialmente a cuestiones de contratación. El texto suscrito señala la obligación del empresario de entregar una copia básica de todos los contratos que deban celebrarse por escrito, que comprenderá todos aquellos datos necesarios para comprobar la adecuación del contenido del mismo a la legalidad vigente.

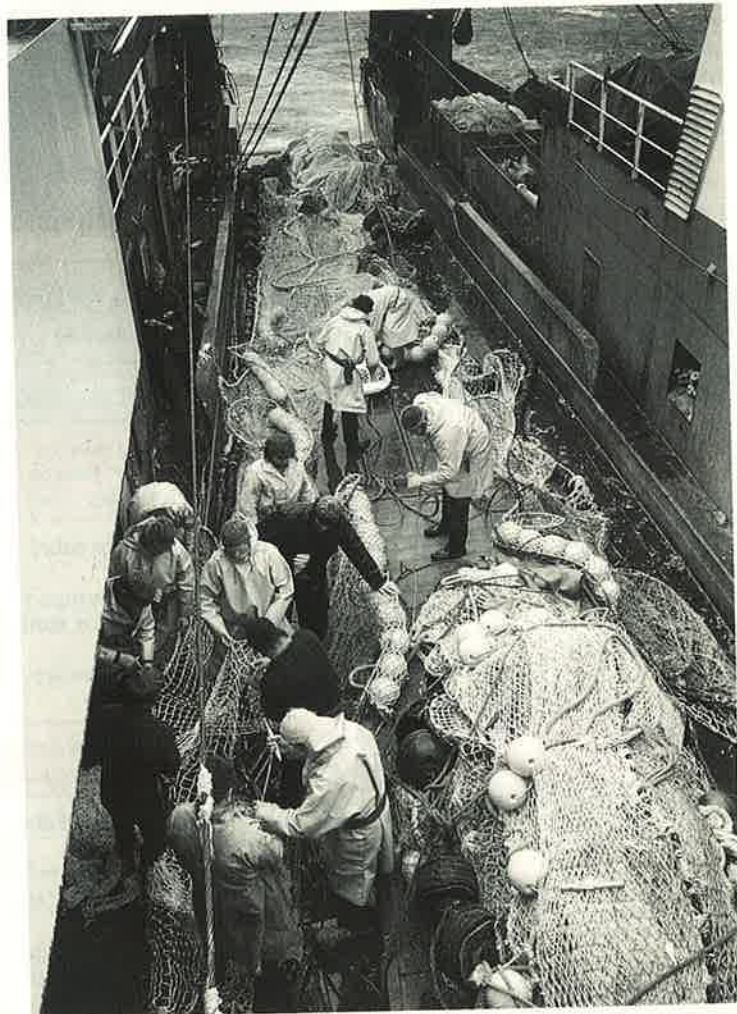
Es obligación del empresario la entrega de dicha copia en un plazo no superior a los diez días desde la formalización del contrato a los representantes legales de los trabajadores. Los sindicatos deberán firmar esa copia a efectos de justificar que se ha producido tal notificación. Posteriormente, una copia básica junto con el contrato, se enviará a la Oficina de Empleo quien la tendrá a disposición de la correspondiente comisión de seguimiento.

Los empresarios tienen también la obligación de notificar a los representantes de los trabajadores las prórrogas de los contratos. El incumplimiento de estas obligaciones, según el acuerdo, está tipificado como falta muy grave en el artículo 7.6 de

la Ley de Sanciones e Infracciones en el orden social que hace referencia al incumplimiento del derecho de información previsto en el artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores.

De acuerdo con el compromiso alcanzado con los sindicatos, el gobierno se compromete también a regular el contenido de la información a los representantes legales de los trabajadores sobre la evolución del empleo en la empresa, así como las previsiones sobre las nuevas contrataciones, las modalidades y los tipos de contrato a utilizar. En la misma línea se regulará la comunicación a los representantes de los trabajadores de las denuncias o preavisos por extinciones de contratos y la información en los supuestos de subcontratación.

En los casos de finiquitos, el acuerdo entre sindicatos y el gobierno señala la regulación del empresario para acompañar una propuesta del mismo junto a la denuncia del contrato o al preaviso del mismo. El trabajador tendrá derecho, si lo desea, de acudir a la firma con un representante de los trabajadores. Cualquier obstrucción en este sentido por parte del empresario la podrá hacer constar el trabajador a los efectos oportunos.



## CONDICIONES EN ESPAÑA Y RESTO DE LA CEE

La participación de los trabajadores en la empresa en materia de empleo y contratación laboral recogida en el acuerdo entre el gobierno y las centrales sindicales UGT y CC.OO. y duramente criticado por la patronal CEOE, es un paso importante de los sindicatos pero que no supone una situación de ruptura respecto a la situación anterior como ha sugerido la cúpula de los empresarios. En España ya existían empresas donde se actuaba con estos planteamientos y, el cuadro adjunto refleja la situación en el resto de los países de la CE donde funcionan estructuras similares o más avanzadas desde hace ya muchos años.

## Comisiones de seguimiento

El acuerdo entre sindicatos y gobierno contempla la creación de una Comisión de seguimiento de la contratación laboral en cada Comisión Ejecutiva Provincial del Instituto Nacional de Empleo. Esta Comisión tendrá las siguientes funciones:

1. Recibir del Instituto Nacional de Empleo un informe trimestral sobre la evolución de la contratación laboral y sobre los resultados de los diversos programas y medidas de fomento del empleo.

2. Realizar el seguimiento y análisis del desarrollo de la contratación laboral en la provincia.



3. Realizar el seguimiento y evaluación de los resultados obtenidos en la aplicación de los diversos programas y medidas y fomento del empleo.

4. Establecer criterios para la elaboración de planes y programas de control del fraude a desarrollar por la Inspección Provincial de Trabajo y Seguridad Social, así como participar en el seguimiento y evaluación de los resultados de la acción inspectora.

5. Recibir información de empresas, trabajadores y representantes sindicales sobre la situación de la contratación en la provincia, canalizando hacia los órganos correspondientes aquellas denuncias, consultas o propuestas recibidas e informando, en su caso, sobre el parecer de la Comisión.

6. Formular iniciativas, propuestas y sugerencias en orden a mejorar la situación de la contratación laboral en la provincia, la eficacia de las normas y programas desarrollados y la efectividad de la acción inspectora.

7. Instar, cuando se considere adecuado, la actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, para lo cual bastará con la iniciativa de cualquiera de las partes representadas en la Comisión.

## PARTICIPACION DE LOS TRABAJADORES EN LA EMPRESA (En materia de empleo)

PAIS	MODALIDAD
ESPAÑA	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Información trimestral sobre evolución probable del empleo (ET 64.1.1).</li> <li>2. Información sobre contratos por tiempo determinado realizados (ET 15.4).</li> <li>3. Los puntos de acuerdo desarrollan estos derechos.</li> </ol>
FRANCIA	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Información y consulta permanente sobre volumen y estructura de los efectivos (CT 432.1).</li> <li>2. Información anual escrita sobre empleo y modalidades de contratación (CT 432.1). La empresa debe explicar los motivos por los que recurre a cada modalidad (CT 432.4).</li> <li>3. El comité de empresa conoce los contratos firmados con las Empresas de Trabajo Temporal.</li> </ol>
ALEMANIA	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Codecisión, en las empresas con más de 20 trabajadores, de la contratación de nuevos trabajadores (Ley de Consejo de Empresa, artículo 99).</li> </ol>
ITALIA	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Los derechos de los Consejos de Fábrica se definen en los convenios colectivos.</li> <li>2. Audiencia previa a la aprobación por la Inspección de Trabajo de la duración y condiciones de contratos por tiempo determinado (Leyes 79/83, 84/86).</li> <li>3. Audiencia previa a la aprobación de los proyectos sobre cualificación de los jóvenes contratados para la formación y trabajo (CFL) (Ley 863/84).</li> </ol>
BELGICA	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dictamen sobre criterios generales en materia de ingreso de personal.</li> <li>2. Información sobre naturaleza y volumen de las ayudas públicas de fomento de empleo que recibe la empresa (RD, sept. 81).</li> <li>3. Codecisión respecto de las contrataciones por interinidad. Consultas previas a la puesta en marcha de «stages de jóvenes», con sanción penal por incumplimiento de finalidad formativa (RD 230, oct. 83).</li> </ol>
PAISES BAJOS	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Información y consulta respecto de la política de contratación y empleo (Ley s/Consejos de empresa de 1-4-71 y modificaciones de 1-9-79 y 1-5-82).</li> <li>2. Codeterminación respecto de algunas medidas de empleo.</li> </ol>
DINAMARCA	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Codecisión respecto de ciertas medidas en materia de personal (Acuerdo LO-CDA de 1-3-81).</li> <li>2. Participación de los Comités de Cooperación en la empresa respecto de la elaboración de los principios relativos a la política de personal (Acuerdo LO-CDA de 1-6-86).</li> </ol>
REINO UNIDO	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Limitación a la libertad de contratación, proveniente de los acuerdos de «Closed Shop», allí donde éstos conservan su vigencia.</li> <li>2. Entrega obligatoria de copia del contrato al trabajador («Employment protection Act» de 1978).</li> </ol>

## Planes de inspección

En materia de inspección, el acuerdo contempla la regulación por una orden ministerial de un procedimiento de consulta preceptiva a los sindicatos más representativos sobre los planes de inspección relativos a la contratación laboral.

A efectos prácticos se indica que el inspector de Trabajo deberá comunicar a los representantes de los trabajadores su presencia en el centro de trabajo, a fin de que éstos puedan acompañarle durante su visita. Los representantes de los trabajadores podrán formular en ese momento al inspector cuantas observaciones consideren oportunas. Los representantes de los trabajadores se podrán personar en los expedientes incoados ante la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Igualmente deberán ser informados de los resultados de las comprobaciones hechas por las Inspección. ■



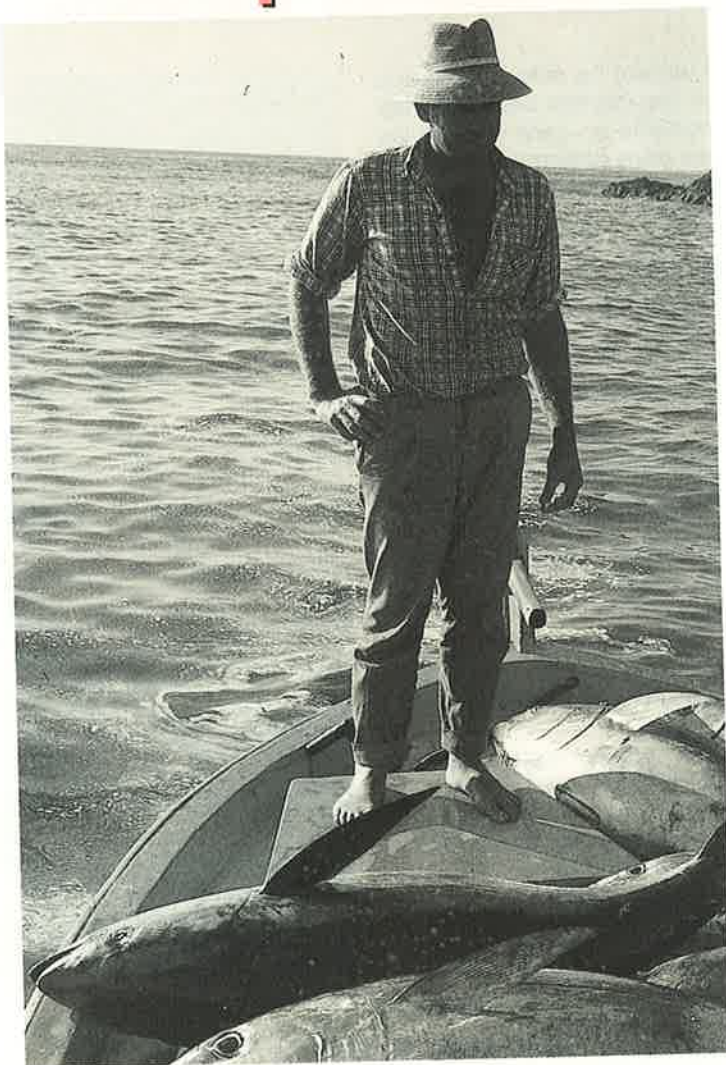
# Nuevo salario mínimo interprofesional

A propuesta del ministro de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves, el Consejo de Ministros aprobó el pasado 9 de febrero un Real Decreto por el que se fijó el Salario Mínimo Interprofesional para este año en 50.010 pesetas mensuales, equivalentes a 1.667 pesetas diarias. El nuevo SMI surtirá efectos desde el 1 de enero de este año y, para su cálculo, el Gobierno ha tomado en cuenta las previsiones de inflación para 1990, la pérdida de poder adquisitivo, el crecimiento de la productividad en 1989 y la evolución de la participación del trabajo en la renta nacional.

**E**l nuevo Salario Mínimo Interprofesional supone un incremento del 7,1 por cien sobre las 46.680 pesetas que figuraban en 1989. Sin embargo, la novedad más importante está determinada por el tratamiento que se da a diferentes colectivos, especialmente cuando se trata de personas con menos de 18 años.

De acuerdo con el real decreto aprobado por el Gobierno, el Salario Mínimo Interprofesional para los trabajadores menores de 18 años ha sido fijado en 33.000 pesetas al mes o 1.100 pesetas diarias. La novedad más significativa es que los trabajadores de 16 años percibirán igual salario que los de 17 años, eliminando así la diferencia que existía hasta este momento. En 1989 el Salario Mínimo Interprofesional para los trabajadores de 16 años era de 18.030 pesetas. En consecuencia, el incremento para este colectivo es sensiblemente superior a la media.

La decisión del Gobierno supone también una mejora a la hora del cálculo de las dos pa-



**50.010 PESETAS  
DESDE EL 1 DE  
ENERO**

**PARA LOS  
TRABAJADORES  
ENTRE 16 Y 18  
AÑOS SE FIJA UNA  
CANTIDAD UNICA  
DE 33.000 PESETAS**

gas extraordinarias. Hasta ese año, el cómputo se hacía en base a 21 días de trabajo. A partir de 1990, se computarán 30 días de trabajo. Tomando en consideración este aumento, el incremento del Salario Mínimo Interprofesional no es del 7,13 por cien sino del 11,9 por cien.

En el caso de los trabajadores eventuales y temporeros, cuando los servicios a una misma empresa no excedan de 120 días, percibirán un mínimo de 2.369 pesetas por jornada legal y de 1.564 pesetas si su edad es inferior a 18 años. Eventuales y temporeros tienen derecho también a la parte proporcional de los domingos y festivos, así como a dos pagas extraordinarias en base a treinta días de trabajo y a la parte proporcional de las vacaciones en el caso de que las mismas no coincidan por el periodo de vigencia del contrato.

Finalmente, para las empleadas de hogar que trabajen por horas, en 1990 percibirán al menos 388 pesetas por hora efectivamente trabajada y 256 pesetas si se trata de personas con menos de 18 años. ■

# REGULACION DEL CALENDARIO LABORAL

La fijación de un calendario laboral ha sido uno de los problemas planteados en los últimos años ante las diferentes posiciones adoptadas en cada una de las Comunidades Autónomas para determinar los días festivos y laborables, así como por cuestiones de interpretación con la Iglesia católica. Estas dificultades han sido eliminadas para el futuro, de acuerdo con la nueva regulación de las fiestas hecha por el Gobierno a iniciativa del Ministerio de Trabajo tras amplias consultas con la Iglesia católica, los interlocutores sociales y las Comunidades Autónomas. Es lo que se ha denominado, el nuevo calendario laboral permanente.

**S**ABER qué días eran festivos y cuáles no, tanto a nivel nacional como en cada una de las Comunidades Autónomas, era un problema que se presentaba cada año y que ha sido además motivo de, en ocasiones, amplias polémicas en los medios de comunicación y en el conjunto de la sociedad por el carácter religioso o histórico que tenían determinadas conmemoraciones. La reforma del calendario laboral aprobada por el Gobierno a iniciativa del ministro de Trabajo, Manuel Chaves, tiene co-

mo principal objetivo introducir la racionalidad y la estabilidad al sistema frente a la inseguridad que ha dominado en los últimos años consecuencia de las modificaciones llevadas a cabo.

Con carácter general, el nuevo sistema supone la introducción de dos cambios fundamentales.

En primer lugar, establece un calendario permanente de ámbito nacional de forma que la relación de fiestas sea la misma todos los años.

En segundo término introduce un criterio fijo a la hora de determinar algunos cambios...



**EL ANCLAJE DE TODO TIPO DE  
MAQUINARIA EN UN PESQUERO SE LLAMA:**

# Chockfast<sup>®</sup>

Calzos de resina sintética para motores propulsores, auxiliares, servomotores, molinetes, maquinillas de pesca, casquillos de bocina, etc...

Sistema homologado por todas las Sociedades de Clasificación. Asistencia técnica en todos los puertos del Mundo. Es un producto de Philadelphia Resins Corporation.

Venta exclusiva y Servicio Técnico

**Indame, s.a.**

Gran Vía 89 - 48011 Bilbao  
Teléfono 441 47 00  
Telex 32049-32751 Zubic e  
Telefax 441 68 74



Cuando haya coincidencia en domingo de una o dos fiestas, según los años, el descanso laboral correspondiente a ese día se trasladará automáticamente al lunes inmediatamente posterior con el fin de asegurar anualmente el descanso efectivo de doce días laborables. De esta forma, se pretenden evitar los trastornos que producía en la actividad económica la introducción de esas fiestas entre semana.

De acuerdo con estos criterios, la relación de fiestas permanentes del nuevo calendario laboral será la siguiente:

#### **Fiestas de carácter cívico**

*12 de octubre*, fiesta nacional de España y de la hispanidad.

*6 de diciembre*, día de la Constitución española.

#### **Fiestas por el Estatuto de los Trabajadores**

*1 de enero*, año nuevo.

*1 de mayo*, Fiesta del Trabajo.

*25 de diciembre*, Natividad del Señor.

#### **Fiestas por el acuerdo con la Santa Sede**

a) Fijas:

## **HA SIDO NEGOCIADO CON LOS INTERLOCUTORES SOCIALES, LA IGLESIA CATOLICA Y LAS COMUNIDADES AUTONOMAS**

*15 de agosto*, Asunción de la Virgen.

*1 de noviembre*, Todos los Santos.

*8 de diciembre*, Inmaculada Concepción.

*Viernes Santo*.

b) Sustituibles por Comunidades Autónomas:

*Jueves Santo*.

*6 de enero*, Epifanía del Señor.

*19 de marzo*, San José, o *25 de julio*, Santiago Apóstol.

### **Proceso negociado**

El nuevo calendario laboral permanente constituye el resultado de un amplio proceso de negociaciones con el conjunto de las Comunidades Autónomas, fuerzas sociales y la Iglesia católica.

En el caso de las Comunida-

des Autónomas, tienen el compromiso de remitir anualmente al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, antes del 30 de septiembre de cada año, la relación de fiestas fijadas en su calendario laboral de acuerdo con los compromisos adquiridos para su comunicación a la Comunidad, así como para su publicación en el Boletín Oficial del Estado. Las Comunidades Autónomas tienen la posibilidad de sustituir por otras fiestas tradicionales los días de Jueves Santo, la Epifanía del Señor, San José o Santiago. En el mismo sentido, tienen la posibilidad de optar porque se celebre o no en su demarcación las fiestas de San José y Santiago. Finalmente, pueden sustituir el descanso en lunes correspondiente a las fiestas que coincidan en domingo por otras conmemoraciones espe-

cíficas de cada autonomía.

Para la confección de este calendario laboral permanente, la Administración y el conjunto de los interlocutores han manejado los calendarios de los años comprendidos entre 1990 y 2019. La fórmula propuesta permite ampliar las facultades de las Comunidades Autónomas a la hora de sustituir las fiestas de carácter nacional por otras de ámbito regional, especialmente en los casos de fiestas que se trasladen a los lunes por coincidir en domingo. Igualmente, en el marco de las autonomías, existe adicionalmente la posibilidad de acuerdos entre las distintas administraciones y las organizaciones sindicales y empresariales para el disfrute de estas fiestas.

Finalmente, cabe destacar que el nuevo calendario laboral ha sido ampliamente discutido con la Conferencia Episcopal. Los cambios introducidos son el resultado de un acuerdo en el seno de la Comisión mixta Iglesia católica-Estado español, dando cumplimiento a los acuerdos con la Santa Sede de 1979. ■

# Formación para aumentar el empleo

**S**EGUN el seguimiento hecho por la Administración, entre el 1 de enero de 1989 y el 30 de septiembre del mismo año se impartieron por parte del INEM un total de casi 20.000 cursos en los que participaron 180.000 alumnos. De este número, 161.000 personas se hallaban en el momento de comenzar el curso en situación de parados y 19.500 con alguna actividad laboral. Tras la realización del curso, 92.000 alumnos encontraron un puesto de trabajo mientras poco más de 88.000 personas siguieron en paro. El porcentaje medio de las colocaciones asciende al 51 por cien.

Por familias o sectores de actividad, el INEM impartió cursos en más de 50 especialidades entre los que destacan 2.500 cursos sobre administración y oficinas, más de 3.000 cursos de informática y 3.600 cursos de técnicas empresariales. Los alumnos formados fueron más de 31.000 en informática, 29.000 en técnicas empresariales y 23.000 en administración y oficinas. Los porcentajes de colocación han oscilado entre el 35 y el 60 por cien, lo que da como resultado una media del 51 por cien.

En el caso de los cursos dirigidos específicamente a actividades relacionadas con el mar, los resultados se han situado en ese entorno. En acuicultura y pesca se impartieron 24 cursos con 176 alumnos formados. De este número, 172 estaban parados y el resto estaban en situación de actividad laboral. Terminado el curso, 76 alumnos se colocaron y 100 quedaron parados lo que supone un porcentaje de colocaciones del 43,18 por cien.

En formación marítimo-pesquera, se impartieron 22 cursos con 138 alumnos de los que 131 estaban parados y siete trabajando. Finalizado el curso, se

El 43,2 por cien de los alumnos que realizaron cursos de formación profesional de acuicultura y pesca promovidos por el Instituto Nacional de Empleo (INEM) y el 44,2 por cien de quienes efectuaron cursos marítimo-pesqueros, encontraron posteriormente un puesto de trabajo con esa actividad según el seguimiento hecho por este organismo del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.



## ENTRE ENERO Y SEPTIEMBRE DE 1989 EL INEM IMPARTIÓ 20.000 CURSOS CON 180.000 ALUMNOS

colocaron 61 alumnos mientras 77 permanecieron en paro.

En conjunto, se pone de manifiesto una falta de equilibrio. Mientras en unos sectores hay un exceso de peticiones de trabajo, como en servicios, en otros como la construcción faltan demandas. En servicios, en 1989 solamente se cubrieron el 65 por cien de las necesidades de trabajo al existir 1.377.000 demandas frente a 894.000 ofertas. Por el contrario, en la construcción hubo 341.000 ofertas frente a 131.000 demandas.

En el sector de servicios, hay mayor oferta de empleo que demanda para trabajos de camarero, cocineros y recepcionistas de hotel. Igualmente, se da esta situación en trabajos de recadistas, vigilantes jurados de empresas de seguridad, agentes de encuestas, cargadores de vehículos, conductores de camiones y autobuses y taxistas.

En el sector de la industria, existe una mayor oferta que demanda de empleo para actividades en construcciones metálicas, en electricidad, en frío y

climatización, en industrias agroalimentarias, en el sector de la madera, en mecánica industrial y sector del calzado, entre otros. Una de las notas más destacadas es la incorporación progresiva de nuevas tecnologías a las empresas, lo que supone la apertura de nuevas vías de colocación y la necesidad de ofrecer una oferta de mano de obra cualificada.

En el conjunto de la actividad económica, destaca por su mayor oferta de empleo el de la construcción donde los puestos de trabajo casi triplican a los solicitados. En la parte contraria está el sector de servicios donde las demandas de trabajo no se pueden cubrir.

Por provincias, el mayor grado de ocupación se produjo en Castellón, Valencia, Murcia, Gerona, Tarragona, Huesca, Teruel, Soria y Palencia.

### Futuro estable

Por otro lado, de acuerdo con una encuesta realizada por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en colaboración con el Centro de Investigaciones sociológicas entre 2.000 empresas con plantillas superiores a los cinco trabajadores, una mayoría se pronunció por un mantenimiento o ampliación de las mismas para los próximos doce meses. Estas encuestas junto al llamado Observatorio Ocupacional del INEM, constituyen dos de los principales instrumentos con que cuenta la Administración para conocer las necesidades del mercado del trabajo y gestionar la política de empleo.

De acuerdo con los resultados de esta encuesta, el 83,4 por cien de las empresas declaró haber aumentado o mantenido sus plantillas en 1988. Únicamente disminuyó en el 15,7 por cien de los casos. Las empresas intermedias, entre 101 y 500 trabajadores fueron

las que aumentaron más el empleo mientras las grandes se mostraron como las más receptoras. En el 55,5 por cien de las empresas con 251 a 500 trabajadores aumentó el empleo mientras que hubo disminución en el 34,7 por cien de las empresas con más de 500 trabajadores. Por actividad económica, las empresas de servicios (el 47 por cien) y el sector industrial con el 36,7 por cien fueron las que tuvieron más incrementos de plantillas.

Para los próximos doce meses, la encuesta señalaba el 84,1 de las empresas encuestadas iban a aumentar o estabilizar sus plantillas mientras el 11,1 por 100 las disminuirían.

### Formación y empresa

Según los datos proporcionados por la encuesta, el 28,7 por cien de los empresarios señalan que sus trabajadores han asistido a cursos de formación ocupacional. El 28,9 por cien de las empresas que realizaron acciones formativas disponen



de centros propios mientras el 37,6 por cien lo hicieron en colaboración con el INEM. El 89 por cien de las empresas han valorado positivamente sus acuerdos con el INEM para estos fines mientras el 3,7 por cien consideran que son poco útiles. Para las empresas, una de las mayores ventajas que ofrece la línea de acuerdos con el INEM, es la reducción de

costes. Junto a las empresas públicas, la mayor colaboración se produce con las empresas de mayor tamaño y las que tienen expedientes de regulación de empleo o están en proceso de reestructuración.

El 72,6 por cien de los trabajadores son formados con medios propios de las empresas, situación que se produce especialmente en el sector de la

construcción y en empresas de más de 500 trabajadores.

Por el contrario, la contratación de cursos se hace especialmente en el sector de la industria.

Finalmente, los datos de la encuesta son significativos en cuanto a la creación del empleo y las tendencias para el futuro. El 56,5 por cien de los empleos creados en 1988 correspondieron a técnicas empresariales con el 16,6 por cien, a administración y oficinas con el 14,6 por 100, a transportes con el 13,5 por cien y a la construcción con el 11,8 por cien. Las mejores perspectivas de futuro para la creación de empleo se localizaron en los sectores de frío y climatización, obras públicas, automoción, construcciones metálicas, artes gráficas, construcción, industrias agroalimentarias, madera, mecánica, industrial e informática. La introducción de nuevas tecnologías es algo que, en opinión del 27,7 por cien de las empresas, se traducirá en un aumento de las plantillas. ■

V. M.



# RUGGERINI

## F10 Y F15 DIESEL

### TODO SON VENTAJAS

El F-15 es el primer fuera borda 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.

**Servicio post venta en España de motores MINSEL.**

## MARINA CURT S.L.

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



# Hacia la equiparación con el salario mínimo

## SUBIDA DE LAS PENSIONES POR ACUERDO

Un colectivo cercano a los siete millones de personas han visto incrementadas sus pensiones desde principios de este año en unos porcentajes que van desde el 7 por cien para las más altas hasta el 38,2 por cien para las más bajas. Aunque resulta difícil hablar de medias de subida, el grupo más importante de pensionistas tendrán un aumento en la cuantía de las mismas entre el 8 y el 10,5 por cien. Oficialmente, la media se sitúa en el 9,2 por cien.

**S**EGUN el acuerdo adoptado por el Gobierno, las pensiones mínimas y las del SOVI tienen una revalorización del 10,52 por cien. El número de personas afectadas por esta subida asciende a 2.883.213, cifra que supone el colectivo más amplio.

Las pensiones hasta 46.680 pesetas, cantidad que ha sido el Salario Mínimo Interprofesional en 1989 han tenido un incremento del 9 por cien. En este colectivo existen 1.637.896 pensionistas.

Las pensiones entre 46.681 y 87.000 pesetas al mes han tenido un incremento del 8 por cien y son 1.033.850 los pensionistas afectados.

Las pensiones superiores a 87.000 pesetas han tenido una revalorización del 7 por cien. Los pensionistas en esta situación son 427.988.

En total, el número de pensionistas afectados por este conjunto de subidas y que se hallan en estas circunstancias son 5.982.947 personas.

Junto a estos incrementos, las revalorizaciones de las pensiones afectan también a las siguientes pensiones mínimas:

Las de viudedad, con 65 o



más años han tenido un aumento del 12 por cien y un colectivo afectado de 576.740 pensionistas.

Las de viudedad entre 60 y 64 años tuvieron una revalorización del 17,9 por cien y afecta a 84.569 personas.

Las de viudedad SOVI con 65 años han experimentado un aumento del 19,04 por cien con 69.061 personas en estas circunstancias.

Finalmente, las pensiones de viudedad SOVI para personas entre 60 y 64 años crecieron un 38,20 por cien. El colectivo afectado es solamente de 3.398 personas.

La cuantía de las pensiones mínimas se trata de aproximar progresivamente al Salario Mínimo Interprofesional. En el cuadro adjunto figuran las cantidades fijadas para este año.

En el caso de jubilación, cuando el titular tiene 65 años, la cuantía mensual es de 47.000 pesetas si tiene cónyuge a su cargo y de 39.945 pesetas si no lo tiene. Si el titular tiene menos de 65 años, la jubilación mínima asciende a 41.120 pesetas si tiene cónyuge a cargo y de 34.855 si no lo tiene.

La pensión mínima por invalidez permanente se ha fijado en 47.000 y 39.945 pesetas respectivamente, se tenga o no cónyuge a su cargo.

En las pensiones mínimas por viudedad, si el titular tiene más de 65 años, la cuantía es de 36.876 pesetas. Cuando la edad se sitúa entre los 60 y los 64 años, será de 28.037 pesetas. Finalmente, si el titular tiene menos de 60 años, la pensión es de 26.285 pesetas.

En las pensiones del SOVI, las cuantías son las siguientes: por vejez e invalidez, 28.555 pesetas; por viudedad, con más o menos de 65 años, la cuantía es de 26.285 pesetas. ■

SISTEMA DE LA SEGURIDAD SOCIAL		
Cuadro de cuantías mínimas de las pensiones para el año 1990		
Clase de pensión	Con cónyuge a cargo ptas/mes	Sin cónyuge a cargo ptas/mes
<b>JUBILACION</b>		
Titular con 65 años .....	47.000	39.945
Titular menor de 65 años .....	41.120	34.855
Invalidez permanente .....	47.000	39.945
<b>VIUEDAD</b>		
Titular con 65 años .....	—	36.876
Titular de 60 a 64 años .....	—	28.037
Titular mayor de 60 años .....	—	26.285
<b>PENSION DEL SOVI</b>		
Clase de pensión	Cuantía	
Vejez e invalidez .....	28.555	
Viudedad con 65 años .....	26.285	
Viudedad menor de 65 años .....	26.285	

# Plan de choque para la formación profesional

**En el conjunto de los acuerdos y compromisos logrados entre el Gobierno y los interlocutores sociales destaca el referido a la formación profesional. En reuniones por separado, empresarios y representantes de los trabajadores estuvieron de acuerdo con la Administración en la necesidad de potenciar y coordinar el conjunto de actuaciones en esta línea. Entre otros compromisos suscritos, destaca en primer lugar el referido al desarrollo de un Plan de choque de formación profesional para los colectivos menos favorecidos donde se distinguen varios estratos.**

la inserción en el mercado de trabajo.

Para los parados de larga duración sin estudios básicos se aumentará la oferta de educación permanente de adultos, así como una formación profesional adecuada al mercado del trabajo. En el caso de mujeres con escaso nivel de cualificación se contempla un nuevo programa de formación.

El acuerdo con los sindicatos

contempla una regulación de las homologaciones o convalidaciones entre las certificaciones profesionales derivadas de la formación profesional ocupacional y las titulaciones de la formación profesional impartida por el sistema educativo.

Entre otras medidas, se adoptará un Plan Nacional de prospección sobre las necesidades del mercado del trabajo. Paralelamente se pondrán en mar-

cha un programa nacional de calificación profesional y un observatorio permanente de ocupaciones; la creación de una entidad de estudios e investigaciones de formación profesional; un mayor seguimiento del Fondo Social Europeo; una colaboración entre el consejo general de la Formación Profesional y las Comunidades Autónomas; una colaboración sindical en el Plan FIP y la formación continua en la empresa pública y en los servicios públicos.

Las conversaciones entre el Gobierno y los empresarios sobre la formación profesional pusieron de manifiesto la coincidencia a la hora de adecuar la misma al mercado del trabajo aunando esfuerzos. Estas coincidencias podrían concluir a corto plazo con un acuerdo a tres bandas, Gobierno, sindicatos y trabajadores sobre formación profesional. ■

**P**ARA colectivos con menos de 16 años que hayan sufrido el fracaso escolar, se pondrán en marcha programas de educación compensatoria. Su objetivo es lograr su inserción en el sistema educativo.

Para jóvenes entre 16 y 18 años sin graduado escolar o FP1, se aplicarán programas de educación permanente de adultos intensificando los actuales y en particular a través de Escuelas taller o casas de oficios.

Para el colectivo de jóvenes entre 18 y 25 años, sin graduado escolar o FP1, se dispondrán de programas de educación permanente para adultos, así como prioridad a los contratos para la formación de planes homologados. El objetivo es que logren el graduado escolar, FP de primer grado o



## COTIZACIONES POR ACUERDO

Finalmente y, entre otros acuerdos logrados en estas semanas de negociaciones, destacaría el logrado en materia de cotizaciones a la Seguridad Social para 1990 cuyo contenido ya se ha traducido en un Real Decreto publicado en el *Boletín Oficial del Estado* el pasado 24 de febrero.

Entre los aspectos más importantes, contempla el mantenimiento de los tipos de cotización por contingencias comunes, el incremento de las bases máximas en un 5,7 por cien y de las bases mínimas en el mismo porcentaje que el incremento del Salario Mínimo Interprofesional. La base máxima queda establecida en 291.540 pesetas y la mínima en 58.350 pesetas. ■

## LOS CUATRO MARINEROS SECUESTRADOS POR LA RENAMO, SOMETIDOS A OBSERVACION MEDICA

# UN LARGO CAMINO HACIA CASA

Aquella noche, por fin, habían conseguido desencallar el remolcador que un golpe de mar había arrastrado hacia la costa mozambiqueña cuarenta y cinco días antes. Un grupo de guerrilleros de la Renamo frustró el intento de salida: esa misma noche, se presentó a bordo del remolcador, capturó a sus tripulantes y no les perdió de vista hasta cuatro meses después. Los secuestrados han repetido una y mil veces que en todo momento supieron que iban a ser liberados, convicción que no pudo impedir, no obstante, los momentos de angustia y el recuerdo de la familia que esperaba en otras latitudes.

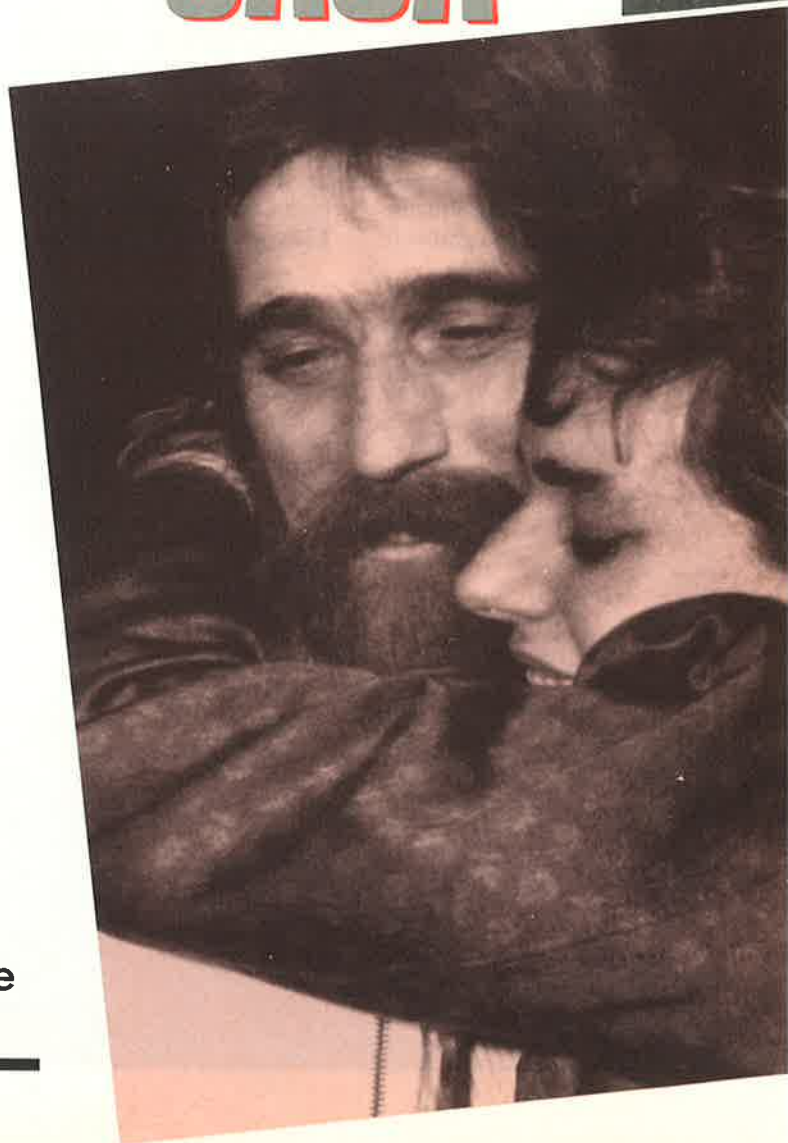
**J**OSE Manuel Alonso Ortiz, Felipe Hermo Seoane, Manuel Rivas Grandal y José Luis Pedrosa Avendaño se encuentran recuperándose en su domicilio de los cuatro meses de cautiverio en la selva, y están en observación médica. Las condiciones duras de por sí, propias del lugar y de la falta de higiene que se presupone reinaba en el campamento en el que la Renamo, la guerrilla mozambiqueña, les tuvo reclusos, han hecho sospechar a los médicos españoles que les atienden que puedan estar afectados de paludismo o de otras dolencias provocadas por parásitos.

En la rueda de prensa que ofrecieron en Santiago días después de su regreso a España alabaron en todo momento el trato que les propiciaron sus secuestradores, quienes incluso les llamaban «señor»,

*como si fuéramos invitados en lugar de prisioneros. Nunca recibimos amenaza alguna del comandante Fernández. Le enseñamos a jugar a las cartas y luego al tute y a la escoba con una baraja que fabricamos nosotros mismos, explicaron.*

En las conversaciones que los cuatro marineros sostuvieron con los representantes del Instituto Social de la Marina que acudieron a recibirlos al aeropuerto, los recién liberados explicaron que en ningún momento de su largo cautiverio tuvieron noción exacta del lugar en el que se encontraban, lugar al que llegaron tras varios días de caminatas por la selva. Elogiaron, nuevamente, el trato que les propiciaron y aclararon que, en todo momento supieron que iban a ser liberados. El único hecho que les producía angustia era el desconcierto sobre cuándo tendría lugar, por fin,

**Durante su estancia dividieron el campamento, irónicamente, en dos bandos: Villa Alegre y Villa Sosa, haciendo referencia a los distintos estados de ánimo de los moradores de cada una de ellas.**







su liberación, y el hecho de no poder comunicarse con sus mujeres e hijos. Esta misma convicción sobre su segunda puesta en libertad fue, también transmitida por el capitán del grupo Augusto García cuando entró en contacto con el ISM nada más llegar a España. El capitán, como es de sobra conocido, pudo abandonar la expedición en la que les conducían sus captores a los pocos días de iniciarla en la selva, después de haber exagerado una cojera tenía una úlcera en la pierna provocada por un accidente anterior, que llevó a sus secuestradores a la convicción de que no podía

caminar por la selva al mismo ritmo que los demás. Este miembro de la tripulación liberado ha sido criticado por los cuatro marineros que han permanecido más tiempo en cautiverio, quienes le han acusado de no ponerse en contacto, una vez en tierras gallegas, con las familias de los tripulantes que quedaron en Mozambique a cargo de los guerrilleros de la Renamo.

#### **Cuatro meses de cautiverio**

El secuestro se produjo el

**El ISM se hizo cargo de la situación de las familias y del apoyo económico y social del viaje de regreso a España.**

día 10 de noviembre, a las cuatro de la madrugada. El remolcador que tripulaban los marineros gallegos, un barco de apoyo de la flota en Mozambique del armador español Amador Suárez, estaba encalado en aquellas aguas desde hacía cuarenta y cinco días. Mes y medio antes perdieron el radar, y un golpe de mar les llevó hasta la playa en la que habían permanecido todo ese tiempo, días durante los que lucharon por desencallar el buque. Finalmente, la noche del 9 de noviembre lo consiguieron. Horas antes de que reemprendieran el viaje se presentó la patrulla de la Renamo. A bordo del remolcador se encontraban seis personas. El cocinero, un marinero mozambicano, había previsto la posibilidad de un ataque de la Renamo, por la que tenía pensado un escondite por si se presentaba la ocasión de utili-



zarlo. El refugio le sirvió, tal y como había calculado, para pasar desapercibido ante la patrulla de guerrilleros, que se llevaron a las cinco personas restantes, los cuatro marineros y su capitán, además de los víveres y algunos útiles de los que, al parecer, estaban necesitados.

Desde el primer momento los secuestradores les advirtieron que estuvieran tranquilos, que iban a ser liberados. Durante un mes caminaron selva a través acompañados de una treintena de guerrilleros. Durante este trayecto estuvieron afectados de malaria.

Uno de los marineros contaba una anécdota para resaltar la camaradería de los secuestradores: «Yo llevaba unas sandalias de plástico incómodas para caminar por la selva, y uno de los guerrilleros se quitó sus zapatones, me los dio, y continuó la marcha descalzo.» La longitud de terreno que recorrieron durante ese tiempo fue de unos 1.000 kilómetros, hasta que llegaron al campamento de la Renamo al mando del comandante Fernández, donde que-

## Apoyo del ISM

El Instituto Social de la Marina ha estado en contacto con las familias de los cuatro marineros secuestrados en Mozambique desde el primer momento en que se tuvo noticia del suceso. El primer contacto con el ISM lo llevó a cabo el capitán del remolcador que consiguió ser liberado durante los primeros días de cautiverio. Su comunicación al Instituto sirvió para que éste tomara contacto con las esposas de los otros cuatro tripulantes. Una vez conocida la situación de éstas, el Instituto Social de la Marina prestó una ayuda económica a una de las familias que atravesaba, en esos momentos, por una situación de estrecheces.

El Instituto se hizo cargo de la repatriación de los marineros una vez que éstos fueron liberados, asumiendo la responsabilidad de cubrir los gastos del viaje de vuelta desde Malauí hasta Madrid, y de recoger a los marineros gallegos en el aeropuerto de Barajas. Actualmente, los servicios sanitarios del ISM están estudiando el estado físico de estos hombres, cuya salud ha podido verse afectada por las extremas condiciones soportadas durante esos cuatro meses. ■

**«En ningún caso nos trataron mal; incluso se dirigían a nosotros llamándonos "señor", como si fuéramos sus invitados.»**

daron custodiados por diez hombres.

Allí tomaron una alimentación basada en arroz, mandioca y calabaza. «Nos daban lo mejor que tenían», aseguraron a su vuelta. Una vez llegaron a comer carne de mono asada, «que, por cierto, no me importaría volver a comerla, porque estaba muy buena». Los cuatro marineros intentaron llevar su cautiverio con el mejor humor posible. Jugaban a las cartas con sus celadores con una baraja fabricada por ellos mismos, y, a las dos chozas en las que les habían repartido, las apodaron «Villa Alegre» y «Villa Sosa», ironizando sobre la diferencia de humor que caracterizaba a los dos huéspedes de la primera respecto de los otros dos, menos optimistas.

En las conversaciones negociadoras, previas a la liberación, han colaborado representantes de los gobiernos de Portugal, Kenia y Malauí, ya que, según explicó la Oficina de Información Diplomática a los medios de comunicación, los contactos entre la Renamo y la Administración española nunca fueron directos. ■

Aunque la tendencia al mantenimiento es la tónica general en los nuevos precios de orientación que la Comunidad Económica Europea ha establecido para 1990 y que entraron en vigor el 1 de enero, algunas especies registran variaciones importantes, que llegan hasta un incremento de 40 pesetas por kilo en el caso del galludo o descienden 158 pesetas, como ha sucedido con las cigalas.

## NUEVOS PRECIOS DE ORIENTACION PARA LA PESCA

**L**OS precios de orientación fijados por la Comunidad Económica Europea para la campaña de 1990 contemplan un aumento del coste de 18 especies de pescado sobre un total de 27, y especifican una reducción del importe en 13 casos, concretamente para el bacalao, carbonero, caballa, boquerón, pintarroja, japuta, buey, colas de cigalas, sardina, calamares, pota, illex y rabil.

riormente citados el nuevo precio será de 41,59 pesetas frente a las 42 fijadas como precio de orientación durante el mismo período de tiempo de 1989. La sardina del Atlántico pasará de 77 a 74,93 pesetas para los Estados miembros a excepción de España y Portugal, y experimentará un aumento de 1,89 pesetas para estos dos Estados (concretamente pasará de 57 pesetas en 1989 a 58,89). En cuanto a la sardina del

mejantes, en torno a las 0,4 pesetas.

Aún así, los aumentos más espectaculares corresponden al boquerón, la merluza, la quisquilla y el galludo; concretamente este último ha variado su precio de orientación de las 133 pesetas establecidas en 1989 a 172, es decir, se le ha aplicado un incremento de 39,73 pesetas. El boquerón ha aumentado su precio en 12,54 pesetas para los Estados miembros con excepción de España, caso en el que ha visto reducido su importe en 7,46 pesetas, de 150 a 142,54. La merluza pasará en el 90 de 481 a 485 pesetas por kilo, y la quisquilla, de 241 a 245,52.

En cuanto a las reducciones de precio más significativas han sido las registradas por las colas de cigales, que prácticamente mantienen su precio cuando se trata de la venta de cigalas enteras; las colas han pasado de 1.569 a 1.411,89 pesetas/kilo, lo que supone una baja de 158,11 pesetas. El calamar ha pasado de 204 a 176,46 pesetas, la pota ha experimentado un descenso de 18,17 pesetas, exactamente igual que el illex. Ambos han variado su precio de orientación de 158 pesetas fijadas para el 89 a 139,83.

En cuanto a las especies restantes, la solla pasará de 121 a 120,58 pesetas desde el 1 de enero hasta el 30 de abril, y de 164 a 165,91 pesetas desde el 1 de mayo al 31 de diciembre. La pintarroja pasará de 121 a 119,33 y la maruca, de 143 a 143,32, formando parte del grupo de especies que prácticamente mantienen su precio, salvo ligeras modificaciones, respecto al precio de orientación de 1989. Estas especies son el rape, el gallo, la japuta, el buey y las cigalas enteras. Los espáridos pasarán de 202 a 204,39 pesetas, la sepia de 248 a 250,48 pesetas y el pulpo, de 194 a 195,94. ■

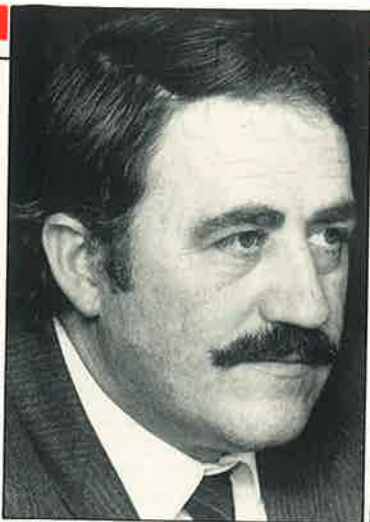
El precio del arenque sufrirá una reducción de 0,41 pesetas respecto al precio de 1989 desde el 1 de enero hasta el 31 de julio, y desde el 1 de octubre al 31 de diciembre. Sufrirá, en cambio, un incremento de 1,42 pesetas desde el 1 de agosto al 30 de septiembre, concretamente pasará de 38 a 38,42 pesetas, mientras en los meses ante-

Mediterráneo, mantiene el precio de orientación respecto al del año anterior, establecido en 72 pesetas/kilo.

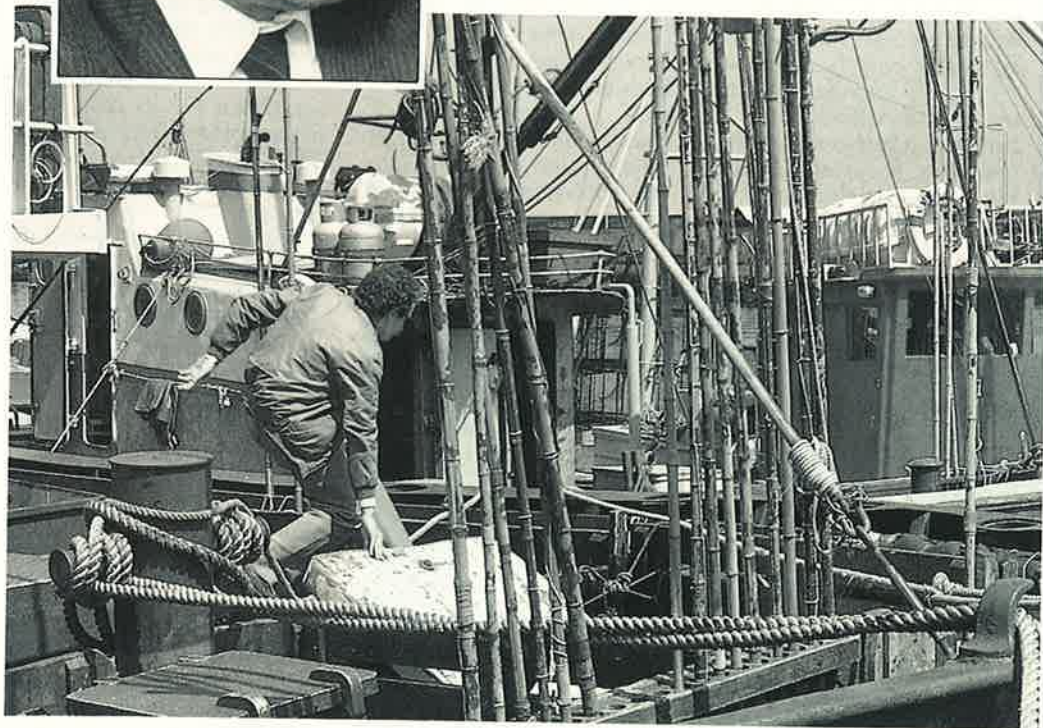
El bacalao y el carbonero experimentan bajas muy poco significativas, apenas de una décima parte de peseta, mientras la gallineta nórdica, el eglefino y el merlán registran precios de orientación para el 90 con alzas muy se-



V. L.



## Carlos Romero en el Congreso de los Diputados



La ordenación y recuperación del caladero nacional, la renovación progresiva de la flota, diversificación de los caladeros y el apoyo a la acuicultura, constituyen algunos de los objetivos más importantes en materia de política pesquera, según el programa expuesto recientemente ante la comisión correspondiente del Congreso de los Diputados por el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero. Las líneas expuestas por el titular del departamento suponen una continuidad sobre las actuaciones iniciadas en los últimos años.

**L**A Administración española espera que en 1992, cuando se deba discutir la reforma de la política pesquera en la Comunidad, sea un momento para lograr modificaciones sustanciales de acuerdo con los intereses de Estados miembros como España con una gran relación con el mar. El ministro de Agricultura calificó el sector de la pesca como estratégico para España y señaló que se hallaba en un buen momento, aunque

había que seguir con los objetivos planteados en los últimos años. Entre otros aspectos, destacó la necesidad de seguir con la ordenación y recuperación de los caladeros nacionales en una tarea lenta pero indispensable para el sector. Para el ministro de Agricultura se han dado avances muy importantes en materia de modernización y renovación de la flota, así como la posibilidad de cambiar completamente los puestos pesqueros con el plan de

21.000 millones de pesetas que se aplicará en un plazo de cinco años. Consecuencia del alto porcentaje de desembarcos que se hacen procedentes de caladeros exteriores, la Administración mantiene entre sus prioridades la potenciación de este tipo de acuerdos con terceros países, así como una diversificación de los mismos para evitar problemas coyunturales que se pudieran producir en un determinado momento. En esta línea se enmarca también la

necesidad de una flota moderna polivalente capaz de adaptarse a las circunstancias que requieran los acuerdos internacionales en esta materia. Junto con estos objetivos, Carlos Romero señaló el interés de la Administración para impulsar la investigación pesquera, así como la política de cultivos marinos teniendo en cuenta los altos niveles de la demanda y las posibilidades que ofrece en este sentido el territorio nacional.

Para el ministro español de Agricultura y Pesca, en 1992 se debe tener realizada la reforma de la política pesquera de la Comunidad. Desde el ingreso de España en la CE, en este período se han hecho esfuerzos y se han conseguido logros importantes en cuanto a la adaptación de la anterior política de pesca a las necesidades del sector español. El objetivo para el futuro es lograr que los cambios en la política de pesca sean mayores.

En cuanto a las actuaciones en los mercados nacionales, Carlos Romero destacó los esfuerzos que se habían hecho y que deberían continuar para la ordenación de los mercados, la política de regulación así como para la tipificación de la oferta como principales instrumentos de las rentas del mar. Finalmente, y entre otras consideraciones de carácter general, Carlos Romero destacó el esfuerzo de su departamento para el rejuvenecimiento de la población activa en el mar siguiendo las actuaciones iniciadas ya en los últimos años. ■

V. M.



## EL PRESUPUESTO PARA LA PESCA

*Los presupuestos del Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación experimentarán un crecimiento del 24 por cien en los capítulos referidos a las inversiones según el texto del anteproyecto confeccionado por este departamento. Las asignaciones en concreto para las actuaciones en pesca experimentarían un crecimiento muy superior de cara a la modernización de la flota y para las paradas temporales o definitivas de barcos.*

**A** grandes rasgos, los recursos para inversiones en el Ministerio ascenderán a 134.500 millones de pesetas. Para la investigación y experimentación agraria y pesquera se han destinado 4.285 millones de pesetas, cantidad que supone un aumento del 5,5 por cien sobre las cifras del año anterior. En este capítulo tiene especial relevancia el incremento que experimentan los recursos destinados para la dotación y reparación del buque oceanográfico «Cornide de Saavedra», con el fin de ponerle nuevamente en funcionamiento tras los accidentes sufridos en el pasado. Por otra parte, la

Administración española aumentará las disponibilidades para potenciar las investigaciones sobre nuevos caladeros en aguas internacionales. En ambos casos, los aumentos significan un 40 por cien sobre las cifras de 1988.

Para mejorar la estructura productiva agraria y pesque-

ra, el proyecto de presupuestos contempla una dotación de 19.050 millones de pesetas que significan un aumento del 21,9 por cien. Según fuentes de la Administración, en el conjunto de estos gastos destacan los 2.000 millones de pesetas previstos para las paralizaciones temporales o definitivas de la flota. Esta cantidad significa un aumento del 1.900 por cien sobre el año anterior. En la misma línea, van a aumentar considerablemente los recursos para hacer frente a los procesos de reconversión y modernización de la flota pesquera.

Para la organización en común de la producción pes-

quera y agraria, así como para mejorar los procesos de comercialización, el proyecto de presupuestos tiene asignados 7.211 millones de pesetas que suponen un crecimiento del 14,2 por cien sobre las cantidades asignadas en 1988.

Objetivo de la Administración con este incremento del presupuesto es seguir adaptando el conjunto de estructuras en el sector primario a las exigencias de la Comunidad. El Ministerio ha intentado frenar los gastos corrientes para potenciar los destinados a las inversiones, tanto desde las estructuras centrales como a través de organismos autónomos. Desde esta perspectiva, de cara al sector de la pesca, se pretende una potenciación de los niveles de organización en los procesos de comercialización, funcionamiento real de las Organizaciones de Productores para lograr que cada día más quede una parte del valor añadido en origen, en lugar de distribuirse entre la intermediación. ■

**IMPORTANTE ASIGNACION PARA EL BARCO «CORNIDE DE SAAVEDRA»**

**CRECEN LOS RECURSOS PARA PARALIZACIONES DE FLOTA**



# LA PATRONAL, PENDIENTE DE LAS AYUDAS OFICIALES

*La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) confía en las medidas institucionales y en los planes de viabilidad para sacar adelante el sector, que atraviesa una profunda crisis. Así lo hizo saber el presidente de la patronal, Juan Ybarra, que se mostró preocupado en una rueda de prensa sobre los recortes presupuestarios que pudiera llevar*

*a cabo Hacienda durante el año 90. Según explicó, el sector necesita los 9.500 millones pendientes para la conclusión de los planes de viabilidad de la flota y los 4.000 millones para ayudas al tráfico, que esperan que el Ministerio de Transportes vea incluidos en los presupuestos generales del presente ejercicio.*

enero de este año, en una apertura que culminará el uno de enero de 1993, por lo que consideran este período como *clave* para nuestra Marina Mercante. Por eso mismo, ANAVE pide que ya en el año 90 se realice el diseño de nuevos sistemas fiscales y financieros que constituyan la médula de un plan de relanzamiento.

La flota española cuenta en la actualidad con 430 buques y 3.172 millones de Toneladas de Registro Bruto (TRB), al tiempo que da empleo a unos 13.000 tripulantes. En 1981, en cambio, el número de buques era de 699, con un total de TRB de 7.118 millones, lo que dice del constante descenso de capacidad que ha experimentado la Marina Mercante española. Según manifestó Juan Ybarra, *las medidas institucionales serían suficientes para que nuestra flota pudiera competir en unas buenas condiciones.* ■

**L**A situación del sector de Marina Mercante fue calificada por Ybarra como difícil. Según ANAVE, se hacen imprescindibles medidas eficaces que inviertan la actual tendencia a la baja, que podría llevar a un déficit de la Balanza de Fletes en torno a los 110.000 millones de pesetas en el año 92, con una flota que sería inferior entonces a dos millones de TRB y con menos de 9.000 empleos.

La liberalización del cabotaje en el ámbito de la Comunidad Europea es otro de los

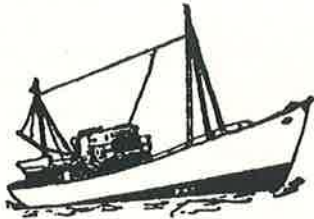
problemas que atenaza a la flota española, según afirmó. En su opinión, España debería negociar en la CE el establecimiento de algunas medidas que hicieran de *colchón* a esta liberalización. Entre éstas se encontrarían la exigencia de ga-

rantías de estabilidad y continuidad de los servicios regulares, unos períodos transitorios de duración suficiente y medidas de apoyo a la flota española de cabotaje.

Las medidas liberalizadoras han comenzado a aplicarse en

**ANAVE confía en que  
Hacienda no recorte  
los presupuestos**

# ASTILLEROS MURELAGA, S.A.



**CONSTRUCCION Y  
REPARACION DE BARCOS  
DE MADERA**

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

LEKEITO  
(VIZCAYA)

**SE VENDE ESTE PESQUERO (Lista 3ª)**



Folio BI 2-2811  
Año Construcción 1984  
Eslora total aprox. 16 metros  
Motor VOLVO TMD 70C 170 CV.  
Reductora Twin Disc 506 3:1

Puente de aluminio  
Carpintería de alta calidad  
Grupo electrógeno  
Timonería Hidráulica  
Maquinilla Hidráulica

Equipo:  
Banda lateral, Radar, Sonda.  
Satélite, VHF, Piloto Automático, etc.

Contactar: Sr. Hernández  
(94) 433.93.11 Oficina  
(94) 464.27 70 Noche

## 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

**J**OSE Manuel Muñiz, presidente de AETINAPE, comenzó su discurso de apertura con un recuerdo a unas palabras del Rey pronunciadas ante la FAO, en las que pedía mayor protección para los hombres de la mar. En este sentido señaló que *a pesar de que seguimos siendo uno de los países del mundo que más convenios firma, somos también uno de los que menos los cumplen.*

Su opinión acerca de cómo debe potenciarse el sector pesquero no pasa sólo por la toma de medidas económicas o industriales, sino que también han de considerarse —señaló— otro tipo de cuestiones como humanizar la flota y el trabajo a bordo, a través de unos convenios dignos y del respeto absoluto a todas las normativas vigentes que afectan a esta cuestión.

Sobre la situación actual de los titulados náutico-pesqueros en el seno de la Marina Mercante señaló Muñiz que *dista todavía de ser la ideal.* En su opinión deben tomarse numerosas medidas que ayuden a normalizar el trabajo profesional de los titulados marítimo-pesqueros, *en un mercado digno que acabe con la actual situación de precariedad,* según sus propias palabras.

A propósito manifestó, no obstante, que *hemos saludado recientemente el anuncio del Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación, pero detrás de ese ambicioso título del cual esperamos ver pronto resultados tangibles, debe cobijarse también la acción encima de los barcos, la inspección rigurosa de los mecanismos de seguridad de los buques, los cursillos permanentes de formación de las tripulaciones para la prevención de accidentes, a todo eso que es la labor a pie de obra ha de presentársele una atención prioritaria,* manifestó.

El presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros se congratuló en su discurso de la política llevada a cabo por la Secretaría General de Pesca respecto a sus asociados. Sobre todo, por la posibilidad de los titulados náutico-pesqueros de

## Asamblea General de AETINAPE

# DIGNIFICAR EL TRABAJO EN LA MAR

La dignidad del trabajo en la mar fue uno de los principales puntos que centraron la Asamblea General de AETINAPE, que se celebró el pasado mes de diciembre. La seguridad marítima y las reformas que lleva a cabo la Administración fueron otros aspectos que se analizaron también en la reunión celebrada en la Casa del Mar de La Coruña. Acudieron a la asamblea cerca de 150 asociados de toda España.

*bras, esta reforma, impulsada por el secretario general de Pesca Marítima, debe servir para garantizar la incorporación definitiva de los titulados náutico-pesqueros a las diferentes áreas vinculadas al sector marítimo, así como a la docencia, lugares hasta ahora vetados.*

De esta forma se mostró partidario de frenar la creación de más escuelas náutico-pesqueras, de potenciar las existentes y de dotarlas de mayor material, *adaptando sus instalaciones, ubicación y funciones a las características del mercado de trabajo y del avance tecnológico.*

Al acto asistieron, además de la directiva de AETINAPE y ciento cincuenta de sus asociados, el delegado provincial del



## Cerca de 150 asociados se reunieron en La Coruña

acceder a las plazas del Cuerpo de Inspectores de Pesca del Estado.

### Reforma docente

La asamblea centró también su interés en la reforma de las

enseñanzas marítimo-pesqueras, que fue calificada como una de las reformas *más importantes* de las que se llevan a cabo en el sector. Muñiz aludió al respecto que *estamos todos empeñados en ella y, por tanto, se hace necesaria la participación de todos.* Según sus pala-

Instituto Social de la Marina en la Coruña, Antonio Piñeiro, y el del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Héctor Quiroga. El director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, y el secretario general de Pesca, José Loira, excusaron su participación en la asamblea debido a la suspensión de vuelos aéreos desde Madrid al aeropuerto santiagués de Labacolla por los temporales de esos días. ■

M. P.



**NOMINA  
NOMINA  
NOMINA  
NOMINA  
NOMINA  
NOMINA**

**en *Caja Postal*  
la tiene ya en su bolsillo**

#### **CREDITO Y SERVICIO**

---

- Seguro Gratuito de Accidentes.
  - Tarjeta Electrón gratuita.
  - Préstamos en las mejores condiciones.
  - Todo tipo de seguros en condiciones especiales.
  - Concesión de Tarjetas VISA.
  - Anticipos de nómina.
  - Descubiertos para el pago de recibos.
  - Puntualidad en el cobro en todo el territorio nacional y sin previo requisito alguno.
- 



**Caja Postal**

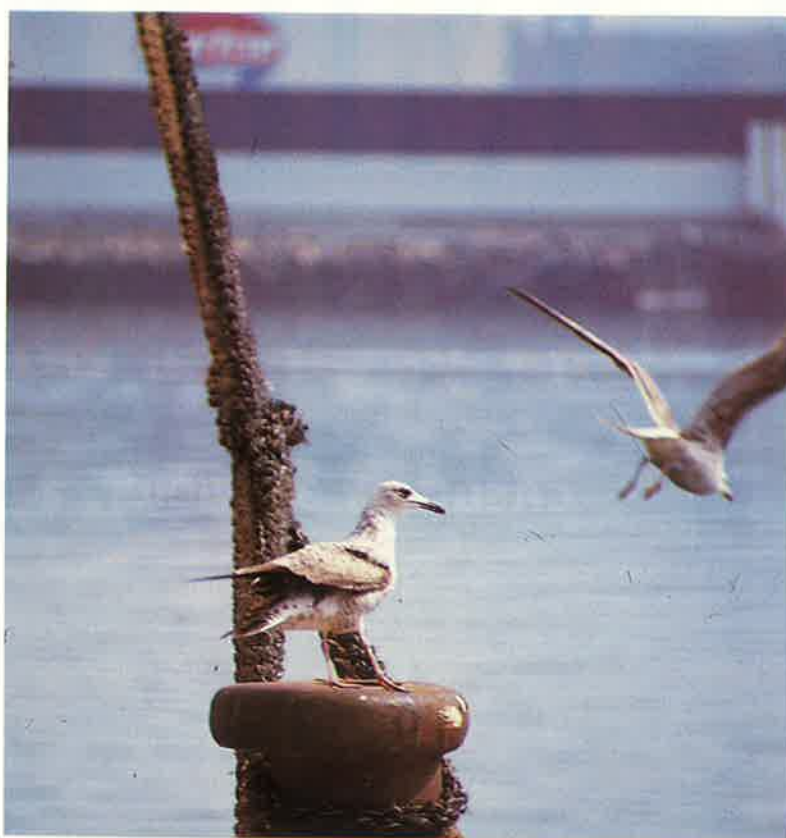
Con la garantía del Estado.

EL PRESUPUESTO DE LA SEGURIDAD SOCIAL PARA ESTE AÑO ASCIENDE A 6,45 BILLONES DE PESETAS

# MAS RECURSOS PARA AUMENTAR LA PROTECCION SOCIAL

El proyecto de presupuestos de la Seguridad Social para 1990 representa un avance significativo respecto a ejercicios anteriores. Por un lado, se camina con él hacia un modelo en el que todos los españoles tienen derecho a pensión, hayan o no cotizado.

Por otro, lleva consigo una cláusula por la que las pensiones se revalorizarán automáticamente cada año en función de lo que aumente el coste de la vida. Un tercer dato de importancia es que con estos presupuestos se hace realidad, a partir de este año, la equiparación de la



«DE CADA DIEZ PESETAS, SIETE SE ENTREGAN EN PRESTACIONES Y DE ESTAS, SEIS CORRESPONDEN AL PAGO DE PENSIONES»

pensión mínima familiar con el salario mínimo interprofesional neto. Es decir, que las pensiones se van acercando al valor real de los salarios. El ministro de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves, ha definido por ello estos presupuestos como los del final de una *política de mínimos*, que sólo permitía mantener el poder adquisitivo de las pensiones vistas en su conjunto y no la revalorización individual de cada una de ellas, como ocurre ahora. Los presupuestos, que responden a unos acuerdos con patronal y sindicatos, representan así un claro paso al futuro.



**D**E cada diez pesetas que gastará este año la Seguridad Social, seis irán destinadas al pago de pensiones, una peseta a otras prestaciones económicas y las tres restantes a pagar los gastos de sanidad y los servicios sociales. En total, los presupuestos contemplan unos ingresos y gastos de 6,453 billones de pesetas, una cifra elevada que supone por sí sola un aumento de 600.000 millones de pesetas respecto al año anterior.

La cantidad total del gasto no ha sido aportada exclusivamente por las cotizaciones, pese a que en el 90 se han registrado 394.000 más que en 1989. Las contribuciones a la Seguridad Social han sido únicamente 4,457 billones de pesetas, que a pesar de no cubrir todos los gastos, representan un importante aumento de casi el 11 por cien. Con ellas se financia sólo las pensiones contributivas, teniendo que cubrirse con dinero de los Presupuestos Generales

del Estado lo relativo a pensiones no contributivas y a asistencia sanitaria.

En su contabilidad y distribución recogen, eso sí, grandes retos que se habían planteado en años anteriores y que han podido hacerse posibles en este ejercicio. Destacan los ya referidos de revalorización automática de las pensiones de forma individual. Esto es, que a partir de ahora cada uno de los pensionistas tiene asegurado el mantenimiento de su poder adquisitivo. Igualmente, la equiparación de la pensión mínima familiar al salario mínimo interprofesional neto, así como a un sistema en el que las pensiones se acerquen más a los ingresos medios del trabajador en activo.

Pero no sólo estos. Con los presupuestos diseñados para 1990, las pensiones de viudedad continúan en su tendencia de equipararse a las mínimas de jubilación sin cónyuge a cargo, lo que será posible en 1992. También se amplían en 1990 las plazas de residencia del Insero, el programa de ayuda a

domicilio y las propuestas de mejora de calidad de vida.

Como colofón, se pondrá en marcha la denominada protección no contributiva, destinada a aquellos que carecen de recursos para subsistir. A ellos se les reconocerá el derecho a una pensión, a la asistencia sanitaria y al acceso a los servicios sociales, a pesar de que no hayan cotizado a la Seguridad Social en años anteriores. Supone, esto último, el cierre de un sistema de Seguridad Social para todos los españoles, que por el simple hecho de serlo tendrán derecho a una protección social de la que hasta ahora muchos carecían.

### Mejora económica

El ministro de Trabajo, Manuel Chaves, ha señalado por eso que *éste es un año significativo en el que se consolida una Seguridad Social universalizada, en la que todos los españoles tendrán derecho a una pensión y a una asistencia sanitaria.*

La subida media global de

las pensiones para este año serán del 9,2 por cien. De ella se verán beneficiados más de seis millones de pensionistas, si bien las más bajas en un porcentaje mayor y al contrario. De esta forma, las pensiones superiores a 87.000 pesetas al mes aumentarán un 7 por cien. Las que estén comprendidas entre 46.601 y 87.000 pesetas al mes, subirán un 8 por cien. Un 9 lo harán las que lleguen hasta 46.680 pesetas, al tiempo que las pensiones mínimas se revalorizarán por encima del 10,5 por cien.

Las pensiones que más van a subir, según este proyecto de presupuestos, serán las de viudedad SOVI, no concurrentes, para menores de 65 años, que aumentarán casi en un 40 por cien. Cerca de un 20 por cien subirán las de igual categoría que la anterior, pero para mayores de 65 años; al tiempo que las pensiones mínimas de viudedad se incrementarán en cerca de un 18 por cien cuando vayan destinadas a personas entre los 60 y los 64 años, y en un 12 por cien cuando lo sean para mayores de 65 años.

# Presupuesto Seguridad Social

Aparte de ello, para complementos de mínimos de pensión se destinarán 228.800 millones de pesetas, más de un 14 por cien que el año anterior, lo que se financiará con cargo a la subvención que aporta el Estado.

Este esfuerzo va a ser posible porque la Seguridad Social va a destinar este año 3,776 billones de pesetas al pago de pensiones, lo que va a suponer más de un 13 por cien de lo que dedicó el año pasado. Estas cifras suponen que de cada diez pesetas de la Seguridad Social, seis irán dirigidas a este capítulo. Si a ello añadimos el pago de otras prestaciones, más la de farmacia, se puede decir que siete de cada diez pesetas de la Seguridad Social llegarán directamente como rentas a las familias españolas.

El incremento de más del 13 por cien del presupuesto mencionado se distribuirá en el incremento medio de las pensiones de un 9,2 por cien; un 2,4 por cien que se destinará al pago de nuevas pensiones —140.000—, y el 1,3 por cien restante a nuevos pagos y otros efectos.

Con estas magnitudes se consigue una de las más importantes revalorizaciones de los últimos años, lo que va a permitir garantizar a todos los pensionistas el poder adquisitivo de sus pensiones en el futuro. Una tendencia ya iniciada, pero que da un gran paso con los presupuestos previstos para este ejercicio.

## Asistencia sanitaria

Los presupuestos de la Seguridad Social asignan, por otra parte, cerca de dos billones de pesetas a asistencia sanitaria. Esta cifra representa un aumento superior al 7,5 por cien respecto al año anterior. De todo este montante, más de la mitad de este dinero se dedicará a la atención primaria de la salud y a la asistencia especializada. El resto de la partida económica dedicada a asistencia sanitaria irá a parar a las Comunidades Autónomas que



LA EQUIPARACION BASES-SALARIOS REALES GARANTIZARA PENSIONES MAS ALTAS EN EL FUTURO

tienen transferidos los servicios sanitarios.

Con este presupuesto se llevan a cabo dos acciones importantes. Por un lado, la implantación de una asistencia sanitaria como derecho básico y común de todos los ciudadanos y, por otro, la dotación a las Comunidades Autónomas, a través del proceso de transferencias, de una red sanitaria suficiente para atender a su población residente.

La mejora de los servicios de atención especializada es otro de los objetivos proyectados para 1990. Para ello se incrementará la oferta hospitalaria ampliando en 3.098 el número de camas, se potenciarán y adecuarán las unidades de urgencia y se ampliará la oferta de especialidades.

Pero estos presupuestos no sólo se quedan aquí. Para el ejercicio de 1990 está también previsto un incremento en la dotación que se destina a servicios sociales. Así, está prevista para este concepto una partida que alcanza los 177.014 millones de pesetas, lo que supone algo más de un 23 por cien de dinero que el dedicado a la misma cuestión el año pasado.

Con esta dotación se espera

## EL PROYECTO EN CIFRAS

LOS INGRESOS						
Rúbricas	Presupuesto 1989 (*)		Presupuesto 1990		Incremento 90/89	
	Importe	% Part.	Importe	% Part.	Absoluto	%
Cotizaciones sociales .....	4.017.184	68,25	4.457.067	69,07	439.883	10,95
Transferencias del Estado a la:	1.772.959	30,12	1.855.915	28,76	82.956	4,68
— Aportación del Estado .....	1.511.460	25,68	1.601.185	24,81	89.725	5,94
— Aportación del INEM .....	261.499	4,44	254.730	3,95	-6.769	-2,59
Otros ingresos .....	95.977	1,63	140.070	2,17	44.093	45,94
<b>PRESUPUESTO CONSOLIDADO NETO</b>	<b>5.886.120</b>	<b>100,00</b>	<b>6.453.052</b>	<b>100,00</b>	<b>566.932</b>	<b>9,63</b>

(\*) Avance de liquidación.

LOS GASTOS POR FUNCIONES (1)						
Funciones y subfunciones	1989 (*)	% Participac.	1990	% Participac.	Diferencia	
					Absoluta	%
<b>PRESTACIONES ECONOMICAS .....</b>	<b>3.753.106</b>	<b>64,07</b>	<b>4.246.182</b>	<b>65,80</b>	<b>493.076</b>	<b>13,14</b>
— Pensiones .....	3.334.572	56,93	3.776.118	58,52	441.546	13,24
— ILT .....	300.229	5,13	318.557	4,94	18.328	6,10
— Invalidez provisional .....	33.096	0,56	30.104	0,47	-2.992	-9,04
— Protección a la familia .....	28.342	0,48	48.957	0,76	20.615	72,74
— Otras prestaciones económicas .....	10.256	0,18	11.806	0,18	1.550	15,11
— Gestión de prestaciones económicas .....	46.611	0,80	60.640	0,94	14.029	30,10
<b>ASISTENCIA SANITARIA (**)</b> .....	<b>1.855.752</b>	<b>31,68</b>	<b>1.912.336</b>	<b>29,63</b>	<b>56.584</b>	<b>3,05</b>
— Atención primaria .....	358.290	6,12	311.638	5,14	-26.652	-7,44
— Atención especializada .....	618.322	10,56	632.866	9,81	14.544	2,35
— Otras prestaciones sanitarias .....	13.946	0,24	21.185	0,33	7.239	51,91
— Servicios generales .....	20.215	0,35	23.751	0,37	3.536	17,49
— Transferencias a CCAA .....	844.979	14,43	902.896	13,99	57.917	6,85
<b>SERVICIOS SOCIALES .....</b>	<b>143.724</b>	<b>2,45</b>	<b>177.014</b>	<b>2,74</b>	<b>33.290</b>	<b>23,16</b>
— Atención a minusválidos .....	69.690	1,19	79.781	1,24	10.091	14,48
— Atención a la tercera edad .....	23.102	0,39	30.079	0,47	6.977	30,20
— Otros servicios sociales .....	12.089	0,21	17.561	0,27	5.472	45,26
— Servicios generales .....	5.979	0,10	9.032	0,14	3.053	51,06
— Transferencias a CCAA .....	32.864	0,56	40.561	0,63	7.697	23,42
<b>TESORERIA E INFORMATICA Y OTROS</b>	<b>92.702</b>	<b>1,58</b>	<b>112.090</b>	<b>1,74</b>	<b>19.388</b>	<b>20,91</b>
— Gestión de tesorería .....	47.625	0,81	58.944	0,91	11.319	23,77
— Apoyo informático a la gestión de la SS .	14.447	0,25	18.282	0,28	3.835	26,55
— Otros servicios comunes .....	30.630	0,52	34.864	0,54	4.234	13,82
<b>OPERACIONES FINANCIERAS DE MPAT</b>	<b>33.233</b>	<b>0,57</b>	<b>27.679</b>	<b>0,43</b>	<b>-5.554</b>	<b>-16,71</b>
— Operaciones financieras de MPAT .....	33.233	0,57	27.679	0,43	-5.554	-16,71
<b>TOTALES .....</b>	<b>5.878.517</b>	<b>100,35</b>	<b>6.475.301</b>	<b>100,34</b>	<b>596.784</b>	<b>10,15</b>
A deducir: dotación para amortizaciones .....	20.793	0,35	22.249	0,34	1.456	7,00
<b>PRESUPUESTO CONSOLIDADO NETO .</b>	<b>5.857.724</b>	<b>100</b>	<b>6.453.052</b>	<b>100</b>	<b>595.328</b>	<b>10,16</b>

(1) En millones de pesetas.

(\*) Datos correspondientes a la liquidación. En ILT y PF, previsión de liquidación.

(\*\*) Periodificado el gasto de 1989, que incluye 77.975 millones de pesetas de deudas de ejercicios anteriores, el porcentaje de incremento 90/89 es del 7,5 por cien.

Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



## SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

Porque en nuestro horizonte sólo existe un rumbo: Tu seguridad. Porque sólo una Mutua con más de 60 años al servicio de los hombres de la mar sabe lo que tú necesitas para navegar tranquilo.

Porque en la Mutua de Riesgo Marítimo evolucionamos contigo. Por todo eso podemos ofrecerte el mejor seguro a prima fija para tu barco

(Casco, maquinaria, aparejos, etc.), tus capturas y mercancías por tierra mar y aire.

Con la mayor cobertura y el coste capaz de satisfacer las exigencias concretas de cada Mutualista. Un seguro a tu medida y más de 120 Delegaciones atendiéndote en todo el litoral español.

Mutua de Riesgo Marítimo, a tu lado para evitar el riesgo. La responsabilidad que nos une.

Con seguridad, hacia el futuro.



**MURIMAR**  
MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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

# Presupuesto Seguridad Social

llevar a cabo importantes mejoras en lo que a servicios sociales se refiere. Entre ellas, intensificar el programa de prestaciones económicas para minusválidos, concepto que se verá incrementado en este ejercicio en un 14,5 por cien respecto al anterior, lo que supone una cifra absoluta de 10.091 millones de pesetas más.

También se contempla en este ejercicio un incremento de la oferta de plazas para minusválidos y para la tercera edad en centros del Inerso, complementando esta oferta mediante conciertos con municipios, instituciones sin fines de lucro y centros privados que permiten atender una intensidad de la demanda a corto plazo.

Los servicios de ayuda a domicilio y los de turismo y termalismo social experimentan también un incremento, con elevaciones de sus respectivos presupuestos en 36,8 por cien y el 66,2 por cien.

## Equilibrio financiero

Este presupuesto de la Seguridad Social para 1990 está diseñado dentro de un equilibrio económico-financiero que lo haga posible. En este sentido, los ingresos previstos alcanzan los 6,453 billones de pesetas, igual cantidad que los gastos contemplados. Como en años anteriores, dos son las principales fuentes de financiación: cotizaciones sociales y transferencias del Estado.

Los ingresos por cotizaciones ascenderán a 4,457 billones de pesetas en este ejercicio, lo que representa el 69 por cien del total de los recursos, y casi un 11 por cien más que en 1989; 439.883 millones de pesetas en cifras absolutas.

Estos mayores ingresos provienen tanto del incremento de las bases medias de cotización, determinado el crecimiento salarial estimado para este año, como por el aumento de nuevos cotizantes en un 3,38 por cien, lo que representa casi 400.000 personas. Asimismo, tiene incidencia en esta mayor recaudación las mejoras de ges-



EN 1990 HABRÁ 142.000 PENSIONISTAS MAS Y CASI 400.000 NUEVOS COTIZANTES

tión que ha llevado a cabo la Seguridad Social y en la lucha contra el fraude.

Las transferencias del Estado se elevan por su parte a 1,8 billones de pesetas, lo que representa el 29 por cien de los recursos. Este dinero se destinará principalmente a la asistencia sanitaria prestada por el In-salud y a los complementos mí-

nimos de pensiones, estos últimos con un crecimiento del 14,4 por cien.

Los restantes ingresos, cuyo importe se eleva a 140.972 millones de pesetas, equivalentes al 2 por cien de los recursos, corresponden a servicios prestados y a rendimientos patrimoniales.

En virtud del acuerdo sobre

financiación suscrito entre el Gobierno y la CEOE, el presupuesto de la Seguridad Social para 1990 recoge la estructura de bases y tipos de cotización, que tiene validez para toda la legislatura, de modo que cualquier modificación de la misma habrá de hacerse bajo el principio de neutralidad. El acuerdo sobre financiación se realiza en el marco de consolidación del sistema de Seguridad Social en un régimen de equilibrio económico-financiero.

## Mejorar la gestión

El presupuesto de este año contempla así el reagrupamiento de determinados grupos de cotización, en línea con las acciones emprendidas en 1989 para acercar las bases de cotización a los salarios reales. La consecuencia inmediata que se consigue con esto es una mejora de las prestaciones, ya que la progresiva equiparación a salarios reales tiene un indudable efecto en la cuantía de las prestaciones económicas futuras al mejorarse su base reguladora, además de permitir que las bases medias de cotización evolucionen paralelamente a los salarios.

Pero además de todos estos



## El proyecto de presupuestos, en gráficos

### LA CUANTIA DE LA PENSION MINIMA FAMILIAR PARA MAYORES DE 65 AÑOS SE EQUIPARA AL SALARIO MINIMO INTERPROFESIONAL

objetivos de carácter más social, con los nuevos presupuestos se pretende llevar a cabo importantes mejoras en la gestión de la Seguridad Social. Ello repercutirá, sin duda, en la calidad de las prestaciones y en la agilización de trámites a la hora de solicitar alguna pensión u otra demanda a la que se tenga derecho.

Entre las cuestiones que se pretenden mejorar en este caso están, por un lado, el desarrollo de la Red de Centros de Atención e Información de la Seguridad Social (CAISS), con el que se conseguirá una mejor atención personalizada y que alguien que se encuentre próxi-

mo a la jubilación pueda conocer anticipadamente cuáles serán sus derechos y las percepciones que va a percibir a partir de entonces.

Por otro lado, se agiliza el procedimiento para conceder la primera prestación de forma que se consiga una continuidad en la percepción de las rentas cuando el interesado pasa de la situación de activo a la de pensionista. Asimismo, se obliga a una auditoría anual en cada una de las Mutuas de Accidentes de Trabajo, al tiempo que se modifica la regulación de estas entidades. ■

M. P.

Gráfico 1

### INGRESOS Y GASTOS FUNCIONALES

Año 1990  
(En millones de pesetas)

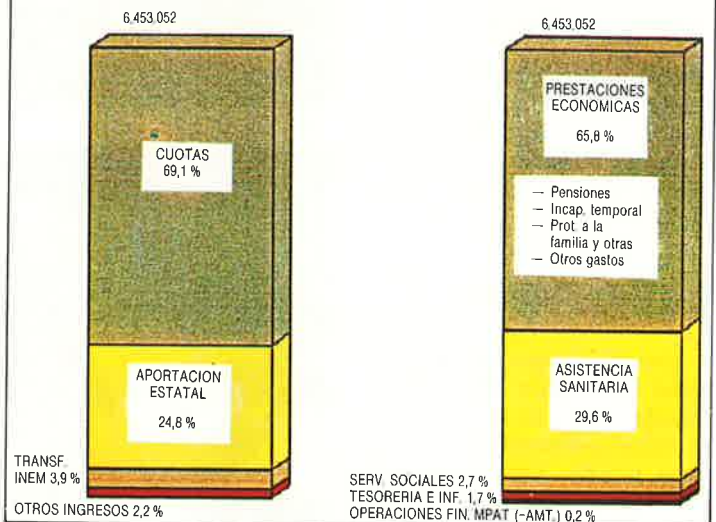


Gráfico 2

### DESGLOSE DE COTIZACIONES

Año 1990

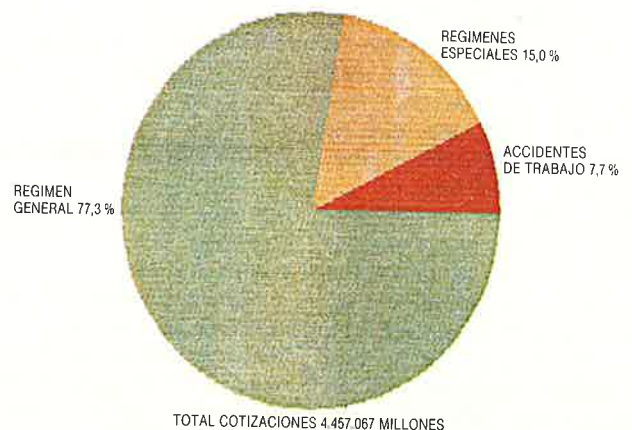
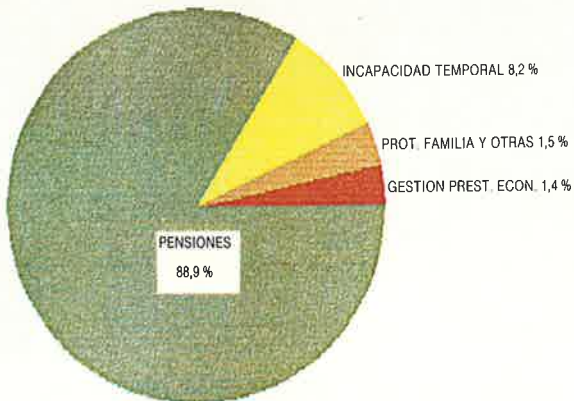




Gráfico 3

### DESGLOSE DE PRESTACIONES ECONOMICAS

Año 1990

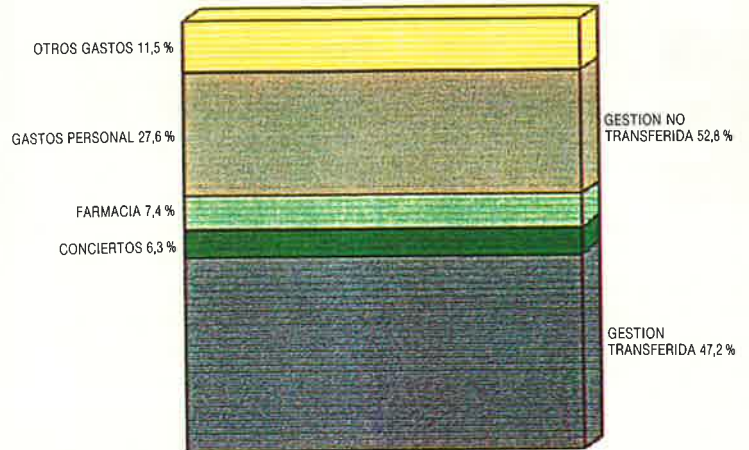


TOTAL PRESTACIONES ECONOMICAS 4.246.182 MILLONES

Gráfico 5

### DESGLOSE DE ASISTENCIA SANITARIA POR RUBRICAS ECONOMICAS

Año 1990

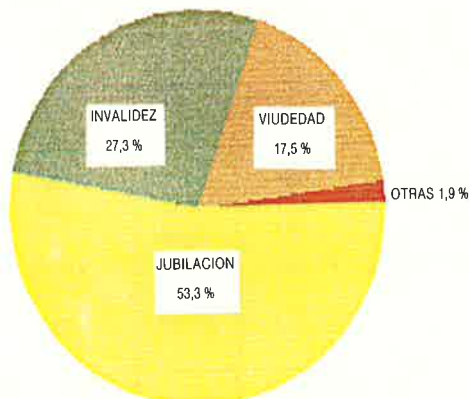


TOTAL ASISTENCIA SANITARIA 1.912.336 MILLONES

Gráfico 4

### DESGLOSE DE PENSIONES

Año 1990

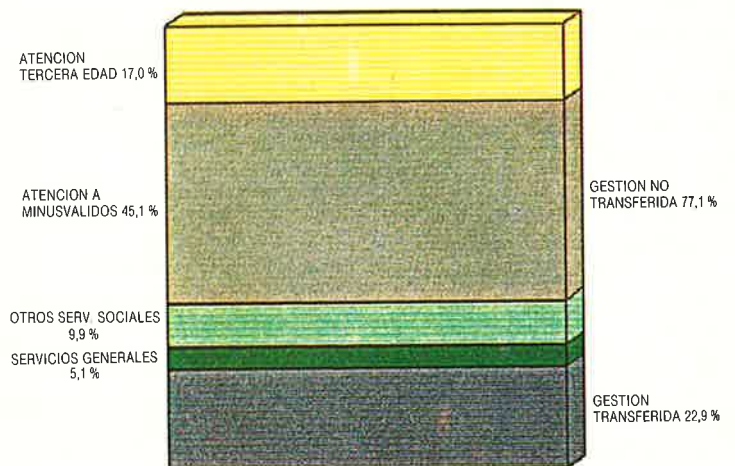


TOTAL PENSIONES 3.776.119 MILLONES

Gráfico 6

### DESGLOSE DE SERVICIOS SOCIALES

Año 1990



TOTAL SERVICIOS SOCIALES 177.014 MILLONES

Los siguientes gráficos reflejan claramente la estructura de los presupuestos de la Seguridad Social, los niveles de ingresos y gastos, los sujetos que aportan los recursos y la estructura de su distribución.

El gráfico 1 refleja la estructura de los ingresos y de los gastos. El 69,1 por cien de los ingresos es por cuotas, y la aportación estatal asciende al 24,8 por cien. En cuanto a los gastos, el 65,8 por cien corresponde a prestaciones económicas y el 29,6 por cien para asistencia sanitaria.

El gráfico 2 refleja la estructura de los ingresos por cotizaciones, 4,45 billones de pesetas, de los que la mayor parte proceden del régimen general, el 77,3 por cien, mientras los regímenes especiales solamente contribuyen con un 15 por cien.

El gráfico 3 contempla la distribución de las prestaciones económicas. De los 4,24 billones de pesetas que suponen estos gastos, la mayor parte, el 88,9 por cien se van en pensiones, la incapacidad laboral supone el 8,2 por cien, y el 1,5 por cien para protección a la familia.

El gráfico 4 es el desglose de las pensiones con un gasto de 3,77 billones de pesetas. Las de jubilación significan el 53,3 por cien de todos los gastos, seguidas de las de invalidez con el 27,3 por cien y las de viudedad con el 17,5 por cien.

El gráfico 6 refleja el desglose de los gastos por asistencia sanitaria y que asciende a 1,9 billones de pesetas.

Finalmente, el gráfico 8 señala el desglose de los gastos de servicios sociales que asciende a 177.014 millones de pesetas. ■

# Presupuestos para el mar

**E**L Instituto Social de la Marina dispondrá este año de unos recursos que ascienden a 108.357 millones de pesetas, según el proyecto de presupuestos de la Seguridad Social, presentados por el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves. Esta cifra significa un crecimiento medio del 14,20 por cien, respecto a las cifras de 1988.

En el capítulo de Prestaciones Económicas, los gastos presupuestarios se elevan a 87.222 millones de pesetas. Esta cantidad significa un crecimiento absoluto de 9.989 millones de pesetas sobre 1988 y un aumento porcentual del 12,93 por cien. Los mayores aumentos corresponden a los subsidios por invalidez provisional y para protección de la familia.

En Asistencia Sanitaria, los gastos presupuestados ascienden a 9.891 millones de pesetas. Esta cifra es un 16,24 por cien superior a la asignada en 1988, y supone un aumento absoluto de 1.382 millones de pesetas.

Para Servicios Sociales, el presupuesto es de 4.065 millones de pesetas que suponen un crecimiento del 16,98 por cien sobre los recursos de 1988.

Finalmente, para Tesorería e Informática el presupuesto crecerá un 26,22 por cien con una asignación total de 7.342 millones de pesetas.

Por detrás solamente del Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social, cuyo déficit previsto para este año es de un billón de pesetas, el Régimen de Trabajadores del Mar es uno de los deficitarios dentro del sistema.

Según los datos oficiales, las cotizaciones de los trabajadores ascenderán a 38.616 millones de pesetas, cantidad insuficiente para atender las necesidades de un colectivo donde las prestaciones económicas y, especialmente, las de jubilación ocupan un lugar destacado al tratarse de un sector envejecido. De acuerdo con las previsiones para este año con-



**CUADRO COMPARATIVO DEL PRESUPUESTO DE GASTOS INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA**  
(En millones de pesetas)

Capítulos y funciones	1989 (*)		1990		90/89	
	Importe	% Part.	Importe	% Part.	Absoluto	%
<b>FUNCION 1</b>						
<i>Cap. 1</i> Gastos de personal .....	420	0,44	573	0,53	153	36,43
<i>Cap. 4</i> Transferencias corrientes .....	76.813	80,96	86.649	79,97	9.836	12,81
Prestaciones económicas .....	76.813	80,96	86.649	79,97	9.836	12,81
Pensiones .....	69.674	73,43	79.334	73,22	9.660	13,86
Incapacidad Laboral Transitoria .....	5.745	6,05	5.566	5,14	-179	-3,12
Invalidez provisional .....	759	0,80	965	0,89	206	27,14
Protección a la familia .....	488	0,51	631	0,58	143	29,30
Otras prestaciones económicas .....	147	0,15	153	0,14	6	4,08
<b>OPERACIONES CORRIENTES</b> .....	77.233	81,40	87.222	80,50	9.989	12,93
<b>PRESTACIONES ECONOMICAS</b> .....	77.233	81,40	87.222	80,50	9.989	12,93
<b>FUNCION 2</b>						
<i>Cap. 1</i> Gastos de personal .....	4.404	4,64	5.144	4,75	740	16,80
<i>Cap. 2</i> Gastos en bienes corr. y serv. ....	3.718	3,92	4.294	3,96	576	15,49
Conciertos .....	2.958	3,12	3.258	3,01	300	10,14
Gestión no transferida .....	2.958	3,12	3.258	3,01	300	10,14
Otros gastos en bienes corr. y serv. ....	760	0,80	1.036	0,96	276	36,32
<i>Cap. 4</i> Transferencias corrientes .....	324	0,34	387	0,36	63	19,44
Otras transferencias corrientes .....	324	0,34	387	0,36	63	19,44
Gestión no transferida .....	324	0,34	387	0,36	63	19,44
<i>Cap. 5</i> Amortizaciones .....	49	0,05	53	0,05	4	8,16
Gestión no transferida .....	49	0,05	53	0,05	4	8,16
<b>OPERACIONES CORRIENTES</b> .....	8.495	8,95	9.878	9,12	1.383	16,28
<i>Cap. 8</i> Variación activos financieros .....	14	0,01	13	0,01	-1	-7,14
<b>OPERACIONES DE CAPITAL</b> .....	14	0,01	13	0,01	-1	-7,14
<b>ASISTENCIA SANITARIA</b> ....	8.509	8,97	9.891	9,13	1.382	16,24



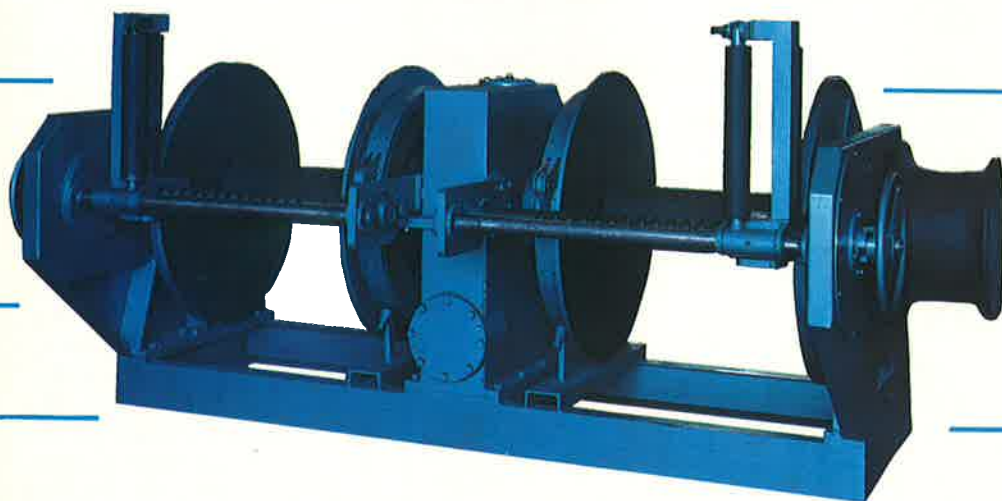
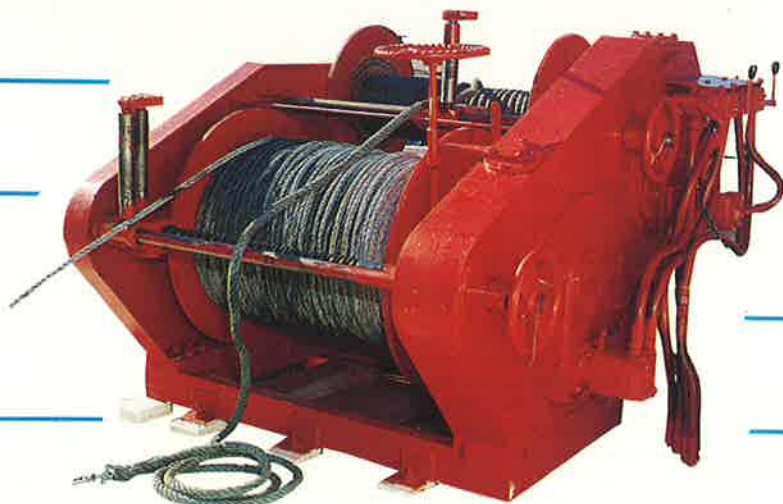
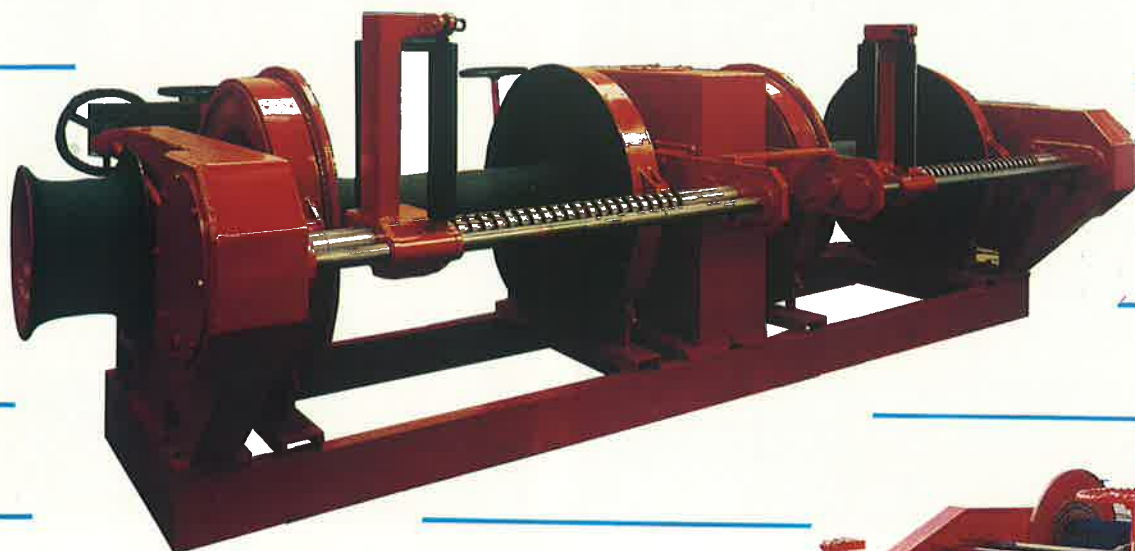
Capítulos y funciones	1989 (*)		1990		90/89	
	Importe	% Part.	Importe	% Part.	Absoluto	%
<b>FUNCION 3</b>						
Cap. 1 Gastos de personal .....	1.359	1,43	1.945	1,79	586	43,12
Cap. 2 Gastos en bienes corr. y serv. ....	582	0,61	625	0,58	43	7,39
Cap. 3 Gastos Financieros .....	23	0,02	27	0,02	4	17,39
Cap. 4 Transferencias corrientes .	543	0,57	234	0,22	-309	-56,91
Otras transferencias corrientes ....	543	0,57	234	0,22	-309	-56,91
Gestión no transferida .....	543	0,57	234	0,22	-309	-56,91
Cap. 5 Amortizaciones .....	48	0,05	51	0,05	3	6,25
Gestión no transferida .....	48	0,05	51	0,05	3	6,25
<b>OPERACIONES CORRIENTES</b>	<b>2.555</b>	<b>2,69</b>	<b>2.882</b>	<b>2,66</b>	<b>327</b>	<b>12,80</b>
Cap. 6 Inversiones reales .....	558	0,59	750	0,69	192	34,41
Cap. 7 Transferencias de capital .	331	0,35	381	0,35	50	15,11
Cap. 8 Variación activos financieros .....	8	0,01	10	0,01	2	25,00
Cap. 9 Variación pasivos financieros .....	23	0,02	42	0,04	19	82,61
<b>OPERACIONES DE CAPITAL .</b>	<b>920</b>	<b>0,97</b>	<b>1.183</b>	<b>1,09</b>	<b>263</b>	<b>28,59</b>
<b>SERVICIOS SOCIALES .....</b>	<b>3.475</b>	<b>3,66</b>	<b>4.065</b>	<b>3,75</b>	<b>590</b>	<b>16,98</b>
<b>FUNCION 4</b>						
Cap. 1 Gastos de personal .....	3.793	4,00	4.621	4,26	828	21,83
Cap. 2 Gastos en bienes corr. y serv. ....	933	0,98	1.260	1,16	327	35,05
Cap. 3 Gastos financieros .....	3	0,00	5	0,00	2	66,67
Cap. 5 Amortizaciones .....	55	0,06	59	0,05	4	7,27
<b>OPERACIONES CORRIENTES</b>	<b>4.784</b>	<b>5,04</b>	<b>5.945</b>	<b>5,49</b>	<b>1.161</b>	<b>24,27</b>
Cap. 6 Inversiones reales .....	979	1,03	1.336	1,23	357	36,47
Cap. 8 Variación activos financieros .....	54	0,06	61	0,06	7	12,96
<b>OPERACIONES DE CAPITAL .</b>	<b>1.033</b>	<b>1,09</b>	<b>1.397</b>	<b>1,29</b>	<b>364</b>	<b>35,24</b>
<b>TESORERIA E INFORMATICA</b>	<b>5.817</b>	<b>6,13</b>	<b>7.342</b>	<b>6,78</b>	<b>1.525</b>	<b>26,22</b>
<b>TOTAL GASTOS Y DOTACIONES .....</b>	<b>95.034</b>	<b>100,16</b>	<b>108.520</b>	<b>100,15</b>	<b>13.486</b>	<b>14,19</b>
A deducir: Amortizaciones .....	152	0,16	163	0,15	11	7,24
<b>PRESUPUESTO NETO .....</b>	<b>94.882</b>	<b>100,00</b>	<b>108.357</b>	<b>100,00</b>	<b>13.475</b>	<b>14,20</b>

EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA TENDRA ESTE AÑO UNOS RECURSOS DE 108.357 MILLONES DE PESETAS, UN 14,20 POR CIENTO MAS QUE EN 1989.

templadas en el proyecto de Presupuestos, el Régimen de los Trabajadores del Mar tiene un presupuesto para pensiones de 79.334 millones de pesetas. De esta cantidad, más de la mitad, 43.521 millones de pesetas corresponden a pensiones por jubilación. Por invalidez, los gastos ascienden a 17.083 millones de pesetas. Por viudedad se contemplan unas asignaciones de 16.942 millones de pesetas, 1.483 millones para gastos de pensiones por orfandad y 302 millones por pensiones de Favor de Familia. ■

(\*) Datos correspondientes a la liquidación. En ILT y PF, avance de liquidación.

# LA MAR DE VENTAJAS



*La gran diferencia*

CANADA INSISTE EN REDUCIR LAS CUOTAS AUTORIZADAS A LA CE

# TERRANOVA,



## principio y final de la pesca del bacalao

Los problemas de la flota bacaladera española que faena en los aldeaños de la costa atlántica canadiense empezaron el mismo día en que se constituyó la organización NAFO, Organización de Pesquerías del Atlántico Norte. Este convenio multilateral, al que España pertenece desde 1983, lleva a cabo una política de restricciones de las cuotas pesqueras otorgadas a la CE que ha colocado al borde de la quiebra a las pesquerías de bacalao. Las reducciones que ha experimentado la flota que faena por parejas en el área desde que

en 1977 se fundó la NAFO son drásticas, y el futuro, en vista de la insistente política conservacionista canadiense, no pinta mejores perspectivas. La crisis se ha trasladado, por lógica simpatía, hasta las industrias transformadoras de bacalao, que piden a gritos un giro hacia los congelados o los precocinados para evitar la amenaza del cierre.

En este contexto, la imagen de los pescadores del Cantábrico que llenaban las bodegas de sus buques en Terranova pertenece a la historia de otras décadas y a las pinturas a la acuarela.

**L**a flota bacaladera española atraviesa desde hace años un período de crisis, de difícil solución mientras continúan llevándose a cabo las restricciones de las cuotas de bacalao permitidas por los países propietarios de las aguas en las que España ha pescado tradicionalmente, Canadá en particular. Dentro de los caladeros vinculados a este país, España tiene autorización para efectuar extracciones en tres pequeñas áreas pertenecientes al denominado «gran banco de bacalao», concretamente las zonas de Flemish Cap, emplazada en el área 3M, una pequeña acotación fuera de las 200 millas, ubicada en el sector 3NO y llamada «cola del gran banco», y otra reducida área que se corresponde con la «nariz del gran banco» y que está situada en el sector 2J3KL. A la situación, ya difícil de por sí, se le añadió un nuevo agravante en 1988, año en el que se suprimieron las capturas en la zona 3M, cerrada también durante los ejercicios del 89 y del 90. Según la Secretaría Internacional de Pesca, las cuotas que Canadá fija cada año nunca llegan a ser alcanzadas por la flota española, debido a lo reducido del espacio en el que se les permite pescar y a la dependencia, por consiguiente, de los movimientos de los bancos que cruzan la zona.

Esta zona del Atlántico que rodea la vertiente este canadiense está enmarcada en el convenio multilateral NAFO, North Atlantic Fishing Organisation, organización de la que España es miembro desde el año 1983 y en la que está representada por la Comunidad Económica Europea desde 1987. NAFO entró en vigor al mismo tiempo que lo hacían las zonas económicas exclusivas de las 200 millas, y sustituyó a la antigua organización vigente hasta esa fecha, la ICNAF, Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Norte, de la que España fue miembro fundador.

Desde 1983 hasta 1987, la postura española en el seno de la organización NAFO ha sido de tradicional desacuerdo con la política pesquera aplicada, orientada hacia un conservadurismo que dentro de las fronteras comunitarias es considerado excesivo. La CE es la única parte contratante que no obtiene ningún beneficio desde el punto de vista pesquero, afirma Concha Soto, responsable de esta área de la Dirección Ge-

### GALLINETA EN 3LN

Antecedentes					
TAC	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
TAC autónomo	—	—	20.000	20.000	—
Cuota España	—	—	SR	SR	—
Capt. CEE	23.387	28.186	12.699		
Capt. España	1.592	493	585	—	—

### PLATIJA AMERICANA EN 3LNO

Antecedentes	1986	1987	1988	1989	1990
TAC	55.000	48.000	40.000	30.300	24.900
TAC autónomo	—	—	9.000	6.820	—
Cuota España	—	—	SR	SR	—
Capt. CEE	21.161	17.014	9.831	—	—
Capt. España	11.882	14.476	8.956	—	—

### LIMANDA EN 3LNO

Antecedentes	1986	1987	1988	1989	1990
TAC	15.000	15.000	15.000	5.000	5.000
TAC autónomo	—	—	5.000	1.670	—
Cuota España	—	—	SR	SR	—
Capt. CEE	5.832	1.213	3.205	—	—
Capt. España	366	1.183	3.205	—	—

### MENDO EN 3NO

Antecedentes	1986	1987	1988	1989	1990
TAC	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
TAC autónomo	—	—	4.000	4.000	—
Capt. CEE	3.788	2.954	2.888	—	—
Capt. España	2.033	2.479	2.878	—	—

### BACALAO EN 3NO

Antecedentes	1986	1987	1988	1989	1990
TAC	33.000	33.000	40.000	25.000	18.600
TAC autónomo	26.400	26.400	26.400	26.400	—
Cuota España	SR	21.860	21.860	21.860	—
Capt. CEE	30.470	21.884	19.816	—	—
Capt. España	22.745	15.738	15.889	—	—

### BACALAO EN 3M

Antecedentes	1986	1987	1988	1989	1990
TAC	13.000	13.000	0	0	0
Autónomo CEE	7.500	7.500	0	0	—
Cuota España	SR	2.150	0	0	—
Capt. CEE	11.051	6.441	0	—	—
Capt. España	4.283	3.639	141	—	—



neral de Relaciones Pesqueras Internacionales.

La Comunidad Europea se ha constituido, desde 1987, en defensora de las tesis españolas frente a las canadienses. Mediante el Reglamento Comunitario, del 11 de diciembre de 1988, se establecieron unos niveles autónomos de capturas para la flota comunitaria que faena en la zona regulada por NAFO. La CE ha respetado los niveles de captura de la flota española a la hora de asignarle sus cuotas de bacalao, especie que constituye un 99 por cien del volumen total de las capturas nacionales en esas aguas, pese a que también tiene licencia para pescar gallineta, eglefino, pota, platija, limanda y mendo.

La evolución de los TACS, Total de Capturas Autorizadas, fijados cada año ha sufrido reducciones para la mayor parte de las especies, salvo excepciones, y ha sido especialmente negativa en el caso concreto del bacalao. En la zo-



## **L** O reducido del espacio en el que España tiene autorización para pescar obliga a depender de los movimientos migratorios de los bancos, y es la causa de que nunca alcance sus cuotas.

na 2J3KL, en la que se realiza la mayor parte de las extracciones de este pescado, el movimiento de las cifras ha sido el siguiente: Canadá fijó para la CE unos TACS autónomos de 84.000 toneladas de bacalao en 1988, de las cuales 22.500 fueron adjudicadas a España; en 1989, las cantidades inicialmente fijadas fueron las mismas, pero en julio se aplicó una reducción que limitó a 58.000 las toneladas autorizadas a la Comunidad y a 15.000 la permitidas a España. En el sector 3NO las capturas fijadas para la CE y para España se han mantenido en los últimos cuatro años: algo más de 26.000 toneladas para los países europeos comunitarios y casi 22.000 para la flota nacional. Por último, en 3M, donde la flota bacaladera española extrajo más de 4.000 toneladas en el 86 y más de 3.500 en el 87, las capturas están prohibidas, como ya se ha dicho anteriormente, desde hace dos años. Las razones que alegan los canadienses basándose en informes científicos están fundamentadas en las necesidades de recuperación de los bancos en un área esquilmada. Tales informes no coinciden con el punto de vista de la Administración española que ha financiado una expedición investigadora para la realización de estudios sobre la situación real de la pesca en ese sector.

*brexplotación. Por otra parte, Canadá abastece al mercado norteamericano, un mercado muy exigente en cuanto a la calidad y tamaño del pescado que consume, lo que lleva a la flota a hacer descartes importantes que ni cuantifica ni comunica al comité de NAFO. Se ha demostrado claramente que Canadá tiene problemas para vender, y sus intereses en el tema del bacalao son múltiples. Su política de presiones sobre la CE para que no refute las cuotas asignadas es constante. Recientemente el ministro de Comercio Exterior, Mr. Crosby, un hombre natural de Terranova, reputado como político y defensor tradicional de los intereses de Terranova, ha visitado Londres y Bonn.*

Francia, la República Federal Alemana, Reino Unido y, sobre todo, Portugal y España son los países comunitarios que faenan en la zona NAFO, siendo los dos últimos los más interesados en estos caladeros porque carecen por completo de bacalao en sus aguas; son, por esta misma razón, los que reciben la mayor parte de los TACS en el reparto que la Comunidad realiza de los TACS autónomos que le han sido atribuidos anualmente por la organización multilateral. En el año 1987, y en lo que se refiere a la zona 2J3KL, a Alemania le fueron autorizadas 19.550 toneladas de bacalao, 3.200 a Francia, 850 al Reino Unido, 20.330 a España y 31.770 a Portugal, sobre un total de 75.700 otorgadas a la Comunidad Europea. En 1988 las cuotas finales fueron las siguientes: 21.700 toneladas para Alemania, 3.550 para Francia, 940 para el Reino Unido, 22.560 para España y 35.250 para Portugal. Estas cifras fueron leve-

### **Intereses comerciales**

Las razones ecológicas alegadas por Canadá para justificar las restricciones de las capturas no son aceptadas por el Gobierno español, que tiene una versión completamente diferente sobre el tema. Según Concha Soto, *las industrias canadienses están muy desarrolladas y cuentan con barcos muy aprovechados tecnológicamente, que pueden transformar el pescado a bordo; esto lleva consigo una so-*

### **PLATIJA AMERICANA EN 3M**

Antecedentes	1986	1987	1988	1989	1990
TAC .....	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
TAC autónomo .....	—	—	3.000	3.000	—
Cuota España .....	—	—	SR	SR	—
Capt. CEE .....	2.788	5.106	1.811	—	—
Capt. España .....	1.048	4.137	1.608	—	—

### **BACALAO EN 2J3KL**

Antecedentes	1986	1987	1988	1989	1990
TAC (Canad.) .....	266.000	256.000	266.000	250.000	—
			440.000	125.000	—
TAC (Aut. CEE) .....	68.560	75.700	84.000	84.000	—
				58.400 (1)	—
Cuota España .....	SR	20.330	22.560	22.560	—
				15.680 (1)	—
Capt. CEE .....	60.076	33.675	19.998	—	—
Capt. España .....	21.065	11.702	17.429	—	—

(1) TAC reducido en julio de 1989.

mente aumentadas sobre las propuestas inicialmente, que deparaban para el total de la Comunidad la misma cantidad fijada en el año anterior y que, posteriormente, después de la correspondiente modificación, quedó establecida en 84.000 toneladas, casi nueve más que en el año anterior.

En la zona 3NO, la CE obtuvo en el 87 un total de 26.400 TACS, de los cuales 50 fueron a parar a la flota bacaladera alemana, 350 a la francesa, 20 a la británica, 21.860 a la española, y 3.745 a la portuguesa. En 1988, en esa misma zona, y después de la modificación aprobada, que supuso para la Comunidad un aumento global de 2.000 toneladas sobre las fijadas inicialmente, las capturas autorizadas a los países miembros fueron exactamente las mismas que las establecidas en el 87. En 3M las capturas autorizadas antes de que se cerraran los caladeros fueron de 700 toneladas para la República Federal Alemana, 300 para Francia, 1.400 para Gran Bretaña, algo más de 2.100 para España y casi 3.000 para Portugal, sobre un total

## **L** A CE es la única parte contratante de NAFO que no obtiene ningún beneficio desde el punto de vista pesquero.



### **La crisis de la flota bacaladera**

**U**N vistazo rápido sobre las cifras que arroja la cuantificación de la flota bacaladera en los últimos años pone de manifiesto la profunda crisis que afecta al subsector, crisis que repercute, a su vez, sobre la industria transformadora de este pescado. En el área NAFO faenan 24 parejas de bacaladeros y 15 congeladores, las dos modalidades que operan en la zona. Entre ambos generan un empleo directo que, según datos correspondientes a 1989, oscila entre 1.500 y 1.600 tripulantes, y un empleo indirecto de 12.500 trabajadores; en conjunto, el total aproximado es de 14.000 puestos de trabajo vinculados con esa pesca.

Mientras los barcos bacaladeros propiamente dichos sólo tienen capacidad en sus bodegas para salar el bacalao, y no capturan otras especies, los congeladores llevan a cabo una extracción importante de platija, limanda, mendo y otras especies de planos. La flota bacaladera tiene sus bases en un puerto guipuzcoano de Pasajes, en La Coruña y en Vigo, y se la puede considerar, en general,

una flota vieja, al contrario de lo que sucede con la mayor parte de los congeladores, con base todos ellos en el puerto de Vigo y pertenecientes a la cooperativa gallega ANAVAR.

Aunque estos buques no han sufrido reducciones en los últimos años, las de la flota de bacaladeros por parejas han sido drásticas. En el año 1977, concretamente, había 119 barcos faenando en las aguas que ahora rige la Organización de Pesquerías del Atlántico Norte, con un volumen de empleo de 3.147 tripulantes. En el año 1986, ya dentro de la época NAFO, la flota española que operaba en la zona se había reducido en más de la mitad respecto a los datos del 77; únicamente quedaban 50 buques, que empleaban 1.203 tripulantes. En el 89, después de que la CE asumiera la representación española, quedan 48 bacaladeros con autorización para realizar extracciones en aquellas aguas, y el futuro, vistas las circunstancias, no va a mejorar la situación presente. ■

V. L.

de 7.500 autorizadas a la CE.

Otras especies de interés para la flota española que faena en el área son la platija americana, el mendo y la gallineta. El total de capturas de platija americana autorizado en la zona 3LNO fue de 55.000 toneladas en el 86, y ha ido experimentando progresivas reducciones hasta quedar fijado en casi 25.000 toneladas para el año 1990. De éstas, 9.000 correspondieron a la CE en el 88 y algo menos de 7.000 en el 87. Aunque España no ha participado en ninguna ocasión en el reparto de cuotas comunitarias, en el 86 capturó casi 12.000 toneladas de este pescado en esa misma área, más de 14.000 en el 87 y casi 9.000 en el año pasado. En cuanto a la gallineta capturada en 3LN los TACS fijados en los últimos años han permanecido constantes en 25.000 toneladas, de las que 20.000 han correspondido a la Comunidad en los dos últimos años y en las que España, nuevamente, no ha tenido participación, aunque sí ha realizado capturas, siempre inferiores a las mil toneladas. La tercera especie en cuestión, el mendo, supuso para España en el año anterior un total de 2.878 toneladas, mientras que el TAC fijado para la Comunidad fue de 4.000 toneladas, sobre un total de 5.000.

La política de la Administración española para con la flota bacaladera está orientada hacia la consecución de nuevos caladeros. Recientemente ha pedido el acceso a los caladeros de Groenlandia e islas Feroe, cuotas en las que España no tiene participación aunque sí la tienen determinados países comunitarios. En lo que se refiere a las aguas regidas por el convenio NAFO, España continuará insistiendo ante la CE, y por medio de ésta ante la propia organización multilateral para que se aumenten las cuotas y se permita el acceso a un área mayor, máxime, sabiendo que en otras zonas del gran banco ajenas a las que le han sido autorizadas a España el bacalao es abundante y de gran tamaño. ■

Virginia LAVIN



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



José María Fortes, director de la empresa «La Bacaladera», de Irún.

## Futuro de las empresas bacaladeras: transformarse o morir



**J**OSE María Fortes es el director de la empresa saladora de bacalao «La Bacaladera», ubicada en Irún y fundada en 1957 en el ámbito familiar. Antes de instalarse definitivamente en el interior de las fronteras se dedicó a la explotación de varios negocios, siempre relacionados con el bacalao, regentados en tierras canadienses. Concretamente, en los años 80, 81 y 82 se dedicó a hacer funcionar una factoría transformadora ubicada en Nova Escocia, y desde el 86 hasta hace pocos meses, la fábrica estuvo instalada en la isla de Saint Pierre y Miquelon. Era, además, armador de dos barcos, negocio que ha cambiado de manos recientemente debido, en parte, a los problemas derivados de las reducciones de cuotas aplicadas por Canadá.

Su diagnóstico acerca de la situación por la que atraviesan en la actualidad los secaderos y saladeros de bacalao es tajante: *Todas las empresas del sector se encuentran en estos momentos al borde del crack. Desde el año 1987 no se gana dinero, y quizás este año, por fin y con un poco de suerte, lo cerremos con cifras positivas, debido fundamentalmente a que los precios han caído en picado y se está comprando pescado a precios del 86.* La empresa que él regenta ha introducido la paquetería en sus actividades, lo que no deja de ser más que una muestra del intento renovador o transformador al que están condenadas estas industrias. *Es sólo cuestión de tiempo el que se empiecen a transformar en empresas congeladoras o, simplemente, que cierren definitivamente, destino del que es difícil que escapemos en algunos casos. Nosotros mis-*

*mos hemos estado pensando en introducimos en el ramo de los platos precocinados, abrir una línea de congelados de estas características, pero el salto es muy grande, supone, entre otras cosas, hacerse con una red de distribución completamente nueva y diferente a la que poseemos en la actualidad, lo que implica un riesgo muy fuerte, pero, aún así, no nos va a quedar otro remedio que transformarnos o cerrar.*

«La Bacaladera», sociedad anónima desde 1985, exporta sus bacalao salados a Francia, Portugal e Italia, hasta un total del 40 por cien de la producción, que encuentra cada vez mayores salidas en el mercado exterior mientras disminuye la demanda en el interior, demanda que ha sufrido un decrecimiento progresivo en los últimos años. Las razones, según José María Fortes, hay que

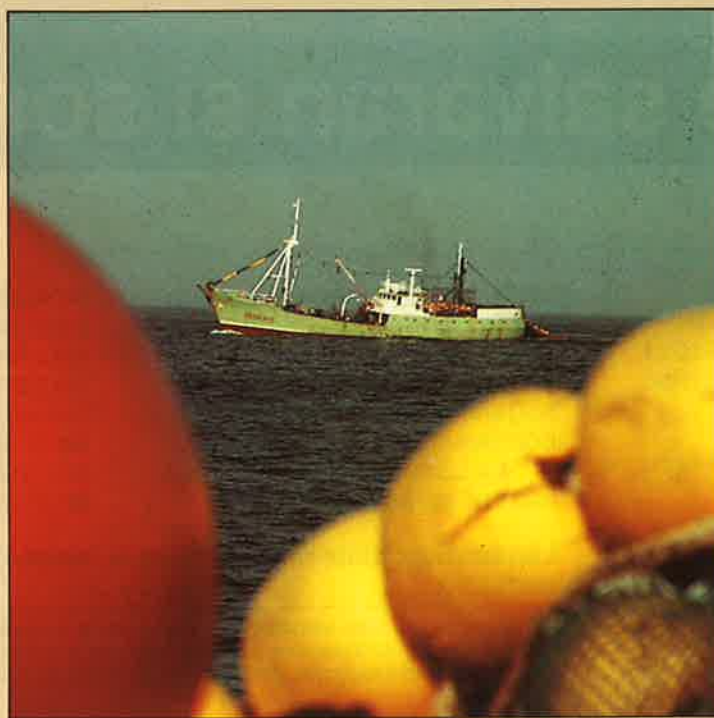
buscarlas en la variación de las exigencias del consumidor. Los hábitos modernos inclinan sus preferencias hacia productos de rápida preparación y arrinconan al bacalao en salado al consumo de restaurante, por lo laborioso de su preparación. Este ha sido considerado, además, el alimento de los pobres desde que las posibilidades adquisitivas de los españoles empezaron a parecerse a las del resto de los países europeos. Además hay otras razones. *Los precios del pescado experimentaron en 1985 una subida impresionante que se doblaron según qué clases de pescado, y esto se notó a la hora del consumo. Por otra parte, hay una competencia muy fuerte que procede del sector congelador.*

En opinión de Fortes, la crisis por la que atraviesa el sector transformador del bacalao tiene bastante que ver con la

gestión de los armadores, que asegura que han desoído los consejos que los industriales vienen haciendo desde hace tiempo. Estas recomendaciones están orientadas hacia la sugerencia de que se faene con parejas mixtas, compuestas por barcos capaces de congelar y salar a la vez, en lugar de hacerse con parejas con capacidad únicamente para salar. *En casos muy aislados ya se ha hecho, pero hay que tener en cuenta que esta medida supone una inversión muy costosa que no todos los armadores están dispuestos o en condiciones de acometer. En la actualidad, de las diez parejas que hay en Pasajes, sólo una es mixta, y dos en La Coruña. El resto está tirando de las redes al mar un alto porcentaje del pescado que entra en ellas porque no pueden aprovecharlo para el salado, problema que se subsanaría si existiera también la posibilidad de congelar; la rentabilidad podría llegar a duplicarse.*

Por otra parte, el reducido tamaño de los pescados que se descargan en el puerto es otro de los obstáculos contra los que tiene que enfrentarse la industria transformadora. *El pescado es cada vez más pequeño, incluso es inferior a los cuatrocientos gramos en salado en un porcentaje muy alto, lo que no es comercializable. La industria saladera necesita bacalaos de buen tamaño, de los que cada vez entran menos en las bodegas de los barcos debido, en parte, a los esquilados que están los caladeros en las zonas reducidas en las que a España le está permitido pescar. No queda más remedio, por lo tanto, que importarlos de Canadá, islas Féroes, Islandia, Dinamarca o de donde haya.*

En opinión de Fortes la esquilación de los caladeros se debe al abuso que se ha hecho en las extracciones por parte de los pescadores españoles. *Está claro que los países que tienen buenos pescadores no tienen pescado, y viceversa. España tiene los mejores patrones del mundo, y así están reconocidos en cualquier parte a donde van, pero no siempre respetan las normas del juego. Yo he podido observar y participar en este asunto con un punto de vista doble, desde la*



**“ Es sólo cuestión de tiempo el que se empiecen a transformar en empresas congeladoras o, simplemente, que cierren definitivamente. ”**

*frontera canadiense y desde la española, y pienso que los canadienses tienen cierta razón al cerrar sus caladeros. Hay una zona al sur del gran banco en la que la pesca está controladísima y donde se pueden encontrar bacalaos de un tamaño increíble. Países como Groenlandia e Islandia, que viven del bacalao, tienen sus aguas cerradas a cal y canto, y eso es precisamente lo que les permite vivir del bacalao.*

### **Denuncia de los armadores**

El colectivo de armadores no está en absoluto de acuerdo con estas tesis. Según la cooperativa de armadores de Vigo el cierre de caladeros que están llevando a cabo los canadienses en sus aguas será entendido por el sector mientras exista la esperanza de que con dicho cierre se obtendrá en pocos años una recuperación, lo que permitiría a la flota volver a faenar en los sectores ahora cerrados. Sin embargo, este colectivo considera que la prohibición efectuada sobre la flota española está siendo aprovechada por otras bacaladeras de países no

**¡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 \_\_\_\_\_





miembros de NAFO para faenar con entera libertad y sin ninguna oposición pese a estar contraviniendo las recomendaciones de NAFO y la CEE. Ya que es muy difícil conseguir algún tipo de control y regulación de la actividad pesquera de estas flotas, en su mayoría con pabellones de conveniencia, la única solución posible en manos de las Administraciones española y comunitaria sería el impedimento a dichos países de vender sus capturas en el mercado comunitario, fundamentalmente en el español y el portugués.

Para los armadores vigueses, la solución al cierre de caladeros pasa por el impedimento de venta de estas capturas realizadas por países extranjeros. Continuando con el tema, añaden que, los intentos canadienses de reducción de cuotas año tras año, solicitando a la Comunidad fuertes restricciones, encuentra cada vez menor oposición a estos requerimientos que están haciendo perder a la flota bacaladera todas sus posibilidades de captura. Lo incomprensible para nosotros es que, mientras la flota amarra durante períodos de tiempo cada vez más amplios, no se adopten medidas de protección y ayuda que amparen la desaparición total de empresas, tripulaciones y buques.



**LOS industriales aconsejan a los armadores que transformen sus barcos en naves mixtas, capaces de salar y congelar, pero la medida requiere fuertes inversiones.**

Los armadores también denuncian la grave situación por lo que está atravesando la flota bacaladera en sus caladeros tradicionales del Mar de Ba-

rent, en el archipiélago de Svalbard. En esta zona, dicen, nuestra flota viene perdiendo año tras año todas las posibilidades de pesca que tanto esfuerzo cos-

tó a la Administración española defender y mantener en épocas pasadas. El sector pesquero gallego no puede entender cómo la Comunidad se está sometiendo a las pretensiones de Noruega, empeñada en reducir las cuotas comunitarias a su mínima expresión, máxime cuando las opiniones de los científicos no coinciden con las recomendaciones que aprueba cada año el Gobierno noruego.

En su opinión este problema se ha originado desde el momento en que la CEE asumió la regulación de estos caladeros para todos los países miembros. Durante los tres últimos años se ha asistido a un fuerte empeño por parte de Noruega de rebajar el TAC de bacalao, hasta conseguir una reducción del 11 por cien para la CE durante el año 1988 y del 38 por cien en 1989. En consecuencia, la cuota autónoma de la CE ha pasado de ser de 21.000 toneladas en 1987 a 11.500 en 1989. La flota bacaladera no puede asumir estas reducciones, y esta difícil situación a la que se nos somete sólo podría solventarse realizando una reclamación de un porcentaje mayor de participación comunitaria en el TAC de bacalao ártico, concluyen los armadores vigueses. ■

V. L.

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 "MIGON II" de 25 metros de Eslora y 99 T.R.B.,  
dedicado a la pesca de arrastre y fabricado en PRFV.

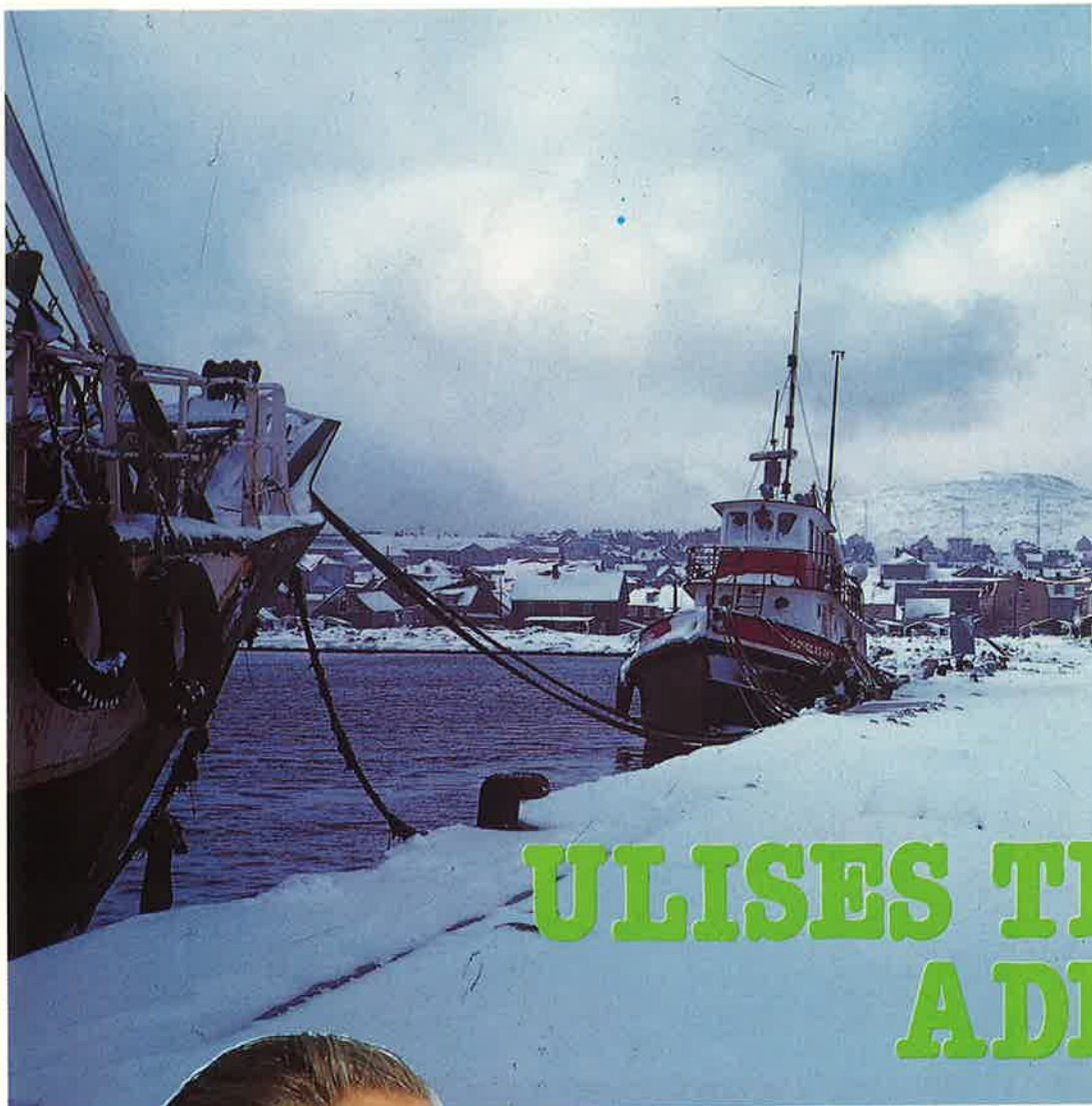


Pesquero "Nuestra Sra. del  
Carmen II", de 8 metros de  
Eslora, dedicado a la  
pesca artesanal.



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**



Desde el puerto dejan caer cada mañana la vista, hasta donde les alcanza, sobre el azul plumizo que empieza en el reborde de tierra. Mentalmente hacen el pronóstico del mar pensando en aquellos que salieron la madrugada anterior: «Tendrán que regresar a puerto», acaban de sentenciar los picos blancos de las olas que golpean el malecón. Ahora, desde Lekeitio uno, y desde Ondárroa el otro, capitán y tripulante sirven a la causa con los pies sobre firme y la espalda dolorida. Son marineros en tierra.

## ULISES TIERRA ADENTRO



**VICTOR CHACARTEGUI  
Y PARRATXA,  
PIONEROS  
EN TERRANOVA  
Y MARINEROS  
EN TIERRA  
DESPUES DE  
VARIOS AÑOS**



**S**ABIENDO escribir se puede hacer un libro de esto». La reflexión en voz alta es de Víctor Chacartegui, un marino retirado recientemente que recuerda sus últimos años como capitán de pesquero sumido en el infierno de Terranova. Después de veinticinco años de rondar las costas canadienses, ha cambiado la odisea en cáscara de nuez por la presidencia, tierra adentro, de la Asociación de Jubilados de Lekeitio.

La rememoración de las campañas bacaladeras es tan prosaica que pone los pelos de punta: barcos en condiciones más que mejorables, temporales constantes, ciento cincuenta y dos días sin tocar tierra con los huesos empapados en agua salada y los nervios balanceándose en las ondas del mar. *«Los alimentos nos los enviaban desde tierra canadiense, y los traía un barco que en una ocasión no pudo acercarse a nosotros en varios días por culpa del temporal. Las maniobras para trasladar los alimentos de un barco a otro en aquellas condiciones eran de una peligrosidad que estuvo a punto de echarnos a pique, y otro tanto parecido sucedía con el combustible. En una ocasión, el capitán del barco que nos traía los víveres desde Canarias se negó en puerto a hacerse responsable de las condiciones en las que iban a llegar los víveres; eso basta para dar una idea de la situación. Y todo esto, ¿por qué? Pues simplemente porque un buen día dejaron de estar al cargo de las empresas los armadores y pusieron a una serie de economistas obsesionados con aumentar la productividad y disminuir los costes, empeñados en ahorrar dinero sin encomendarse a Dios ni al diablo, a costa de ordenar a sus barcos maniobras de altísimo riesgo.»*

La situación laboral de capitán del pesquero no ofrecía a Chacartegui otra alternativa que no fuera obedecer las órdenes de los «economistas» en cuestión u obedecer las órdenes. No había más vuelta de hoja. Atrás quedaban los días en los que los armadores, hombres cercanos a la mar, mimaban a los marinos destinados



a Terranova, conocedores de la especial dureza de tales campañas. La situación se ha mantenido en las condiciones que recuerda Víctor durante dos largos años, hasta que antes de retirarse decidió elaborar un informe extenso destinado al sindicato ELA-STV. *«De momento ha quedado solucionado el tema de las campañas de siete meses, el tener a los hombres enfermos en el barco sin poder tocar tierra y el no tener alimentos frescos*

*durante semanas. Sin embargo, las carencias continúan. Llegamos hasta aquellas aguas con buques de una chapita de dos milímetros y veinticinco años de antigüedad, cuando los astilleros de otros países construyen para misiones de ese tipo barcos de doble espesor. Basta decir que los canadienses no consideran nuestros barcos aptos para navegar en aquellas aguas, pero aquí no existe ningún control. Da lo mismo que navegues en el Mediterráneo o*

*entre hielos y temporales. No es extraño en absoluto que España esté a la cabeza de hundimientos, por encima de los países tercermundistas.»*

En la pareja de bacaladeros que capitaneaba Víctor Chacartegui navegaba también Juan, «Parratxa», como se le ha conocido siempre mar adentro y en tierra. Ahora, a sus casi sesenta años, se lleva la mano a la cintura mientras recuerda una vida de marino que comenzó con su infancia: *«Me*





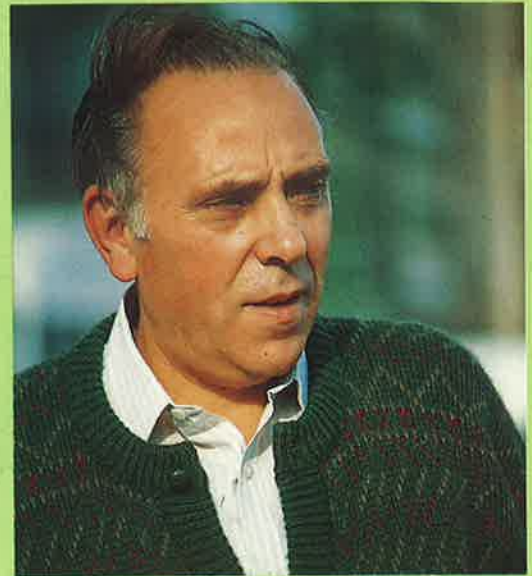
mas.» El pensamiento meteorológico ronda su cabeza varias veces en la jornada, tantas como vuelve la vista hacia el azul plomizo que empieza donde la tierra acaba.

Parratxa ha sido uno de los pioneros que osaron acercarse hace varias décadas hasta Canadá para pescar bacalao, patrocinado por otro pionero, Antxon Lertxundi.

Sus recuerdos sobre la dureza de las condiciones de semejantes campañas no desdichan absolutamente en nada a los de Chacartegui. *«Al principio lo aguantas bien, pero luego el menor roce te molesta. He visto a un chaval de veintisiete años tirarse por la borda. Cuando me metes al catre lo único que haces es pensar y destrozarte. En los barcos rusos, por ejemplo, trabajan por horas, y tienen unas instalaciones y salas de entretenimientos maravillosas. Cuando estábamos en puerto, allí en Saint Johns, íbamos a los barcos rusos a ver cine, y nos recibían de primera. Compartíamos las sardinas y anchoas que ellos solían llevar y jugábamos al fútbol con ellos.»*

Chacartegui inventó varios trucos para evitar que los nervios se apoderaran de su tripulación. Todos tenían la obligación de subir a bordo con algún hobby para matar las horas de espera en altamar. *«Yo venía de la Marina Mercante, y tenía cierta experiencia sobre la vida en campañas largas, así que empecé a enseñar a todos los hombres a hacer maquetas de barcos en madera. A cada uno que subía a bordo le obligaba a llevar madera y útiles para la realización de los barcos a escala. A medida que iban haciéndolos me lo traían y yo les marcaba los pasos a seguir o a corregir con un lápiz rojo. Cuando acababan me los volvían a traer, y así hasta que quedaban terminados. En tierra, el médico se daba perfecta cuenta de quiénes eran de nuestra tripulación y quiénes eran los hombres de otras tripulaciones que llegaban destrozados, con la cabeza hecha polvo. Si un hombre se emborrachaba en mi barco, ya me encargaba yo de que no volviera a hacerlo. Ahora la gente bebe*

*doy cuenta de que tengo el cuerpo muy castigado, han sido muchos años de vida muy dura, y ese desgaste es tremendo.»* Parratxa sigue vinculado al pescado en Ondárroa, su patria chica de siempre, pero ahora desde la lonja y el almacén. Cuando se levanta, tan de madrugada que aún no hay sol, mira siempre hacia el mar y hace un pronóstico del tiempo: *«Estos chicos lo van a pasar muy mal hoy, o buena mar, van a entrar a puerto sin proble-*



**“Si piensan que setenta días sin tocar tierra son igual que siete meses, ustedes son un peligro social.”** (Victor Chacartegui.)



**“He visto a un chaval de veintisiete años, con los nervios destrozados, tirarse por la borda”** («Parratxa.»)



en exceso, lo cual no tiene nada de extraño, y lo digo yo, que sé de que hablo y sé que a veces harías cualquier cosa para poder soportar los largos días encerrado con un puñado de hombres y casi aislado del mundo.» Parratxa coincide con él en el tema del alcohol. «Beben en exceso; yo ya recuerdo haber sacado del agua a algún chaval que estaba completamente bebido.»

El consumo de alcohol aumentó considerablemente en los años en los que se realizaron las campañas de ciento cincuenta días sin tocar tierra, la época de los «gerentes-economistas» antes mencionada. «Si claro, evidentemente, en esos años ha habido un incremento de alcoholismo, y, lo que es peor, de accidentes en la mar y de suicidios», asegura Chacartegui. «Yo lo dije en su día: 'Si de verdad ustedes piensan que es lo mismo salir sesenta días que siete meses, ustedes son un peligro social.' Al margen de esto, hay un problema serio: las autoridades en tierra no tienen ni idea de lo que se cuece en la mar, de lo que se come, de lo que va a pa-

## ***Parece que para pescar bacalao hubiera que sufrir una disciplina tan dura como la de los marines norteamericanos embarcados en submarinos.***

rar a los barcos. No saben dónde duermen los hombres, ni que viven en un receptáculo contiguo a la sala de máquinas, tragando gases casi las veinticuatro horas del día. Ni siquiera desde un metro de la orilla se puede saber a veces lo que sucede en altamar. No es suficiente estar en una oficina desde donde se ve el puerto. Tengo que reconocer que, sin embargo, sí se ve un interés del Instituto Social de la Marina por acercarse a nosotros. En ocasiones, me llaman para que les hable de todas estas cosas que son

conscientes de que desconocen. Precisamente dentro de unos días tengo una entrevista para tratar estos temas, a la que me han pedido que acuda desde la sede provincial del ISM en Bilbao.»

No son hombres, en ningún caso, que se quejen sin más. Chacartegui parece más indignado por una situación injusta que le deja impotente que por el escozor de la sal en su propia piel. De hecho, los convenios rezan que la duración de la marea tendrá un máximo de

cinco meses, únicamente prorrogables a siete en casos de fuerza mayor. La fuerza mayor, sin embargo, se ha estado aplicando sistemáticamente, e incluso se ha oído alguna voz que preguntaba por qué las parejas tenían que regresar a los siete meses si aún no habían cargado sus bodegas del todo. En definitiva, parece como si para pescar bacalao hubiera que padecer una disciplina tan dura como la de los marinos norteamericanos enrolados en submarinos. De hecho, a juzgar por las historias relatadas, se ha padecido. Sin embargo, todavía queda, a pesar de todo, un reconocimiento a otros que los pasan peor: En el puerto de Pasajes la situación ha mejorado, pero en Galicia, no. Una vez un ministro dijo que los gallegos eran los mejores marinos del mundo y, desde luego, es cierto, pero no dijo que son los hombres de mar más duros a costa de sufrir penurias y de no ganar apenas más allá de la mera subsistencia.

Virginia LAVIN

# Auténtica vocación al Mar.



BELLIURE



ISLETA CUARTA  
ARRASTRERO 21,70 m. eslora

## 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

MAS DE 500 EXPOSITORES ACUDIERON  
A LA FIRA DE BARCELONA

# LO ULTIMO SOBRE DEPORTES NAUTICOS



Como es ya tradición, la Fira de Barcelona abrió de nuevo sus puertas al mar y lo hizo para exhibir las últimas novedades relacionadas con la Náutica y los deportes acuáticos. Durante los pasados 2 al 10 de diciembre, profesionales y aficionados a la navegación disfrutaron del paseo entre yates, veleros y tablas de windsurf. Vigésima octava edición de un Salón Náutico de Barcelona que puede ya competir sin pudor con sus semejantes europeos.

**D**ESDE el pasado 2 de diciembre y hasta el día 10 del mismo mes, la vigésimo octava edición del Salón Náutico de Barcelona ha ofrecido a profesionales y aficionados a la navegación la práctica totalidad de productos que la Náutica posee en la actualidad. La presencia de 500 expositores (un 18 por cien más que en la edición de 1988) y la, cada vez

mayor, afluencia de público han convertido al salón catalán en uno de los más prestigiosos dentro del sector.

Para Miguel Rafart Brunet, director del Salón Náutico Internacional de Barcelona, la evolución de la muestra en los últimos tiempos es muy positiva: «Estamos avanzando y estamos en marcha no sólo para el mítico 92, sino para la década de los noventa y el 2000. Si

hace tan sólo unos años compartíamos espacio en el recinto ferial con el mundo del camping y el caravaning, hoy el sector, respetado y admirado por mucha gente, ha adquirido su propia personalidad. Sin embargo, lo importante no es sólo esto. Hay que destacar que, con el paso del tiempo, el Salón Náutico Internacional de Barcelona se ha convertido en uno de los más prestigiosos del

mundo dentro de su especialidad, compartiendo éxitos con las grandes ferias europeas de Düsseldorf, París, Génova o Londres. Sin duda alguna, la mayor presencia de expositores y la afluencia masiva de visitantes han favorecido la expansión del Salón.»

## Numerosas novedades

La edición de este año ha sorprendido a propios y a extraños. Al incremento de expositores respecto a anteriores muestras náuticas, hay que añadir también un aumento del espacio contratado para la ex-



hibición en un 15 por cien. De este modo, los Palacios 1 y 2 (Cincuentenario), 3 (Plaza del Universo), 4 (Ferial); 5 (Congresos); 13 (Palacio Nuevo) y la Avenida de Reina María Cristina hicieron las veces de puertos, mares y océanos repletos de veleros multicolores.

A la ya tradicional oferta de embarcaciones a vela y motor se unió este año toda una gran oferta deportiva: botes neumá-

uticos, motores fuera-borda, motores intrafuera-borda, remolques, lanchas, motocicletas náuticas, tablas deslizadoras y de windsurf, así como una amplia gama de productos con la tecnología más avanzada: aparatos de precisión y navegación, electrónica náutica, accesorios y complementos de todo tipo.

En su afán por captar el interés de un mayor número de

aficionados, el Salón Náutico Internacional de Barcelona no cerró los ojos a nuevos sectores. En este sentido, las personas que se acercaron al recinto ferial pudieron deleitarse visitando los stands dedicados a Moda Náutica, Pesca Marítima y todo tipo de actividades subacuáticas. Admiración especial despertaron las actividades desarrolladas por las Federaciones de Actividades Subacuáticas, Minimotonáutica y de Vela radiocontrolada en la piscina de 18 por 11 metros de longitud y una capacidad de 170.000 litros que al efecto se instaló en el Palacio Ferial.

«Durante los días festivos, hemos podido apreciar una mayor presencia de visitantes que en los días laborables del certamen. No obstante, todos los miembros del comité organizador estamos orgullosos de la respuesta que anualmente está teniendo el Salón Náutico de Barcelona. El hecho de que España cuente con un gran número de kilómetros de costa, y que goce además de un clima favorable para la práctica de la navegación de recreo, son factores más que suficientes para explicar la expansión de este tipo de deportes. Si a esto añadimos que la Familia Real española es tremendamente aficionada a la Náutica y que son los deportes acuáticos y, en concreto, la Vela donde nuestros deportistas adquieren los mayores éxitos internacionales, no extraña a nadie la popularización de estas actividades limitadas hace tan sólo unos años a capas muy determinadas de la sociedad», comenta para MAR el director del certamen.

### Jornadas marítimas

Un doble objetivo impulsa, año tras año, la celebración del Salón Náutico de Barcelona: por un lado, éste responde a los intereses de los profesionales del sector y, por otro, satisface la demanda del gran público «La creación de deportes como el surf, el windsurf y las actividades subacuáticas ha contribuido, en gran medida, a la expansión de la Náutica y la Ve-

la», explica Miquel Rafart Brunet.

El Salón Náutico de Barcelona en su edición de 1989 ha sido, sin embargo, algo más que una mera exposición en donde se han dado a conocer las novedades del mercado de la Náutica para la próxima temporada. Durante los nueve días que ha durado el certamen, varias fueron las jornadas que se dedicaron para analizar la navegación de recreo y los últimos decretos y disposiciones que directamente le afectan. Con la colaboración de la Dirección General de la Marina Mercante se ofrecieron ponencias sobre la matriculación y abanderamiento de las embarcaciones de recreo, la seguridad y lucha contra la contaminación marítima aplicable a la navegación de ocio o las titulaciones náuticas necesarias para navegar. Por otra parte, bajo los auspicios de la Dirección General de Puertos y Costas de la Generalitat de Cataluña y con la colaboración de las asociaciones de puertos deportivos de Barcelona, Tarragona y Gerona se dedicó una jornada al tratamiento y explotación de los puertos deportivos.

Asimismo, en el marco de la edición del Salón Náutico de Barcelona tuvo lugar la XXI Convención de Clubs Náuticos, donde se habló sobre las comunicaciones en las embarcaciones de ocio y recreo.

Pero no todo fueron aspectos técnicos. También los niños de la ciudad disfrutaron de una particular excursión. Los escolares barceloneses pudieron disfrutar de la denominada «Operación bautismo de mar», una jornada de navegación por la costa catalana a bordo de buques de la Armada. Por otra parte, se aprovechó el certamen para presentar el Trofeo Copa del Rey-Agua Brava y se realizó un concurso de escaparates de comercios especializados en el sector, a partir de fotografías de los mismos.

Esto fue lo que de sí dio la vigésima octava edición del Salón Náutico Internacional de Barcelona, un certamen que avanza ya viento en popa hacia la edición del 90. ■

Ana DIAZ

# PASCH Y CIA., S.A.



## La garantía de una buena inversión

Cada vez son más los que piensan que ciertas embarcaciones, precisan de un propulsor diseñado específicamente para conseguir unas prestaciones muy concretas.

Es el caso de las patrulleras rápidas, lanchas de salvamento, yates y especialmente los pesqueros.

Los motores **MAN-Nuremberg** han sido desarrollados para cubrir estas necesidades, fabricándose en una gama que abarca desde los 200 hasta los 1.000 hp.

**MAN-Nuremberg**, por sus prestaciones, es sin duda la inversión más inteligente.



**PASCH Y CIA., S.A.**

**28020 MADRID**

Capitán Haya, 9  
Telf.: 91-597 27 27  
Telex: 22696 - pasch-e  
Fax: 91-455 13 41

**08006 BARCELONA**

Tuset, 8-6º  
Telf.: 93-217 19 63  
Telex: 53063 - pasch-e  
Fax: 93-237 37 05

**48009 BILBAO**

Alameda de Mazarredo, 47  
Telf.: 94-424 28 06  
Telex: 32720 - pasch-e  
Fax: 94-424 28 02



**Un total de 450 empresas han solicitado ya su asistencia**



## LA INDUSTRIA PESQUERA ACUDIRA EN MASA A EUROFISHING

**E**N Eurofishing 90 se darán cita las empresas más significativas del conjunto de los sectores relacionados con la actividad de la pesca, desde los más cercanos a la producción hasta los relacionados con la modernización de estructuras. Cada año cobra más importancia el desarrollo de la acuicultura, actividad que tiene una gran importancia con el resto de la Comunidad, y que en España tiene también importantes posibilidades de crecimiento, especialmente en la zona mediterránea, Galicia y Huelva. La reducción de caladeros y las mayores dificultades que se presentan en aguas de terceros países, hace que los cultivos en el mar sean una pieza clave para el futuro de la industria de la pesca. En el certamen de Bilbao, como en años anteriores, se pretende también disponer de una presencia importante en los sectores de la transformación y del procesado de la pesca, de las artes de faenado, del de-

*Las empresas del sector de la industria pesquera han tenido hasta el momento una respuesta masiva para su presencia en la Feria Internacional, que tendrá lugar en Bilbao, entre los días 14 al 18 del próximo mes de noviembre. Según datos de los responsables del certamen Eurofishing 90, ha confirmado su asistencia al mismo un total de 450 firmas, tanto de España como del conjunto de los demás Estados miembros de la Comunidad. Los stands previstos se elevan ya a cerca de 200, cifra que se espera incrementar de forma considerable al existir todavía un largo período hasta la inauguración de la feria.*

sarrollo de los astilleros, de los equipamientos de buques con las tecnologías más modernas, de la ingeniería naval, la evolución del diseño, la investigación pesquera y, en general, todos los servicios que giran en torno a estas actividades.

### Jornadas técnicas

Durante el desarrollo de la feria, está prevista la celebración de una serie de jornadas técnicas, así como actos pro-

fesionales con la participación de las personalidades más representativas en cada uno de los sectores de la actividad. En concreto y a falta de cerrar otras sesiones, habrá jornadas técnicas sobre la seguridad marítima organizadas por la Dirección General de la Marina Mercante. Igualmente tendrán lugar la Asamblea General de la Asociación Europea de Organizaciones de Productores, la reunión de la International Marine Council, las 30 sesiones técnicas de Ingeniería Naval y una exposi-

ción de piezas históricas y curiosas cedidas por el Museo del Pescador de Bermeo.

Este nuevo certamen de Eurofishing ha contado con apoyos de diferentes organizaciones, entre las que se hallan la Asociación de Constructores Navales de España, Asociación de Ingenieros Navales, Asociación Española de Fabricantes de equipos, Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, Federación Nacional de Fabricantes de Conservas, Federación Nacional de Cofradías de Pescadores y la Consejería de Agricultura del Gobierno Vasco.

La actual situación de la demanda de espacio para acudir a la feria supone un avance sobre los certámenes anteriores en línea con la importancia de un sector que, a pesar de algunos problemas planteados en el proceso de integración en la CE, mantiene una gran importancia en la actividad económica nacional. ■

## PREOCUPACION POR LA BALANZA DE FLETES

*El déficit en la balanza de fletes marítimos aumentó de nuevo en 1988, según datos del Ministerio de Economía y Hacienda hechos públicos recientemente. Sigue así la tendencia iniciada en 1980 y que coloca el comercio marítimo español en una fuerte dependencia exterior. Se han alzado por ello voces de alarma, antes de que se alcance la fatídica cifra de los cien mil millones de pesetas de déficit, considerada como un umbral psicológico al que no se debe llegar.*



# El déficit sigue aumentando desde hace ocho años

**E**L déficit de la balanza de fletes marítimos alcanzó en España en 1988 la cifra récord de 63.741 millones de pesetas, según ha dado a conocer el Ministerio de Hacienda recientemente. Se trata de una cantidad no registrada en los últimos años, pero que se incluye en una tendencia ya iniciada en 1980. Desde entonces no ha hecho sino aumentar paulatinamente en cada ejercicio, con la salvedad de los años 85 y 86 en que descendió, aunque sin llegar tampoco a ser positivo el resultado. En 1987 el déficit dio un enorme salto desde los pocos

más 10.000 millones de pesetas del año anterior a los más de 50.000 en que se situó en ese ejercicio. De ahí se han pasado a los 60.000 millones últimos, en un aumento que parece no cesar en los meses de la campaña actual.

La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), la patronal del sector, ha dado la señal de alarma. En un boletín de la organización se afirma que *la reducción de actividad del sector español de Marina Mercante queda claramente reflejado en este balance y es directa consecuencia de la pérdida de participación nacional en la actividad del trans-*

*porte marítimo. Por ello pide que los programas de la nueva legislatura deberían contar con este punto de referencia, imprescindible a nuestro juicio, ya que podemos alcanzar en breve plazo una cuota de cien mil millones de pesetas de déficit, que creemos constituye una meta a evitar y un aldabonazo para que se pongan en práctica urgente las medidas que tantas veces hemos señalado.*

Los sindicatos, por su parte, también muestran cierto temor ante la cifra. Luis Mari Franco, de UGT Marina Mercante, señaló en ese sentido que *son cifras en cierto mo-*

*do preocupantes. Sobre las causas que han llevado a esta situación hay también una coincidencia de opiniones. Tanto unos como otros achacan la responsabilidad a la cada vez menor flota española, por lo que hay que recurrir a otras banderas para transportar las cargas. En lo que ya no se ponen tanto de acuerdo es en la responsabilidad final. Mientras ANAVE cree que se debe a la falta de apoyo de la Administración, para los sindicatos es debido tanto a esta causa como a los propios empresarios, que además de navieros son muchas veces consignatarios, por lo que también*





*se benefician del transporte realizado por otras banderas,* señaló Luis Mari Franco.

### Situación del mercado

Esta evolución de la balanza de fletes española no se corresponde, sin embargo, con la tendencia del mercado internacional. Así, durante 1988 se experimentó en el mundo una clara mejoría general, que tuvo una incidencia diferente en los distintos sectores.

En el de petroleros, los fletes experimentaron una subida durante ese año, con unas perspectivas optimistas a medio plazo, según refleja la última memoria de ANAVE. Para la patronal, estos fletes se mantendrán en unos niveles aceptables, *con creciente sensibilidad a fuertes picos en los momentos en que se produzcan puntas de demanda.*



Atribuyen esta mejoría, entre otras causas, a una demanda del transporte y a unas menores entregas de buques, lo que hicieron que el equilibrio oferta-demanda mejorara significativamente, *hasta el punto de que la flota amarrada se redujo a niveles residuales, lo que no se conocía desde mediados de los años setenta,* se afirma en el mismo documento. Contribuyó también a la mejora del mercado, según este análisis, la terminación de la guerra entre Irán e Irak en agosto de 1988.

En lo que se refiere a bulk-carriers también se experimentó una mejoría en los fletes. Ello fue debido, fundamentalmente, al incremento de la demanda internacional de mineral de hierro y carbón. Las perspectivas para este sector son también optimistas a medio plazo, con un previsible aumento de los fletes.

La misma tendencia pudo observarse en el mercado internacional de grano, que fue impulsado por las exportaciones de Estados Unidos, como viene siendo habitual. Algo parecido puede decirse igualmente de las líneas regulares.

Este incremento de los precios en un mercado tan libre, unido a la cada vez menor flota española puede estar en la razón de nuestro enorme déficit, que podría continuar si la tendencia del mercado es al alza.

Esto es así debido a la enorme sensibilidad del mercado internacional. Como se sabe, se trata de un mercado casi en estado puro, que oscila por los mecanismos simples pero determinantes de la oferta y la demanda. A una mayor disposición de buques para transporte, el precio del flete disminuye, y acusa lo contrario cuando son menos los dispuestos a transportar las mercancías. También reflejan su influencia las tendencias del comercio internacional. A menos intercambios, fletes más bajos y, por el contrario, un aumento cuando el comercio entre naciones vive mejores momentos, lo que se traduce también, generalmente,

en una mayor disposición de buques para el transporte. En todo este proceso deja sentir su influencia el tipo de cambio del dólar, moneda en la que se realiza la mayor parte de los intercambios.

### Comercio próximo

Esta situación de mercado en estado casi puro, autorregulable, y de descenso de la flota española, puede ser la clave de la cuestión. José Francisco Vidal, jefe del gabinete de Tráficos de ANAVE, señala en este sentido que el déficit se debe tanto a la menor existencia de flota, como al tipo de cambio del dólar y a las evoluciones del comercio exterior español, con una responsabilidad desigual. Para él, la primera causa sería la culpable de un 80 por cien, mientras que las dos restantes lo serían en un 10 por cien cada una.

Sobre la evolución del comercio exterior español manifestó que el hecho de nuestro ingreso en la Comunidad Económica Europea ha modificado en parte nuestro comercio exterior, de forma que ha aumentado el transporte de mercancías por carretera, al incrementarse también el intercambio de mercancías con países de nuestro entorno y, por tanto, más próximos. Ello no quiere decir, sin embargo, que haya perdido importancia el transporte marítimo, que da cobertura al 90 por cien del comercio exterior de nuestro país, según cifras facilitadas por el propio José Francisco Vidal.

Para él, la razón fundamental del asunto está en ese descenso de flota, que viene registrándose de manera paulatina desde 1978. Las cifras son significativas al respecto. Así, el 1 de enero de 1989, la flota española estaba constituida por 467 buques, con un total de casi tres millones y medios de TRB —Toneladas de Registro Bruto— (3.498.148 en concreto) y más de seis millones de TPM —Toneladas de Peso Muer-

to— (6.228.941). Lo que contrasta con las cifras registradas a 1 de enero de 1988, en que la flota mercante española estaba constituida por 510 buques, con un total de casi cuatro millones de TRB (3.994.852) y más de siete millones de TPM (7.102.837).

Esto viene a significar un descenso de 43 unidades en un solo año y de casi medio millón de TRB (496.704) y casi el millón de TPM (873.896). Descenso que ha afectado principalmente a los buques de carga general, que sufrieron una disminución de 23

unidades y más del 30 por cien del tonelaje de registro; los frigoríficos, que perdieron seis unidades y más de un 29 por cien del total del TRB y los petroleros y obos, que registraron 12 unidades menos en este período y un descenso de casi el 18 por cien del to-



### EVOLUCION DE LA BALANZA DE FLETES

Año	Ingresos	Pagos	Saldos
1980 .....	56.080	64.388	- 8.307
1981 .....	67.816	74.329	- 6.432
1982 .....	66.174	82.021	- 15.846
1983 .....	79.009	103.066	- 24.057
1984 .....	95.569	114.333	- 18.764
1985 .....	104.388	117.255	- 12.867
1986 .....	78.604	89.050	- 10.446
1987 .....	68.782	120.078	- 51.296
1988 .....	74.931	138.672	- 63.741

Fuente: Ministerio de Economía y Hacienda. Balanza de Pagos de España.

tal de TRB con que contaban. Rolones, portacontenedores y graneleros disminuyeron por su parte en mucha menor medida.

Pero estas mismas cifras, vistas con una perspectiva aún mayor, dicen del descenso imparable que sufre la flota española. Así, los datos de primeros de este año respecto a 1984 suponían que durante los cuatro últimos ejercicios la flota mercante nacional ha perdido un total de 197 unidades y el 45 por cien de su tonelaje, es decir, casi la mitad de la capacidad de carga de entonces, a una media anual del 13,8 por cien de disminución.

Esta tendencia no se ha quebrado, al parecer, en los meses que llevamos transcurridos desde primeros del presente año. De este modo, los nuevos contratos de bu-

ques mercantes realizados por armadores nacionales durante el año 88 fueron siete buques, dos de los cuales eran petroleros de crudo, tres gabarras petroleras, y uno fue un carguero frigorífico, por un lado, y por otro, un buque de pasaje, con un total de 173.064

TRB, lo que no compensa claramente las pérdidas anteriores. Durante el 88 se entregaron cuatro buques (dos granleros, un tanque especial y un buque de pasaje), que totalizaron 57.591 TRB, al tiempo que la cartera de pedidos de los armadores nacionales

era, a principios de 1989, de sólo nueve unidades mercantes, lo que hacía un total de 180.694 TRB. Cifras insuficientes para detener la sangría que sufre nuestra flota.

### Trabajar fuera

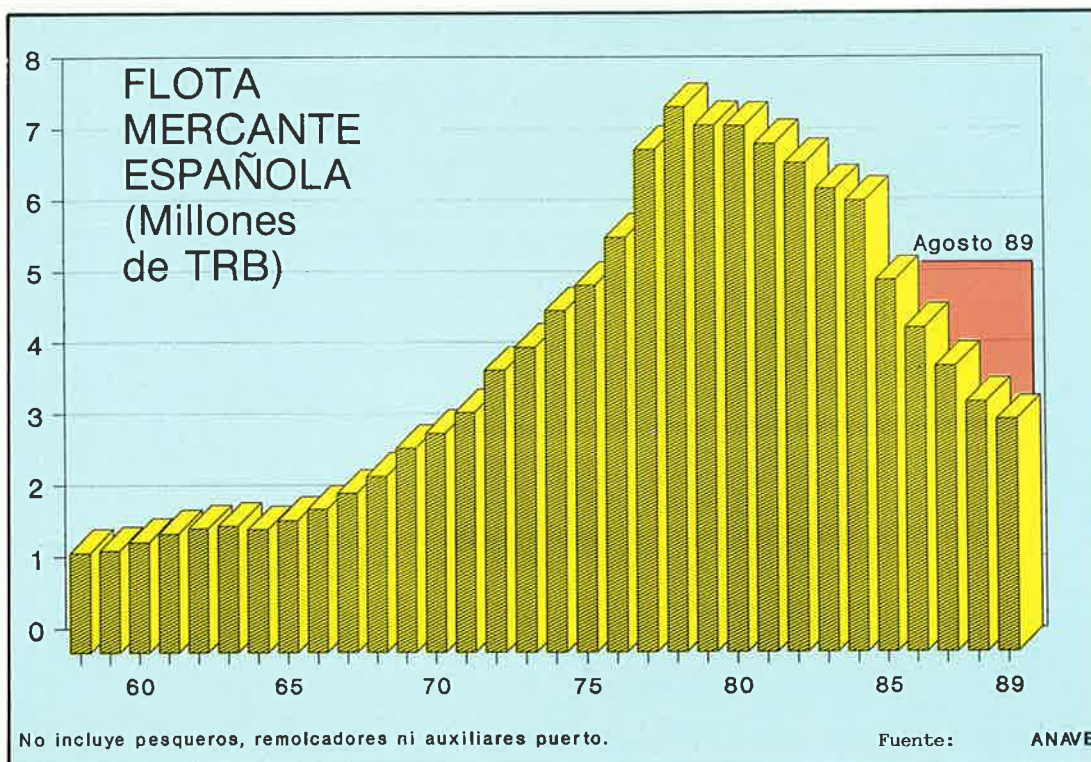
Este panorama hace decir a José Francisco Vidal, de ANAVE, que *hay quien se está planteando que si quiere seguir siendo naviero tiene que trabajar fuera de España*. Tamaña expresión de rotundidad la justifica en que los planes de viabilidad están siendo adoptados en España tardíamente, al tiempo que explica que los navieros españoles tienen unos de los barcos más caros de Europa, al haber tenido la obligación de abastecerse únicamente en el mercado nacional, *aunque hoy se puede comprar en el mercado de segunda mano europeo, si bien, pagando los aranceles*.

Cree por tanto este representante de la patronal que las causas del déficit se deben a la escasa competitividad de la flota española y no confía en que la especialización de nuestros mercantes en algún sector, como ha hecho No-

ruega con los gaseros, tenga una gran consecuencia favorable. Para él, el dilema está en si España se plantea tener una Marina Mercante competitiva internacionalmente, para lo que deberían adoptarse determinadas medidas, o si renuncia a una presencia en el mercado, reduciendo su presencia al cabotaje y a los sectores estratégicos. *De ser así, —señala—, es normal que el déficit vaya aumentando, ya que el transporte de mercancías a nuestro país y desde nuestro país lo irán haciendo aquellos que sean más competitivos, que pueden ofrecer mejores precios, sin tener en cuenta el pabellón bajo el que naveguen*.

Entre los sectores en los que España va teniendo una menor importancia destaca el de línea regular, *en que nuestra presencia es ridícula, testimonial, con apenas un 15 por cien del total*. Y, sin embargo, entiende que es este un sector estratégico, al tener una influencia notable sobre la capacidad exportadora de los países. *Así lo han entendido otros Estados —indica—, que saben que puede haber una relación muy clara entre los exportadores y aquellos que transportan sus productos. Entablar líneas de colaboración entre ambos es algo que acaba beneficiando al comercio exterior de un país, aunque también hay que matizar que la competitividad de un producto no debe basarse únicamente en lo barato que pueda resultar su transporte. Este no puede ser la panacea*.

De cualquier forma, el déficit que sufre la balanza de fletes española parece ser consecuencia de esto y de un reajuste general del mercado internacional de fletes, así como de las flotas de los distintos países. Según las opiniones consultadas, estos reajustes se deben a la capacidad de autorregulación de un ámbito relativamente libre, que puede acabar, eso sí, con buena parte de la capacidad de la marina mercante española. ■



M. P.

# CONTENEMAR

C/. VELAZQUEZ, 150 - 3º - 28002 MADRID - Tlf.: 91 / 262 57 00 - Télex: 22225 - 23823 - Fax: 91 / 261 67 87

## TRANSPORTE DE MERCANCIAS ENTRE LA PENINSULA Y LAS ISLAS CANARIAS EN CONTENEDORES



## AGENCIAS

**OVIEDO.** CONSIGNACIONES Y ESTIBAS GUIXAR, S.A.  
C/. Melquiades Alvarez, 20 - 4.º A - 33002 Oviedo  
Tels.: 985 / 22 02 28 - 22 02 50 - Télex: 84365  
Fax: 985 / 22 96 06

**VIGO.** CONSIGNACIONES Y ESTIBAS GUIXAR, S.A.  
C/. Luis Taboada, 32 - 2.º Dcha. - 36201 Vigo (Pontevedra)  
Tels.: 986 / 43 38 38 - 43 37 77 - Télex: 83114  
Fax: 986 / 43 26 56

**BILBAO.** CONTENEMAR BILBAO, S.A.  
C/. Berastegui, 5 - 2.º D. - 48001 Bilbao  
Tels.: 94 / 423 28 93 - 4 5 6 - Télex: 33192 - Fax: 94 / 424 12 47

**MADRID.** TERMISUR - EUROCARGO, S.A.  
Ctra. de Andalucía, km. 11,300 - 28021 El Salobral (Madrid)  
Tels.: 91 / 796 26 62 - 66 - Télex: 42161

**BARCELONA.**  
CIA BARCELONESA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Muelle Evaristo Fernández, s/n - 08004 Barcelona  
Tels.: 93 / 332 28 58 - 332 29 00 - Télex: 51583  
Fax: 93 / 422 69 66

**LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.**  
CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Presidente Alvear, 52 - 6.º - 35007 Las Palmas de G.C.  
Tels.: 928 / 27 41 00 - 04 08 - Télex: 95228  
Fax: 928 / 22 16 51

**TENERIFE.**  
TINERFENA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Francisco La Roche, 49 - Locales 1 y 2 - Edificio J.O.P.  
38001 Santa Cruz de Tenerife  
Tels.: 922 / 27 43 12 - 08 - Télex: 92261 - Fax: 922 / 27 90 60

**ARRECIFE DE LANZAROTE.**  
CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Avda. General Franco, 4 - 2.º  
35500 Arrecife de Lanzarote  
Tels.: 928 81 69 14 - 15 - Fax: 928 / 80 25 87

**SEVILLA.** TERMISUR - EUROCARGO, S.A.  
Darsena del Centenario - Muelle del Batán - 41002 Sevilla  
Tels.: 954 / 45 04 87 - 45 09 50 - 45 02 11 - 45 42 58  
Télex: 72834 - Fax: 954 / 45 38 08

**ALICANTE.** LA NAO - IBERBOX, S.A.  
Plaza de Galicia, 2 - 1.º D. - 03003 Alicante  
Tels.: 96 / 512 41 33 - Télex: 63828 - Fax: 96 / 512 51 81

**VALENCIA.** MARCARGO, S.A.  
Dr. J.J. Domínguez, 18 - 46011 Valencia  
Tels.: 96 / 367 69 12 - 16 - Télex: 64700 -  
Fax: 96 / 323 05 13

**CADIZ.** TERMISUR - EUROCARGO, S.A.  
C/. Ribera del Río, 34 - Apartado de Correos, 308  
11500 Puerto de Santa María (Cádiz)  
Tels.: 956 / 86 40 89 - 86 29 47 - Télex: 76190

**PALMA DE MALLORCA.** ISCOMAR, S.A.  
Prolongación Muelle Adosado, s/n  
07012 Palma de Mallorca  
Tels.: 971 / 72 66 70 - Télex: 68683 - Fax: 971 / 71 22 79

**BURGOS.** TRANSPORTES EBRO, S.A.  
Agente Colaborador  
Ctra. Madrid - Irún, km 7 - 09200 Miranda de Ebro (Burgos)  
Tels.: 947 / 32 04 16 - 31 16 40 - Télex: 39461  
Fax: 947 / 31 43 13

**MURCIA.** TRANSPORTES 'EL MOSCA', S.A.  
Agente Colaborador  
Ctra. Madrid - Cartagena, s/n  
30500 Molina de Segura (Murcia)  
Tels.: 968 / 61 09 41 - 61 01 02 - 61 23 62 - 61 21 74  
Télex: 67121 - Fax: 968 / 61 61 15

**SANTANDER.** CANTABRICA DE SILOS, S.A.  
Agente Colaborador  
C/. Antonio López, 24 - 1.º - Apartado de Correos 215  
39009 - Santander  
Tels.: 942 / 21 54 50 - Télex: 35831 - 35942  
Fax: 942 / 31 32 75

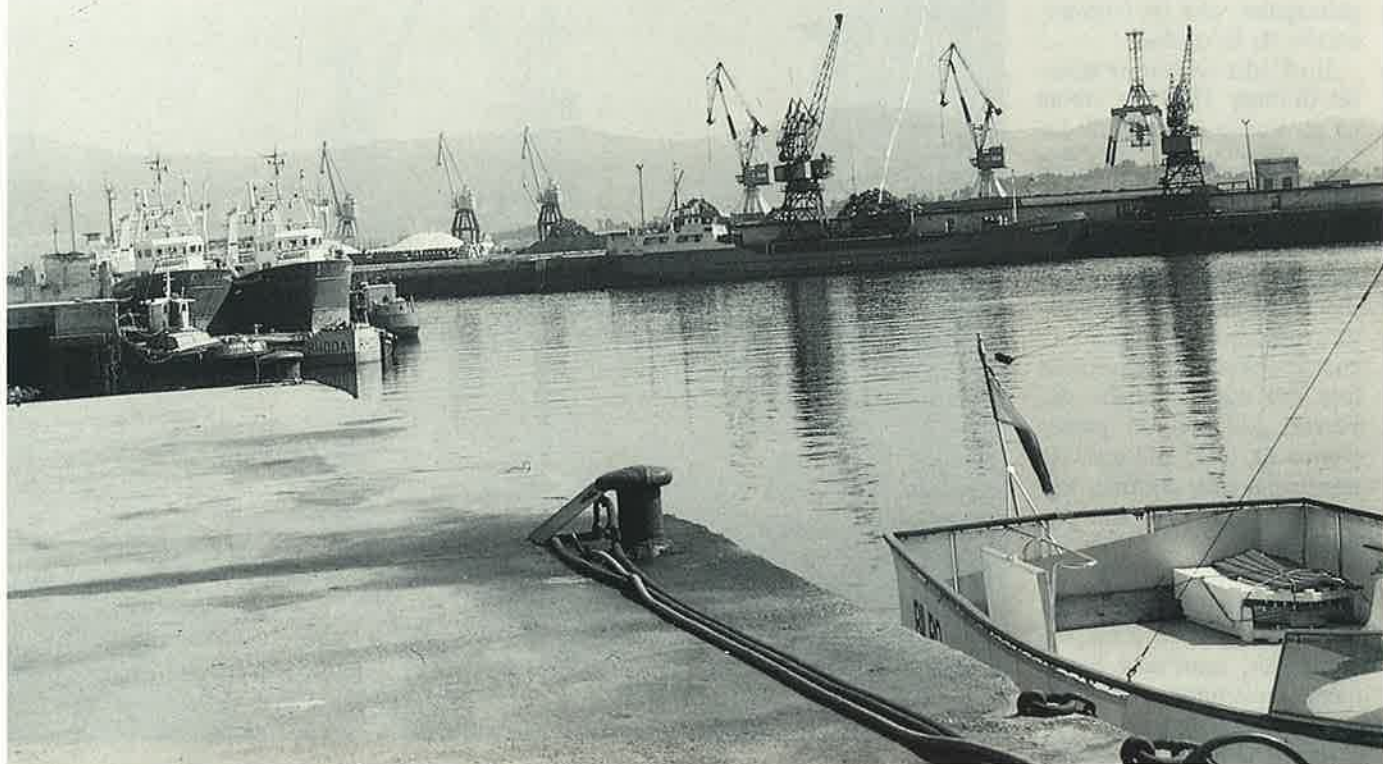
**ZARAGOZA.** TASMAR, S.A. - Agente Colaborador  
C/. Condes de Aragón, 14 - 50009 Zaragoza  
Tels.: 976 / 55 48 85 - Télex: 58178 - Fax: 976 / 55 67 66

**VALLADOLID.** NENUFAR, SHIPPING, S.A.  
Agente Colaborador  
Paseo de Zorrillo, 39 - 10.º A - 47007 Valladolid  
Tels.: 983 / 23 93 14 - Télex: 26572  
Fax: 983 / 23 10 68

**SANTA CRUZ DE LA PALMA.** PEREZ Y CIA, IBERICA, S.A.  
Consignatario - C/. Real, 34  
38700 Santa Cruz de la Palma (Tenerife)  
Tels.: 922 / 41 35 48 - 49 - Télex: 92693  
Fax: 922 / 41 52 13

**PUERTO DEL ROSARIO.**  
PEDRO ANTONIO RODRIGUEZ MEDINA (Consignatario)  
Alfonso XIII, n.º 36 - 35600 Puerto del Rosario (Fuerteventura)  
Tel.: 928 / 85 13 00 - Télex: 92693 - Fax: 928 / 85 13 04

**El MOPU destinó 33.000 millones de pesetas a obras en puertos, costas y señales marítimas**



# **INVERSIONES A TODA COSTA**

Más de 33.000 millones de pesetas invirtió el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en puertos, costas y señales marítimas del litoral español. Regeneración de playas, equipamientos en puertos y construcción de paseos marítimos son los capítulos fundamentales a los que se ha destinado todo este dinero durante el pasado año. Unos gastos que tendrán su continuación, en muchos casos, durante el presente ejercicio.

**E**L pasado año ha sido sobresaliente en gastos del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, que ha invertido 33.000 millones de pesetas en equipamientos y regeneración de costas por todo el litoral español. Estas inversiones han superado un incremento de casi el 5 por cien respecto al ejercicio an-

terior, en una tendencia que continuará probablemente durante el presente año.

De todas las obras que se han emprendido o finalizado destacan por su inversión e importancia las obras de los muelles del puerto de Bilbao y la adaptación del muelle del Port Vell de Barcelona para uso ciudadano y que cuenta con un presu-

puesto global hasta 1992 de 40.000 millones de pesetas. Asimismo, las obras de construcción de nuevos muelles en los puertos de Avilés, La Coruña, Marín, Vigo, Sevilla, Algeciras, Cartagena, Alicante, Tarragona, Palma e Ibiza.

En Valencia se han terminado en ese período los dragados del canal de entrada y se está estudiando una ampliación por el sur que conectará el puerto con las principales vías de comunicación de la ciudad.

En Cádiz se han terminado durante 1989 las obras en el muelle en bajo de La Cabezuela, que ha sido dotado de un presupuesto de 2.070 millones de pesetas. Esta obra se ha concluido después de que fuera iniciada en el año 86. En ese mismo ejercicio se empezó la construcción de la primera fase del nuevo muelle del Ferrol, que con un presupuesto de 1.015 millones de pesetas ha sido también terminado durante el año pasado.

Los nuevos muelles de Buenavista, en Pasajes, y los número 3 y 4 de Raos, en Santander, han sido igualmente concluidos en 1989 tras tres años de trabajo. En el primer caso, el presupuesto de la obra era de 2.080 millones de pesetas y en el segundo de 2.277.

Asimismo, han sido concluidas las obras de construcción de un muelle adosado al dique de la Reina en el puerto de La Luz, y la primera fase del muelle Reina Sofía en el puerto de Las Palmas, con un presupuesto conjunto de 1.796 millones de pesetas. Estas obras habían sido empezadas en 1987.

Estas actuaciones, que se han llevado a cabo en el programa de inversión de infraestructura y explotación portuaria, han estado dotadas con 27.649 millones de pesetas. Pero para la rea-

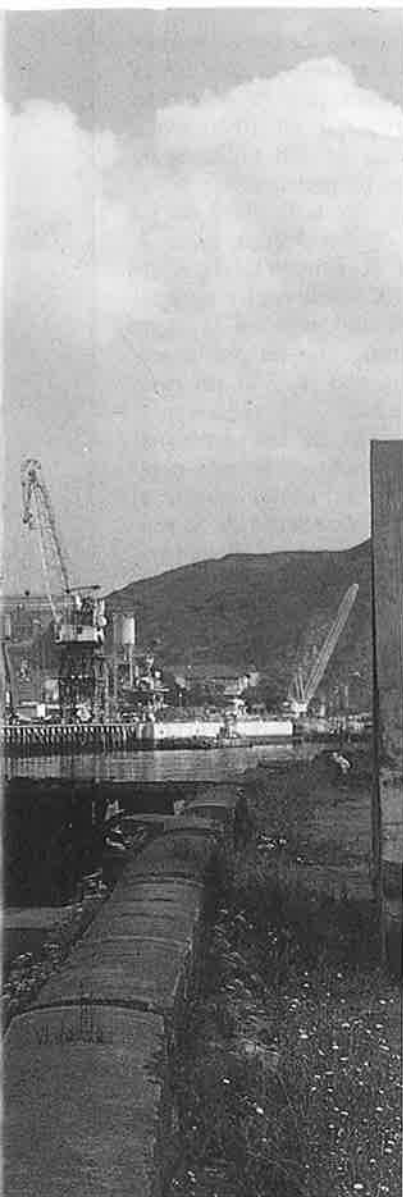


lización de este conjunto de obras se ha requerido un reparto presupuestario entre distintas entidades, además de la partida oficial del MOPU.

Las entidades sobre las que ha recaído el presupuesto han sido los fondos de compensación de organismos portuarios, que han aportado casi 6.000 millones de pesetas; los fondos de compensación de puertos autónomos, con un total superior a los 1.000 millones; los organismos portuarios, con 15.000 millones, y los puertos autónomos, que han aportado poco más de 5.500 millones de pesetas.

Son obras que en algunos





casos tendrán su continuidad durante 1990, año en el que el MOPU tiene previsto invertir a través de la Dirección General de Puertos y Costas un total de 42.000 millones de pesetas, lo que supone un incremento mayor si cabe que el producido durante 1989 respecto al ejercicio económico del 88.

Pero además de las obras de construcción en muelles, en varios puertos españoles se han acometido también obras de almacenamiento, habiendo comenzado durante el año pasado la construcción de tres almacenes, continuándose las obras en otro y concluyéndose en otros 13.

También durante ese pe-

rtodo se han adquirido grúas, acometido dragados e iniciado 19 obras de acceso y vías de comunicación, así como se continuaron seis y se terminaron 24.



Los puertos españoles, a pesar del recorte que sufrieron en las subvenciones durante 1989, han cerrado el ejercicio con unos beneficios aproximados de 15.000 millones de pesetas, después de

ese año hacia la protección y recuperación del litoral. En ese sentido se desarrolló la planificación y el estudio de los fenómenos erosivos y de los distintos procesos que se producen en el litoral de forma natural.

Este conjunto de actividades de regeneración de costas obtuvo ya entre los años 83 y 87 un total de 16.500 millones de pesetas de inversión, lo que ha evolucionado progre-

sivamente al pasar de los 897 millones de pesetas de 1983 hasta los cerca de 5.500 millones con que se dotó este capítulo en 1986.

Esta última cifra fue superada durante 1989, en que la regeneración de costas contó con un presupuesto de 5.538 millones de pesetas, con un aumento sobre el ejercicio anterior de 1.281 millones. Fundamentalmente estuvieron destinados a la iniciación de seis obras en paseos marítimos, a la construcción de 24 obras de defensa del litoral, que se comenzó durante este último año, y a la continuación de otras 11 iniciadas en anteriores ejercicios, así como a la terminación de otras 14.

Las obras en playas más destacadas que finalizaron, comenzaron o se elevaron a cabo durante 1990 fueron, entre otras, las de la playa artificial de la Ensenada de Castro Urdiales y la prolongación del Paseo Marítimo de Laredo, ambas en Cantabria. La primera quedó finalizada durante el 89, año en que se invirtieron casi 75 millones de pesetas. La segunda lo estará en el 90 después de que se inviertan más de 260 millones de pesetas en este año, tras los 20 millones gastados en el 88 y los 111 millones en 1989.

Además de éstas, destaca la ampliación de la ensenada de la playa de Riazor-Orzán, en La Coruña, donde se vertieron durante 1989 cerca de 75.000 camiones de caolín, lo que ha convertido a la playa coruñesa en un excelente lugar de asueto turístico al tiempo que ha modificado su imagen costera. La inversión total de esta obra ha estado cifrada en cerca de 625 millones de pesetas, de los cuales 36 fueron gastados en el año 88 y el resto en el 89, lo que ha hecho que la obra quede completamente finalizada durante este ejercicio pasado.

Otras obras en playas destacadas, que se han llevado todas ellas con la colaboración de los Ayuntamientos respectivos, han sido el paseo marítimo de Puerto Real, en Cádiz, con una inversión to-

### Regeneración del litoral

El programa de actuación en la costa y señalización marítima estuvo dotado en 1989 con una asignación presupuestaria superior a los 6.000 millones de pesetas, de los cuales 562 se destinaron a las señales marítimas. De éstas se construyeron 48 torres, accesos y viviendas, al tiempo que se instalaron 22 señales y nueve instrumentos para la medición del oleaje y cálculo de datos oceanográficos, así como se instalaron ocho boyas.

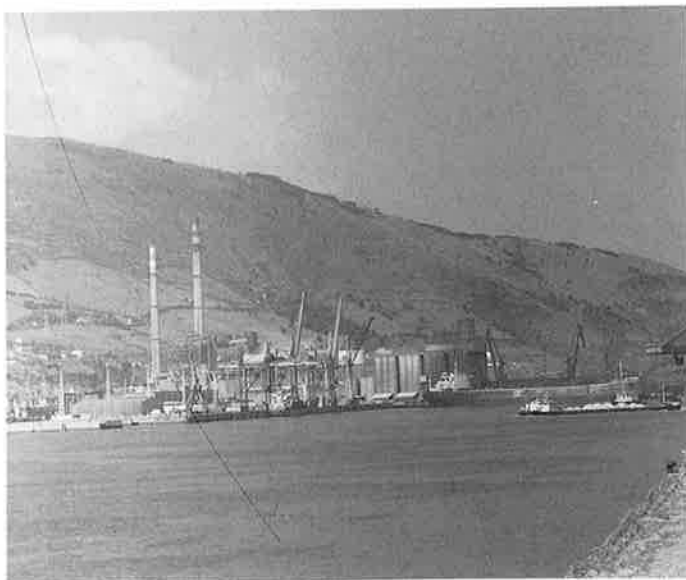
La política de costas, por su parte, se orientó durante



tal próxima a los 420 millones de pesetas, de los cuales 157 fueron gastados el año pasado. Asimismo, la regeneración del litoral en la playa de Breaña Baja, con un presupuesto total de obra superior a los 500 millones de pesetas. La regeneración de la playa de Bajamar, que ha superado esta última cifra, ha costado al erario público por su parte más de 660 millones de pesetas.

En el capítulo de obras adjudicadas en 1989 y que estaban en ese año en ejecución, todas ellas con colaboraciones de los Ayuntamientos respectivos superiores a los 50 millones de pesetas, destacan el Paseo Marítimo de Covas, con casi 200 millones de pesetas de presupuesto; los accesos a la playa de Santa María del Mar, con casi 300 millones de inversión; la prolongación de la playa de Poniente de Aguilas, con una cifra aproximada, y la regeneración de la playa de El Saler, con una dotación presupuestaria también similar.

Otras iniciativas incluidas



en este último capítulo son también la creación de una playa en Burela (121 millones); el paseo marítimo de Santa Cruz (87 millones); la regeneración de la playa de Cachucha, en Puerto Real (74 millones); las obras en la playa de la Caleta, en las proximidades del Faro de San Sebastián (72 millones); la regeneración de la playa de Almazora (53 millones); las obras en el mismo sentido en la pla-

ya de Chilches (189 millones); las de defensa del litoral en Mesa del Mar (147 millones) y el dique de la playa de Alovera (178 millones).

### Obras sin adjudicar

Otro capítulo importante de gastos estaba previsto también en el 89 a obras que en noviembre de ese año estaban todavía sin adjudicar, pero

cuyo comienzo estaba previsto para ese mismo año. Entre éstas destacan la regeneración de la playa de Fuengirola, con más de 330 millones de pesetas de presupuesto; la regeneración de la playa de La Laya (359 millones); la de la playa Rincón VI, de Cala Mor (375 millones) y la reparación de daños en la costa alicantina, con un presupuesto redondo de 300 millones de pesetas.

Además de las mencionadas, se incluyen en este capítulo otras obras como el acondicionamiento de la playa de Melicena, el paseo marítimo de Arrieta, la modificación de Playa El Palo, esta última con un presupuesto próximo a los 800 millones de pesetas, y la reparación urgente de daños en diversas partes del litoral, dotado este punto con 260 millones de pesetas.

Pero no sólo el Ministerio de Obras Públicas ha acometido este tipo de infraestructuras durante 1989, sino que ha contado en muchos casos con una colaboración de los propios municipios interesados superior a los 50 millones de pesetas. Ha habido casos también en que han sido los propios Ayuntamientos los que han dotado los presupuestos sin contar con ayuda de la Administración central. Entre estas últimas situaciones cabe mencionar el paseo marítimo de la Ría del Burgo, en La Coruña, con un presupuesto global de 85 millones de pesetas. Asimismo, los paseos marítimos de El Playazo y Villaricos, con presupuestos de 189 y 75 millones, respectivamente, y las obras en la Playa de Varadero y San Bernabé (118 millones), así como la regeneración de la playa del Puerto de la Cruz (96). De todas ellas destaca por su presupuesto, no obstante, la urbanización del paseo marítimo de San Carlos de la Rápita, que cuenta con un presupuesto global próximo a los 225 millones de pesetas. ■

M. P.



EL 24 DE FEBRERO ENTRA EN VIGOR EL NUEVO  
REAL DECRETO SOBRE COTIZACIÓN  
A LA SEGURIDAD SOCIAL EN 1990

## Tratamiento especial de las cotizaciones en la pesca «a la parte»

**E**l nuevo Real Decreto establece las Normas básicas de cotización a la Seguridad Social, Desempleo, Fondo de Garantía Salarial y Formación Profesional en 1990, recogiendo los criterios acordados en la Concertación Social, que son, para el Régimen General:

— Incremento de la base máxima en un 5,7 por cien.

— La base mínima crece en el mismo porcentaje del salario mínimo interprofesional.

— Se mantienen los mismos tipos de cotización, excepto el Fondo de Garantía Salarial que se reduce al 0,4 por cien.

Por lo que respecta al *Régimen Especial del Mar*, las líneas básicas son las siguientes:

— En Marina Mercante, Estibadores Portuarios y Pes-

ca a salario, se aplican las mismas Normas del Régimen General.

— En la Pesca «a la parte»: los Grupos 1.º y 2.º tienen un tratamiento especial de bases mínimas y máximas (ver cuadro de bases).

— Las bases del Grupo 3.º se fijan por las Direcciones Provinciales de Trabajo y Seguridad Social.

— En todas las actividades se aplican los mismos tipos del Régimen General.

— Se mantienen los coeficientes correctores de las bases de cotización en los Grupos 2.º y 3.º.

Para comprender mejor el alcance de la modificación, conviene recordar la Normativa existente antes de 1990.

Las bases de cotización por las denominadas contingencias comunes (es decir, asis-



# **E**l nuevo Real Decreto aplicable en 1990, mantiene el tratamiento diferenciado para la Pesca

**«a la parte», introduciendo, no obstante, modificaciones en la determinación de las bases.**

tencia sanitaria, pensiones, y otras prestaciones no causadas por accidente laboral o enfermedad profesional), venían determinadas por las retribuciones salariales efectivas, con los mismos topes mínimos y máximos que en el Régimen General.

En cambio, las bases de cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se fijaban por los Directores Provinciales de Trabajo y Seguridad Social, a propuesta del Instituto Social de la Marina.

Esta Normativa diferenciada provocaba numerosos inconvenientes:

Por un lado, había gran diversidad de criterios en las Direcciones Provinciales de Trabajo para clasificar las modalidades de pesca y las cuantías de las bases.

Por otra parte, la inercia de las relaciones socio-laborales, conducían, en la práctica, a que la cotización se practicara habitualmente, para todas las contingencias, sobre los salarios estimados por las Direcciones Provinciales de Trabajo, que, según queja generalizada del colectivo, eran inferiores a los salarios reales. En consecuencia con ello, las pensiones y en general las prestaciones económicas que recibía el trabajador, estaban en razón de cotizaciones no ajustadas a los salarios reales.

El Real Decreto aprobado el 23 de febrero subsana estos inconvenientes, unificando el tratamiento de las bases, ya sean por contingencias comunes o por accidentes de trabajo, y fijándolas como en el Régimen General, en todos

los casos, sobre los salarios reales. No obstante, mantiene unos topes mínimos y máximos diferentes del Régimen General (ver cuadro de Bases de Cotización).

Con el establecimiento de estos topes se persigue, por un lado, mantener el grado de protección a los trabajadores, ya conseguido con las bases estimadas y evitar a la mayoría de los empresarios subidas bruscas de la cotización, reduciendo por ello los topes máximos. Por esta razón, y atendiendo a la especialidad de las empresas que componen el Grupo Tercero, las bases en este último se siguen fijando por los Directores Provinciales de Trabajo, como bases únicas también para todas las contingencias.

Por todo lo expuesto, a partir de este año dejarán de



## BASES DE COTIZACION EN LA PESCA «A LA PARTE»

Grupo de clasificación	Base de cotización	Tope mínimo de la base	Tope máximo* Porcentaje sobre la base fijada en 1989
Primero .....	Salario Real	La base fijada para accidentes de trabajo en 1989	50
Segundo A. ....	Salario Real		25
Segundo B. ....	Salario Real		20
Tercero .....	Salario estimado por Directores Provinciales de Trabajo y Seguridad Social	—	—

\* En ningún caso su cuantía podrá ser superior a las bases máximas aplicables en el Régimen General.



dictarse para la Pesca «a la parte», las Resoluciones de los Directores Provinciales de Trabajo y Seguridad Social fijando salarios estimados, salvo para el Grupo Tercero.

Es importante advertir que continúan en vigor los coeficientes correctores establecidos por la Orden de 22 de no-

C

**ONTINUA** manteniéndose un tratamiento singular para la pesca, pues las bases siguen reduciéndose por la aplicación de los coeficientes correctores.

viembre de 1974. Esta Norma establece:

Respecto al Grupo Segundo A), el coeficiente de 2/3 para buques entre 50,01 y 150 TRB. Es decir, en el caso de que la base fijada por el nuevo Real Decreto fuese de 90.000 pesetas, solamente se cotizaría sobre 60.000.

Para el Grupo Segundo B), se mantiene el coeficiente corrector de 1/2 (buques entre 10,01 y 50 TRB). Es decir, que si la base, según las nuevas reglas, es de 80.000 pesetas, sólo se cotizaría sobre 40.000.

Por último, para el Grupo Tercero, el coeficiente es de 1/3, por lo que sobre una base teórica de 60.000 pesetas, solamente se cotiza sobre 20.000 pesetas.

Hay que tener en cuenta que cuando no se conozca el salario real a percibir durante el mes, por no haberse practicado la liquidación de la marea, se debe hacer la cotización normal mensual sobre las bases fijadas en 1989. Posteriormente, cuando se practique el reparto del monte y se abonen los salarios definitivos, deberán practicarse las liquidaciones complementarias por las diferencias que procedan.



### KOBELT

Cilindros hidráulicos y sistemas de accionamiento del timón, con la misma calidad y garantía de 5 años que los mandos KOBELT.



### KESTREL

Sistemas de producción de energía alterna mediante un alternador que sustituye o completa al existente en el motor principal. Permiten también la obtención de corriente continua para la carga de las baterías.



### Marinco

Además de los desalinizadores MARINCO, presentamos ahora los esterilizadores por rayos ultravioletas, para desinfección del agua almacenada durante largo tiempo a bordo.



### POINT UNIVERSAL

Grupo electrógeno 1500/BES NAUTICO, de 1.500 watos a 3.000 r.p.m., refrigerado por aire. Su principal característica es su casi absoluta insonorización gracias a una carcasa especialmente diseñada.

## NOVEDADES PRESENTADAS EN EL SALON NAUTICO 89

### OTRAS MARCAS REPRESENTADAS

BORG WARNER  
MASSON  
AQUADRIVE  
ROCKFORD  
WESTERBEKE  
FERNSTRUM

WALTER V-DRIVES  
RIVA CALZONI  
WOLTER HEATING  
SOUND INSULATION  
LASER

Automoción:  
TRAMCO  
LORDAN & CO.



**COPRIMAR**  
SOCIEDAD ANONIMA

Batalla de Brunete, 33 Tlf.: (91) 615 77 11/95  
Telex.: 22746 CPIM E - Telefax.: (91) 606 42 23 28940 Fuenlabrada (Madrid) SPAIN



## Talleres

# AUXINAVAL, S.L.

CONSTRUCCIÓN E REPARACIÓN DE BUQUES

Calderería • Tubería • Oxicorte

*Camiño do Caramuxo, 73*

*Teléfono 23 15 39 - Fax 20 39 11 - VIGO*



# HELICES PONS, S.L.

Construcción de equipos propulsores y timonería  
(Ejes, bocinas, hélices, etc.)

Polígono "CAN CUYAS" Sector B, Calle A, Parcela 41, Nave 3  
Teléfono (93) 564 78 62 - Telefax (93) 564 77 05

08110 MONCADA I REIXAC  
Barcelona (España)

## PROTESTAS POR LA POLITICA PESQUERA MARROQUI

**L**OS pesqueros andaluces que faenan en aguas marroquíes protagonizaron diversas medidas de protesta por la política del país norteafricano que afecta a su modo de producción. Varios puertos fueron bloqueados por la flota pesquera, principalmente los de Algeciras, Huelva y Almería. Con esta actitud querían exigir a la Administración española una renegociación del acuerdo pesquero con Marruecos: que presionaran al reino alauita para que modificara su nueva política de sanciones y que se tomaran medidas ante las importaciones de productos pesqueros de dicho país.

La situación más conflictiva se produjo en el puerto de Algeciras, donde la flota bloqueó varios días el acceso de otros buques. Las comunicaciones entre Ceuta y dicha ciudad se vieron así paralizadas en ocasiones, y otros buques debieron esperar para poder atracar en los muelles algecireños. A la actitud de los pescadores se unió además una situación atmosférica difícil, que enrarecía aún más el tránsito por el Estrecho.

El problema condujo incluso a la convocatoria de una huelga general en Algeciras y Puerto de Santa María, que fue secundada por los sindicatos CC.OO. y UGT y respaldada también por los pescadores malagueños. Otras medidas de protesta fueron protagonizadas por las mujeres de los pescadores que se encerraron en el Ayuntamiento de Algeciras.

La situación conflictiva también se produjo en el puerto de Alicante, donde la flota de Santa Pola bloqueó el acceso a los muelles de la ciudad levantina durante al menos dos días. La Cofradía no obstante, decidió abandonar el bloqueo sin esperar a que se produjera una solución definitiva. Otros puertos andaluces con intereses en el caladero marroquí también se vieron afectados por medidas de protesta similares.

Estas acciones se produjeron por el descontento de la flota, que ha exigido a las autoridades españolas que presionen a Marruecos para que no tome determinadas medidas que puedan adjudicarla. Así, los pescadores han mostrado su irritación por el aumento de las multas por infracciones de la normativa marroquí de pesca y por la reducción en un 5 por cien de



las posibilidades de captura para determinadas especies. Esta reducción había sido compensada anteriormente con la posibilidad de capturar en mayor medida otras especies no afectadas por la reducción, según informaron fuentes de los propios afectados.

Las quejas se extendían al acuerdo firmado entre la CEE y Marruecos, que establece un notable aumento en las multas por apresamiento y en demanda del pago de las indemnizaciones prometidas por el Gobierno español, y en demanda del pago de las indemnizaciones prometidas por el Gobierno español para sufragar las pérdidas económicas derivadas de la veda establecida en los caladeros norteafricanos.

Las autoridades del país vecino, así como algunos partidos políticos de ese país, manifestaron encontrarse molestos con la actitud tomada por algunos armadores y con la entrada de pescado marroquí en España. El partido nacionalista Istiqlal llegó a solicitar incluso que se impusieran multas más fuertes y que se llegara a la incautación definitiva del pesquero infractor, en algunos casos.

La Administración española, ante el problema, convocó una reunión urgente de la comisión mixta de seguimiento del acuerdo pesquero CE-Marruecos, una vez que realizó las oportunas gestiones ante el gobierno del país magrebí. El secretario general de Pesca, José Loira, señaló que el Gobierno español había solicitado esta convocatoria para estudiar los problemas creados por la decisión marroquí de incrementar las multas a los pesqueros que incumplen el acuerdo.

Esta comisión mixta está prevista en el propio texto del tratado como órgano de seguimiento de todos los aspectos contemplados en las relaciones pesqueras entre la Comunidad y el citado país.

Dicho acuerdo contempla la posibilidad de que 760 barcos comunitarios faenen en los caladeros marroquíes, de los cuales 700 son españoles. Las sanciones adoptadas contra éstos han aumentado sin embargo durante los últimos años, lo que ha creado la preocupación de los pescadores españoles. Así, en 1989 fueron apresados 105 pesqueros de nuestro país en dichas aguas; 75 lo fueron en 1987 y 44 en 1986. ■

ANDALUCIA

PROBLEMAS PARA RECUPERAR EL «PANCHITA REINA DEL MAR»

LA Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía no financiará el rescate de los seis tripulantes del «Panchita Reina del Mar», al considerar inseguro el sistema de recuperación de los pescadores desaparecidos. Antes de decidirse al respecto, la Dirección General de Pesca de la Junta consultó a un asesor técnico de buceo sobre las tareas de rescate del pesquero naufragado. Según el informe emitido, el sistema elegido para recuperar los cuerpos de los desaparecidos incumple las normas de seguridad vigentes ya que se supera el límite de profundidad permitido, por lo que se pone en peligro la vida de los que colaboren en dicha operación.

Ante estos datos, la Dirección General de Pesca de la Junta ha decidido no financiar el coste de dicha operación a pesar de la oposición de los familiares de las víctimas quienes, durante dos días, se encerraron en la cofradía de pescadores de Santa Cristina para exigir el rescate de sus parientes. Ante la negativa por parte de



la Dirección General de Pesca de la Junta, los familiares de las víctimas solicitarán ayuda al presidente de la Junta de Andalucía, José Rodríguez

de la Borbolla; al defensor del pueblo andaluz, Manuel Conde Pumpido y al obispo de Huelva, Rafael González Moralejo.

Desde el naufragio del «Panchita Reina del Mar», ocurrido por un temporal el pasado 18 de diciembre a 20 millas de la costa, sólo se ha rescatado el cuerpo sin vida del cocinero de la embarcación, Manuel Camacho Abreu, desconociéndose el paradero del resto de tripulantes quienes, se cree, permanecen atrapados a 97 metros de profundidad. Tras una intensa búsqueda en la que participaron todos los arrastreros de la localidad, un patrullero de la Armada y un avión de la patrulla marítima sólo se pudo determinar el punto donde podría encontrarse el pesquero siniestrado. El ayuntamiento de Santa Cristina, al confirmar la Armada no disponer de suficientes medios para el rescate, contactó con una empresa privada que fue la que optó por el sistema desechado por la Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía. ■

CANARIAS

ACUERDO CON LOS ESTIBADORES



LA sociedad de estiba de Tenerife, SESTIBA, y los estibadores portuarios de la isla suscribieron un convenio laboral por el que se fija un aumento salarial para 1990 de un 8 por cien, recogiendo incrementos del 7,7 y del 5,8 por cien de los dos últimos años ante la falta de un convenio colectivo desde 1987.

El acuerdo, que tiene una vigencia de dos años, regula las relaciones laborales de los trabajadores portuarios con las empresas de estiba y con SESTIFE. Según el convenio, el puerto de Tenerife contará con 448 trabajadores, cifra que no podrá ser variada hasta 1994 en que vence el plan de empleo portuario.

Tanto BENCOMO, a quien la patronal cedió el poder de negociación y firma, como el presidente del comité de empresa, Francisco Ramos, han expresado su confianza en que el acuerdo alcanzado suponga la prosperidad del puerto tinerfeño. ■

PAIS VASCO

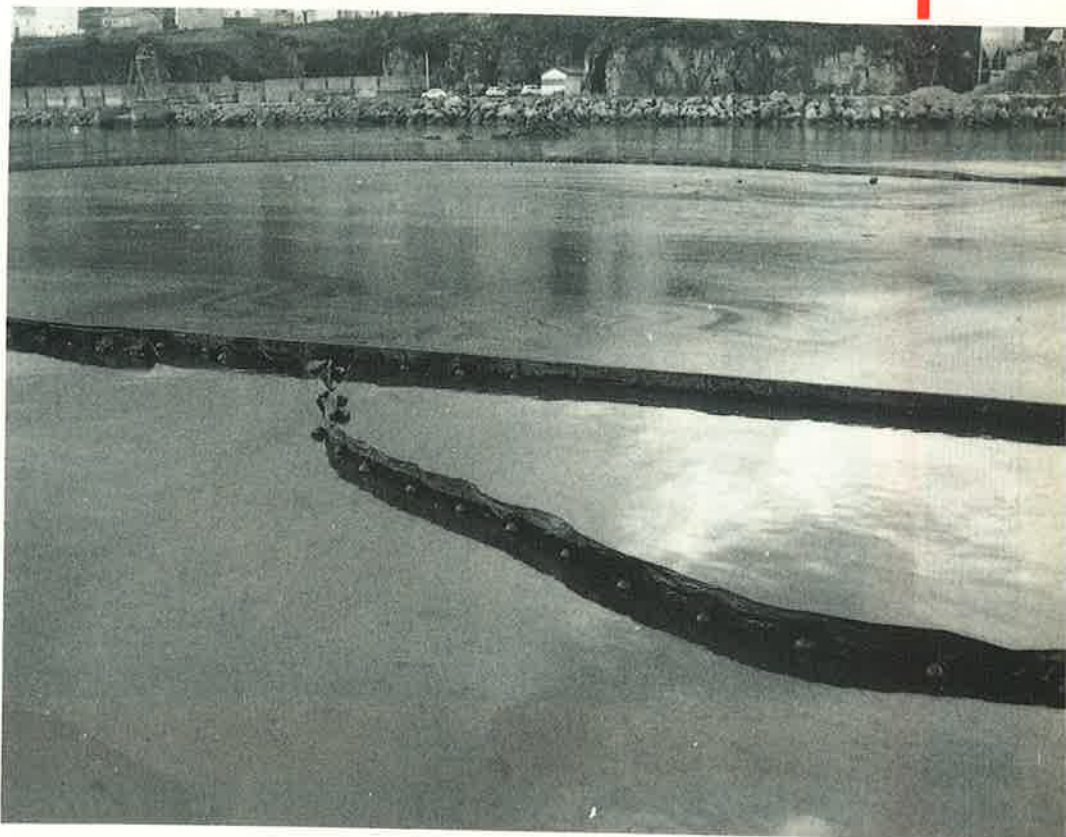
## AYUDAS A LA REFORMA PESQUERA



**D**E acuerdo con las normas comunitarias, ha entrado en vigor el Decreto sobre ayudas a la renovación de la flota pesquera en el País Vasco. Dicho Decreto podría haber sustituido a uno anterior, de 1985, regulador de las subvenciones concedidas por el Gobierno autónomo. A principios de año, la Comunidad Europea rechazó el nuevo Decreto al considerar que el porcentaje de las ayudas para la modernización y adquisición de embarcaciones sobrepasaba lo autorizado. En este sentido, la Comunidad Europea instó al ejecutivo vasco a rectificar las concesiones, lo que éste realizó inmediatamente por lo que, para el director de Pesca del Gobierno vasco, Miguel Muruaga, «el Decreto ahora es perfectamente legal». ■

CANARIAS

## MAREA NEGRA EN ISLA GRACIOSA



**U**NA marea negra ha afectado a las aguas próximas a isla Graciosa y al resto del Parque Natural del archipiélago Chinijo, en las islas Canarias. Espesas manchas de petróleo han llegado a impregnar varios kilómetros de la costa norte, este y sureste de la isla. El crudo posiblemente proceda de las 70.000 toneladas de petróleo que fueron vertidas al mar a consecuencia del ya conocido accidente sufrido por el petrolero iraní «Khark V», el pasado diciembre, frente a las costas marroquíes.

La marea negra llegó, no obstante a isla Graciosa cerca de dos meses después del siniestro, coincidiendo con una calima que ha llenado de polvo africano el archipiélago canario. Todo ello se ha visto favorecido por unos vientos del Este, que han sido los responsables de que crudo y calima hayan arribado a estas costas.

Los pescadores de la zona señalan que, a pesar de esta contaminación que han padecido las aguas próximas a isla Graciosa, la fortuna no les ha castigado del todo. Según su testimonio grandes superficies de crudo han llegado a ser observadas al norte del archipiélago Chinico, que cambiaron posteriormente de rumbo

y continuaron hacia el Sur sin llegar a afectarle.

Sin embargo, y aunque el desastre podría haber sido mayor, la marea negra ha afectado a buena parte de la vida de estas aguas. Así, ha repercutido en gran medida en los pequeños cabosos y barrigúas característicos de la zona. Los cangrejos, muchos de ellos agonizantes, han huido de los lugares afectados y las lapas y bugardos han sufrido una elevada mortandad.

Las grandes manchas de petróleo se han registrado en la línea de pleamar de estas costas, aunque también han llegado a algunas de las mejores calas y playas de la isla. En algunas de ellas, la arena rubia ha sido teñida por trozos brillantes de alquitrán.

Marcos Báez, presidente de la Cofradía de Pescadores, y un técnico de medioambiente que han recorrido la zona señalaron que la parte más afectada de la isla había sido entre el lugar conocido como Pedro Barba y la playa de Las Conchas. Varios pescadores indicaron también que los islotes de Alegranza y Montaña Clara se han visto seriamente afectados por esta marea negra. ■



### MURCIA

## EN BUSCA DE LAS CAPTURAS RENTABLES

LA Comunidad Autónoma de Murcia va a emprender un plan para intentar orientar a los pescadores murcianos hacia las capturas que puedan proporcionarles una mayor rentabilidad. Esta iniciativa va a ser puesta en marcha al constatar que los cuatro millones de kilos de pescado que se consiguen al año en dicha región, que se traducen en unas ventas de 1.300 millones de pesetas, son sólo cuatro especies las que suponen el total del volumen de dinero.

La gamba roja, la pescadilla, el salmónete y el pez espada son así las es-

pecies que dan mayor rentabilidad en la costa murciana, muy por encima de otras como la sardina, la boga, el jurel o el boquerón.

Para orientar las capturas hacia esas especies han puesto en marcha un plan que pasa por la preservación de alevines y períodos de veda, las inspecciones en lonja y el control de tallas mínimas.

El sector pesquero ocupa en la región de Murcia a un total de 1.300 trabajadores, con 292 embarcaciones, de las que 191 son de arte menor —barcos de seis a nueve metros de eslora—. ■

### CATALUÑA

## 5000 MILLONES PARA LUCHAR CONTRA LA CONTAMINACION

EL Plan Nacional de Salvamento marítimo y Lucha contra la Contaminación que impulsa el Ministerio de Transportes destinará a Cataluña en los próximos años cerca de cinco millones de pesetas. La cifra destinada a Cataluña —en concreto 4.600 millones— supone un tercio del total que se destinará a todo el territorio nacional, unos 15.000 millones de pesetas.

Se pretende con ello construir sendas torres de control de tráfico marítimo en los cabos de Salou (Tarragona) y Bagur (Gerona), que supondrán un gasto de cerca de 2.600 millones de pesetas, así como se piensa también adquirir en 1991 un remolcador de altura que tendrá base en Tarragona, y cuyo coste está cifrado en cerca de 1.500 millones de pesetas.

Dentro del objetivo de la defensa del medio ambiente, el ministerio destinará también otras partidas a la adquisición de dos lanchas de limpieza de aguas, playas y costas. Tendrán base en los puertos de Barcelona y Tarragona, aunque cubrirán todo el perímetro de la costa catalana. El gasto presupuestado es aquí de 120 millones de pesetas.

Este plan de lucha contra la contaminación marítima se completará con una incidencia en formación de personal y reciclaje. De esta forma se tratará de racionalizar las titulaciones, incluidas las de carácter deportivo. Así, quedarán fijadas en capitán de yate, patrón de yate para navegación de altura, patrón de yate y patrón de embarcaciones de recreo. ■

### GALICIA

## LANCHAS DE VIGILANCIA ADUANERA

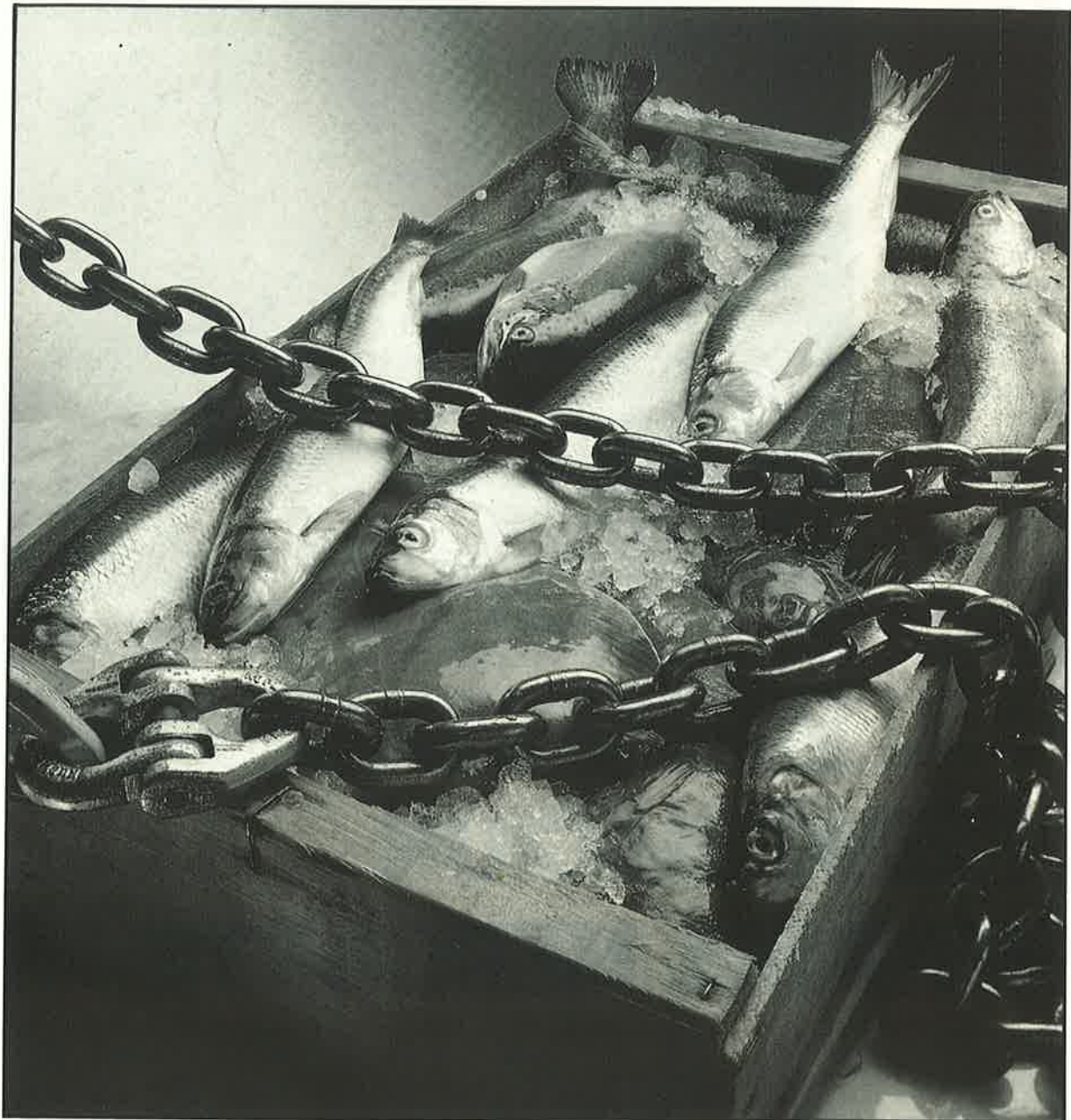
EL servicio de vigilancia aduanera cuenta desde el pasado 20 de febrero con una de las lanchas más rápidas del mundo. Se trata de una embarcación, tipo «Cormorán», de 17 metros de eslora y 3,5 metros de manga, capaz de alcanzar los 140 kilómetros a la hora. La lancha ha sido construida en los astilleros vigueses «Poliships» con un presupuesto de 130 millones de pesetas. El servicio de vigilancia aduanera contará además con un nuevo helicóptero construido por la empresa alemana MBB.

En la conferencia de prensa que siguió al acto de botadura de la lancha, el secretario general de Hacienda, Jaime Gaiteiro, manifestó que durante el pasado año, el servicio de vigilancia aduanera intervino en nuestro país estupefacientes por valor de 35.000 millones de pesetas; tabaco valorado en ocho millones de pesetas y más de dos millones de pesetas fueron incautados en otros géneros de artículos. ■



**Parsons Chain Company Limited**

**TRAWLEX®**  
**CADENAS Y COMPONENTES**



Bellavista, 14-18  
08901 HOSPITALET DE LL. (Barcelona)  
Tel.: (93) 338 90 12 - Telex: 53274 SAGCE  
Fax: (93) 337 88 40

La Paz, 8  
36202 VIGO (Pontevedra)  
Tel.: (986) 20 42 14

**GANDIA NAUTICA, S.A.**



Desde el año 1987 hasta el momento presente el Instituto Social de la Marina ha participado en unas 1.900 repatriaciones. Esta participación se ha realizado por dos vías: por una parte, a través del reintegro a los armadores de los gastos sanitarios ocasionados por accidente o enfermedad del tripulante, sobrepasando por tal concepto el millar de personas afectadas durante este período. Y, por otra parte, a través de las intervenciones directas del centro de repatriaciones y de los centros asistenciales del ISM en el extranjero, correspondiendo a ambos conceptos alrededor de unas 860 personas repatriadas.



# LA REPATRIACION EN MARINA MERCANTE

**C**ON respecto a las causas de las repatriaciones donde el ISM interviene de manera directa, figuran en primer lugar las ocasionadas por accidentes y enfermedades; a continuación, siguen en porcentaje las relaciones con el apresamiento o retención del buque; y, en tercer y cuarto lugares, las referentes a naufragios o incendios y abandono de buques, ambas causas con

un número similar de buques afectados.

Mención aparte merece el asunto de las evacuaciones efectuadas a través del buque «Esperanza del Mar», que para el mismo período se contabilizan en unas 500 personas.

Por lo que respecta a las cuestiones jurídicas, la repatriación de tripulantes empleados en buques con bandera española suscita las siguientes preguntas:

— ¿Siempre tiene derecho el tripulante a ser repatriado?

— ¿A quién corresponde la carga o los gastos de repatriación?

— En caso de que una tercera persona corra con los gastos de repatriación, ¿ésta persona podrá reclamar en derecho al responsable los gastos pertinentes?

La normativa en vigor que responde a estas cuestiones está dispersa en varias disposicio-

nes y se estructura de la manera siguiente:

*Para la Marina Mercante*

- Convenio número 23 sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (publicado en el BOE del 11-3-31).

- Convenios número 55 y número 70 de la OIT, sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar y sobre



la Pesca Marítima en Buques Congeladores (OTBC), 1976.

- Convenios colectivos de la pesca marítima, aplicables en cada caso.

## EL CONVENIO NUMERO 23 DE LA OIT

A pesar de su antigüedad —en España entró en vigor en el año 1931— el Convenio número 23 de la OIT (ver Anexo) constituye el primer marco de referencia y la fuente de rango superior sobre la repatriación de tripulantes de los buques de la Marina Mercante. En el ámbito de aplicación del convenio

se excluye a los buques dedicados a la pesca marítima, así como a los mercantes inferiores a 100 toneladas de desplazamiento.

Tal como se prevé en varios artículos de este instrumento, algunas de sus disposiciones han sido desarrolladas con posterioridad por la legislación nacional, concretamente, por la OTMM. Entre estas disposiciones figuran las relativas a determinar a quién incumbe la carga de la repatriación en diversos supuestos. Tales extremos serán examinados más adelante.

Aunque la OTMM ha ampliado parcialmente varias disposiciones del Convenio, este



**El tripulante  
tiene siempre  
el derecho a  
ser  
repatriado,  
tanto en  
casos de  
extinción de  
contrato  
como durante  
la validez del  
mismo.**

la Seguridad Social de la gente de mar, respectivamente.

- Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante aplicables en cada caso.

*Para la pesca marítima*

- Reglamentación de Trabajo de la Industria de la Pesca de Arrastre (RTPA), 1961.

- Reglamentación de Trabajo en la Industria de la Pesca de Cerco y otras Artes (RTPCA), 1963.

- Ordenanza de Trabajo de la Pesca Marítima en Buques Bacaladeros (OTBB), 1974.

- Ordenanza de Trabajo de la Pesca Marítima en Buques Arrastreros al Fresco (OTBAF), 1976.

- Ordenanza de Trabajo de

instrumento aporta el siguiente principio fundamental: establece la obligación de la autoridad pública del país de matrícula del buque de velar por la repatriación de los marinos, sin distinción de su nacionalidad y «si fuera necesario adelantará los gastos de repatriación».

## LOS CONVENIOS NUMEROS 55 Y 70 DE LA OIT

El Convenio número 55 de la OIT establece las obligaciones del armador en caso de enfermedad, accidente o muerte de la gente de mar y entró en vigor en España en 1972 (publicado en el *BOE* del 30-11-72). El Convenio número

70, se refiere a la Seguridad Social de la gente de mar; no ha entrado en vigor al no recibir el número exigido de ratificaciones, a pesar de ello, ha sido publicado en el *BOE* del 19-12-73.

El ámbito de aplicación de ambos convenios se extiende a todo buque dedicado a la navegación marítima, pero cada Estado miembro puede exceptuar a determinadas categorías de personas y de buques. Al no existir por parte de España declaración expresa sobre cualquier tipo de excepción, debemos entender que ambos convenios se aplican totalmente a la pesca marítima.

El Convenio número 55 establece en el artículo 6.º que «el armador deberá sufragar los gastos de repatriación de todo enfermo o herido desembarcado durante el viaje, a consecuencia de enfermedad o accidente». Por lo que respecta al Convenio número 70, el artículo 3.º del mismo vuelve a establecer el derecho a la repatriación del marino enfermo o accidentado.

## ORDENANZAS Y REGLAMENTACIONES DE TRABAJO

En este apartado se examinarán de forma conjunta las diversas Ordenanzas y Reglamentaciones de Trabajo de los dos sectores (ver Anexo), Marina Mercante y pesca, puesto que regulan los aspectos relativos a la repatriación del personal afecto a cada norma de una manera muy similar, existiendo, a lo sumo, diferencias mínimas de redacción, pero siendo el espíritu de las normas el mismo.

Es común en todas estas normas el no dar respuesta a todas las posibles causas o circunstancias concretas que pueden dar lugar a un desembarco o a una repatriación. En particular se tratan únicamente las circunstancias que a continuación se examinan, conforme al siguiente contenido:

*Periodo de prueba.*—La regla general es que corresponden al armador los gastos de reintegro al puerto de embarque en el caso de despido por decisión de



la empresa. (Artículos: RTPA, 38; RTPCA, 43; OTMM, 48; OTBC, 31; OTBB, 31; y OTBAF, 31)

**Transbordos.**—Los gastos de desplazamiento ocasionados por el transbordo a solicitud del tripulante serán por cuenta de éste. (Artículos: RTPA, 45; RTPCA, 51; OTMM, 75; OTBC, 34.1; OTBB, 34.1; y OTBAF, 34.1).

**Permutas.**—El personal afectado renunciará a toda indemnización por los gastos de traslado. (Artículos: RTPA, 49; RTPCA, 55; OTMM, 75; OTBC, 35; OTBB, 35; y OTBAF, 35).

**Licencias.**—Los gastos de desplazamiento con motivo de licencias serán por cuenta del permisionario. (Artículos: RTPA, 56.d; RPCA, 64.3; OTMM, 80.1c; OTBC, 53; OTBB, 52; y OTBAF, 52).

**Servicio militar.**—Será obligación de la empresa el abono de los gastos de desplazamiento para la incorporación a filas. (Artículos: RTPA, no se contempla; RTPCA, no se contempla; OTMM, 82,3; OTBC, 59; OTBB, 58; y OTBAF, 58).

**Extinción del contrato de trabajo.**—Todas las Ordenanzas y Reglamentaciones dedican un capítulo completo a regular las diferentes causas y efectos de la suspensión y extinción del contrato de trabajo. Asimismo, dedican un artículo exclusivamente a la repatriación causada por extinción del contrato de trabajo (ver Anexo). Como norma general se establece que, cualquiera que sea la causa de la extinción de la relación jurídico-laboral, el armador vendrá obligado a sufragar al tripulante los gastos que ocasione la repatriación a España. (Artículos: RTPA: CAP.X,88; RTPCA: CAP.X,98; OTMM: CAP.X,95; OTBC: CAP.VII,64; OTBB: CAP.VII,70; OTBAF: CAP.VII,71).

**Enfermedad o accidente.**—Al igual que en el caso anterior, todas las Ordenanzas y Reglamentaciones dedican un capítulo completo y una norma específica a regular este asunto. Co-



mo regla general se establece que en caso de enfermedad o accidente, perjudicial para el marino o para el resto de la tripulación, el marino deberá ser desembarcado al llegar al puerto nacional o extranjero, siendo de cuenta del armador los gastos ocasionados por la repatriación. (Artículos: RTPA: CAP.XV,189; RTPCA: CAP.XV,227; OTMM: CAP.XVI,167; OTBC: CAP.XIII,109; OTBB: CAP.XIII; OTBAF: CAP.XIII).

## CONVENIOS COLECTIVOS

En los convenios colectivos aplicables a la Marina Mercante no se contempla el tema de repatriación de forma específica, y mucho menos se establecen las circunstancias que causan derecho a la repatriación. A lo sumo, se suelen establecer disposiciones acerca de las circunstancias normales que producen embarcos y desembarcos como, por ejemplo, en los casos de vacaciones, comisión de servicio, licencias, servicio militar, transbordo, navegación por zona de guerra, enfermedad o accidente, etcétera.

En cualquier caso, debido al carácter de norma mínima de las disposiciones examinadas hasta ahora, en los convenios colectivos, tanto generales como de empresa, no pueden existir preceptos que sean contrarios a estas disposiciones,

Excepto en determinados casos de desembarco por voluntad del tripulante, la responsabilidad principal de la repatriación corresponde al armador.

pudiendo solamente contener condiciones más favorables para el trabajador.

Tal es el caso de las cláusulas de los convenios colectivos dedicadas a regular el acceso a las zonas de guerra, asunto que no está contemplado por ninguna disposición del Estado. No obstante, tal laguna ha sido subsanada por la negociación colectiva. El convenio colectivo actualmente en vigor, que es el IV Convenio General de la Marina Mercante, establece en su artículo 33 que si el buque se dirige a una zona de guerra, el tripulante tendrá derecho a no partir al viaje. Si así

decidiese, deberá ser transbordado a otro buque, o bien disfrutará de las vacaciones que le correspondan (ver Anexo). Debido a ello, en los supuestos de desembarco o repatriación por dirigirse el buque a zona de guerra, el armador deberá sufragar los gastos de desplazamiento.

Las disposiciones del Convenio General de Marina Mercante constituyen una norma mínima. Por tanto, los convenios colectivos particulares de empresa, caso de disponer sobre esta materia, deberán contener como mínimo condiciones más favorables para el trabajador que en el Convenio General.

Por lo que respecta al sector de la pesca no existe ningún convenio colectivo general. La escasísima negociación colectiva actual se desarrolla mediante convenios provinciales o locales y teniendo en cuenta, además, la respectiva modalidad de pesca. En todos los casos examinados no se ha encontrado convenio colectivo alguno que contemple disposiciones contrarias o que se ocupe sobre circunstancias de repatriación diferentes a las reguladas en las correspondientes ordenanzas o reglamentaciones de trabajo.

## OTROS INSTRUMENTOS

Hasta aquí, todo lo examinado son normas que en la actualidad están en vigor, sin em-



bargo resulta necesario mencionar la existencia del Convenio número 166 de la OIT, sobre la repatriación de la gente de mar, adoptado en 1987 y en estos momentos en proceso de ratificación por los Estados miembros. Una vez que entre en vigor, habrá que tenerlo muy en cuenta, puesto que supone una gran actualización del anterior Convenio número 23 y amplía sustancialmente diversas disposiciones, tanto internacionales como nacionales, principalmente las referentes a las circunstancias en que el marino tiene derecho a ser repatriado. Al no ser todavía de aplicación, no se ha considerado conveniente examinar su contenido. El Convenio está completado con la Recomendación número 174 sobre el mismo asunto.

## CONCLUSIONES

Como se ha examinado, las disposiciones vigentes no tratan de una manera particular todas y cada una de las circunstancias posibles que pueden dar lugar a una repatriación, sin

embargo se pueden extraer varias conclusiones:

### 2.1. Derecho a la repatriación

En la Marina Mercante el tripulante siempre tiene derecho a ser repatriado, tanto en casos de extinción del contrato como durante la validez de éste (artículo 3.º del Convenio número 23). En la pesca no existe ninguna disposición similar.

No cabe duda de que en cualquier puerto el armador está en mejor situación y cuenta con más medios que el marino para realizar la repatriación, sin embargo no existe norma expresa sobre las facilidades que el armador debe poner a disposición de los tripulantes. En cualquier caso relativo a la marina mercante, corresponde al Estado velar por las repatriaciones (artículo 6.º del Convenio número 23), sin distinción de nacionalidad y, si es necesario, adelantar los gastos de la repatriación. Lógicamente, esto último es también aplicable a los buques de bandera extranjera con tripulantes españoles (entre otros países que tienen

ratificado este convenio figuran Grecia, Liberia, Panamá, Perú, etcétera).

### 2.2. ¿Quién debe sufragar la repatriación?

a) En todos los casos de enfermedad o accidente corresponde al armador sufragar los datos de repatriación. En la OTMM se prevé que en los casos en que la enfermedad o las lesiones obedezcan a culpa del accidentado, el armador podrá exigir el reintegro de las cantidades abonadas.

Una vez efectuada la repatriación, el armador podrá solicitar al ISM el reintegro de los gastos ocasionados por la repatriación, procedente de enfermedad común o de accidente no laboral, de acuerdo con el artículo 34 de la Ley del Régimen Especial de Seguridad Social del Mar, el artículo 71 de su Reglamento, el artículo 2.4 del Real Decreto 1414/81 y de la Circular número 45/85 del ISM.

b) En todos los casos de extinción del contrato de trabajo, cualquiera que sea la causa de la extinción de la relación jurídico-laboral el armador vendrá obligado a sufragar al tripulante los gastos que ocasione su restitución al puerto de embarque.

No obstante, en los casos de extinción del contrato por voluntad del trabajador, la práctica habitual choca con este principio, puesto que lo normal es que el tripulante deba sufragar los gastos de su repatriación. Lo mismo sucede en la extinción del contrato durante el período de prueba por voluntad del trabajador.

c) En los casos de suspensión del contrato de trabajo (tipificados por el artículo 45 del Estatuto de los Trabajadores, por ejemplo, servicio militar, cargo público, excedencia forzosa, etcétera), o en otros casos donde exista continuidad en el contrato de trabajo (por ejemplo, vacaciones, licencias, transbordos, permutas, etcétera), tal y como se ha expuesto anteriormente al examinar algunas de estas circunstancias, se puede deducir y generalizar ciertas pautas:

- En los casos donde la repatriación sea ocasionada por voluntad del tripulante, será el mismo quien deba costear los gastos.

- Por el contrario, en los casos debidos a fuerza mayor (quiebra, naufragio, decisión judicial, etcétera), donde no exista voluntariedad por parte del tripulante o cuando sea por decisión del armador, los gastos de repatriación deberán ser sufragados por éste.

La excepción a estas reglas la constituye cuando el buque se dirija a una zona de guerra, que como ya se ha examinado, el tripulante tendrá derecho a no partir hacia esa zona.

### 2.3. Posibilidad de resarcirse el ISM de los gastos pertinentes

Excepto en determinados casos donde el desembarco es exclusivamente por voluntad del tripulante, la responsabilidad principal de la repatriación corresponde al armador.

Resulta evidente en todos los casos de repatriación ocasionada por enfermedad o accidente. También es a cargo del armador la asistencia sanitaria de los enfermos o accidentados en puerto extranjero. No obstante, el importe de los gastos que ocasione dicha asistencia serán reintegrados por el ISM. La duda surge en si incluyen o no dentro del concepto de asistencia sanitaria los gastos de repatriación (transporte, alojamiento y desplazamiento durante el viaje). Tal extremo no está claro en las disposiciones de la Ley y del Reglamento del Régimen Especial del Mar, pero, sin embargo, en la Circular número 45/85 los califica como integrantes de la asistencia sanitaria.

En los casos en que el armador es el responsable de la repatriación y no la asume, resulta lógico que deberá ser el Estado el que asista al marino, como así lo establecen las disposiciones del Convenio número 23 de la OIT (artículo 6.º) y los artículos 2.4 y 2.6.i del Real Decreto 1414/81. Pero siempre se deberá exigir al responsable la devolución de los gastos en que haya incurrido el ISM. ■



**S**EGUN los datos oficiales, desde 1987 los jóvenes pescadores han invertido casi 3.000 millones de pesetas para construir y modernizar embarcaciones, de los cuales 1.400 millones de pesetas han correspondido a subvenciones tanto nacionales como de la Comunidad. El resultado ha sido el acceso a la propiedad de 40 barcos pesqueros y que unas 1.500 TRB estén en manos de jóvenes. Unos resultados que se tratan de ampliar en el futuro con nuevas medidas de apoyo para evitar un grave envejecimiento de la población del mar. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Secretaría General de Pesca ha editado una publicación sobre las ayudas para jóvenes profesionales de la pesca, de la que hacemos un breve resumen. Para ampliar información, en las delegaciones territoriales o direcciones provinciales de este departamento.

**SUBVENCIONES GENERICAS**

La base para la concesión de subvenciones diferenciales para los jóvenes pescadores en el marco de la Comunidad se halla en el reglamento 4028/1986 de la CE, y que luego sería ampliamente complementado por el Real Decreto 219/1987. El título II de este Reglamento comunitario dedicado a las condiciones para la reestructuración y renovación de la flota pesquera, fija en su artículo séptimo que, cuando los solicitantes tengan una edad inferior a los cuarenta años, las subvenciones previstas se incrementarán en un 5 por cien. Para tener derecho a esta ayuda complementaria, son indispensables las condiciones siguientes:

a) Que el pescador con menos de cuarenta años no hubiera sido propietario o hubiera

**EN LOS ULTIMOS DOS AÑOS INVIRTIERON CASI 3.000 MILLONES DE PESETAS**

Impulsar la instalación de jóvenes en la actividad en el sector de la pesca ha sido uno de los objetivos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación durante los últimos años. Créditos a interés más bajo que el existente en el mercado financiero y apoyos para la creación de cooperativas del mar y sociedades laborales han constituido los principales instrumentos.

**AYUDAS PARA LOS JOVENES PESCADORES**

tenido participación mayoritaria en otro barco.

b) Que en el momento del pago de la ayuda, sea propietario al menos del 40 por cien objeto del proyecto o que asuma en esa fecha como gerente o a título personal la plena responsabilidad de la empresa de pesca en cuestión.

c) Que se comprometa a permanecer embarcado en el mismo buque, como patrón de pesca, durante al menos cinco años a partir de la entrada en servicio del mismo, salvo en casos de fuerza mayor.

Consecuencia de esta disposición comunitaria, las ayudas para la construcción de buques de eslora entre perpendiculares inferior o igual a 33 metros se fijó en los porcentajes siguientes:

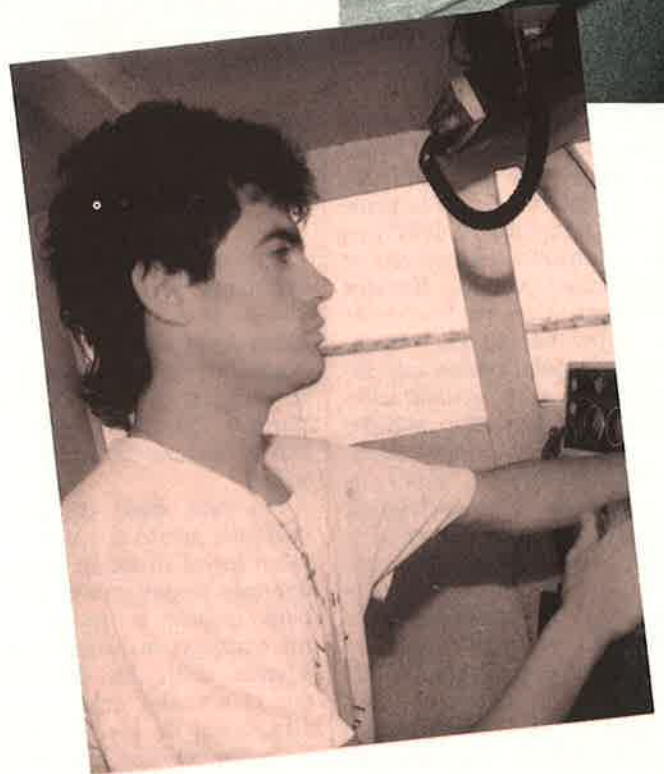
- Para las regiones menos favorecidas (Andalucía, Galicia y Canarias) una subvención del 40 por cien.

- Para el resto de las zonas, subvención del 25 por cien.

**ACCESO A LA PROPIEDAD DE NUEVOS BUQUES PESQUEROS**

La política de ayudas para acceder a la propiedad de nue-

vos buques pesqueros consta en líneas generales de dos vías. La primera, cuando se trate de barcos con más de nueve metros de eslora y, en un principio, con un techo hasta los 33 metros, limitación eliminada tras el ingreso de España en la Comunidad. La segunda vía se centra en las ayudas para los



barcos con más de seis y hasta nueve metros. Los apoyos en este caso son solamente nacionales, aunque España espera que en un futuro se cuente también con subvenciones de Bruselas.

Cuando se trata de barcos superiores a los nueve metros, la normativa se recoge en el



llegar hasta el 30 por cien. A este personaje se sumaría el 5 por cien como subvención para personas con menos de cuarenta años. Según datos de la Secretaría General de Pesca hay varios expedientes que cuentan con la subvención del 70 por cien. El problema para muchos jóvenes pescados, han señalado en alguna ocasión, es contar con ese 30 por cien restante tal y como están las vías de financiación y el valor de una embarcación.

### **CERQUEROS Y ARRASTREROS**

Para complementar el panorama de ayudas, la Administración española aprobó el Real Decreto 535/1987 por el que se arbitran las ayudas para la construcción de buques pesqueros de seis a menos de nueve metros. La subvención nacional máxima en este caso puede llegar hasta el 30 por cien.

posición que se aplicará a las zonas de la región suratlántica. La falta de disponibilidades presupuestarias en el marco de la Comunidad hizo que la Administración española optase por asegurar unas vías de ayuda. Para este tipo de flota se pasó el listón anterior del 30 por cien para fijarse en el 40 por cien. Si se trata de personas jóvenes, esa ayuda se incrementa en cinco puntos más, lo que supone una subvención posible de hasta el 45 por cien.

Finalmente, el marco de la política nacional orientada a las ayudas para la reestructuración de la flota se complementa con la orden del pasado mes de mayo por la que fija una ayuda complementaria y de carácter general de seis puntos para los jóvenes profesionales de la pesca menores de treinta y cinco años.

### **ACUICULTURA**

Al margen de las disposiciones comunitarias en esta materia, la Administración española, por el Real Decreto 495/1988 (el llamado minidecreto de acuicultura, puso en marcha la normativa nacional para todas las instalaciones con un presupuesto inferior a los siete millones de pesetas. Las ayudas previstas oscila en una horquilla que va del 10 al 40 por cien. Si se trata de profesionales con menos de treinta y cinco años, la subvención se incrementa en un 10 por cien. De hecho, los jóvenes profesionales que han acometido proyectos de este tipo, según la Secretaría General de Pesca, han recibido ayudas hasta el 50 por cien del presupuesto de la obra.

Junto a esta política de subvenciones a proyectos, la Administración ha intensificado también su política de apoyo a la formación profesional náutico-pesquera, actuaciones que se han complementado con becas para grupos de jóvenes con el fin de que perfeccionen sus conocimientos en centros fuera de España como la Universidad Hull en el Reino Unido. ■



Real Decreto 219/1987. Las condiciones generales requeridas son claras: ser profesionales de la pesca con una antigüedad de tres años como mínimo y hallarse enrolados en la fecha de la solicitud, al menos uno de los peticionarios, no ser propietario de ninguna otra embarcación y comprometerse a explo-

tar el barco un mínimo de cinco años.

En este caso, las subvenciones máximas posibles para la construcción del barco podrían llegar hasta el 70 por cien del valor del mismo. La Comunidad, para una zona no favorecida, puede conceder el 35 por cien. La ayuda nacional puede

Por el Real Decreto 1384/1988 se desarrolló la política de reordenación para la flota de pequeños cerqueros y arrastreros. En el primer caso, cuando las embarcaciones tuvieran menos de nueve metros entre perpendiculares. Para los arrastreros del Mediterráneo, la distancia es de 12 metros, dis-



## Homologación de cursillos

La Dirección General de la Marina Mercante ha resuelto homologar los cursillos de especialidad que imparte el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante para operador radio-telefonista, observador de radar, observador de radar de punto automático, transporte de petróleo en buques-tanque, gas inerte y lavado con crudo, transporte de productos químicos en buques-tanque y de transporte de gases licuados en buques-tanque. La homologación tendrá validez por un año, pudiéndose prorrogar a la vista de los planes de estudio y prácticas que presente el citado colegio. ■

## Aumento de las tarifas de las navieras



Las empresas navieras podrán establecer un incremento medio ponderado del 5,8 por cien sobre las tarifas de pasaje marítimo y vehículos en régimen de equipajes en el tráfico de cabotaje nacional. Así lo aprobó la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, que entendió que se había producido un aumento de los costes de explotación.

Las tarifas hasta ahora vigentes fueron aprobadas por orden ministerial de 8 de febrero. En ese año las tarifas experimentaron un incremento del 2,6 por cien, sin que en ningún servicio se superase un incremento del 4 por cien. Antes de su aplicación las tarifas deberán ser aprobadas previamente por la Dirección General de la Marina Mercante. ■

## Ayudas para la construcción de pesqueros

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación continuará en 1990 su programa de ayudas para la construcción de buques pesqueros de hasta nueve metros. El plazo de solicitud de ayudas acabará el 31 de octubre y éstas podrán alcanzar hasta el 30 por cien si los solicitantes son jóvenes.

Las ayudas serán financiadas de forma compartida por las Administraciones Central del Estado y Autonómicas, salvo en el caso del País Vasco, cuya Administración cubrirá el total de las ayudas.

Con este proyecto se cubre un importante vacío en las ayudas comunitarias a la flota artesanal española, pues éstas sólo cubren la construcción de buques de mayor tamaño.

Estos pequeños pesqueros generan el mayor índice de empleo por unidad construida en la flota española y son propicios para la incorporación de jóvenes pescadores. ■

## Modificaciones en la obtención de títulos de Marina Mercante



El 21 de febrero entró en vigor una orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones por la que se modifican las condiciones de embarco reglamentarias para acceder a las titulaciones profesionales de la Marina Mercante.

Según el citado departamento, esta modificación es necesaria dada la dificultad que tienen en la actualidad los aspirantes a la obtención del título de patrón de cabotaje para efectuar sus prácticas de embarque en buques de las antiguas listas primera y segunda, y al ejercer gran parte de estos titulados en buques de las listas sexta y séptima.

Por tanto, al no permitir el embarco en determinados tipos de buques para la completa formación práctica que se precisa para la obtención de algunos títulos profesionales, el máximo de días computables en los buques especiales serán los siguientes: para capitanes y pilotos de primera de la Marina Mercante, en buques de la lista tercera, mayores de 100 TRB, cien días; en buques de guerra ejerciendo de oficial, cien días; en buques de la lista octava, mayores de 20 TRB, cien días; en buques de la segunda lista, ejerciendo de oficial de sobrecargo, cien días; y en buques de las listas sexta y séptima, mayores de 500 TRB, cien días.

Asimismo, para jefes de máquinas y oficiales de máquinas de primera clase de la Marina Mercante, en embarcaciones de servicio de puerto, cien días; en dragas y gánguiles, cien días; en buques de guerra, ejerciendo de oficial, cien días; en buques de la lista octava, de más de 750 KW de potencia efectiva, cien días.

Por último, para patrón mayor de cabotaje y patrón de cabotaje, en buques de las listas sexta y novena, mayores de 20 TRB, se computará la totalidad de los días de embarco, al igual que en buques de las listas primera y quinta, mayores de 50 TRB. ■

## Condiciones mínimas para buques-tanque en puertos españoles

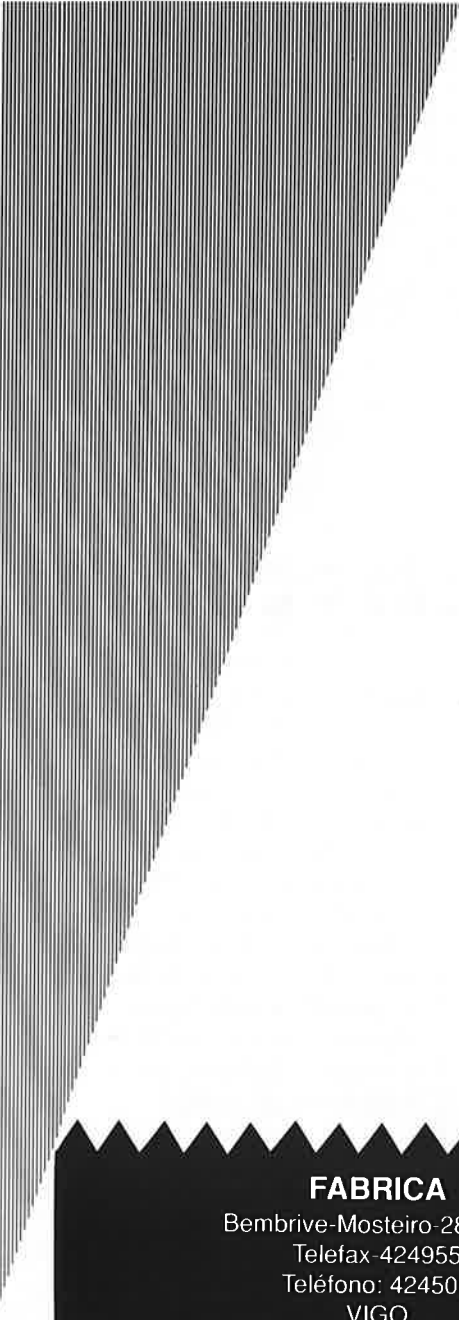
El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones ha hecho pública una orden por la que se establecen las condiciones mínimas exigidas para determinados buques-tanque que entren o salgan de los puertos españoles.

Esta disposición tiene como objeto incrementar la seguridad en nuestras aguas y cumplir las directivas del Consejo de las Comunidades Europeas sobre las condiciones mínimas exigidas para este tipo de buques. Así, los buques-tanque destinados al transporte de petróleo y derivados, de gas o de productos químicos, de 1.600 TAB o más, deberán cumplir una ficha de control que se entregará al práctico para su información y al capitán del puerto que la requiera. ■





A C O M O D A C I O N  
N A V A L



ESTUDIOS Y PROYECTOS  
ACOMODACIONES "LLAVE EN MANO"  
REPARACIONES  
AISLAMIENTOS DE BODEGAS  
AIRE ACONDICIONADO

FABRICACION DE: MAMPAROS HOMOLOGADOS  
TECHOS INCOMBUSTIBLES  
P E R F I L E R I A  
P A V I M E N T O S  
PUERTAS HOMOLOGADAS  
MOBILIARIO DE MADERA  
MOBILIARIO TAPIZADO  
S A N I T A R I O S  
DECORACION NAVAL  
MOBILIARIO METALICO

**FABRICA**

Bembrive-Mosteiro-284-286  
Telefax-424955  
Teléfono: 424500  
VIGO

**OFICINAS**

Marqués de Valladares, 14-3.º Of. 2 y 3  
Telefax: 438066  
Teléfono: 226127-221729  
Telex-83437 GONS  
VIGO

# PUBLICACIONES PARA EL MAR

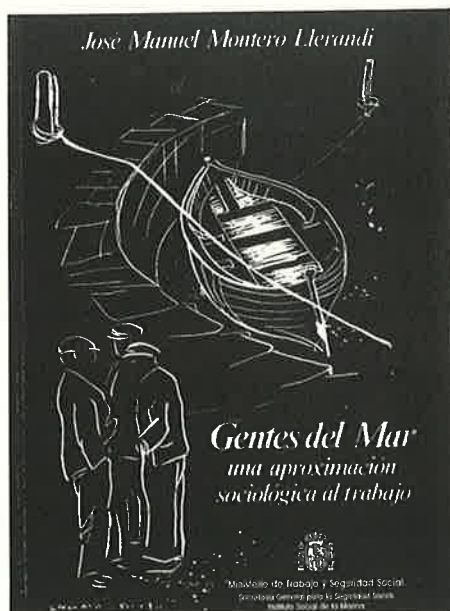
*De acuerdo con los objetivos contemplados en el Plan de Acción de la Seguridad Social, el Instituto Social de la Marina ha realizado en los últimos tiempos importantes esfuerzos en materia de publicaciones relacionadas con el sector, tanto para servir a los intereses de estos importantes colectivos en la divulgación de cuestiones de su interés, como para acercar la realidad del mar al*

*conjunto de la sociedad.*

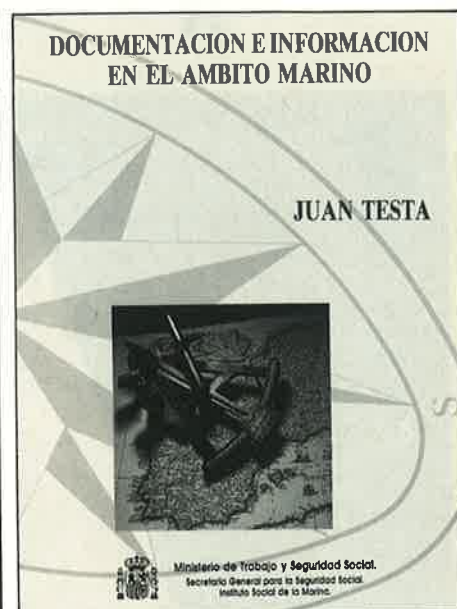
*Las últimas actuaciones en esta línea han quedado reflejadas en la edición de tres publicaciones, de las que damos cuenta en esta página «Documentación e información en el ámbito marino», de Juan Testa; «Supervivencia en la mar», de Ricard Mari y Enrique González Pino; y «Gentes del Mar», de José Manuel Montero.*



«**Supervivencia en la mar**» constituye una herramienta de consulta, estudio e investigación para todos los profesionales del sector, a la vez que una guía base para determinadas actividades en materia de formación. La obra analiza los últimos planteamientos en lo concerniente a la supervivencia y al salvamento marítimos, tanto desde la perspectiva de los acuerdos internacionales como los vigentes en España por disposiciones nacionales. Con esta publicación, las tripulaciones pueden disponer de los conocimientos teóricos que sustenten su aplicación práctica ante las situaciones límite que se pueden producir en el mar y tener garantías de éxito.



«**Gentes del Mar**» supone la recopilación de una serie de trabajos publicados regularmente en esta revista durante los últimos años, donde se han analizado cuestiones como los rasgos de la empresa pesquera, la caracterización sociológica de los pescadores, las condiciones de trabajo, los accidentes, la calidad de vida laboral, etcétera. En conjunto, una serie de estudios que pone de manifiesto las profundas diferencias que existen entre la actividad laboral a bordo de la que se realiza en tierra.



«**Documentación e información en el ámbito marino**» constituye un trabajo detallado del ambicioso proyecto del Instituto Social de la Marina para poner en marcha el Centro de Documentación del Instituto (Cedismar), con el fin de organizar toda la información y documentación que se generan sobre este amplio sector. El Plan de Documentación del ISM constituye un intento para concentrar y poner a disposición de los hombres del mar y del conjunto de la sociedad en general unos servicios informativos, de estadística, normativa, etcétera, que se hallan dispersos o no existen.



# Bazán

## MOTORES

**Avanzada Tecnología y Calidad** contrastada  
**Reducidos costes** de mantenimiento  
**Economía y mínimos** consumos  
**Muy alta** operatividad  
**Máxima Fiabilidad**

Ctra. de la Algameca, s/n - 30205 CARTAGENA (MURCIA) ESPAÑA - Apdo. Correos, 47  
Tel.: (968) 50 63 00 - Telex: 67360 GALE-E - Telefax: (968) 50 41 78

**BILBAO**  
**14/18, noviembre, 1990**



**Feria Internacional  
de la Industria Pesquera**

**FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO**  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA**

Apdo. 468 - 48060 BILBAO (España) - Tel: (94) 441 54 00 - 441 67 00 - 441 75 00 - Telex: 32617 FIMB-E - Fax: (94) 4424222



**EUSKO JAURLARITZA**  **GOBIERNO VASCO**

