

N.º 266 MARZO-ABRIL 1989

# MAR

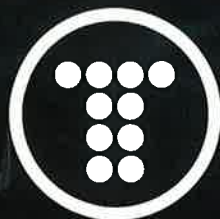
Desempleo  
y pensiones  
**MAYOR  
COBERTURA  
SOCIAL**



LA MAR DE CERCA



Dondequiera que estén, los hombres del mar no están solos.  
Porque, las 24 horas del día, les acompaña el **Servicio Marítimo de Telefónica.**



**Telefónica**

**MAR****EDITOR:** INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA (Ministerio de Trabajo y Seguridad Social)**DIRECTOR GENERAL:** JESUS MUELA**REDACCION:** RAUL GUTIERREZ VIDAL MATE MIGUEL PEDREÑO VIRGINIA LAVIN ANA DIAZ**SECRETARIA DE REDACCION:** VIRTUDES MARHUENDA M<sup>ª</sup> CARMEN GUZMAN**HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:**

José-Manuel Montero-Llerandi (Sociología) y Pilar García de la Barga Miguel A. Díez y Begoña Marugán

**PARA ENTRAR EN CONTACTO CON EL ISM:**

Alicante: Casa del Mar Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53 Almería: Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22 Balears: 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 Monturrol, 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: Carni dos Loureiros, s/n - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54 Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60 Málaga: Avda. de Heredia, 35 - Tel. 22 72 75 Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64 Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50 Santander: Antonio López, 48 - Tel. (942) 21 46 00 Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04 Tarragona: Casa del Mar Fco. Bastos, s/n - Tel. (977) 22 71 66 Valencia: Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16 Vigo: Casa del Mar Avda. de Orillamar - Tel. (986) 29 09 50 Villagarcía de Arosa: Avda. de la Marina, s/n - Tel. (986) 50 05 71 O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales

Redacción y Administración Génova, 20. 5ª planta, MADRID 28004. Teléfonos 410 04 07 y 419 80 00. Télex: 23746-22107

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

Imprime GRAFFOSET, S. L. Getafe (Madrid) Depósito Legal M. 16 516/1963 NIPO 205-89-001-0

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.



LOS perfiles sociales de cualquier política se definen por algo más que las frases hechas o los slogans de mayor fortuna en los últimos años: valorar el alcance y la evolución de una política de protección exige, aunque sea más árido, descender a la frialdad de las cifras, los datos, las nuevas normas... **Sólo así es posible conocer cuánto y en qué condiciones se acentúa el carácter social de toda la política económica.**

**C**ASI a renglón seguido de la aprobación de unos Presupuestos Generales del Estado y de la Seguridad Social para 1989, catalogados por casi todos de expansivos, y que, entre otras cosas, ya incorporaban una subida media global de las pensiones del 6,5 por cien, y un incremento de los recursos destinados a protección por desempleo y a programas de fomento del empleo, del orden del 20 por cien, el Gobierno ha aprobado el denominado Real Decreto de Medidas Sociales, que supone un paso más en la senda de la política social española, tendente a incrementar los índices de protección en nuestro país, hasta equipararlos a los de aquellos otros miembros de la CEE más avanzados.

**L**OS 3,27 billones de pesetas que se dedicarán este año al pago de pensiones, el billón de pesetas destinado a las prestaciones por desempleo y el impulso dado a la inversión en fomento de empleo que crece este año un 58 por cien sobre 1988, representan el indicador más reciente de los perfiles sociales que hoy es posible dibujar tras la etapa de ajuste frente a la crisis, en la política socioeconómica de nuestro país. Además del «salto cualitativo» que incorporan los Presupuestos Generales del Estado en la realización de las obras de infraestructura que modernicen el tejido de este país en cuanto a los servicios básicos (red viaria, ferrocarriles, correos, sanidad, enseñanza, etcétera), hoy nuestra situación económica facilita avanzar en los niveles de protección. Es decir, vamos ganando batallas al progreso, con pasos cada vez más firmes, rápidos y con segura protección.

**E**L resultado de esta acentuación de la política social es que en 1989, entre la revalorización incluida en el Presupuesto y el Decreto de Medidas Sociales, más de un millón de pensionistas au-

tónomos, empleadas de hogar y agrarios, verán incrementados sus ingresos anuales entre un 16 y un 31 por 100, al reconocérseles una paga más; los que cobran pensiones mínimas, entre un 7,4 y un 12 por cien, y todos los beneficiarios con pensiones inferiores al SMI, recibirán un aumento en sus pagas de este año por encima del 6 por cien, es decir, subidas que incrementan de forma importante la capacidad adquisitiva de todos estos pensionistas, mientras se mantiene o sube ligeramente la de aquellos con pensiones más altas.

**E**N el ámbito de la protección de las situaciones por desempleo, otros 335.000 parados de larga duración se beneficiarán de prestaciones por desempleo, sea de forma transitoria (porque han agotado las prestaciones a las que tenían derecho) o de forma permanente, en cuanto se amplían los periodos de derecho en función de determinados requisitos. Y es importante resaltar que esta ampliación representa que aquellos parados con 47 años, que tengan cotizados más de seis, pueden recibir cobertura por desempleo hasta la edad de pre-jubilación, a los 55 años. En general, son los colectivos de más de 45 años y parados de larga duración los que más dificultades tienen para encontrar un nuevo empleo, y es a ellos a quienes se

editorial

## Mayor protección social

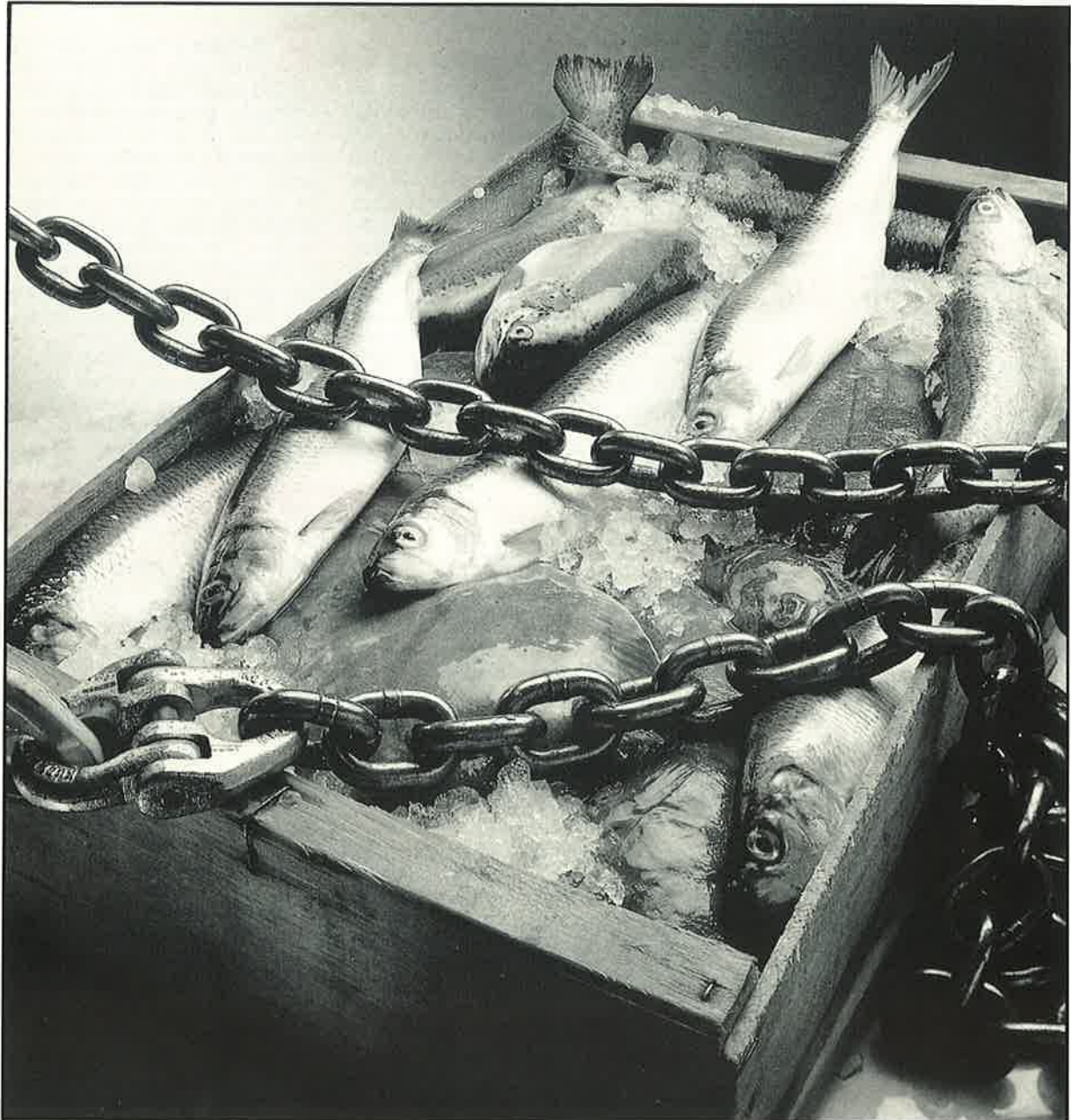
ha orientado esta ampliación de la cobertura por desempleo.

**M**ENCION aparte merece el reconocimiento del derecho al desempleo para los trabajadores por cuenta ajena del mar, en buques entre 10 y 20 toneladas de registro bruto, que cobran sus retribuciones a la parte. Son 6.000 posibles nuevos beneficiarios del seguro, que mejoran las duras condiciones en que desarrollan su trabajo y ven reconocido un derecho largamente reclamado.

**E**N ambos casos, pensionistas y desempleados, el avance en la protección que se les dispensará a partir del Decreto de Medidas Sociales, no admite duda. ■

**Parsons Chain Company Limited**

**TRAWLEX<sup>®</sup>**  
**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.**

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

## REPORTAJES

INCREMENTO DE LA PROTECCION SOCIAL .....	6
PRESTACIONES POR DESEMPLEO .....	8
COBERTURA DEL DESEMPLEO EN EL MAR .....	10
SUBEN LAS PENSIONES .....	12
UN MES PARA COBRAR LA PENSION .....	14
MINISTROS DE PESCA DE LA CE, EN LA TOJA .....	17
«EMPRESAS CONJUNTAS»: SIGUE EL CONFLICTO .....	22
«AUTOPISTA» MARITIMA EN FINISTERRE .....	26
PELAGICAS: BRUSELAS TIENE LA PALABRA .....	34
JORNADAS MAC-NET, EN MADRID .....	44
UNIDAD MOVIL DE SEGURIDAD MARITIMA .....	48
PEZ ESPADA: UNA PESQUERIA EN AUGE .....	53
BALANZA COMERCIAL PESQUERA .....	61
ENFRENTAMIENTO COFRADIAS-JUNTA ANDALUZA .....	63
BANCO DE CREDITO AGRICOLA-ISM .....	66

## SECCIONES

GENTES DEL MAR .....	68
DE COSTA A COSTA .....	74
TE INTERESA SABER .....	78

# Marzo/abril

1989

EN PORTADA



MAR dedica un amplio espacio a las Medidas Adicionales de carácter social dispuestas por el Gobierno, y a las que se destinarán cerca de 200.000 millones de pesetas.

Mención especial merece, dado que al colectivo del mar se refiere, la ampliación de la cobertura por desempleo a los trabajadores en embarcaciones entre 10 y 20 TRB, que hasta la fecha no tenían acceso a este tipo de prestaciones.

N.º 266

# A

casi 200.000 millones de pesetas asciende la cantidad dispuesta por el Gobierno para atender las reivindicaciones de una serie de colectivos menos favorecidos, y

que se concretan en las Medidas Adicionales de carácter social publicadas en el *Boletín Oficial del Estado* el pasado mes de abril.

Con esta decisión, el Ejecutivo ha tratado de responder a las peticiones planteadas por los sindicatos el 14 de diciembre pasado con la convocatoria del paro general. Este incremento de las dotaciones no supone un aumento del gasto público previsto para 1989, ya que la citada cantidad deberá financiarse mediante transferencias entre las diferentes partidas presupuestarias.

Pensionistas, desempleados y funcionarios son los principales beneficiarios en la distribución de estos fondos, que para los sindicatos no cumplen las exigencias que demanda la sociedad.

A raíz del paro general del 14 de diciembre, Gobierno y organizaciones sindicales iniciaron un proceso de negociaciones con el fin de llegar a unos compromisos para atender las reivindicaciones más prioritarias planteadas por los trabajadores. Al cabo de varias semanas de discusiones no fue posible llegar a un acuerdo.

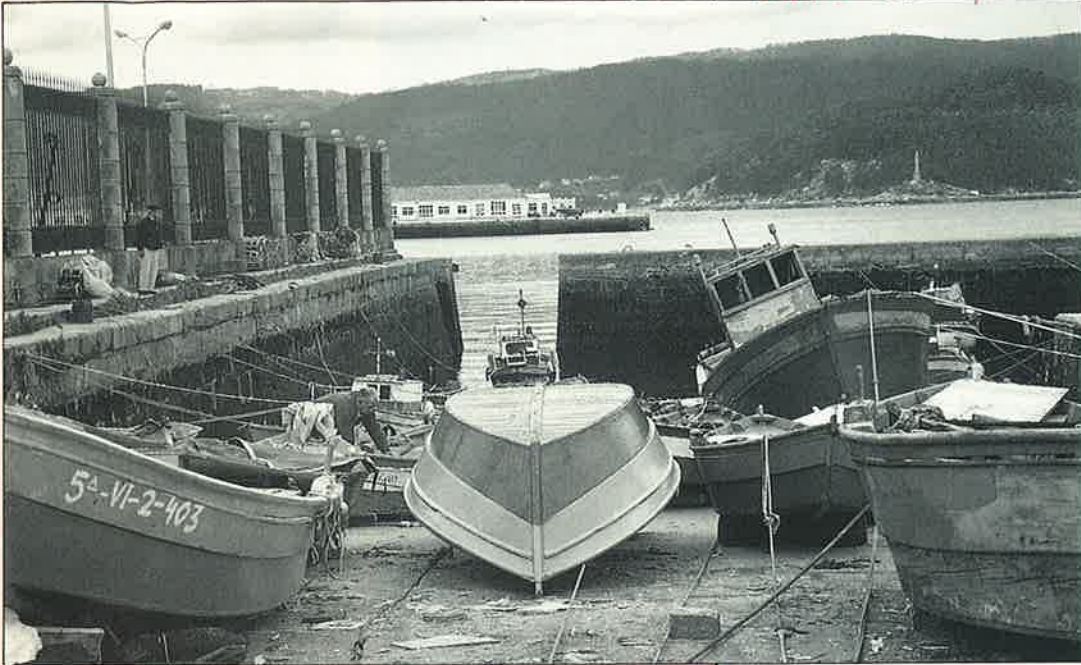
## REAL DECRETO-LEY, TRAS EL 14 DE DICIEMBRE

# INCREMENTO DE LA

# PROTECCION SOCIAL

I442

1443 0625/



El debate sobre las ayudas a aplicar se trasladó al Pleno del Congreso de los Diputados del pasado 16 de febrero, donde se aprobaron una serie de resoluciones relativas a la cobertura por desempleo, compensaciones para quienes reciben retribuciones o pensiones del Estado y pensiones asistenciales, que suponen en conjunto para este año un gasto de 197.600

millones de pesetas, compromiso que ha sido recogido en el Real Decreto-ley 3/1989 del 31 de marzo, de Medidas Adicionales de carácter social.

Para el colectivo general de trabajadores o pensionistas, las medidas se concretarían en los siguientes puntos: equiparación durante la actual legislatura de la pensión mínima al salario mínimo interprofesional; establecimiento, este año, de las pensiones asistenciales o de subsidio de garantía de ingresos mínimos en 20.000 pesetas mes, así como el pago de una sola vez, para los beneficiarios de estas prestaciones, de una cantidad equivalente a un punto de la masa de tales prestaciones en 1988; fijar en 66 años el límite de edad para acceder a una pensión asistencial, ampliación de la cobertura por desempleo a los colectivos desempleados de larga duración, con especial atención a quienes tengan responsabilidades familiares o más de 45 años; finalmente, compensación a quienes reciben retribuciones o pensiones del Estado y que hayan perdido poder adquisitivo a causa de las desviaciones sobre la inflación prevista para 1988.

Por lo que al colectivo del mar respecta cabe destacar, además, la ampliación de la cobertura por desempleo para los trabajadores por cuenta ajena, retribuidos a la parte, que presten sus servicios en embarcaciones entre 10 y 20 TRB y que, hasta la fecha, no tenía acceso a este tipo de prestaciones. ■



121



I 443

## MAS PRESTACIONES POR DESEMPLEO

La mejora en los sistemas para la cobertura del desempleo ha sido uno de los ejes centrales de las medidas adoptadas por el Gobierno, atendiendo fundamentalmente a dos variables: tiempo que lleven en situación de paro y la edad. En estudios recientes de la OCDE, sobre las perspectivas del empleo en 1988, se indicaba que el sistema español se encontraba entre los más generosos de Europa en lo que se refiere a la vertiente contributiva, considerando conjuntamente los requisitos para acceder a las mismas, su duración y su proporcionalidad respecto a los salarios por los que se había cotizado previamente.

**E**N otras palabras, que el sistema de desempleo estaba en una posición aceptable respecto al conjunto de los países de la CE, teniendo en cuenta los niveles de prestaciones económicas. Por el contrario, la vertiente asistencial del sistema de protección por desempleo no ocupaba el mismo lugar si se tenía en cuenta su duración máxima y, especialmente, cuando se trataba de desempleados con edades elevadas que tardan más tiempo en encontrar un puesto de trabajo.

Por esta razón, el objetivo de la Administración a la hora de modificar los mecanismos para la protección de desempleo no se centraban en aumentar los niveles de prestaciones, sino en lograr una ampliación de esos períodos con posibilidad de disfrutar de esos derechos.

A pesar de la reactivación económica de los últimos años, que se refleja según los datos oficiales en la mejora ininterrumpida del empleo desde el segundo trimestre de 1985, las cifras de paro siguen siendo elevadas. Los colectivos más afectados son los de larga duración y quienes tienen una edad avanzada. Por esta razón, uno de los objetivos del Gobierno, con las medidas adicionales de carácter social, es la ampliación de la cobertura para

PARADOS DE MAS DE 45 AÑOS CON RESPONSABILIDADES FAMILIARES (En los supuestos más favorables)		
	Períodos de protección	
	Antes	Ahora
a) Cuando hayan cotizado los 4 años anteriores.	Máximo 42 meses	24 prestación contributiva. 6 meses subsidio especial parados de larga duración. 30 meses subsidio por desempleo.
b) Cuando hayan cotizado sólo 12 meses.	Máximo 24 meses	6 meses prestación contributiva. 30 meses subsidio por desempleo.
c) Cuando hayan cotizado más de 6 y menos de 12 meses.	Máximo 21 meses	3 meses de prestación contributiva. 24 meses de subsidio.

PARADOS MAYORES DE 45 AÑOS SIN RESPONSABILIDADES FAMILIARES		
	Períodos de protección	
	Antes	Ahora
a) Cuando hayan cotizado los 4 años anteriores.	Máximo de 2 años	24 meses prestación contributiva. 6 meses de subsidio especial. 6 meses de subsidio por desempleo.
b) Cuando hayan cotizado sólo 2 años.	Máximo 1 año	12 meses de pensión contributiva. 6 meses de subsidio por desempleo.





este colectivo en línea con la política que se lleva a cabo en otros países de la CE. Esta medida afecta a las personas con edades superiores a los 45 años, tengan o no responsabilidades familiares.

Como primera medida, el Gobierno ha reducido de 55 a 52 años la edad necesaria para acceder a la prórroga indefinida del subsidio en el caso de los desempleados que reúnan todos los requisitos exigidos, salvo la edad, para tener derecho a cualquier tipo de jubilación en el sistema de la Seguridad Social. De acuerdo con las disposiciones oficiales, ya no es necesario esperar a los 55 años para tener derecho a una prórroga indefinida del seguro de desempleo. Esa cifra se ha reducido a 52 años, en el supuesto de que el trabajador haya cotizado al desempleo, a lo largo de su vida laboral, un mínimo de seis años; y en conjunción con las restantes medidas de ampliación, se ofrece una mínima seguridad de ingresos permanentes a los parados de larga duración en edad próxima a los 50 años.

A medio camino entre las prestaciones contributivas, en función de las cotizaciones efectuadas por cada trabajador, y el subsidio clásico de desempleo, el gobierno ha introducido la figura de un subsidio especial de seis

meses de duración en favor de los desempleados de larga duración mayores de 45 años. Esta nueva modalidad tiene tres escalones en función de la situación familiar de cada trabajador. Cuando tenga como máximo un familiar a su cargo, percibirá el 75 por cien del salario mínimo interprofesional. Si tiene dos familiares a su cargo, recibirá el 100 por cien del salario mínimo, y el 125 por cien cuando el trabajador tenga tres familiares a su cargo. Este subsidio especial será de aplicación a los desempleados cuando hayan agotado el período de dos años de prestaciones contributivas sin haber encontrado un nuevo empleo. El subsidio especial constituye una de las novedades más significativas del conjunto de medidas adoptadas por el Gobierno en materia de empleo.

El Real Decreto sobre medidas adicionales de carácter social contempla, igualmente, una ampliación en seis meses de la duración máxima del período de subsidio a desempleados de larga duración, mayores de 45 años y con cargas familiares.

Finalmente, se establece un nuevo subsidio de seis meses de duración para desempleados de larga duración, mayores de 45 años y sin cargas familiares.

En cualquier caso, siempre que lleven dos años en paro, se amplía en seis meses la duración máxima del subsidio a los desempleados.

Los cuadros que figuran en este artículo reflejan, a grandes rasgos, algunas de las modificaciones que ha supuesto el Real Decreto-ley del pasado mes de marzo, en lo que afecta a la ampliación de las prestaciones por desempleo. Con carácter general se puede hablar de un aumento medio en los períodos de cobertura de seis meses. Sin embargo, los parados de larga duración y quienes tengan edades superiores a los 45 años, logran aumentos de cobertura mucho más importantes que los vigentes hasta esa nueva normativa.

Las condiciones reflejadas en estos cuadros responden, en algunas ocasiones, al caso más favorable para la persona que acceda al desempleo. Por esta razón, para solucionar cualquier duda que plantee esta disposición es obligado acudir a las oficinas de empleo. ■

**PARADOS DE LARGA DURACION MENORES DE 45 AÑOS CON RESPONSABILIDADES FAMILIARES**

	Periodos de protección	
	Antes	Ahora
a) Si han cotizado sólo 12 meses antes.	24 meses	30 meses
b) Si han cotizado 4 últimos años.	42 meses	48 meses

**PARADOS DE MAYOR EDAD**  
(En los supuestos más favorables)

Protección	Condiciones exigidas ANTES	Condiciones exigidas AHORA
Se garantiza alguna forma de protección por desempleo hasta que se jubilen o encuentren empleo.	Tener 51 años y medio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tener 47 años.</li> <li>Responsabilidades familiares.</li> <li>Haber cotizado los últimos 4 años antes de la jubilación y 6 en su vida laboral.</li> </ul>
	Tener 53 años	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tener 49 años.</li> <li>Responsabilidades familiares.</li> <li>Haber cotizado 12 meses en los últimos 4 años.</li> <li>Haber cotizado por desempleo 6 años en su vida laboral.</li> </ul>
	Tener 53 años	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tener 49 años.</li> <li>No responsabilidades familiares.</li> <li>Haber cotizado los 4 años antes o 6 en su vida laboral.</li> </ul>



## Desempleo para trabajadores de barcos entre 10 y 20 TRB

# MAYOR COBERTURA EN EL MAR

La ampliación de la cobertura por desempleo, aprobado por el Gobierno mediante Real Decreto-Ley del pasado día 31 de marzo, tiene especial importancia para el sector pesquero. Según determina el artículo 21 de la citada Norma, los trabajadores por cuenta ajena retribuidos «a la parte», que prestan servicios en embarcaciones pesqueras de más de 10 y hasta 20 TRB, tendrán derecho a la prestación por desempleo de acuerdo con la normativa vigente.

Subsidio	Requisitos	Edad	Cargas familiares	Duración	Cuantía	Período espera
Retornados	Más de 6 meses en el extranjero		Sí/no	18 meses	75 % SMI	1 mes
Inferior a 6 meses	Cotizados 3 4 meses 5		Sí	3 meses 4 meses 5 meses	75 % SMI	1 mes
Liberados prisión	Privación de libertad de más de 6 meses		Sí/no	18 meses	75 % SMI	1 mes
Capaz/Incapaz	Expediente de Revisión por mejoría expte. Invalidez Parcial		Sí/no	18 meses	75 % SMI	1 mes
Menores 45 años	Agotar 3 meses prestación Agotar 6 meses prestación	+ 45	Sí	18 meses 24 meses	75 % SMI	1 mes
ESPECIAL						
Mayores 45 años	Agotar 24 meses prestación	+ 45	0 - 1 2 3	6 meses	75 % SMI 100 % SMI 125 % SMI	
Mayores 45 años	Agotar 12 meses prestación	+ 45	No	6 meses	75 % SMI	1 mes
Mayores 45 años	Agotar 3 meses prestación Agotar 6 meses prestación	+ 45	Sí	24 meses 30 meses	75 % SMI	1 mes
Mayores 52 años	Tener 6 años cotizados a desempleo; reunir requisitos jubilación salvo edad; tener derecho a cualquier subsidio	+ 52	Sí/no	Hasta edad jubilación	75 % SMI*	1 mes

\* Si reúnen los requisitos para acceder al subsidio especial para mayores de 45 años, durante los 6 primeros meses cobrarán lo que les correspondería por dicho subsidio.

**L**A pesca de bajura, sector de gran importancia social por su contribución al incremento del nivel de empleo, precisaba la protección de desempleo por varias

1443 (0320)

causas, tales como: el excesivo número de pequeñas empresas en un sector sobrecargado y el descenso notable en el ritmo de producción de nuestra flota, a menudo agravadas por otra se-

rie de factores, entre los que cabe destacar la presión ejercida por otra flotas extranjeras o la existencia de determinados conflictos relacionados con el control sobre los recursos pes-

queros de los países limítrofes.

La ampliación de la cobertura por desempleo para los trabajadores del mar que faenan en embarcaciones de menos de 10 TRB motivó que la aspiración sentida desde hace algún tiempo por estos productores se convirtiera en demanda de los distintos agentes sociales. La medida aprobada por el Gobierno supone el establecimiento de una nueva línea de prestaciones para los pescadores «a la parte» en las embarcaciones de pequeño tonelaje, equiparando sus derechos sociales a los trabajadores del mar retribuidos por el sistema de salario y a quienes, faenando también «a la parte», lo hacen en barcos de más de 20 toneladas, pero sujetos ya desde hace años al sistema de cotización y protección por desempleo.

Según los datos manejados por el Instituto Social de la Marina, el número de embarcaciones censadas entre 10 y 20 TRB ascienden a 1.231, de las que 333 tienen su puerto base en Andalucía, 223 en Galicia, 184 en Cataluña, 114 en el País Vasco, 98 en Canarias, 82 en el País Valenciano, 81 en Asturias, 56 en Cantabria y cifras menores en el resto.

Los trabajadores por cuenta ajena a los que afecta la medida ascienden a 5.520, de los que 1.200 son técnicos y 4.800 marineros, quedando excluidos, de conformidad con el artículo 21, los armadores de estas embarcaciones.

Por otra parte, la aplicación de esta norma favorecerá una mejor articulación y formalización de las relaciones laborales en la pesca de bajura.

Teniendo en cuenta que la fecha de entrada en vigor del Real Decreto-Ley, 2 de abril, y para el supuesto de no haber cotizado por desempleo para el disfrute de la prestación asistencial o contributiva, será necesario que el trabajador cotice al menos tres o seis meses, respectivamente. Esto supone que la aplicación práctica de la medida será efectiva para antes del verano, una vez que este colectivo de trabajadores se haya incorporado a las cotizaciones por desempleo. ■



#### SUBSIDIO ORIGINADO POR LAS CAUSAS A) y B). ARTICULO 13, LEY 31/84

<b>Menores 45 años con familiares</b> .....	Duración ....	6 meses prorrogables hasta 18 meses, agotando prestación de 3 meses.
	Duración ....	6 meses prorrogables hasta 24 meses, agotando prestación de 6 meses.
	Cuantía .....	75 % del SMI.

<b>Especial por consumir prestación: Mayores 45 con/sin familiares</b> .....	Duración ....	<b>6 meses</b> , agotando una prestación de <b>24 meses</b> : 75 % SMI. 100 % con 2 familiares. 125 % con 3 familiares.
		Agotado el Especial, <b>un mes de espera</b> , y puede solicitar el Subsidio.
		Normal que le corresponda de 18, 24 ó 30 meses <b>con familia</b> .

<b>Mayores 45 sin familia</b>	Duración ....	6 meses sin prórroga, requisito agotar prestación de 12 meses.
	Cuantía .....	75 % SMI.

<b>Mayores 45 con familia</b>	Duración ....	6 meses prorrogables hasta 24 meses, si agotó prestación de 3 meses. 6 meses prorrogables hasta 30 meses, si agotó prestación de 6 meses.
	Cuantía .....	75 % SMI.

<b>Mayores de 52 años</b> ....	Requisito ...	Tener cotizados, al menos, 6 años por desempleo.
	Cuantía .....	75 % SMI.
	Requisito ...	Si ha agotado una prestación de 24 meses.
	Cuantía .....	Será la del Subsidio Especial los 6 primeros meses.



La revalorización media es de un 8,75 por cien

## SUBEN LAS PENSIONES

Las pensiones de la Seguridad Social experimentaron este año una revalorización media del 8,75 por cien, tras las medidas adicionales de carácter social adoptadas por el gobierno a raíz del debate celebrado en el pleno del Congreso de los Diputados el pasado 16 de febrero. Las pensiones mínimas han

**L**OS Presupuestos Generales del Estado contemplaban una revalorización media de las pensiones para 1989 del 6,5 por cien, contando tanto el incremento de las mismas como la aplicación de otras medidas, como la concesión de una paga más para un colectivo de un millón de beneficiarios pertenecientes a los regímenes Agrario, de Autónomos y del Hogar. De acuerdo con aquellas cifras, los incrementos de las pensiones más bajas se situaban entre el 6,5 y el 9 por cien, con algunas situaciones concretas donde el

aumento se situaba en torno al 13 por cien.

A partir de las resoluciones aprobadas en el Congreso de los Diputados, el gobierno aprobó un Real Decreto Ley en el que se contemplan unas revalorizaciones complementarias de las pensiones con el fin de compensar a los beneficiarios de las mismas de la pérdida de poder adquisitivo, ajustando la subida al crecimiento del Índice de los Precios al Consumo. Con la decisión del Gobierno, se compensa a los pensionistas que hubieran perdido capacidad de poder adquisi-

experimentado subidas entre el 7,4 por 100 y el 11,9 por cien, aunque en algunos casos han llegado hasta el 21,63 por cien. Uno de los objetivos de la Administración es lograr, en la presente legislatura, la equiparación de las pensiones mínimas al salario mínimo interprofesional líquido.

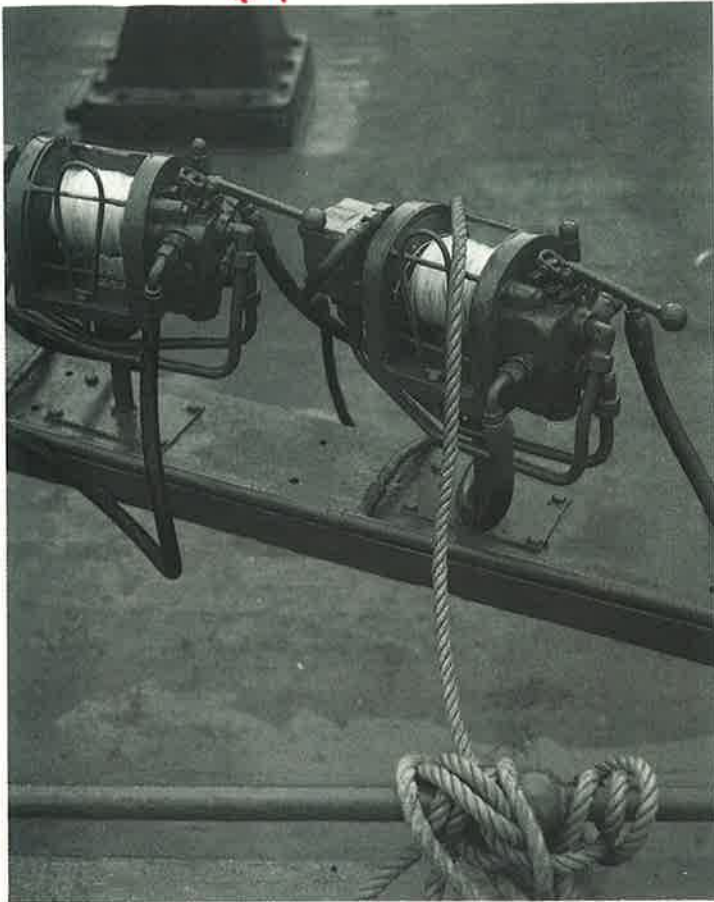
sitivo a consecuencia de la desviación producida en la inflación prevista para 1988 y la que se produjo realmente.

El incremento de las pensiones aprobado se aplicará sobre los importes de las cantidades que se percibían al 31 de diciembre del pasado año. La subida tiene efectos retroactivos desde el 1 de enero. En consecuencia, ello supondrá una diferencia a favor de los pensionistas por los meses transcurridos de este año, atrasos que se abonarán mediante una nómina complementaria.

Junto a la revalorización del

conjunto de las pensiones que hubieran experimentado una pérdida de poder adquisitivo en 1988, el gobierno aprobó también otras medidas encaminadas a favorecer los colectivos que en la actualidad tienen prestaciones más bajas. En esta línea, se eleva la cuantía de las pensiones asistenciales y del subsidio de garantía de ingresos mínimos para minusválidos a 20.000 pesetas mensuales. Igualmente, se reduce en un año la edad para tener derecho a las pensiones asistenciales, que antes estaba en 67.

De acuerdo con las medidas



aprobadas por el Gobierno, y según se recoge en los cuadros adjuntos, las pensiones de la Seguridad Social para 1989 quedan de la forma siguiente:

- Las pensiones mínimas de viudedad, igual o mayor a 65 años, se incrementan un 21,63 por cien. Las pensiones mínimas de jubilación o invalidez, con cónyuge a cargo, suben un 11,90 por cien. El resto de las pensiones mínimas, viudedad con menos de 65 años, jubilación o invalidez sin cónyuge a cargo, de orfandad y favor familiar, se incrementan el 7,4 por cien.

- Las pensiones de hasta 44.040 pesetas al mes crecen el 6,3 por cien. Las comprendidas entre 44.041 pesetas y las 84.000 pesetas al mes suben el 5,8 por cien. En el caso de las pensiones superiores a 84.001 pesetas hay dos supuestos. Las anteriores a la Ley de 1986 suben el 1,8 por cien más 3.000 pesetas al mes. Los acogidos a la Ley de 1985 experimentan una subida del 5,80 por cien. Las pensiones del SOVI se incrementan en un 6,3 por cien.

- Finalmente, las pensiones asistenciales y las de subsidio de garantía de ingresos mínimos o a minusválidos tienen un incremento del 16,28 por cien.

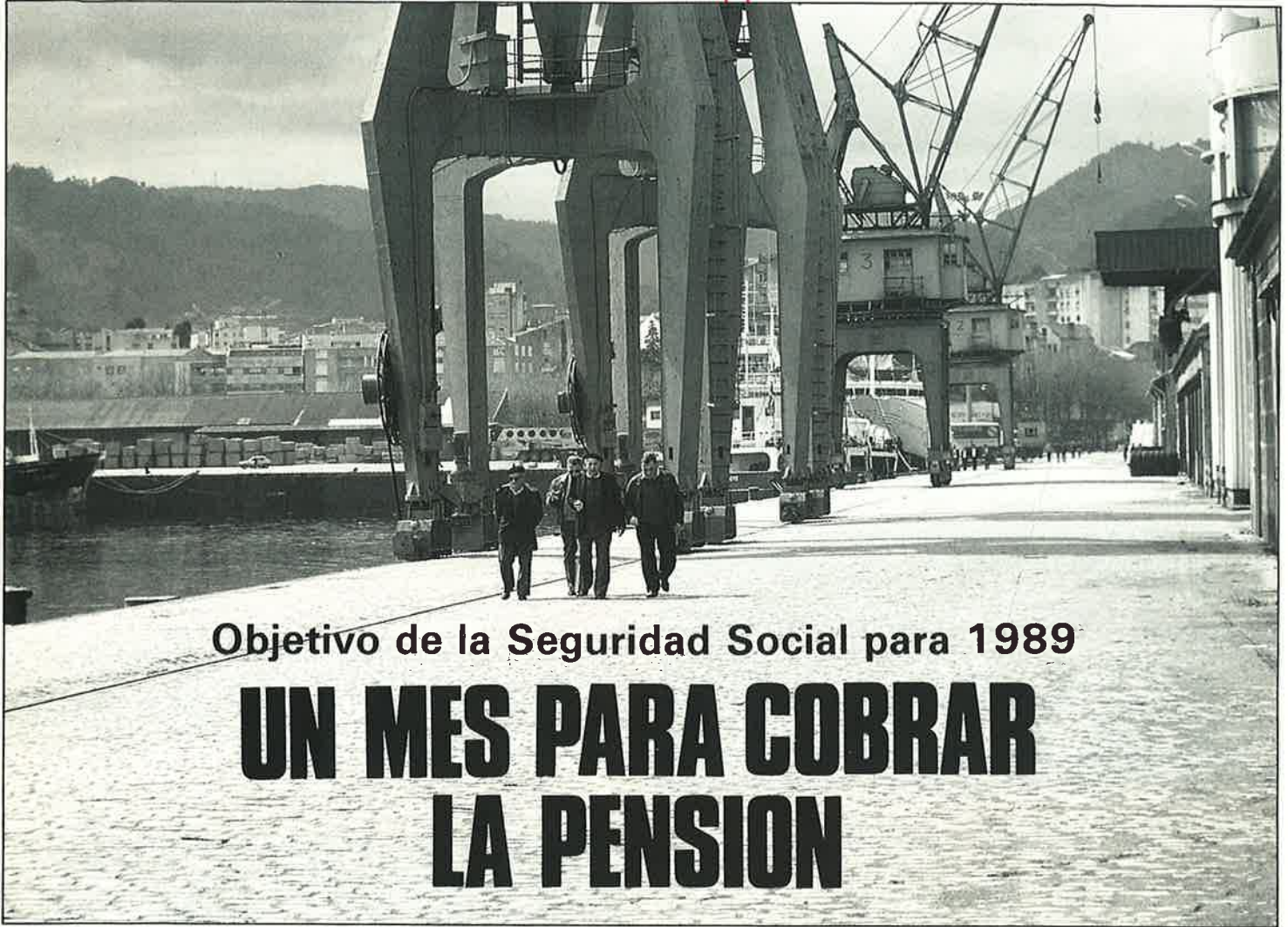
Junto a este conjunto de subidas para las pensiones que oscilan entre el 7,40 por cien y el 11,90 por cien, con una media del 8,75 por cien, existe una serie de casos donde los incrementos van a ser muy superiores. Esta es la situación de los regímenes donde al incremento de la pensión se suma la implantación de una paga más para un colectivo que supera el millón de beneficiarios, entre los del Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social, que pasa a tener, para todo el colectivo, 14 pagas; los del Régimen de Autónomos y del Hogar, los pensionistas pasarán a percibir 13 pagas, frente a las 12 que recibían con anterioridad.

Los presentes cuadros reflejan cómo quedan las pensiones de la Seguridad Social tras el Real Decreto de medidas sociales aprobado por el Gobierno, y cuya aplicación tiene efectos desde el primero de enero. ■

Clase de pensión	Incremento anual %
<b>Pensiones mínimas</b>	
• Mínimos de Viudedad igual o mayor a 65 años.	21,63
• Mínimos de Jubilación/Invalidez con cónyuge a cargo .....	11,90
• Mínimos de Viudedad menor de 65 años .....	7,40
• Mínimos de Jubilación/Invalidez sin cónyuge a cargo .....	7,40
• Mínimos de Orfandad y Favor Familiares .....	7,40
<b>Restantes pensiones</b>	
• Hasta 44.040 pesetas/mes y SOVI .....	6,30
• De 44.041 a 84.000 pesetas/mes .....	5,80
• De 84.001 pesetas/mes en adelante:	
— Anteriores a la Ley 26/1985 .....	1,8+3.000 Pts/mes
— Acogidos a la Ley 26/1985 .....	5,80
<b>Pensiones asistenciales y a minusválidos</b>	
• Pensiones asistenciales .....	16,28
• Subsidio de garantía de ingresos mínimos/minusválidos .....	16,28
• Reducción de la edad a 66 años para tener derecho a las pensiones asistenciales. Percepción de una cantidad equivalente a un punto del importe anual de la pensión en 1988.	

Clase de pensión	Incremento anual %	Importe anual
<b>Mínimos de Viudedad igual o mayor a 65 años:</b>		
— En R. E. Autónomos y E. Hogar ..	31,76	428.025
— En R. E. Agrario .....	30,99	460.950
<b>Mínimos de Jubilación/Invalidez con cónyuge a cargo:</b>		
— En R. E. Autónomos y E. Hogar ..	21,23	552.825
— En R. E. Agrario .....	20,52	595.350
<b>Mínimos de Viudedad menor de 65 años:</b>		
— En R. E. Autónomos y E. Hogar ..	16,36	309.140
— En R. E. Agrario .....	15,67	332.920
<b>Mínimos de Jubilación/Invalidez sin cónyuge a cargo:</b>		
— En R. E. Autónomos y E. Hogar ..	16,35	469.820
— En R. E. Agrario .....	15,66	505.960

Clase de pensión	% de incremento sobre 1988	Cuantía mensual
<b>Jubilación</b>		
Titular con 65 años y cónyuge a cargo .....	11,90	42.525
Titular menos de 65 años y cónyuge a cargo .....	11,90	37.205
Titular con 65 años sin cónyuge a cargo .....	7,40	36.140
Titular menor de 65 años sin cónyuge a cargo .....	7,40	31.535
<b>Invalidez</b>		
Gran Invalidez con cónyuge a cargo	11,90	63.790
Gran Invalidez sin cónyuge a cargo	7,40	54.210
Total con 65 años y absoluta, con cónyuge a cargo .....	11,90	42.525
Total con 65 años y absoluta, sin cónyuge a cargo .....	7,40	36.140
<b>Viudedad</b>		
Titular con 65 años .....	21,63	32.925
Titular menor de 65 años .....	7,40	23.780



**Objetivo de la Seguridad Social para 1989**

**UN MES PARA COBRAR LA PENSION**

A partir del primero de junio de este año, los nuevos pensionistas percibirán el importe de sus pagas dentro del mes siguiente al de su solicitud. Ello va a suponer que quienes accedan a nuevas prestaciones económicas lo puedan hacer sin interrupción entre la percepción de la última paga, en su lugar de trabajo, y los reembolsos de la Seguridad Social.

AGILIZACION DE PAGO DE PRESTACIONES	
Medida	Características
<ul style="list-style-type: none"> <li>Reconocimiento y pago de las pensiones dentro del mes siguiente al de la solicitud (jubilación, viudedad y orfandad).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Permite garantizar la no interrupción de rentas al pasar de activo a pasivo: al cobro de la última mensualidad como trabajador en activo seguirá, sin interrupción, la de la primera como pensionista.</li> <li>Afectará, anualmente, a 350.000 nuevos pensionistas.</li> <li>Si no es posible determinar el importe exacto de la pensión, se abonará una cantidad provisional.</li> <li>Implantación: 1 de junio de 1989.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Establecimiento de un nuevo sistema de gestión de las prestaciones económicas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilización intensiva de la informática.</li> <li>Agilización y simplificación del procedimiento.</li> <li>Durante todo el trámite del expediente el beneficiario contactará y será informado por un único funcionario.</li> <li>Afectará a la totalidad de solicitudes de prestaciones económicas de la Seguridad Social.</li> <li>Implantación progresiva desde 1 de julio de 1989, comenzando por las provincias de mayor volumen de gestión (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla y Vizcaya).</li> </ul>

**A**CERCAR la Administración a los administrados, lograr una máxima agilidad en las actuaciones oficiales y, en definitiva, mejorar la gestión facilitando el ejercicio en cuanto a derechos y obligaciones de los ciudadanos, han constituido los objetivos prioritarios del Ministerio de Trabajo en materia de Seguridad Social, y que se definían en el Plan de Ac-

ción que comprendía el período de 1987 a 1990.

Durante el período de su aplicación, hasta el momento, el Ministerio de Trabajo ha logrado ya algunos objetivos importantes. Entre otros aspectos cabe destacar la eliminación de los talonarios para los desplazados que precisaran asistencia sanitaria fuera de sus lugares de residencia habitual. Se logró un recorte en cuanto al número de

documentos exigidos, que pasaron de 10 a solamente tres. Por otra parte, se lograron mejoras sustanciales a efectos de reducir el período para los pagos de pensiones, que estaban en más de 100 días, y se situó en torno a los 50.

Los resultados logrados en los dos primeros años se han considerado como positivos por la Administración. Sin embargo, los responsables de la

Seguridad Social estiman que es posible lograr una mejora en la gestión del sistema. Para este año, se pretende lograr una mejora en los mecanismos de gestión utilizados hasta la fecha, gracias a la informática, a fin de conseguir una mayor agilización y simplificación de los procesos. Para el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, una meta importante en este sentido es superar viejos problemas del pasado, cuando se producía un importante vacío desde el momento en que una persona dejaba de ser activo hasta que percibía las prestaciones correspondientes de la Seguridad Social.

El objetivo de la Administración es lograr que los pensionistas, a partir del 1 de junio de este año, no tengan ninguna interrupción entre el momento en que abandonan la ocupación en su puesto de trabajo y su vida como jubilado, u otro régimen similar, que le permita acceder a unas prestaciones oficiales. Junto a estos esfuerzos para mejorar la gestión y pagar con rapidez a los nuevos pensionistas, la Administración también pretende agilizar, en los próximos meses, los mecanismos de información para que las personas en edad de jubilación estén al corriente de sus intereses antes de que llegue el momento justo de abandonar el puesto en activo. Finalmente, regular que se sigue trabajando para lograr contacto más directo entre Administración y los ciudadanos en general.

Para acelerar el cumplimiento de las mejoras en la gestión contempladas en el Plan de Acción del Ministerio de Trabajo de 1987, con fecha del 30 de marzo se publicó en el *Boletín Oficial del Estado* una resolución de la Secretaría General de la Seguridad Social por la que se fijaban los mecanismos y los compromisos de cara a lograr esos objetivos.

En materia de agilización de prestaciones se contempla el reconocimiento y el pago de las pensiones dentro del mes siguiente al de la solicitud. Ello debe suponer que los beneficiarios podrán percibir sus pensio-



121

#### NUEVOS SERVICIOS

Medida	Características
<ul style="list-style-type: none"> <li>Articulación de mecanismos estables de evaluación de la información y atención prestada al ciudadano.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implantación de cuestionarios normalizados que permitirán al ciudadano manifestar su opinión.</li> <li>Se inducirá a la utilización de estos cuestionarios, al acompañarse en los actos administrativos más significativos. No precisarán franqueo de los interesados.</li> <li>Se colocarán buzones normalizados en todos los centros de la Seguridad Social.</li> <li>Implantación: antes del 31 de julio de 1989.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Creación de un servicio de asesoramiento y ayuda a la pequeña empresa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Además del asesoramiento, incluirán la posibilidad de cumplimentar las liquidaciones de cuotas.</li> <li>Dirigido a empresas de hasta diez trabajadores.</li> <li>Implantación: antes del 30 de junio de 1989.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Presentación de los documentos de cotización de las grandes empresas mediante soporte informático.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dirigido a las grandes empresas (más de 250 trabajadores) que lo deseen.</li> <li>Implantación progresiva durante 1989, comenzando por las empresas más grandes.</li> </ul>

# PROTECCION SOCIAL

nes sin interrupción desde el último mes trabajado y el de pensionista. Según los datos manejados por el Ministerio de Trabajo, esta medida puede afectar a unas 350.000 personas que se incorporan anualmente al sistema. La medida se aplicará para todas aquellas solicitudes que se cursen con posterioridad al 1 de junio de 1989. Caso que en algunas circunstancias no se pudiera determinar con exactitud el importe de las mismas, se entregará al beneficiario una cantidad provisional a expensas de la asignación definitiva.

El programa de gestión la resolución de los expedientes en un plazo de un mes con la aportación de tres documentos, tal como se ha hecho ya en los meses precedentes.

Junto a estas actuaciones para agilizar el pago de las pensiones, el Ministerio de Trabajo ha establecido, igualmente, una serie de medidas con el fin de aumentar la comunicación entre la Administración y los afiliados. De cara al pago de las pensiones, está previsto que para 1989 se remitan informes individualizados de unas



21

## INFORMACION Y COMUNICACION

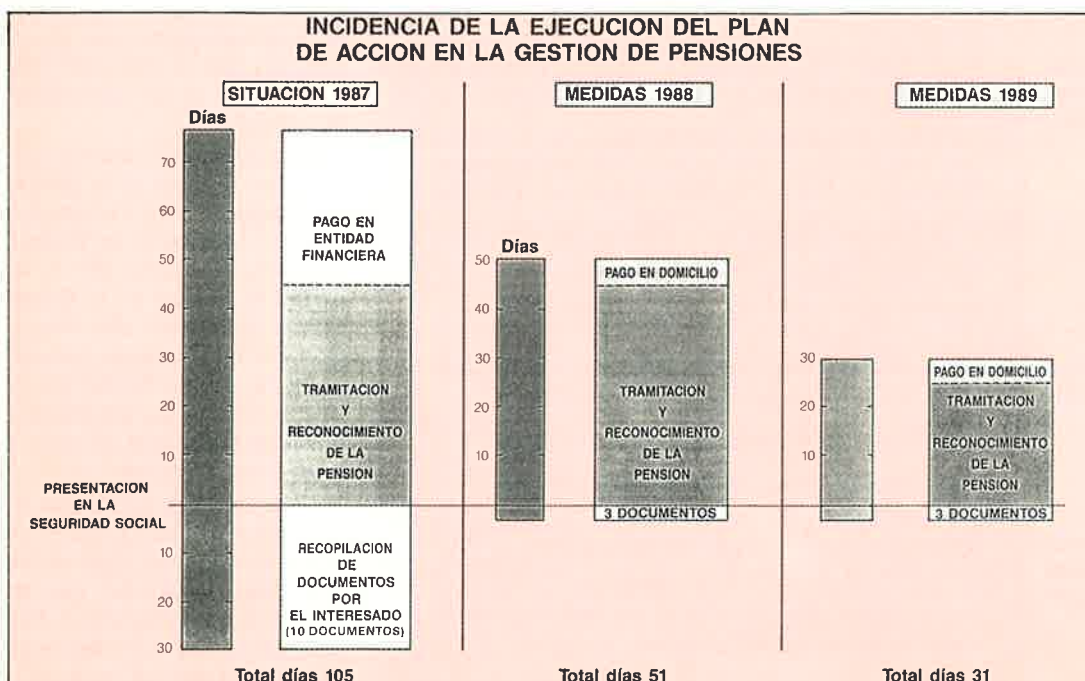
Medida	Características
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emisión individualizada de informes de vida laboral.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Remisión, de oficio, por la Seguridad Social de informes conteniendo los datos que obran en sus archivos, a los ciudadanos próximos a la edad de jubilación.</li> <li>• En 1989 se remitirá a los que cumplan 64 años (aproximadamente, 225.000). Se continuará, progresivamente, hasta alcanzar al total de la población mayor de 55 años.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión modelaje de comunicaciones escritas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las comunicaciones escritas de la Seguridad Social, utilizarán un lenguaje comprensible y no intimidatorio, compatible con la seguridad jurídica.</li> <li>• Se han revisado los modelos utilizados por las entidades, coordinados por la Secretaría General para la Seguridad Social, y se aprobarán catálogos de utilización obligada, antes del 31 de octubre de 1989.</li> </ul>

225.000 personas de 64 años que estén próximos a la edad de jubilación. Se pretende que los futuros beneficiarios de una pensión tengan en su poder con antelación los datos sobre su situación en la Seguridad Social. Estos trabajos se esperan ampliar progresivamente hasta las personas con edades hasta los 55 años.

Finalmente, la resolución de la Secretaría General para la Seguridad Social pretende que en 1989 se mejoren los sistemas de atención al administrado, así como la oferta de nuevos servicios, continuando la labor iniciada en los años precedentes. Entre otras medidas, se dispondrán de cuestionarios a rellenar por los ciudadanos que se podrán enviar sin franqueo. Habrá buzones normalizados en todos los centros de la Seguridad Social antes del 31 de julio de 1989. La Administración implantará, antes del 30 de junio de 1989, un servicio de asesoramiento para las pequeñas empresas de hasta 10 trabajadores para cumplimentar las liquidaciones de las cuotas. Para las grandes empresas se implantarán progresivamente, a partir de este año, otras fórmulas que faciliten las liquidaciones de cuotas.

En conjunto, una serie de actuaciones encaminadas a hacer más fáciles tanto las prestaciones de la Seguridad Social como los compromisos de las empresas con la Administración en un clima de mayor colaboración, información y transparencia. ■

## INCIDENCIA DE LA EJECUCION DEL PLAN DE ACCION EN LA GESTION DE PENSIONES







La creación de sociedades mixtas con países ajenos a la CE es una de las soluciones, propuestas por los representantes españoles, en el consejo de ministros de Pesca de la Comunidad, para que la flota europea pueda acceder a los recursos y caladeros de fuera de las aguas comunitarias. En la reunión, celebrada con carácter informal en La Toja,

# EUROPA BUSCA NUEVOS CALADEROS

el pasado 11 de abril, no se abordó sin embargo el problema de las empresas mixtas hispano-británicas, que se trata de resolver por otros cauces. Si se puso de manifiesto, en cambio, el crecimiento de la demanda de productos pesqueros en el conjunto de los doce y el aumento de la dependencia exterior para abastecerse de ellos.

## La demanda de productos pesqueros se ha disparado en el interior de la Comunidad, lo que ha provocado un aumento de las importaciones.

**E**N Europa cada día se necesitan más recursos marinos para abastecer a los mercados comunitarios y permitir una actividad normal de la flota, o lo que es lo mismo: faltan peces para tantos barcos. Según los datos facilitados en el consejo de ministros informal de La Toja por el representante español, Carlos Romero, la demanda de productos pesqueros se ha disparado en los últimos años en el conjunto de la CE, al haber crecido el consumo de 6,3 millones de toneladas en 1984 a cerca de 7 millones en 1987, lo que supone un aumento aproximado del 8 por cien.

Esta mayor demanda, sin embargo, no se ha visto correspondida con una mayor actividad pesquera de la flota europea, ni la acuicultura ha podido responder tampoco a esa presión de los mercados internos. La producción en esos años se ha mantenido estable en torno a los 7 millones de toneladas, según los datos recogidos entre 1986 y 1988, con la curiosidad de que sólo cuatro países —Reino Unido, Dinamarca, Portugal y España— extraen el 70 por cien de ese total, del que el 18 por cien corresponde por sí solo a nuestro país.

El desajuste ha puesto de manifiesto la dependencia exterior creciente de la Comunidad, pese a que por otra parte han aumentado también sus exportaciones. Así, según estos mismos datos, las importaciones globales han pasado de ser de 5,5 millones de toneladas en 1984 a 7,2 millones en 1987, lo que da unos porcentajes sorprendentes. El 22 por cien de los productos marinos no transformados que se consumen en la CE deben, de esta forma, ser importados y en el caso de los transformados la cifra ronda casi el 50 por cien.

Ante estos problemas, los re-



presentantes españoles en dicho consejo han propuesto definir una política pesquera común para el mercado único que se avecina, establecer contingentes a la importación y buscar nuevos recursos y caladeros. Tanto Carlos Romero como el comisario de pesca, Manuel Marín, trataron de plantear soluciones para reducir la creciente dependencia exterior, que puede obligar en el futuro a reducciones de las flotas comunitaria y española, que por una parte se enfrentan con una mayor demanda de los mercados continentales y, por otra, con unas mayores trabas para extraer los productos del mar.

Carlos Romero, presidente del consejo informal de La Toja abogó, en este sentido, por una nueva orientación de la política pesquera comunitaria que tenga en cuenta la perspectiva de un mercado único para 1993. Según su análisis, la Comunidad debe establecer contingentes para las importaciones de productos pesqueros del exterior, dirigidos preferentemente a abastecer a la industria de transformación. Esta medida, según su propuesta, deberá complementarse con modificaciones de la Organización Común de Mercados (OMC), para evitar desequilibrios internos de la CE. Todo ello, en opinión

de Romero, enmarcado en una política global de abastecimiento que parta de la base de la actual dependencia exterior. De esta forma consideró conveniente definir de antemano la demanda de productos pesqueros que tiene la Comunidad, analizar la oferta comunitaria de dichos productos y elaborar esa política de contingentes como complemento.

Una segunda propuesta de Romero se centró en la necesidad de acometer una investigación conjunta entre los doce, que haga posible aumentar los recursos marinos y definir con precisión las cuotas máximas de cada especie, al tiempo que

regenerar caladeros, y solicitó también a la Comisión Europea que tomara medidas para que se inicien prospecciones e investigaciones marítimas. En este sentido cabe mencionar el encuentro de institutos oceanográficos y pesqueros de los doce, que organizado por España se celebrará en el presente mes de mayo en Fuengirola (Málaga).

Dentro del período de presidencia española de la Comunidad se ha autorizado también a la Comisión para que inicie una negociación pesquera con la URSS, que había venido siendo retrasada en los últimos años por algunas divergencias entre los países miembros; se ha renovado el acuerdo pesquero con Senegal y con Estados Unidos; y se han ampliado las toneladas de bacalao que la Comunidad podrá capturar en los caladeros de Groenlandia.

Para Romero, lo que constituye un hecho relevante, dadas las circunstancias, es que los cargos de comisario europeo de Pesca y Cooperación Internacional recaigan actualmente en la misma persona, el también español Manuel Marín. Supone, según él, una ven-



taja para negociar el desarrollo de las actividades de la flota comunitaria en caladeros exteriores, debido tanto a las necesidades de ésta como del abastecimiento del mercado interno. El ministro español puso de manifiesto al respecto la necesidad de crear nuevos instrumentos de cooperación comunitaria y destacó la experiencia española en este sentido, con la creación de empresas conjuntas entre armadores de diferentes países.

El comisario europeo, Manuel Marín, también defendió esta fórmula como válida para aumentar los recursos disponibles de la flota. Según el documento presentado al consejo informal de ministros, *es necesario mantener el principio de acceso a mercados como contrapartida de acceso a recursos, procediendo a la diversificación de los acuerdos pesqueros que incluyan nuevos instrumentos de cooperación, como puedan ser las sociedades mixtas.*

En un documento posterior al consejo de La Toja, Marín precisó que en lo relativo a las empresas conjuntas, *la comisión estudiará en breve plazo los incentivos posibles para este tipo de empresas y ha escuchado, por ello, muy atentamente las sugerencias de la delegación española, relativas a la exoneración de los derechos de aduana, devolución de los impuestos de frontera, subvenciones de capital a estas empresas, etcétera.*

También se refirió en su exposición al elevado déficit de la balanza comercial de productos pesqueros dentro de la CE, debido al mayor consumo mencionado, por una parte, y a la escasez de recursos por otra. Al respecto señaló que será necesario intensificar en un futuro la protección de los recursos internos, llevando a cabo un reajuste de las capacidades de pesca, y mejorando y adecuando a la realidad las medidas de conservación, para la

## Flota artesanal

**E**L Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha propiciado, en este período en que le ha tocado presidir el consejo de ministros europeo, un cambio en el sistema de ayudas a la financiación de estructuras pesqueras, lo que se puso de manifiesto en la reunión de La Toja. El Gobierno trata, en este sentido, de que las ayudas incluyan también a la flota artesanal y que se dote de una necesaria cobertura social a los trabajadores del mar.

La Comunidad Europea autorizó, en esta línea, la ampliación de ayudas para la mejora de estructuras de la flota, concediendo subvenciones para la construcción de nuevos buques y modernización de la flota, así como

en apoyo de la construcción de nuevas instalaciones de acuicultura o arrecifes marinos.

Estas ayudas, cuyos plazos de solicitud ya se han puesto en marcha, deben ser por el momento complementadas por ayudas nacionales, para apoyar a los segmentos de la población más desfavorecidos o de pequeño tamaño, que por el momento no las reciben de la CE, lo que trata de corregir el Gobierno español.

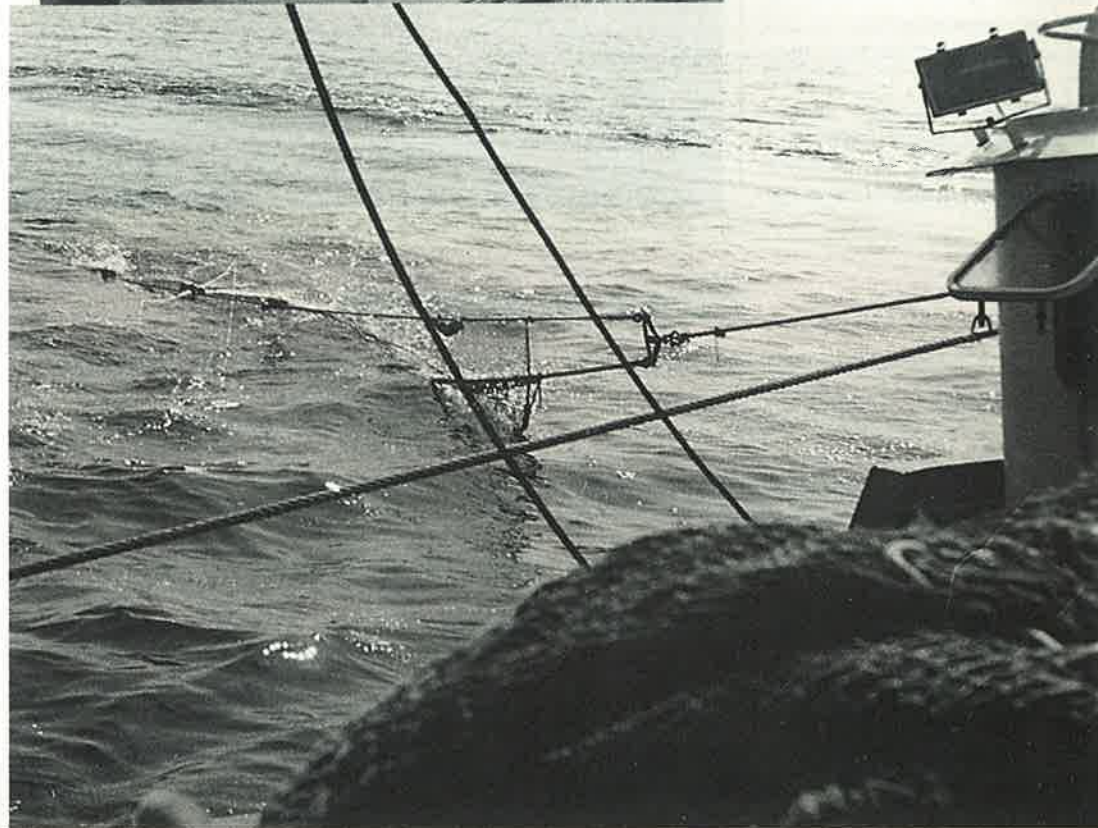
Baste decir al respecto que la flota española representa en la actualidad el 25,3 por cien del total comunitario, si se atiende al número de buques, y el 55,5 por cien por su tonelaje. ■

M. P.

cual la Comisión discutirá en profundidad tanto con los estados miembros como con el sector pesquero directamente, según apuntó en la reunión.

Como balance de los seis años de Política Pesquera Común (PPC), Marín calificó la situación global de positiva, *si bien hay conflictos puntuales como los de las empresas mixtas hispano-británicas o el problema de la restricción de cuotas a los bacaladeros escoceses*, manifestó a esta revista. De acuerdo con su exposición, no obstante, la Comisión considera necesario mejorar los mecanismos de esa política pesquera común, para lograr una mejor cooperación y una participación más activa de la población para conseguir el mercado único del 93. Dentro de las reformas estructurales del sector pesquero, Marín tiene previsto presentar un proyecto de reglamento para mejora de la comercialización y transformación de los productos de la pesca, y que sustituya al actual reglamento existente en la materia, indicó.

El secretario español de Pesca, José Loira, también presente en la reunión de La Toja, ofreció por su parte un balance positivo del consejo, en unas declaraciones concedidas a los medios de comunicación acreditados en la isla pontevedresa. Según apuntó, el futuro de la llamada *Europa Azul* es prometedor, pese a los problemas que presenta la flota para acceder a recursos y caladeros extrac Continentales. Explicó, no obstante, que el espíritu que subyace en todas las fórmulas barajadas en el consejo es que el principio de acceso a recursos y mercados tenga cada día mayor protagonismo en la política pesquera común de los doce. *Habrà que ofrecer a aquellos países con muchos recursos pesqueros poco explotados unos aranceles preferenciales para los productos que exporten a los*



*mercados comunitarios*, señaló, al tiempo que también defendía la propuesta de Romero y Marín de establecer empresas mixtas con países ajenos a la Comunidad, para permitir así el acceso de la flota europea de nuevos caladeros todavía sin explotar o poco explotados.

Sin embargo, el problema que acaparó más atención por parte de los medios de comunicación presentes en La Toja, fue el de las represiones de la ley británica que limita la participación de capital extranjero en sociedades pesqueras, que faenan bajo su pabellón

## La creación de sociedades mixtas con países ajenos a la CE, es una de las posibles soluciones para acceder a nuevos caladeros.

nacional y las medidas que piensa adoptar la Comunidad para paliar sus efectos. El secretario de pesca español, José Loira, así como las demás fuentes consultadas, manifestaron que el problema no se había debatido en la reunión, por no ser el lugar más adecuado y tener un carácter de consejo informal, sin orden del día fijo.

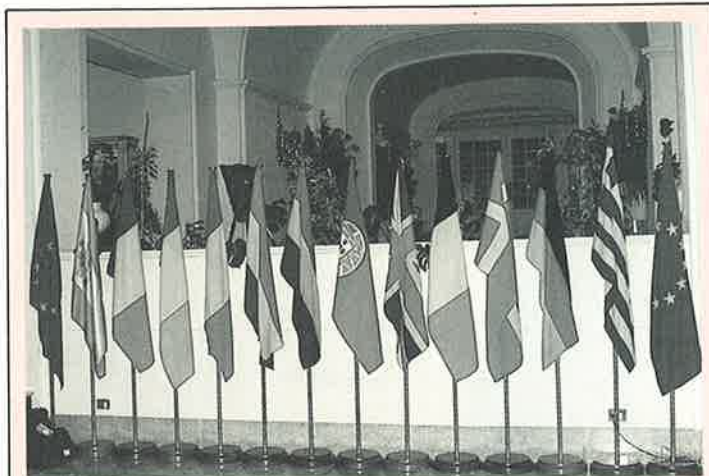
El ministro español de agricultura, pesca y alimentación desmintió también posteriormente que se hubiera tratado el tema y, sobre todo, que países como Alemania, Dinamarca y Holanda hubieran adoptado en La Toja una postura de apoyo a la ley británica, tal y como se afirmó en algunos medios de comunicación. Romero realizó un primer desmentido al respecto en el pleno del Congreso de los Diputados, celebrado el 12 de abril, ante una pregunta del diputado Alberto Durán, de Coalición Popular. Un día después, en una rueda de prensa concedida en el ministerio, Romero señaló que *no es cierto el apoyo manifestado por la República Federal de Alemania, Dinamarca y Holanda, que no se han expresado públicamente sobre el tema*. Según el ministro español, resultaría incomprensible que los dos primeros países mencionados se aliaran con el Reino Unido, ya que estarían, en todo caso, más cerca de las posturas españolas. Por otra parte, manifestó que *el único país que podría acogerse a la filosofía de la ley británica sería Irlanda, y no se ha manifestado públicamente al respecto*.

Las fuentes oficiales españolas consultadas son optimistas sobre el problema y piensan que se resolverá a favor de las tesis españolas. *La ley británica ataca el principio de libertad de circulación de capitales dentro de la Comunidad y está en cla-*

*ra contradicción con el Acta Unica, por lo que no dudamos en que, en último caso, el Tribunal de Luxemburgo nos acabará dando la razón*, señaló a esta re-

vista un experto de la Secretaría General de Pesca.

La cuestión ahora es saber si los jueces europeos podrán obligar al Reino Unido a in-



### Asistentes al consejo de ministros de La Toja

**PRESIDENTE:** Carlos Romero, ministro español de agricultura, pesca y alimentación.

**ALEMANIA:** Doctor Von Geldern, secretario de estado parlamentario.

**BELGICA:** Paul de Keersmaeker, secretario de estado para asuntos europeos y agricultura.

**DINAMARCA:** Lars de Gammelgaard, ministro de pesca.

**FRANCIA:** Señor Nosmas, director del gabinete del ministro de pesca.

**GRECIA:** Señora Sidiras, secretaria general de pesca.

**HOLANDA:** Señor Gerrit Braks, ministro de agricultura y pesca.

**IRLANDA:** Señor Brenda Daly, ministro de la marina mercante.

**ITALIA:** Giovanni Prandini, ministro de la marina mercante.

**LUXEMBURGO:** René Steichen, secretario de estado de agricultura.

**PORTUGAL:** Alvaro Barreto, ministro de agricultura, pesca y alimentación.

**R. UNIDO:** Donald Thompson, secretario parlamentario de pesca.

**CONSEJO EUROPEO:** Augusto Bette, jefe de división del consejo.

**COMISION EUROPEA:** Manuel Marín, vicepresidente de la comisión.

**ESPAÑA:** José Loira, secretario general de pesca marítima.

demnizar a los barcos paralizados por la polémica ley. Según datos ofrecidos por los sindicatos y por la Asociación Nacional de Armadores de Empresas Conjuntas (ANASCO), la medida británica afecta a 117 barcos españoles, de los cuales 91 tienen su base en los puertos gallegos de La Coruña y Vigo. Cada uno de ellos, manifestó un portavoz de ANASCO, en rueda de prensa, celebrada en Santiago de Compostela un día antes del consejo de ministros, captura por importe de 100 millones de pesetas al año, por lo que un amarre general supone unas pérdidas de miles de millones. En un escrito enviado por los sindicatos UGT, CC.OO., Intersindical Galega y por los armadores de ANASCO al consejo de La Toja apuntaba que la medida británica provocaría la pérdida de 1.500 puestos de trabajo directos y más de 5.000 indirectos en toda España.

Este problema parece, no obstante, que se resolverá en un futuro próximo, dada la razón legal que en principio asiste a los armadores españoles con buques inscritos en el Reino Unido, teniendo en cuenta el marco del Acta Unica Europea, señalaron las fuentes consultadas. Otros problemas, en cambio, van surgiendo poco a poco, como el de la creciente dependencia exterior de la Comunidad en lo que a abastecimiento de productos pesqueros se refiere y la falta de caladeros que explotar. En La Toja se ha propiciado el primer punto de reflexión, que tendrá su continuidad en la reunión de investigadores oceanográficos, prevista para mayo en Fuengirola, y que seguirá en el consejo de ministros de pesca, que se celebrará en Bruselas en el mes de junio, último bajo el actual mandato de presidencia española. ■

Miguel PEDRERO

**Los armadores de «empresas conjuntas» esperan la decisión de los tribunales de la CE**



**«La flota no se vende»**

Desde el pasado 1 de abril, el casi centenar de barcos pertenecientes a las empresas conjuntas, que en su día fueron constituidas en el Reino Unido, permanecen amarrados en puerto. La mayor parte de las embarcaciones lo hicieron en la costa española. En otros casos, los buques están en puertos ingleses. Los

armadores respondían así a la decisión del Tribunal de Apelación, por la que las empresas conjuntas debían acatar la nueva disposición británica para inscribirse en el registro de embarcaciones pesqueras. Los armadores han decidido esperar y, en la mayor parte de los casos, sin vender sus pesqueros.

**E**N el número anterior de MAR se daba cuenta del conflicto planteado entre las empresas pesqueras conjuntas, que han operado en el Reino Unido durante los últimos diez años, y las autoridades británicas, que han decidido prácticamente una nacionalización encubierta de este tipo de empresas, que por derecho propio disponen de una serie de cuotas de pesca inglesas. El contencioso entre los armadores y el Gobierno inglés a finales del pasado mes de marzo se situaba en una posición de punto muerto. El Tribunal de Apelación había resuelto dejar sin efecto la decisión de la corte de primera instancia de Londres, por la que se daba la razón a los armadores de las empresas conjuntas, frente a las exigencias del Gobierno inglés sobre el registro de barcos de pesca. Contra la postura del Tribunal de Apelación, los armadores españoles plantearon recurso ante la Cámara de los Lores, equivalente al Tribunal Supremo español, pero con la diferencia de que, en este caso, las decisiones no tardan varios años.

Al cierre de esta revista, la Cámara de los Lores había iniciado la vista para decidir sobre el futuro de las empresas conjuntas pesqueras en el Reino Unido, y ver si un juzgado de primera instancia de Londres podía suprimir o suspender temporalmente la aplicación de una ley aprobada por el Parlamento inglés. Los armadores españoles mantenían un cierto optimismo sobre la respuesta a sus demandas, confiando en que las posiciones generalizadas de la Comunidad Europea pudieran jugar favorablemente.

Como primera respuesta a la decisión del Tribunal de Apelación inglés, los armadores españoles, propietarios de casi un centenar de embarcaciones, decidieron por unanimidad amarrar la flota; en unos casos, en puertos ingleses y, en su mayor parte, en España, al tener unas tripulaciones procedentes de estos puntos. La consigna de «Aquí, no se vende nada» ha sido seguida prácticamente por



**Fernández Ordoñez, ministro de Asuntos Exteriores; John Mac Gregor, ministro inglés de Agricultura y Pesca; Manuel Marín, Comisario de Pesca de la CE.**

la totalidad del colectivo, aunque en algunos casos han sido necesarios grandes esfuerzos para mantener una situación de normalidad. Entre el conjunto de los armadores una cosa que se temía era que pudiera producirse la desbandada y que el pánico cundiera en el sector. No ha sido así. Los armadores saben que se hallan en una guerra larga, pero confían en que al final se acelere el proceso, a instancias de la Comunidad Europea, y que puedan seguir ejerciendo la actividad pesquera como hasta el 31 de marzo.

Frente a quienes temían que los barcos se podían poner en

venta a precios de saldo, los armadores han mantenido la calma. De los casi 100 barcos sometidos a este régimen, solamente se han vendido, hasta la fecha, entre 10 y 12 embarcaciones. En unos casos, se han producido compromisos entre miembros de una misma familia compuesta por ingleses y españoles. No han existido problemas de precio, sino la necesidad de dar una forma legal al cambio del accionariado. En otros casos, como sucedió con siete u ocho barcos, la venta se ha hecho al existir una situación de incumplimiento de algunos de los compromisos, que tenían las embarcaciones de las

empresas conjuntas. Antes de llegar a las actuaciones legales, los armadores han preferido su venta, situación que se podría haber producido también sin la nueva legislación británica.

Los armadores de los más de 90 barcos que amarrados en los puertos, a la espera de una solución al conflicto, están decididos a continuar en esta postura durante un período razonable. Ese plazo podría estar entre dos y cuatro meses, a la vista de los problemas económicos que les ocasionaría tanto a los armadores como al colectivo de trabajadores. Por esta razón, aunque la consigna es la de esperar, se confía en que antes de verano se pueda saber el futuro de este contencioso.

El paro de esta flota supone la inactividad de unas 1.500 personas que estaban ocupadas directamente en el mar. Sin embargo, hay unos colectivos muy superiores en tierra, con trabajos indirectos, que ocupaban a más de 6.000 personas. El destino final de todos estos trabajadores puede ser el paro. Por el momento, existen esperanzas en otras soluciones, no descartándose las ayudas autonómicas. Hasta no conocer un desenlace definitivo del contencioso, las organizaciones sindicales abogaban por el funcionamiento de apoyos oficiales, al margen de las ayudas propias del desempleo.

La actividad de los pesqueros de las empresas conjuntas tenía especial importancia para algunos puertos del norte, como era el caso de La Coruña, donde el 40 por cien del producto desembarcado tenía esta procedencia. En consecuencia, los problemas para los trabajadores en tierra relacionados con la actividad pesquera son importantes.

En lo que afecta a los armadores, las pérdidas son sustanciales. Se estima que cada barco deja de ingresar mensualmente no menos de tres millones de pesetas.

Por otra parte, conviene no olvidar el apartado de aprovisionamiento de pescado. Las capturas de estas embarcaciones suponían un alto porcentaje en las ventas que se hacían en algunos puertos, como el señalado de La Coruña. Una serie de especies es probable se hallen en el mercado en menor cantidad a la que había hace algunos meses, lo que se teme pueda provocar una subida en el precio del pescado fresco procedente de estos caladeros.

Frente a la decisión del Gobierno inglés para la aplicación de la nueva ley de registro de embarcaciones pesqueras, las actuaciones legales han ido por dos vías. Por un lado, los armadores mantienen abierto el contencioso ante los tribunales ingleses, donde se esperaba la respuesta de la Cámara de los Lores al cierre de este número. La otra vía ha estado en la Comunidad Europea, especialmente a través del colegio de comisarios, con Manuel Marín como responsable de pesca al frente.

El pasado 16 de marzo, la Comisión envió lo que se llama una *mise en demeure*, algo así como una advertencia para que respondieran a la misma las autoridades británicas. El plazo de respuesta era de un mes, y finalizó el 16 de abril. Ante la falta de respuesta, la Comisión amplió ese plazo una semana más antes de enviar una *opinión motivada*, como paso previo a la remisión del caso a los tribunales.

Por parte de la Administración española no se puede de-



**Los armadores mantienen abierto el contencioso ante los tribunales ingleses, donde se esperaba la respuesta de la Cámara de los Lores al cierre de esta revista.**

cir que no se hayan adoptado medidas encaminadas a buscar una solución al contencioso, aunque, por el momento, no se haya acudido a la denuncia entre gobiernos, actuación que en la historia de la Comunidad se ha realizado en contadas ocasiones. El ministro de Asuntos Exteriores, Francisco Fernández Ordóñez, ha puesto el caso en conocimiento del presidente, Jacques Delors, al igual que hi-

zo la asociación de armadores o los responsables de la Administración pesquera. Al final, Bruselas tiene cumplida información de los problemas planteados por la Administración inglesa y corresponde a la Comisión decidir si el caso merece ser llevado por urgencia al tribunal de la CE, o si el Reino Unido se sale con la suya en defensa de una nueva ordenación de la política común pes-

quera, para evitar ahora estos problemas de cuotas con unos barcos que, en parte, procedían de España y que, en otra parte, eran embarcaciones abandonadas en puertos ingleses reconvertidos para la pesca por los armadores españoles.

Caso de que la Comisión de la Comunidad tomase cartas en el asunto, los armadores confían en una solución para antes de julio. Ello supondría la posibilidad de aguantar con los barcos amarrados durante ese tiempo antes de malvender la flota. En este momento, a pesar de todas las manifestaciones de buena voluntad, los armadores temen por una prolongación del contencioso, que perjudicaría sus intereses.

La Administración española se ha manifestado claramente en defensa de este tipo de empresas. Por su parte, el comisario de pesca de la Comunidad, Manuel Marín, no ha dudado en ningún momento en señalar su decisión de lograr una salida al problema en favor de los armadores españoles, por estar toda la normativa comunitaria de su lado. En la parte opuesta, el ministro inglés, John Mac Gregor, señalaba recientemente que la Comunidad debería buscar soluciones no para dar la razón a los armadores españoles, sino para una nueva aplicación de la política común que evitase este tipo de situaciones. Frente a las apariencias oficiales, en opinión de los armadores de las empresas conjuntas, los responsables de Bruselas no han actuado con la celeridad que sería necesaria cuando el problema planteado por el Reino Unido supone la paralización de una flota comunitaria.

Hasta que se produzcan nuevos acontecimientos, la única consigna entre los armadores es esperar. Probablemente, tras conocer la decisión de la Cámara de los Lores, la postura sea diferente. Lo que parece claro es que España no puede permitirse el lujo de perder caladeros para 100 embarcaciones, en aguas que a corto plazo van a pertenecer a un mercado único. ■

Vidal MATE





# HISPANO RADIO MARITIMA S.A.

SEDE CENTRAL: Julián Camarillo, 6 - 28037 Madrid • Teléf.: 754 37 00\*  
• Telex: 42727 HRMJ E • Fax: (91) 754 39 58

HISPANO RADIO MARITIMA, agradece la confianza que PESQUERAS ECHEBASTAR ha puesto en nosotros, al permitirnos cooperar con el propio armador y, especialmente, con los capitanes, como profesionales de la pesca, en el diseño y realización del proyecto de equipamiento, del más moderno buque atunero.

El CAMPOLIBRE ALAI es un paso más en la larga andadura de H.R.M. Obras como esta, confirman la labor diaria de nuestros técnicos y su auténtica VOCACION DE SERVICIO AL CLIENTE, RECONFORTANDONOS, PARA ESTAR ALLA DONDE NOS NECESITEN.

En HISPANO RADIO MARITIMA, creemos en el futuro y la mejor forma de llegar a él, es inventarlo.

**EN H.R.M. INVENTAMOS EL FUTURO.**

**EZKERRAKASKO**

**ETXEBASTAR**

*Marenga*

CAMPOLIBRE ALAI  
BI-2-2869



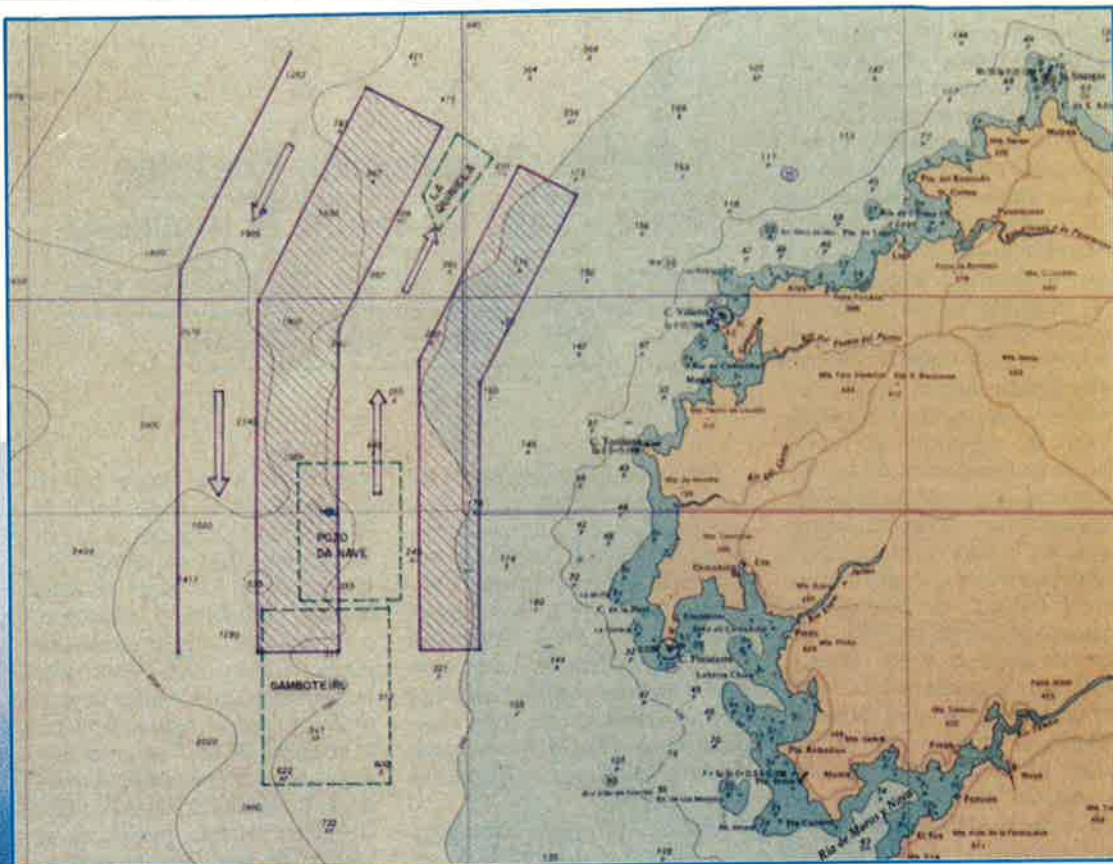
MARINA MERCANTE REGULARA EL TRAFICO MARITIMO  
FRENTE A LA  
COSTA GALLEGA

# AUTOPISTA EN FINISTERRE



Un dispositivo de separación de tráfico marítimo regulará el paso de buques frente a Finisterre. Dos derrotas o «carreteras» serán establecidas —una en dirección norte y otra en dirección sur— para ordenar el tránsito por la zona. Un servicio de tráfico marítimo vigilará además el litoral gallego, desde la Estaca de Bares a la desembocadura del Miño. Todo ello, para facilitar la navegación, prevenir accidentes y eliminar parte de leyenda a la «Costa de la Muerte», una de las más transitadas y peligrosas del litoral español.

El dispositivo de tráfico marítimo de Finisterre dotará a la zona de unas mejores condiciones de seguridad. Abajo, panorámica del «Cason», accidentado en esas aguas.



**C**ERCA de 50.000 buques navegan cada año frente a los acantilados rocosos del Finisterre gallego. Lo hacen ahora sin derrotas fijas, a veces con cruces peligrosos y, en cualquier caso, de forma desordenada. Un océano bravío con temporales de espanto, una costa accidentada y unas brumas míticas y tenebrosas vienen a completar estas circunstancias, a las que no faltan ni epopeyas marinas ni crónicas de sucesos o siniestros sonados. Todos estos ingredientes hacen de estas aguas unas de las más expuestas y con mayor circulación de los mares peninsulares, para lo que basta echar un vistazo a las estadísticas. Sólo entre los años 1976 y 1986 perdieron allí la vida cerca de ochenta personas, cincuenta y un buques quedaron hundidos y algo más de cien sufrieron averías de distinta consideración.

La Dirección General de la Marina Mercante no es ajena a estas peculiaridades. Quiere crear por ello un dispositivo de separación del tráfico que facilite la navegación por la zona y que palle, al menos, las difíciles condiciones naturales que presenta. Es ésta una vieja aspiración que debe ser avalada por la Organización Marítima Internacional

(OMI) y a la que se ha dado un nuevo impulso últimamente.

Joaquín Buelga, secretario general del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME), opina que el dispositivo es indispensable en Finisterre por la enorme confluencia de tráfico que se produce. Lamenta, no obstante, que no esté ya establecido desde hace años, sobre todo si comparamos las circunstancias de esta costa con otras menos conflictivas situadas en otros países, y que disponen de separación de tráfico desde hace tiempo.

Eduardo Cruz, subdirector general de Seguridad Marítima y Contaminación de la mencionada dirección general, explica por su parte que aunque en teoría se trata de fijar en las cartas navales unos caminos por los que deben navegar los barcos, un dispositivo de este tipo se complica mucho más en la práctica. Por un lado, señala que todos los que puedan transitar por la zona deben conocer las derrotas sin ninguna ambigüedad, para lo que es necesario que sepan en todo momento cuál es la posición geográfica que ocupan. Por otro, indica, las normas del dispositivo deben ser aceptadas por todos y no sirve imponer unos criterios nacionales sin contar con la aprobación de la OMI. En definitiva —afirma—,

se trata de algo así como de hacer una carretera, pero en la mar, por lo que en todo momento tiene que estar clara su señalización y que ésta se corresponda con las normas de tráfico internacionales.

Esto último ha modificado las previsiones iniciales de la Administración española. En un principio se presentó una propuesta que contemplaba tres derrotas o caminos frente a la «Costa de la Muerte», desde Cabo Finisterre a cabo Villano, lo que no fue aprobado por el organismo internacional. El subcomité de seguridad en la navegación de la OMI desestimó la propuesta española, en cuanto que incluía una tercera vía en la parte más occidental del dispositivo y que iría destinada al tránsito de buques con mercancías peligrosas que se dirigieran hacia el norte. Para la OMI esto suponía más un factor de peligro que una forma de evitarlo, al provocar cruces peligrosos en las entradas y salidas de esa derrota especial. A ello añadía en su razonamiento la excepcionalidad que tendría esta tercera vía, pues si bien existe el precedente de Ouessant, frente a la Bretaña francesa, éste constituye un caso insólito que no debe repetirse, según el criterio de la organización.

Eduardo Cruz indica en este sentido que *la tercera derrota definida en un principio se alejaba mucho de la costa e iba a ser por tanto más difícil de controlar*. Reconoce que el deseo de la Administración es llevar el tráfico de mercancías peligrosas y el dispositivo en sí lo más lejos de la costa que se pueda, pero también admite que *si lo alejamos demasiado aumentan las dificultades de los barcos para obtener una posición geográfica correcta y sin ambigüedades, al depender de los sistemas de tierra*. En cuanto a la referencia que puedan facilitar los satélites opina que *no son perfectas, porque se pueden producir fallos importantes*. También observa otra objeción a un dispositivo alejado. *Hay que tener en cuenta —señala— que esta separación de tráfico sirve en la medida en que los barcos y la comunidad internacional lo aceptan. No se pueden imponer unas normas particulares en cada país, y menos cuando supongan un desvío importante de las derrotas, lo que encerraría la navegación. Entonces sería mucho más difícil hacer cumplir las normas.*

## **L**A Organización Marítima Internacional no aprobó la propuesta inicial española de un dispositivo con tres vías de navegación.

De forma parecida se pronuncia también Joaquín Buelga, aunque cree que la tercera derrota planteada en el plan inicial podría tener algunas ventajas. *Pienso que las tres vías diseñadas al principio por la Dirección General de la Marina Mercante eran acertadas, aunque también supongo que un organismo tan serio y competente como la OMI habrá tenido sus razones para no dar su visto bueno.*

Pero no fue ésta la única pega que planteó el subcomité de seguridad de esta organización internacional. Para la OMI, el dispositivo de Finisterre debe contar con unas muy precisas ayudas a la navegación y ha hecho hincapié en la necesidad de un radio faro en las islas Sisargas

que oriente a los buques que se dirijan desde el norte hacia la derrota sur. En cuanto a la intención española de instalar balizas-radar en los faros de cabo Villano, Toriñana y Finisterre, considera que antes de que se implante el dispositivo *deben estar en funcionamiento y haber demostrado su eficacia para determinar la situación de los buques en él y en los accesos inmediatos*. La delegación británica insistió especialmente en este punto, en el sentido de que España debería demostrar pericialmente la eficacia de las ayudas a la navegación que propone.

Tras este replanteamiento, el dispositivo de separación de tráfico marítimo quedará auxiliado por cuatro instrumentos de ayu-

da. Asimismo, estará formado por dos vías: una de circulación norte, más próxima a la costa, y otra de circulación sur, separada de la primera por un *seto* o zona intermedia de unas cuatro millas de anchura. Cada una de las vías tendrá también esta misma anchura, de forma que el buque que pase más cerca del litoral lo hará a una distancia de la costa de aproximadamente 12 millas, lo que les parece escaso de todas formas a los pescadores de la zona.

José Insua López, patrón mayor de la Cofradía de Finisterre, no está de acuerdo con estos nuevos trazados auspiciados por la OMI. Para él, *los límites señalados no tienen explicación alguna, al pasar la derrota norte próxima a la costa por encima de tres de nuestros caladeros tradicionales*. Insua propone que la vía más próxima al litoral se desplace hasta las 20 millas y no a las 12 de la actualidad, conservando el trazado actual de la vía que seguirán los barcos en dirección sur y llevando a su parte occidental la derrota de los que se dirijan hacia el norte.

El patrón mayor de los pescadores *fisterráns* se muestra tajante en su planteamiento. *No vamos a permitir que instalen la «carretera» sobre los caladeros, ya que*





si la navegación pasa por allí nosotros no podremos pescar. Según manifestó a esta revista, se han pronunciado en contra del proyecto no sólo su propia cofradía, sino también la Federación Provincial de La Coruña, al faenar allí pescadores de numerosos pueblos marineros, desde Muros hasta Cedeira y Cariño.

Buelga intuye que esta actitud de los pescadores puede ser fuente de conflictos en un futuro. *Hacen el problema un poco más difícil y, cuando el dispositivo esté aprobado, habrá que confiar en la pericia y profesionalidad de los patrones para que no se produzcan incidentes.* De todas formas, para él queda claro que las faenas no van a ser posibles en uno de esos caladeros —el llamado de La Quiniela— y en parte de los otros. *La Regla 10 del Reglamento para la Prevención de Abordajes en la Mar especifica que los buques dedicados a la pesca no estorbarán el tránsito de cualquier otro que navegue en una vía de circulación.* Por otra parte, reconoce que, de tomar medidas drásticas, los pescadores pueden paralizar el proyecto y, sin embargo, no ve otro trazado posible al que ahora se plantea.

El subdirector general de Seguridad Marítima reconoce también que con el dispositivo han entrado en conflicto dos intereses legítimos: los de los pesqueros y los de los mercantes y *desde el principio hemos intentado regularlos*, señala. Eduardo Cruz, no obstante, quita gravedad al asunto. *Hay que tener en cuenta que el tráfico no podrá pasar por sondas inferiores a los 200 metros, con lo que los pescadores van a poder faenar con más seguridad que ahora en esas zonas, al no aparecer ningún barco por ellas.* En cuanto a los caladeros con profundidades superiores, indica que *El Gamboteiro, uno de ellos, quedará protegido en una pequeña parte y el llamado Pozo da Nave, en casi un 40 por cien.* Añade al respecto que en estos casos *sólo les llegarán barcos de subida y, si bien, van a faenar entre ellos, hay que decir que también lo vienen haciendo ahora.* Por otra parte afirma que *son bancos muy esquilados, caladeros tradicionales donde no son muchos los que faenan* y recuerda que no caben más trazados posibles, ya que *alejarse el dispositivo traería muchas más complicaciones.*



Lo que sí parece claro es que con estas medidas va a aumentar la seguridad de la navegación por la zona. Un servicio de tráfico marítimo con una torre de control en la localidad coruñesa de Porto do Son vendrá también a reforzarla. Tres antenas ubicadas en cabo Corrubedo (Ribeira), cabo San Adrián (Malpica) y cabo Toriñana (Muxía) recogerán las señales de radar y comunicaciones; y, por enlaces microondas situados en el Pico de Neda (Zas) y monte Aro (Mazaricos), enviarán la información a la torre de control durante las 24 horas del día. Por esas señales se podrá saber cuántos buques y de qué forma atraviesan el dispositivo desde Finisterre a cabo Villano, aunque las posibilidades son mucho más amplias y se podrá controlar toda la costa gallega desde la Estaca de Bares hasta la desembocadura del Miño, con un radio de 40 millas desde la costa.

Los buques, al entrar en el dispositivo, serán preguntados por la torre de control o llamarán a ella comunicando su procedencia y destino, su carga y el nombre de la embarcación. La torre les



Fotografía rádar del dispositivo de tráfico marítimo de Gibraltar. En los tramos superior e inferior, los perfiles de la costa española y marroquí.

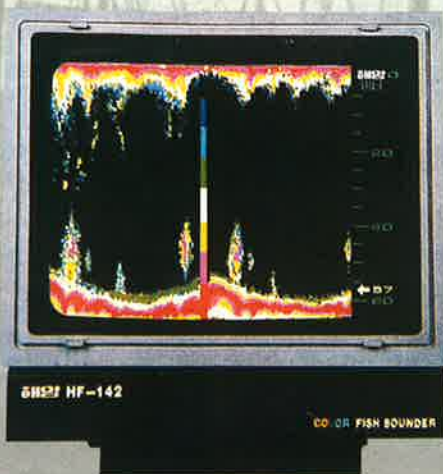
## **E**l Servicio de Tráfico Marítimo de Finisterre podría ser completado en un futuro con una base de helicópteros.

informará sobre las incidencias que puedan encontrarse al atravesar la *carretera* marina y les facilitará los datos sobre los otros buques que discurran en ese momento por el dispositivo y que puedan tener importancia para su propia navegación. También cuidará de que todos cumplan las normas internacionales establecidas y que ninguno de ellos entre en las zonas destinadas a *seto* o separación de las derrotas o que navegue por aguas fuera de los *camino*s previstos.

En la torre trabajarán cerca de 35 personas, entre profesionales de la marina mercante y personal auxiliar, informaron fuentes de esa dirección general. Contará con al menos cuatro consolas para el seguimiento de los buques, y parte de sus instalaciones han sido probadas recientemente, sobre todo las referentes a las señales de radar, para comprobar antes de su uso definitivo que no existe ninguna zona de sombra que impida que la información llegue a la torre de control. Por ese motivo se ha elegido el monte Enxa, en Porto do Son, para emplazar allí el centro de seguimiento, al proporcionar una

# Hablemos profesionalmente

Sondas **HAI YANG** Las profesionales.



HF 141. Sonda color con pantalla de 14 pulgadas. Potencia 1.5 kW monofrecuencia 50 KHz. Alcance 1.200 m. ó 600 brazas.

Funciones de seguimiento automático, ZOOM de fondo o de cualquier objetivo, VRM, supresor de interferencias y ecos débiles. Representación simultánea en pantalla de perfil y zoom.

HF 142. Doble frecuencia 50 y/o 200 KHz con representación simultánea de ambas en pantalla. Resto de características iguales a HF 141.

Es un producto de:

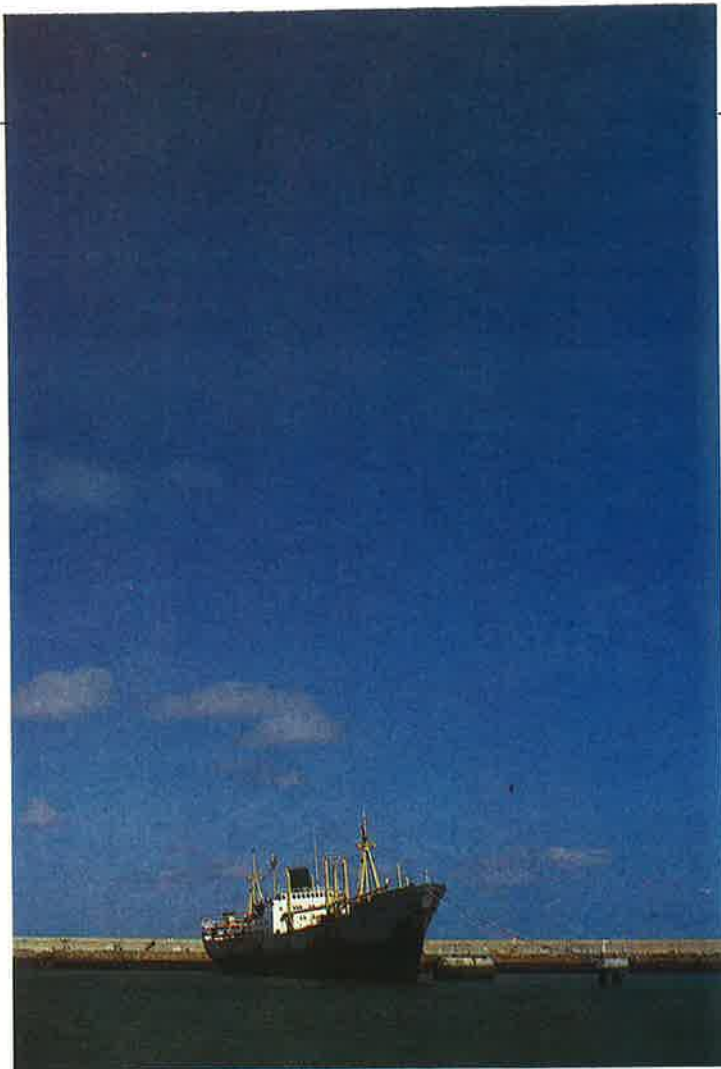
**SITELSA**  
NAUTICA

C/ Muntaner, 44  
08011 - BARCELONA  
Tel. (93) 323 43 42  
Fax. (93) 323 50 62

mayor cobertura y no *taparle* las señales ningún accidente geográfico.

El patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Finisterre ha criticado, en cambio, esta ubicación, al considerarla alejada de la zona donde se piensa montar el dispositivo de separación de tráfico. Fuentes de la Dirección General de Marina Mercante señalaron a MAR, sin embargo, que el lugar escogido es el más adecuado y el que permite una mayor seguridad y un mayor campo de acción, lo cual parece probado una vez llevadas a cabo las primeras comprobaciones.

Pero este servicio de vigilancia y control del tráfico no va a agotar su misión en la custodia del dispositivo de separación. El papel que pueda desempeñar como centro de salvamento y de asistencia parece fuera de toda duda. Si algún buque se encuentra fuera de las zonas establecidas se le avisará de inmediato del riesgo que corre, y si tiene un problema de radar o de giroscópica y desconoce su rumbo, se le puede ayudar desde la torre de control a mantenerlo, por sólo citar uno de los ejemplos posibles.



La Administración española invertirá más de 500 millones de pesetas en este servicio de control marítimo, que no entrará en funcionamiento hasta por lo menos finales de los noventa, informaron fuentes de Marina Mercante. Por su parte, el dispositivo está mucho más avanzado, al estar montada ya la baliza radar de Finisterre y en proceso de instalación las otras de Villano y Toriñana. El subdirector general de Seguridad Marítima, Eduardo Cruz, cree que para finales de año podrían estar preparadas estas ayudas a la navegación, *aunque la entrada en funcionamiento del dispositivo depende de que lo apruebe la Organización Marítima Internacional.*

Para entonces, cuando todo esté en pleno funcionamiento, las condiciones de navegabilidad de la zona habrán cambiado sobremanera. *Sin duda, nos va a permitir aminorar riesgos y, aunque nada podemos hacer para eliminar los largos períodos de nieblas y los fuertes temporales, sí podremos ayudar mucho antes a los buques que puedan tener algún problema,* añadió Cruz.

Joaquín Buelga, secretario ge-



# uniden®

## MC 6700

### RADIOTELEFONO MARINO DE UHF CON 55 CANALES SINTETIZADO

Por su calidad, robustez y prestaciones se ha convertido en el radioteléfono más popular entre los profesionales. EL NUMERO UNO. Exija. No se conforme con menos. Potencia 1/25 w. Doble escucha. Acceso directo a canal 16. Homologado por la DGMM.

es un producto

**SITELSA**  
NAUTICA

C/. Muntaner, 44  
08011 BARCELONA  
Tel. (93) 323 43 42  
323 43 15  
TLX. 54218 SITE  
FAX (93) 323 50 62





## Ahora es el momento póngase al día con la tecnología más avanzada del mercado

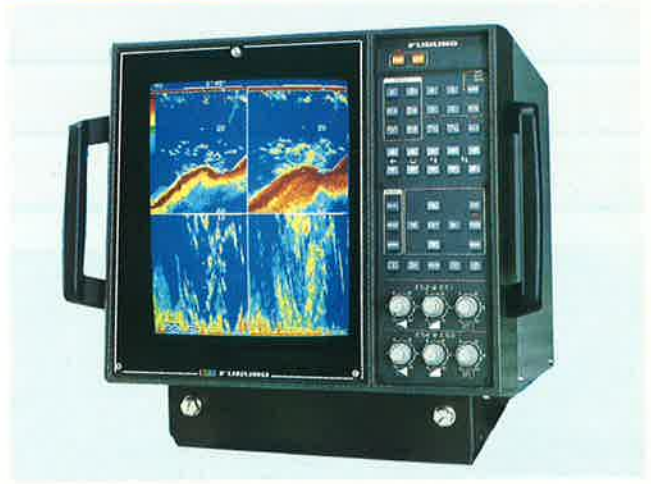
### RADARES SERIE FR-1500 DA



La más avanzada tecnología en radares de alta resolución. Gran número de prestaciones, entre las que destacan:

- Posibilidad de disponer en una misma Unidad de Presentación las funciones de Radar y Trazador de Rumbo (Plotter).
- Función Zoom que permite aumentar en dos veces el tamaño de cualquier eco.
- Descentrado de imagen en cualquier dirección que permite mantener las ventajas de las escalas en uso.
- Conexión a Girocompás, Compás Magnético y Comprobador de Rendimiento, lo cual permite satisfacer ampliamente las exigencias IMO.

### SONDAS SERIE FCV-140



La nueva serie de sondas FCV-140 ofrecen unas prestaciones insuperables como por ejemplo:

- Presentación de las imágenes sobre pantalla de gran resolución, en 16 colores.
- Posibilidad de conexión simultánea a 4 frecuencias diferentes.
- Presentación simultánea de las 4 frecuencias, del modo A-Scope o del modo Engache de Fondo.
- Incorporación de Memoria para imágenes pasadas.
- Trazador de Temperatura.
- Posibilidad de valorar la densidad del pescado.

Representante exclusivo para España:

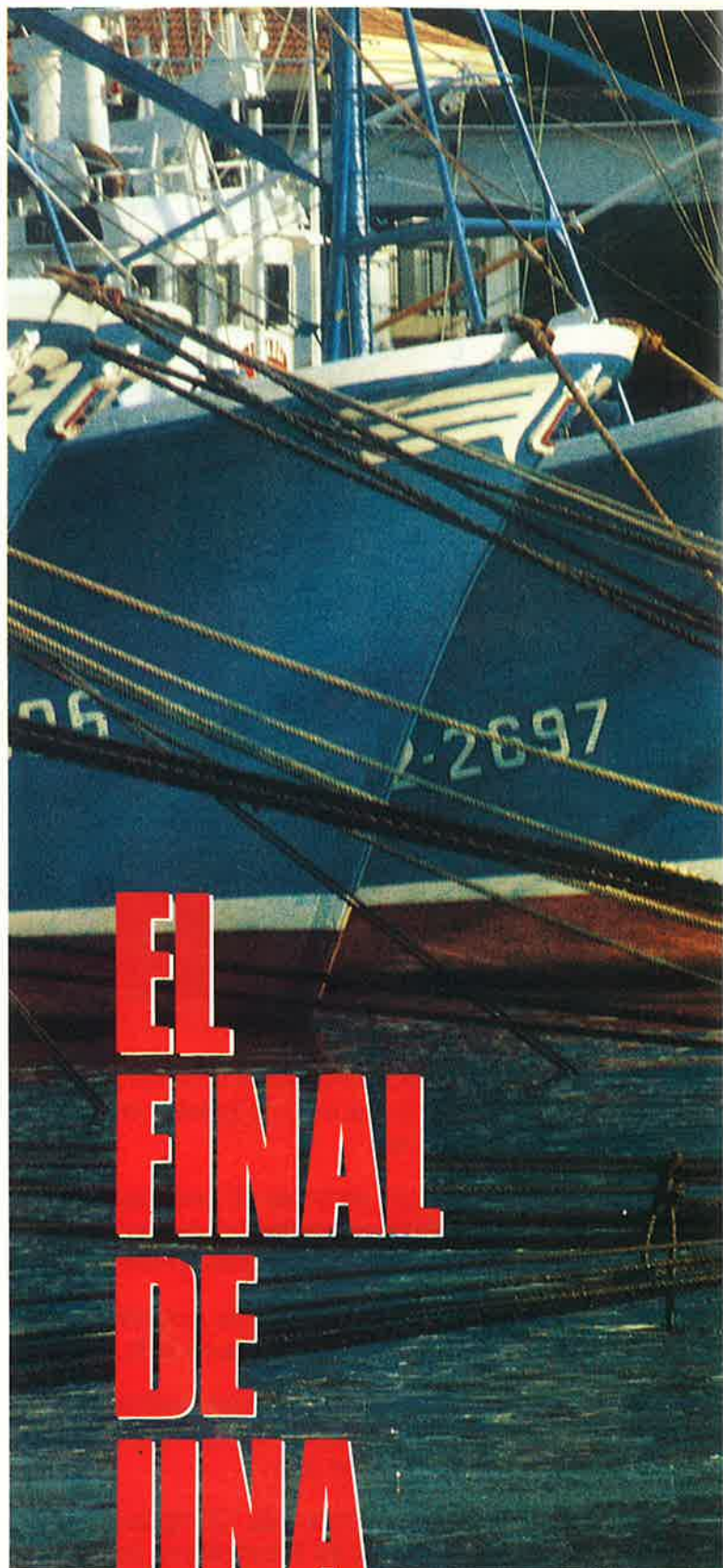
**MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.**

Claudio Coello, 50 / 28001 MADRID / Tel. 435 95 20 / Télex 22884 / Fax 431 30 82

Distribuidores en: ALICANTE • ALMERIA • BILBAO • ALGECIRAS • GIJON • LA CORUÑA • LAS PALMAS • MADRID • MALAGA  
MOTRIL • S. PEDRO PINATAR • SAN SEBASTIAN • TARRAGONA • VIGO  
y 25 puertos más en todo el litoral español.

Un conflicto relacionado con el uso de artes de pesca enfrenta, desde hace dos años, a los pescadores de la comisa cantábrica con los franceses del Golfo de Vizcaya. Estos últimos comenzaron en el 87 a emplear redes pelágicas y volantas para las capturas de túnidos, violando con ello los pactos que los pescadores renuevan desde 1950 y bajo los cuales se comprometen a no utilizar otros artes distintos a los tradicionales en las capturas de estas especies. Los españoles han pedido ayuda a las autoridades comunitarias. Les exigen la elaboración de un estudio sobre los efectos de estas técnicas y el establecimiento de una moratoria. En Bruselas no se ven motivos suficientes para prohibir estas prácticas, y el conflicto continúa sin solución mientras se acercan las próximas campañas del bonito.

**CONFLICTO ENTRE LOS PESCADORES  
DEL CANTABRICO Y FRANCESES  
POR EL USO DE VOLANTAS Y PELAGICAS**



**EL  
FINAL  
DE  
UNA  
HERMANDAD**



**N**O hemos obtenido ningún resultado. Fuimos a Bruselas para exponer nuestros problemas y explicar nuestra postura y razones ante la forma en

que están actuando algunos pescadores franceses, porque pensamos que tanto el arrastre pelágico como la volanta son sumamente perjudiciales, explica Anón Garay, presidente de la Fe-

deración de Cofradías de Bajura de Vizcaya, y uno de los hombres que ha hablado más claro desde que comenzaron los problemas entre los pescadores españoles de la cornisa

cantábrica y sus vecinos galos del Golfo de Vizcaya. *Estamos dispuestos a luchar hasta la muerte*, había dicho Garay este verano en plena campaña, cuando los problemas entre los

pescadores de ambas nacionalidades tocaron su punto álgido, hasta el extremo de obligar a intervenir a la armada francesa. Un año más tarde, las soluciones siguen en el mismo punto en el que se dejaron, y mientras las autoridades políticas, tanto españolas como comunitarias, demoran un asunto que está comenzando a ahogarse entre papeles, los hombres del mar empiezan a ponerse nerviosos a medida que se acerca la temporada del atún. En el mar las cosas pueden tomar un cariz que desde la costa es difícil comprender.

Los métodos de captura de túnidos en el Golfo de Vizcaya han sido la pesca a la cacea y la pesca a cebo vivo. Concretamente la cacea fue el único método de pesca de túnidos utilizado por las lanchas boniteras hasta la introducción, a finales de la década de los cuarenta, de la pesca con cebo vivo, que había sido usado por americanos y japoneses mucho antes de que lo adaptaran los «arrantzales» vasco-franceses y se extendiera, a partir de ahí, por todo el Cantábrico.

Los intentos de introducir otros artes de pesca han fracasado en repetidas ocasiones. En la década de los setenta un grupo de pesqueros, de nacionalidad coreana, llegó hasta las aguas del Cantábrico para faenar con palangre, método inusual en la zona. Los efectos nocivos sobre la pesca que derivaban de su uso, a juicio de los pescadores locales, llevaron a estos últimos a tomar medidas en contra de su empleo: cortaron los aparejos de los visitantes, que fueron invitados a abandonar la zona. Se alcanzó entonces un acuerdo entre los pescadores franceses y los de la zona española del Cantábrico, que venía a renovar otros similares e históricos de parecidas características, todos ellos relativos a los artes que debían usarse en aguas del Golfo de Vizcaya para la captura de tú-



**Juan María Urbieto, presidente de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa.**

nidos: cacea y cebo vivo, se repetía una y otra vez en los textos de los diferentes documentos que firmaban de común acuerdo todos los pescadores, desde Burdeos hasta Galicia. En el último, con fecha de 1974, todos los firmantes se comprometieron a no emplear en la zona comprendida entre el Cabo de Finisterre y la Isla d'Ouessant, Francia, otros métodos de captura que no fueran los de cacea con cuchara de pajá y cebo vivo.

Pero en la campaña de 1987 los pescadores franceses empezaron a faenar mediante el arrastre pelágico por parejas, tarea que comenzó, en un principio, de forma experimental, como fue el caso de los intentos realizados por los barcos de investigación «La Pelagia» y «Gwenn Drez», en un área situada entre el nordeste de las Azores y el sur de Irlanda, entre los meses de julio y agosto de 1986 y 1987. La flota de tú-

nidos francesa, condenada a la desaparición debido a la baja rentabilidad de los barcos, que en la mayoría de los casos no se arman más que para este tipo de pesca, adoptó estos métodos en el año anteriormente mencionado, por considerar que ofrecía resultados sumamente rentables.

En 1986, 56 barcos franceses con base en algún puerto del Golfo de Vizcaya faenaron con cacea, ocho lo hicieron con cebo vivo y dos con volanta. En 1987, 37 emplearon la cacea; ocho, el cebo vivo; 10, las volantas; y otros 10, el arrastre pelágico. En 1988, las cifras cambian sustancialmente: 19 barcos usaron cacea; cinco, cebo vivo, 28, volantas; y 120 optaron por el empleo del arrastre.

Los números son significativos si se comparan con sus equivalentes en la flota española durante el mismo período de tiempo. En 1986, 1987 y 1988,

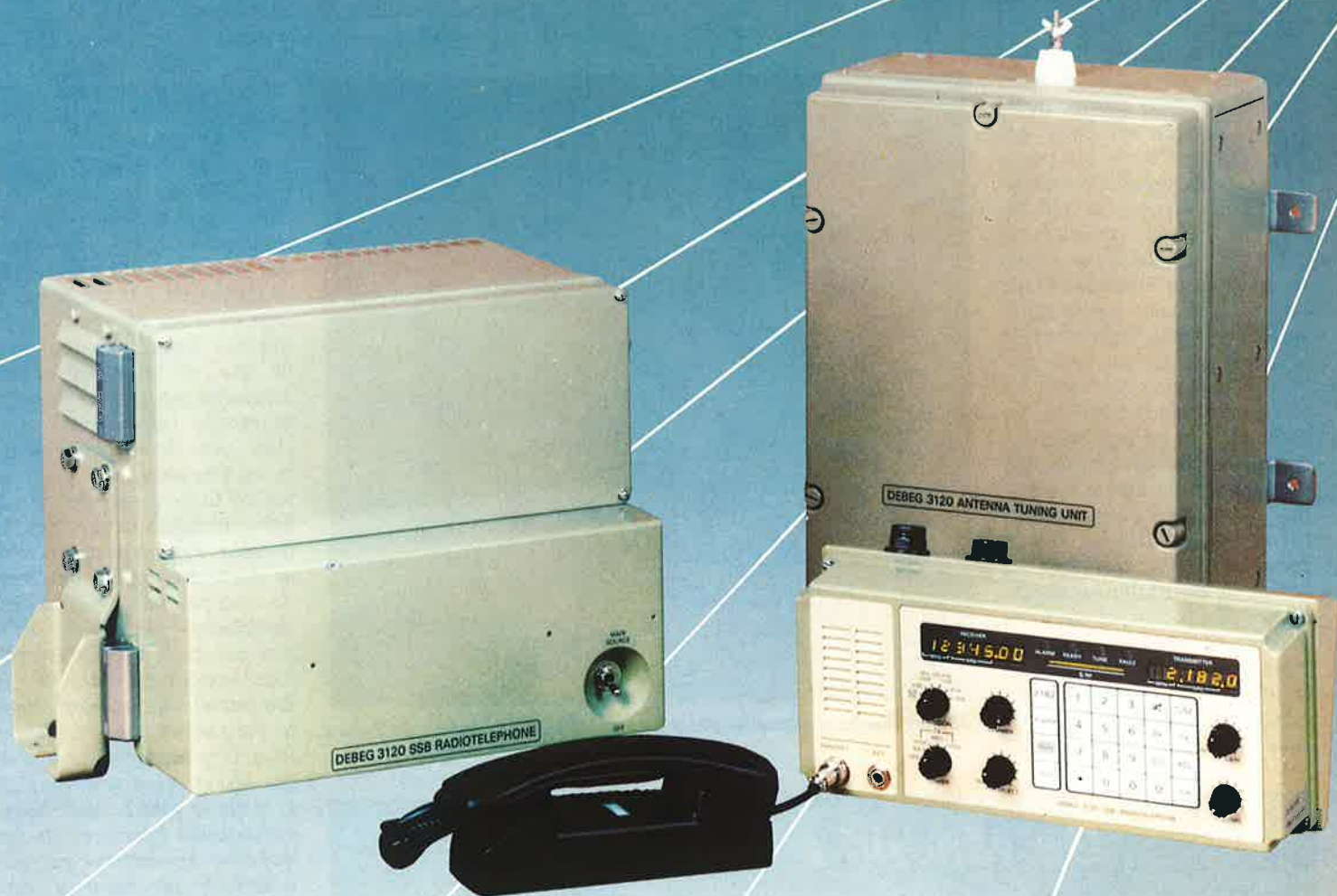
algo más de 500 barcos utilizaron el método de cacea en las capturas de túnidos en aguas del Cantábrico, y 223 prefirieron pescar con cebo vivo. Ninguno de ellos empleó otros artes.

Una comparación del volumen de la flota de ambos países en esta zona arroja una evidencia: el problema, como explica Juan María Urbieto, presidente de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa, es de convivencia. Antón Gray coincide: *El año pasado nosotros hemos pescado 26.000 toneladas de atún, y ellos 2.500. Si nos pasamos al arrastre pelágico, podemos imaginar qué pasaría: pan para hoy y hambre para mañana nunca ha sido una buena política. Queremos dejar a nuestros hijos una herencia como la que nos han dejado nuestros abuelos, porque somos «arrantzales», y no empresarios, como lo son algunos franceses. Es lógico que tengamos miedo. De un día a otro ha aumentado muchísimo el uso de esas modalidades entre la flota francesa. Ha perjudicado al besugo y a la merluza. Besugos, ya no queda ninguno, si acaso los tendremos pintados o dibujados, pero no en la mar.*

El empleo de estos artes tiene, en opinión de Juan María Urbieto, una nefasta repercusión sobre el ecosistema del Cantábrico: *Este, por sus especiales características, es un mar muy rico en placton, dejando al margen el hecho de que el único enemigo que tiene es la contaminación. Las especies pelágicas se alimentan de placton, y las especies marinas mayores se alimentan de especies pelágicas: si en la persecución de estas especies mayores no se tiene cuidado, y para capturar merluza se destrazan los peces pequeños, la cadena se rompe por la mitad. Llegará un momento en el que habrá cantidad de placton, pero como la merluza no se lo come, tendrá que devorar sus propias crías.*

**En 1988, 28 pesqueros franceses del Golfo de Vizcaya faenaron con volantas y 120 optaron por el arrastre.**

# en la mar comunicarse es UNA NECESIDAD



## la telefonía debeg 3120 EL MEDIO

- Selección de funciones y frecuencias por teclado.
- Totalmente sintetizado.
- Control por microprocesador.
- La unidad de control, transceptor/amplificador y el acoplador automático de antena se puede separar y situar en distintas partes del buque.
- Potencia de salida del transmisor: más de 250 W P.E.P.
- Sintonía automática y manual.
- Margen de frecuencia del transmisor: 1,6 a 28 MHz sintonizable en pasos de 100 Hz.
- Margen de frecuencias del receptor: 100 KHz a 30 MHz, sintonizable en pasos de 10 Hz.
- Generador de alarma radiotelefónica: incorporado.

Compañía Radio Aérea  
Marítima Española

Edison, 4  
28006 Madrid (España) • Tel.: 563 05 95 • Télex: 23686 • Fax: (91) 411 42 56

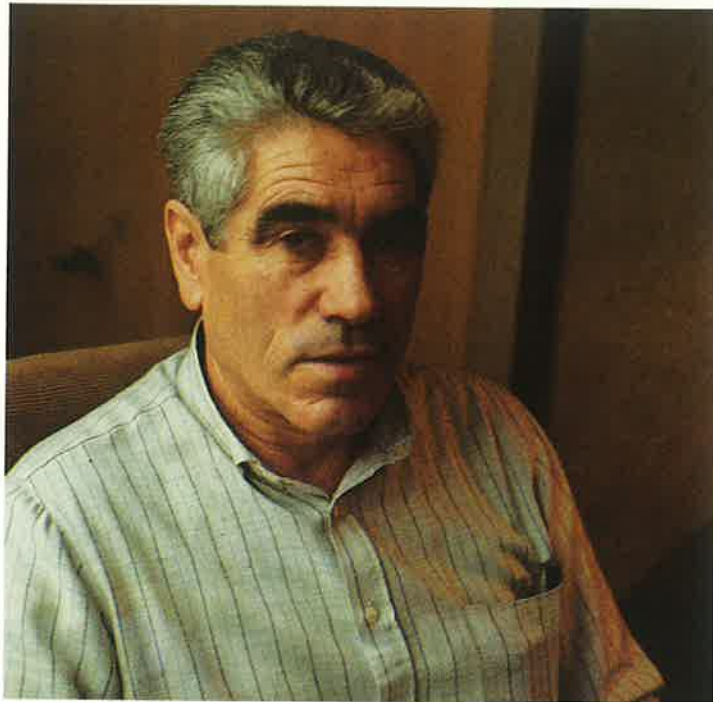
ALCATEL  
CRAME

Y es que el principal problema que se deriva de estos artes es el destrozo que causan en el pescado, no sólo en el que capturan sino también en cantidades de especies que arrojan al mar después de que hayan pasado por sus redes, por no considerarlas de interés. La diferencia entre estos tipos de redes y la red de cerco estriba en las posibilidades de escapada que esta última ofrece a los peces, ya que es de superficie y abierta. Sin embargo, la red de arrastre pelágico persigue al pescado entre dos aguas y puede variar su profundidad desde la superficie hasta las proximidades del fondo. Generalmente se utiliza por parejas, dado que su uso por un solo barco no ofreció resultados positivos. La razón está en las especiales características de los túnidos, una especie muy sensible a los ruidos que tiende a escapar en dirección contraria al barco cuando percibe que éste se acerca. Si, en cambio, es acosado por dos barcos, el efecto es el contrario: los ruidos a derecha e izquierda cercan el bonito, cuya única posibilidad de salida se encuentra hacia adelante. Los dos pesqueros persi-

guen al banco situado entre ambos con la red que portan a medias. Este sistema de grandes mallas fue desarrollado por noruegos y franceses para la pesca del capelín y la bacaladilla.

La volanta pelágica es, por el

contrario, una red fija que se tira al agua y vuelve a recogerse al cabo de unas horas. Es un arte de enmalle que se comporta como si se tratara de un muro reticular en el que quedan atrapados los peces cuando la malla intercepta su trayectoria.



**Antón Garay, presidente de la Federación de Cofradías de Bajura de Vizcaya.**

Es un arte derivante, es decir, ninguno de sus elementos entra en contacto con el fondo: una vez calada puede ser desplazada por el viento, corrientes y mareas. Tiene una longitud aproximada de dos kilómetros y medio, y un sistema de flotadores permite que sea echada a diferentes profundidades. Los peces que quedan atrapados en ella terminan bastante deteriorados, por el propio destrozo que provoca la malla sobre ellos y por las horas que permanecen en el mar en ese estado. Los pescadores españoles se quejan de que ese deterioro espanta a los bancos de pesca durante largas temporadas, y de que en las redes quedan atrapadas especies de pesca sumamente importantes para ellos, pero de escaso valor para los franceses, por lo que éstos las tiran al mar después de haber recogido la parte que les interesa. *Para pescar unos miles de merluza estropean otro tanto de otros pescados pelágicos, que casualmente son los que nosotros pescamos, explica Urbietta. Esas especies que para ellos no son interesantes económicamente, para nosotros son fundamentales. Hay que investigar esas redes, qué es lo que se pesca y qué es lo que se echa al agua. Es importantísimo establecer un control sobre los «stocks» que traen a tierra y, por supuesto, sobre los descartes de especies pelágicas que están haciendo.*

Garay opina que las consecuencias pueden ser similares a las que provocó hace años la dinamita en la ría de Vigo. *Todavía se recuerda en Galicia la experiencia de la ría de Vigo, cuando el empleo de la dinamita provocó la huida de las sardinas durante varios años. Yo no digo que los pescadores españoles seamos mejores que los franceses, sino que están equivocados en este caso.*

Primero a la Administración española y luego a la comunitaria cuando el asunto fue transferido a Bruselas, se les pidió desde el primer momento la elaboración de un estudio sobre el efecto de estos métodos en las aguas del Cantábrico, pero sobre todo, una moratoria que prohíba su uso mien-

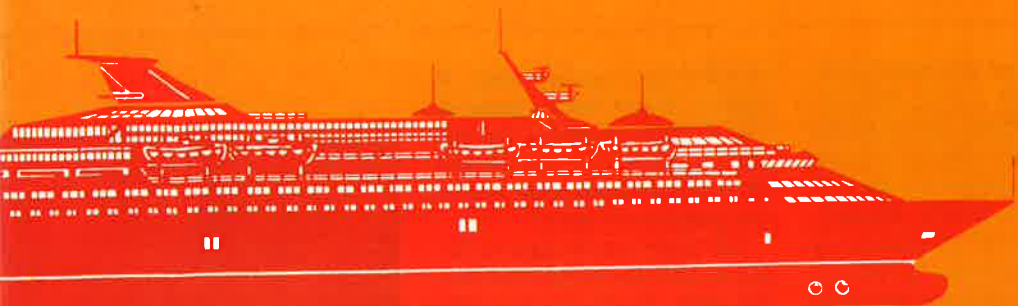
## De Madrid a Bruselas

La Administración española, según manifestaciones del ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero a preguntas del diputado vasco Joseba Azkarraga, está intentando que la Comisión de la Comunidad tome una postura en relación con la utilización, por parte de los pescadores franceses de las artes pelágicas en el Cantábrico. Las autoridades españolas realizarán los trabajos pertinentes y aportarán datos para lograr una decisión a este respecto por Bruselas.

El gobierno español, por razones económicas y también ecológicas, mantiene una prohibición sobre la utilización de este tipo de artes. Igualmente hay razones de tipo social, al suponer una mayor utilización de mano de obra. Frente a las exigencias a los pescadores españoles, los armadores franceses mantienen la conveniencia de utilizar esta clase de artes. En el país vecino, según manifestaciones del propio ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación español, se ha producido en los últimos años un cambio en la actitud respecto a esta cuestión, habiendo aumentado el nú-

mero de sus defensores. En un primer momento, se creía que eran solamente algunos pescadores interesados en las ganancias rápidas quienes defendían este tipo de pesca. Recientemente, se ha demostrado que son más los pescadores franceses favorables a este tipo de artes para la actividad pesquera, y que incluso habrían contado con el apoyo de las autoridades galas.

Frente a este problema, la Administración española ha intentado en varias ocasiones, con motivo de contactos bilaterales, buscar una solución a este contenido. Según Carlos Romero, hasta la fecha, los intentos han sido inútiles. Aunque no se desiste de estas negociaciones, por parte del Gobierno español se considera indispensable lograr una posición sobre este asunto de las autoridades comunitarias con la presencia de España y Francia. El objetivo sería la redacción de un reglamento a tres bandas, Bruselas, Francia y España, donde se fijasen las condiciones para el desarrollo de esta actividad pesquera y evitar así los enfrentamientos en el sector. ■

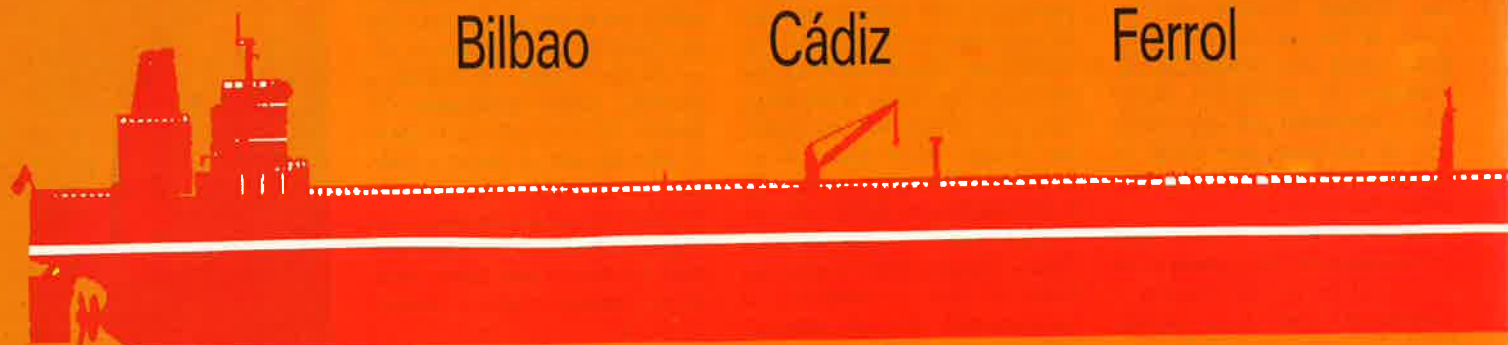


Bilbao



Cádiz

Ferrol



Gijón

Manises

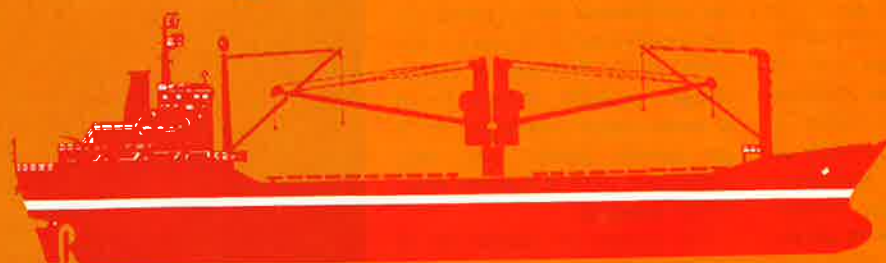
Puerto Real



Santander

Sevilla

Vigo



Astilleros Españoles, a través de una sólida cadena de factorías situada estratégicamente a lo largo de nuestro litoral, compete de igual a igual en el duro mercado internacional de la construcción naval.

**ASTILLEROS  
ESPAÑOLES**

Astilleros Españoles SA  
Padilla 17  
28006 Madrid

Tel.: (91) 435 78 40  
Télex: 27648 ASTIL E  
Fax: (91) 276 29 56

tras se lleva a cabo este estudio. Para ello los pescadores españoles presentaron a las autoridades de la CE un informe elaborado por dos expertos, el biólogo José Franco y el ingeniero Tomás Larrinaga. A petición del Servicio de Investigación Oceanográfico del Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno vasco el informe, titulado «Estudio del impacto de las nuevas artes pelágicas sobre las pesquerías de túnidos», fue analizado, discutido y aprobado por una comisión de expertos, que alabó la «objetividad, idoneidad y sencillez» del mismo.

El 30 de enero pasado una representación de pescadores vascos de bajura de Vizcaya y Guipúzcoa llegó a la capital belga, invitada por la Subcomisión de Pesca del Parlamento Europeo, para exponer ante la Cámara la preocupación española por la generalización del uso de los artes semipelágicos en las aguas del Golfo de Vizcaya. En la visita estaban programados una serie de contactos con el director de Mercados y Recursos externos, Ramón de Miguel, el director de Recursos Internos y Control, John Pearson, y varios funcionarios de la División de Estructuras Pesqueras de la DG-XIV. Pearson abrió la reunión asegurando que no encontraba «argumentos suficientes» como para llevar a cabo la prohibición. Una frase tan tajante rompió la moral de los pescadores, que se quejaron de la falta de defensa que había hecho la Administración española ante las autoridades comunitarias y prometieron continuar insistiendo para crear un clima favorable a sus reivindicaciones.

El día 9 de febrero un nuevo grupo de representantes de las federaciones de cofradías de Guipúzcoa y Vizcaya se reunió en Madrid con los responsables de la Secretaría de Pesca Marítima y la Dirección de Relacio-

nes Pesqueras Internacionales, para dialogar con la Administración española. En la misma, los pescadores criticaron la posición del ministro de Agricultura y Pesca, Carlos Romero, ante la CE, y calificaron de «poco convincente» la respuesta de las autoridades españolas a sus demandas.

De momento, los pescadores españoles han conseguido que Bruselas les prometa que se elaborará un estudio sobre el impacto de los artes semipelágicos, tal y como los «arrantzales» pedían. El proyecto ya está en marcha, pero no lo está la moratoria que había sido solicitada junto a este estudio. Tanto Urbietta como Garay insisten en que la moratoria es fundamental. En este sentido, Urbietta critica los argumentos que están dando las autoridades comunitarias: *Bruselas dice que esos artes no están expresamente prohibidos. Tampoco lo está la dinámica, según ese mismo razonamiento. Es absurdo prohibir unas prácticas cuando ya no haya remedio, cuando sus efectos desastrosos hayan arrasado el mar. Lo lógico es estudiar cada sistema nuevo que sale y autorizarlo cuando se ha demostrado que es inofensivo. Sería más lógico elaborar una relación de artes de pesca autorizados y sobreentender que los que no estén contemplados en esa lista están prohibidos. En la Subcomisión de Pesca de la CE va a haber un debate sobre el tema, y todo el mundo está de acuerdo en que hay que elaborar un estudio, pero nadie habla de moratoria. Se nos ha acusado de estar en contra de las innovaciones, pero no es cierto; simplemente estamos en contra de las innovaciones que no sean buenas.* Antón Garay puntualiza: *El cebo vivo fue una técnica adoptada por los franceses que nosotros copiamos y a partir de ahí lo hemos ido modernizando, le hemos añadido carretes hidráulicos, etcétera. Tanto la Ad-*

*ministración española como la francesa deben darse cuenta de ello. El único problema que hay aquí es que en San Juan de Luz hay 1.200 tripulantes que prefieren quedarse en tierra.*

Las horas en las que se llevan a cabo las faenas con ambos artes, de día con los artes tradicionales, y de noche con las redes volantas y pelágicas, añade un nuevo problema a los ya existentes. *Los franceses, dice Antón Garay, se dedican a observar dónde localizamos los bancos de pesca por el día para ir ellos durante la noche y arrasar con las redes. Dicen que deben hacerlo así por la luna, o no se qué, pero lo cierto es que limpian los bancos que hemos localizado durante el día, o durante varios días en ocasiones.*

*¿Problemas en la mar?, claro que puede haberlos, asegura Urbietta. Es de tontos pensar lo contrario. Un barco, por ejemplo, ha estado varios días buscando un banco de pesca sin éxito y al cuarto día lo encuentra. Llega a puerto y se lo comunica al compañero que no ha localizado nada. El compañero se desplaza hasta allí al día siguiente, pero se encuentra con que los franceses, que han estado vigilando durante el día, han llegado por la noche y han arrasado con las redes. Los pescados se han ido y no hay posibilidad de que vuelvan, debido al efecto de las pelágicas. ¿Cómo no va a haber problemas? No se puede estar persiguiendo a la pesca y huyendo de los franceses al mismo tiempo, es doble trabajo. Ni yo ni nadie puede responder de lo que suceda. Somos todos muy civilizados, pero el humano sigue siendo humano.*

En cuanto al estado en el que se encuentran las conversaciones entre la Administración española y la comunitaria, los pescadores no son muy optimistas. *No tenemos ni idea de como está en este momento el curso de las conversaciones, dice Urbietta. No sabemos absolu-*



**«Los franceses se dedican a observar dónde localizamos los bancos de pesca durante el día para ir ellos por la noche y arrasar con las redes.»**



## Acuerdos históricos

**U**N acta con fecha del 12 de enero de 1950, conservada en los archivos de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa, recoge el acuerdo al que llegaron en Bilbao tras una reunión las federaciones de Vizcaya, Guipúzcoa y Santander: todas coincidieron en que era preciso regular las capturas de atún y bonito con cebo vivo y prohibir el uso de redes. En la reunión se acordó también, tal y como consta en los documentos relativos a la misma, elaborar un escrito recogiendo tales conclusiones y enviarlo a Madrid junto a una comisión de representantes que solicitara al Ministerio la prohibición del uso de redes en la pesca de estas especies marinas.

Unos meses más tarde, en julio del mismo año, se celebró una nueva reunión, esta vez contando también con los pescadores de la costa vasco-francesa, en San Juan de Luz. En la misma se ratificó el acuerdo tomado en enero. A estas alturas se tenía ya el respaldo oficial del Gobierno español, que prohibió mediante una orden ministe-

rial el uso de redes para las capturas de túnidos.

A principios de los años setenta, un grupo de pescadores coreanos llegó al Cantábrico para faenar con palangre utilizado a flor de agua. Los pescadores locales no toleraron esa técnica de pesca y cortaron los aparejos de los asiáticos, que fueron obligados a abandonar la zona. Se convocó entonces una nueva asamblea, a petición de los propios franceses. Como consecuencia de las sesiones celebradas en Ondarroa, Vizcaya, el 23 de julio de 1974 todos los pescadores del Golfo de Vizcaya ratificaban la decisión tomada en 1950 e insistían nuevamente por escrito: los únicos artes utilizables en la pesca de túnidos serían el cebo vivo y la cacea.

Cuando los barcos de Hendaya y San Juan de Luz comenzaron en 1987 a emplear redes pelágicas y volantas los pescadores de la cornisa cantábrica pensaron que los pactos anteriores requerían revisión, y con tal objeto todo el Cantábrico español, desde Lugo hasta San Sebastián, verificó los acuerdos anteriores. Las federaciones del noroeste —Coruña y Pontevedra— solicitaron, al enterarse, una nueva sesión en la que ellos mismos estamparían su firma sobre el documento recién elaborado por sus colegas de la costa norte. Así lo hicieron el día 13 de febrero del año pasado.

Este pacto entre hombres de mar tiene plena vigencia, y algunos arrastreros franceses lo han violado; así se expuso en Ciboure, Francia, en una reunión celebrada el 16 de agosto pasado entre todas las federaciones de la cornisa cantábrica, algunos de los patrones de los barcos galos que se habían visto envueltos en el conflicto, y los representantes de las comisiones francesas del atún rojo y el atún blanco, —Raphael Aranaz e Ives Elgouach, respectivamente—. En la misma, tras un intercambio mutuo de acusaciones, se concluyó por primera vez sin ningún tipo de acuerdo, con la promesa de los franceses de continuar utilizando unos artes que les reportan espléndidos beneficios, y con la amenaza de los españoles de conducir el asunto hasta donde hiciera falta para impedir el uso de tales métodos.

Las diligencias del conflicto se llevaron entonces a Bruselas, y allí continúan por el momento. ■

V. L.



tamente nada. A lo mejor resulta que ya lo han solucionado y no nos hemos enterado, ironiza el oriotorra, presidente de la Federación de Cofradías guipuzcoana. Siempre que vamos a Madrid nos dicen que están en ello, pero no estoy seguro de que estén haciendo nada. Antón Garray dice tajante: A la Administración española le exigimos que preste en Bruselas para que se prohíba la utilización de ese arte.

El único testimonio a favor con que cuentan por el momento los pescadores vascos son las conclusiones del estudio elaborado por los técnicos de la administración autonómica. En él se explica que «los nuevos artes se utilizan conjuntamente con los tradicionales, y en las pescas experimentales francesas se han obtenido capturas por día de pesca de 600 y 735 kilos. El aumento de rentabilidad, derivado de la posibilidad de usar los nuevos artes de noche y los tradicionales de día, originaría un aumento de la



flota tal que supondría duplicar el esfuerzo pesquero en los próximos años». El estudio continúa explicando que «este aumento del esfuerzo pesquero y de la captura incidirían muy negativamente en el 'stock' de atún blanco especialmente, sobrepasándose ampliamente los límites calculados».

El informe recomienda que se establezca una moratoria en el uso de estos artes en tanto se elaboran varios estudios técnicos que considera indispensables.

Mientras los políticos intentan, con mayor o menor premura, poner solución burocrática al conflicto de las volantas y pelágicas, los pescadores gallegos se preparan para salir al bonito en mayo. El resto de la flota del Cantábrico le seguirá en los próximos meses. Ni siquiera los propios representantes de los pescadores pueden garantizar la paz aguas adentro. ■

Virginia LAVIN



**SAL JUNGNER**  
MARINE

## SAL-Imcor 2

### Para una medida precisa de la velocidad

■ SAL-Imcor es una corredera de diseño moderno basado en un microprocesador que utiliza técnicas de correlación acústica con reflexión en el agua, para proporcionar una información rápida y precisa sobre la velocidad relativa y la distancia recorrida.

■ El sistema es barato, fácil de instalar y puede incluso montarse aprovechando las piezas de fondo de la corredera SAL-24, evitando así los elevados costos de una varada. La gran precisión y rapidez de respuesta facilita su conexión a los radares anticollisión, pudiendo utilizarse junto con una corredera de medida respecto al fondo.

■ Esta corredera ha sido extensamente probada y aceptada en diferentes buques de distintos tamaños en todas las condiciones de navegación y mar. Cumple con todas las normas actuales de IMO y está respaldada por la organización mundial de servicio SAL Jungner Marine.

■ Si desean más información sobre la Corredera de Correlación Acústica SAL-Imcor, contacten por favor con la dirección que sigue o con el representante de SAL Jungner Marine más cercano.

**SAL JUNGNER** Vretenvägen 10, Box 1102, S-17122 SOLNA, Sweden. Telephone 08-98-06 80

Representante Nife España SA, Avda. Llano Castellano, 13.28034 Madrid Tel: 7293700

«consumo muy reducido, respuesta más rápida y mayor velocidad de navegación»



## motores marinos Caterpillar

seguros, fiables, duraderos, con mínimo consumo, sin averías y máxima disponibilidad.



Los hermanos **Santos Alonso** de Cillero (Lugo) tienen un propulsor 3500 CAT en su pesquero «**Illumbre**» y van a instalar otro más en un buque de arrastre. Piensan que «**los demás motores no tienen nada que ver con Caterpillar**» por su consumo muy reducido, respuesta más rápida y mayor velocidad de navegación.

de 60 a 6.000 HP

- La mayor organización postventa del mercado.
- Más de 1.000 puntos de servicio a nivel mundial.

FINANZAUTO 

 CATERPILLAR

Central: Arturo Soria, 125 • Tels. (91) 413 00 13 - 413 90 12 • 28043 Madrid

CATERPILLAR, CAT y  son marcas registradas de Caterpillar Inc.

Durante los días 19, 20 y 21 de marzo el grupo de soporte técnico del programa MAC-NET —Medical Advise Centers Network— mantuvo una reunión en Madrid, en las dependencias del Instituto Social de la Marina, en la que se establecieron una serie de criterios de actuación y coordinación destinados a aumentar la eficacia de asistencia de los centros radio-médicos. A las jornadas asistió Luc Dutailly, representante de la Dirección General de la Salud y Seguridad de la CE, quien asegura que el crecimiento que está experimentando el programa, expansión que pronto se saldrá con la incorporación de Portugal y Gran Bretaña, se traducirá en un incremento importante del presupuesto por parte de la CE para el próximo año.

**Luc Dutailly,  
representante  
de la CE  
en las  
jornadas  
MAC-NET**



## «Portugal y G próximos

**R**EPRESENTANTES de España, Francia, Italia y Grecia, los cuatro países integrantes del proyecto comunitario de asistencia de los centros radio-médicos, denominado MAC-NET, —Medical Advise Center Network—, mantuvieron en Madrid, en la sede del Instituto Social de la Marina, una de las reuniones periódicas que celebra el grupo de soporte técnico del programa. En las jornadas, a las que seguirán otras próximas en mayo, en Atenas, en julio, en Toulouse, en octubre, en Lisboa, y en diciembre, en Roma, se contempló, como objetivo fundamental, la uni-



## Conclusiones de las jornadas

El grupo de soporte técnico del programa MAC-NET, reunido durante los días 19, 20 y 21 de marzo, acordó llevar a cabo la realización de unos protocolos estándar para el intercambio de información, así como la confección de un Mapa Sanitario Internacional con el que se pretende tener conocimiento de las posibilidades sanitarias de los distintos puertos de cara a posibles evacuaciones a través de las consultas radio-médicas. Este mapa utilizará un soporte informático, común o compatible, de manera que se puedan actualizar constantemente los datos registrados. El equipo francés se ofreció, en este sentido, a realizar el desarrollo del *software* necesario.

Los técnicos informáticos de cada uno de los países acordaron y coordinaron la ejecución del programa que permita obtener datos estadísticos en diferentes campos de interés, y que serán comunes para todos los centros participantes. Ello permitirá hacer estudios epidemiológicos dirigidos a mejorar la asistencia y las condiciones de vida y trabajo a bordo.

V. L.

# Gran Bretaña, miembros»

ficación de los criterios de actuación entre los diferentes países que cooperan en el proyecto. También fueron objeto de especial interés los distintos subprogramas contemplados dentro del mismo y que forman parte de su propio proceso de expansión y desarrollo.

Desde la puesta en marcha del MAC-NET, éste ha experimentado un crecimiento progresivo que se ha polarizado en dos direcciones. Estas, al menos, la opinión del representante de la Comunidad Europea en las jornadas, el francés Luc Dutailly, administrador principal de la Di-

rección General Quinta en la Salud y la Seguridad de la Comisión de las Comunidades Europeas. *MAC-NET se está ensanchando hacia el exterior y está creciendo, al mismo tiempo, dentro de su propio seno. Está extendiéndose hacia afuera desde el momento en que hay otros países que están contemplando su próxima incorporación al programa. Concretamente, estoy hablando de Portugal, cuya adhesión es prácticamente un hecho y se producirá en el plazo de meses, y de Gran Bretaña. Precisamente, para dar un paso adelante sobre este asunto, se celebrará en Londres una reunión*

*en los próximos meses. Al mismo tiempo, se están creando nuevos proyectos destinados a mejorar la calidad y eficacia de la asistencia.*

Los esfuerzos de los miembros integrantes de MAC-NET se centrarán, durante 1989, en conseguir una mejora progresiva de los diferentes sistemas operativos con la finalidad de lograr que éstos sean compatibles entre sí y se adecúen a las nuevas técnicas y avances, así como a los parámetros y directrices de Salud y Bienestar Social que la Comunidad Europea contempla para el sector marítimo. Pero es la aplicación de nuevas tecnologías a los métodos de estudio y diagnóstico de los pacientes uno de los puntos que despiertan mayor interés en este momento. Los avances que proporcionan la informática y el empleo progresivo de las telecomunicaciones podrán permitir, en un futuro próximo, reemplazar a los viejos métodos para ganar

en rapidez y en coordinación internacional.

Estos aspectos están contemplados en TELEMAR, uno de los subprogramas que están creciendo al amparo de MAC-NET y a los que se refiere Luc Dutailly cuando habla de crecimiento interno. *Con el desarrollo de TELEMAR pronto podrá hablarse de «telemedicina». También se están llevando a cabo cursos de formación y un programa de búsqueda y rescate, denominado SAR-MAC. Se está preparando un proyecto especial para los habitantes de las pequeñas islas griegas, que carecen a menudo de servicios médicos, y se está trabajando muy seriamente en el proyecto que se ha dado en llamar PHARMAR, proyecto que trata, entre otras cosas, de establecer concordancia de criterios en materia relativa a la prescripción y uso de fármacos en los barcos. Este proyecto surgió hace dos años, cuando a finales de 1986 se celebró la pri-*



mera reunión preparatoria en la que se intercambiaron información sobre los diferentes fármacos con que contaban a bordo los buques. En la misma reunión se sentaron los principios de un posible acercamiento entre los criterios de

uso de los fármacos y se propusieron, ya entonces, una serie de referencias comunes a las que podrían atenderse las farmacias de los barcos europeos.

MAC-NET está financiado al 50 por cien por las institu-

ciones correspondientes de los respectivos países integrantes y por el Fondo Social Europeo. Este presupuesto experimentalizará durante el próximo año un aumento que oscilará entre uno y dos millones de ecus, en opinión de Luc Du-

tailly. La incorporación de dos nuevos países traerá consigo un aumento por parte de la Comunidad Europea del dinero adjudicado al proyecto, luego, junto al crecimiento de sus miembros, se producirá un aumento lógico y paralelo del presupuesto asignado.

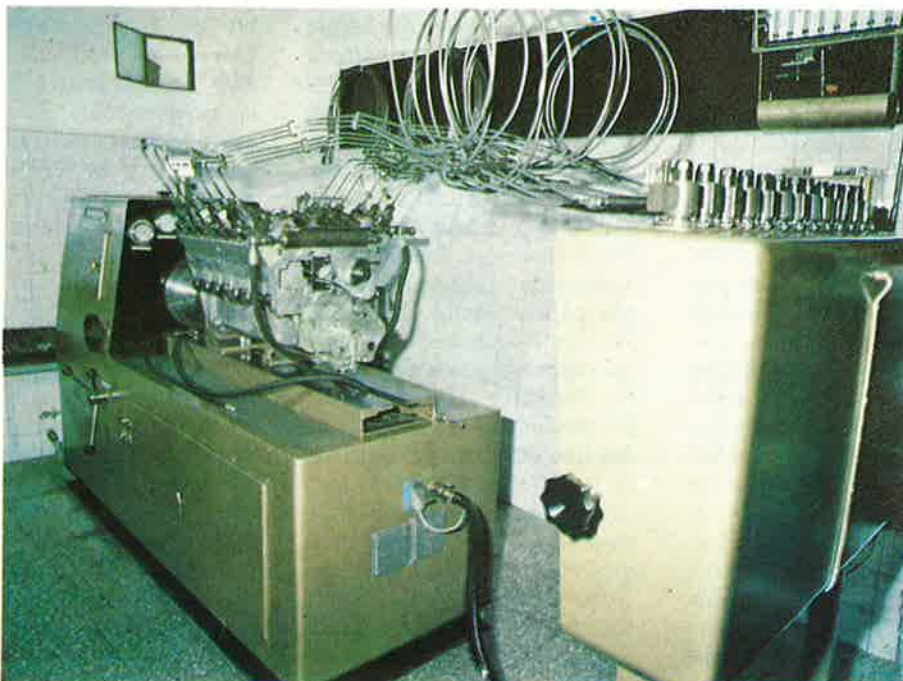
Mientras esto sucede (en la reunión ya se anunció la incorporación al programa MAC-NET de los centros de consulta de Portugal y Reino Unido), los miembros del proyecto tratan de solventar los principales problemas con los que se encuentran en la actualidad, relativos, principalmente, a las diferencias de los niveles de formación y entrenamiento del personal médico, la diferente capacidad de los equipos de a bordo para realizar prescripciones radio-médicas o las diferencias presentes en materia de fármacos y botiquines. ■

Virginia LAVIN



# Mercurio

## SERVICIO BOSCH



**Reparación y venta de todo tipo de equipos de Inyección para motores marinos.**

Trav. de Vigo, 16-19-24

Telf.: 27 07 02

Telex: 83068 esser-e

Telefax: 986-43 49 43

36206 VIGO

### SUCURSAL

Urb. El Cevadal

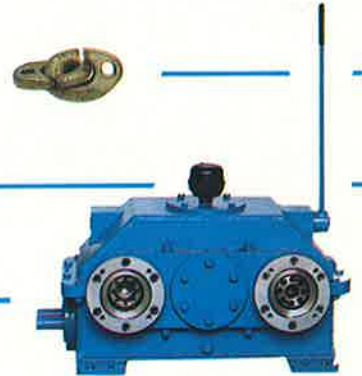
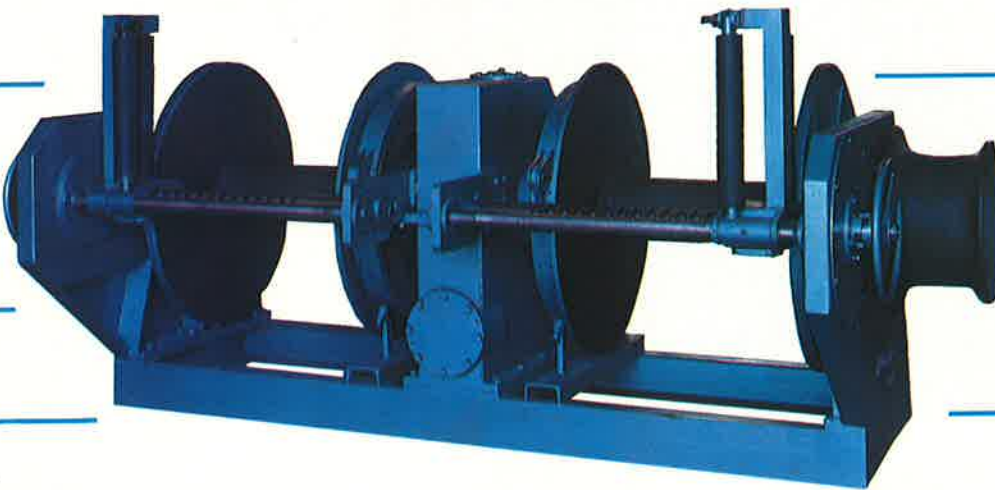
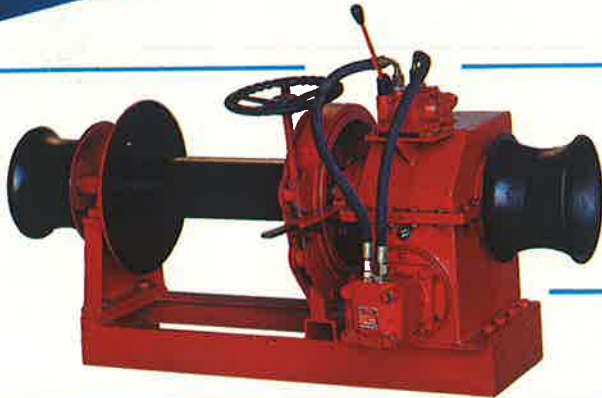
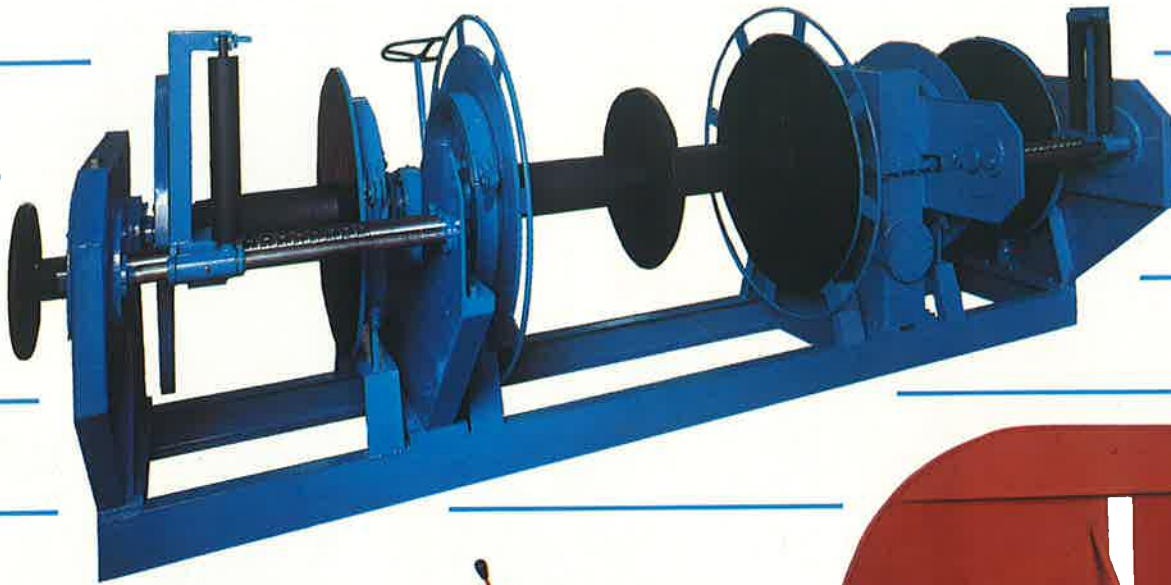
Vial II, n.º 38

Telf.: 22 05 01

Las Palmas de

G. Canaria

# LA MAR DE VENTAJAS



*La gran diferencia*

MASTER PUBLICITAT

 **Mapro** S.A.  
MAQUINARIA NAVAL

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

Desde el pasado mes de abril, recorre las carreteras del litoral peninsular un singular vehículo. Se trata de un semi-remolque, de casi catorce metros de largo, que dispone de todos los elementos necesarios para el entrenamiento en el uso de aparatos de respiración autónomos, así como servir de apoyo a los cursos de lucha

contra incendios, y de supervivencia en el mar que se realizarán por todo el litoral, según la programación de cursos para el presente año a impartir por el Instituto Social de la Marina. Por la Unidad Móvil de Seguridad Marítima pasarán, hasta finales del presente año, cerca de 2.500 personas.



**S**E trata en definitiva de una escuela ambulante. Una escuela que ya recorre las carreteras del litoral peninsular, con los medios técnicos y humanos precisos, para impartir una enseñanza muy específica, cual es la formación en la utilización de aparatos de respiración autónomos.

Gracias a la Unidad Móvil de Seguridad Marítima, además de lograrse una mayor racionalización de los recursos económicos disponibles, las localidades del litoral con difícil acceso a los distintos centros educativos del ISM se verán doblemente beneficiadas. Ahora, todos los trabajadores del

UNIDAD MOVIL DE SEGURIDAD MARITIMA

# Cursos de formación «sobre ruedas»





**La Unidad Móvil dispone de todo lo necesario para el entrenamiento en el uso de aparatos de respiración autónomos, desde un martillo-polea hasta un intrincado laberinto que deberán recorrer los participantes.**

piración autónomos, principal función de la Unidad Móvil, ésta podrá ser utilizada, en el caso de que así se requiera, como apoyo a los cursos de Seguridad Marítima que se estén realizando, ya que dispone de material para realizar ejercicios de lucha contra incendios y de supervivencia en la mar.

Las respectivas direcciones provinciales del ISM serán las encargadas de realizar la selección de las personas que participarán en estos cursos, dirigidos a los profesionales del mar o que van a serlo en breve. Así, los alumnos de las escuelas del ISM, de las Escuelas Superiores de Marina Civil, de los Institutos Politécnicos y de Formación Profesional, y todos los trabajadores del mar, tanto del sector mercante como pesquero, son los aspirantes a recibir estas enseñanzas. De hecho, este tipo de enseñanza interesa a todos, ya que no se prodiga mucho debido, fundamentalmente, a la falta de lugares idóneos para su realización.

Los participantes, unos doce a lo largo de una jornada, pronto tendrán ocasión de comprobar la innumerable cantidad de pruebas que se encierran en 14 metros de largo, 2,45 de ancho y 4 de alto, que son las medidas del furgón semirremolque.

Se comienza con una explicación, a cargo de los dos monitores que forman parte de la dotación de la Unidad Móvil, sobre el uso de los equipos de respiración autónomos.

La actividad se inicia con una serie de ejercicios de resistencia, para los que en la Unidad Móvil se dispone de un martillo-polea y una escala de gateo. De la sala de ejercicios se pasa a la sala de orientación, separadas entre sí por una es-

mar tendrán la posibilidad de realizar, en igualdad de condiciones, unos cursos de formación que difícilmente podrán efectuarse de una forma tan completa y controlada en otro lugar, y a la puerta de casa, como quien dice.

Para poner en marcha el Plan General de Formación en Seguridad Marítima se ha considerado imprescindible, además de los medios propios con que cuenta el Instituto Social de la Marina (escuelas, profesores), la utilización de otros recursos docentes. Siguiendo el modelo establecido por otros países europeos, se comenzó a estudiar la utilización de unidades móviles de enseñanza, para lo que se tuvieron en cuenta, además, las ventajas anteriormente citadas. Como resulta evidente, el ISM creyó en la idoneidad de este medio, e invirtió casi 40 millones de pesetas en hacerlo realidad.

Además de los ejercicios de utilización de aparatos de res-



clusa o recinto de aislamiento con dos puertas estancas. En la sala de orientación está instalado un laberinto, con un recorrido total de unos cincuenta metros, tanto en zona erguida como de gateo. El laberinto está formado por una serie de módulos intercambiables, por lo que se puede alterar el recorrido, añadiéndole o restándole dificultades.

Además de las dificultades propias del laberinto, que contará al menos con dos niveles, trampillas de paso entre los mismos, tubo de gateo y escalera, entre otros componentes, los monitores podrán ir añadiendo dificultades accesorias desde la sala de control. Desde allí modificarán, según lo crean conveniente, las condiciones del interior del laberinto. Así, se puede modificar la temperatura; aumentar, disminuir la iluminación o suprimirla totalmente; producir niebla para dificultar la visibilidad; simulación de ruido y llamas, etcétera.

En todo momento, el monitor sabe en qué lugar exacto se encuentra cada alumno, gracias a un circuito cerrado de televi-

## Itinerario de la Unidad Móvil

**L**a Unidad Móvil de Seguridad Marítima inició su periplo de actuaciones el pasado día 10 de abril, en tierras asturianas. Salvo en el mes de julio, en que ésta se desplazará a una o dos direcciones provinciales (aún por determinar) como apoyo de los cursos de formación que se estén desarrollando, y en el mes de agosto, en que no será utilizada, la Unidad Móvil tiene establecido ya el siguiente calendario:

**Mayo.** Del 1 al 13 de este mes recorrerá la provincia de Vizcaya. El día 14 iniciará su periplo por la Comunidad gallega, concretamente en La Coruña, donde permanecerá hasta final de mes.

**Junio.** Este mes estará destinada a recorrer las localidades dependientes de la dirección provincial de Villagarcía.

**Septiembre.** La Unidad Móvil se desplazará, durante todo este mes, por las localidades correspondientes a la dirección provincial de Huelva.

**Octubre.** Del 1 al 14 permanecerá en las localidades del ámbito de la dirección provincial de Vigo para, a partir del día 15, trasladarse nuevamente a Gijón.

**Noviembre.** Hasta el día 10 permanecerá en la Comunidad asturiana para desplazarse, posteriormente, a la de Cantabria, donde estará hasta el día 18. A partir del día 19 acudirá al País Vasco, en concreto, a las localidades correspondientes a la dirección provincial de Guipúzcoa para, a partir del día 26, desplazarse a Vizcaya.

**Diciembre.** Hasta el día 8 permanecerá en Vizcaya. Del 11 al 22 irá nuevamente a la provincia de Huelva, donde se dará por concluido el calendario de actuaciones en el presente año. ■



sión y a unos indicadores de pisadas, que reflejan el lugar por donde está pasando el participante.

A pesar de lo aparatoso que pueda parecer, por el número de dificultades que se pueden añadir a la prueba, ésta no resulta insalvable, ni mucho menos peligrosa. A pesar de ello, a cada alumno se le hace el correspondiente seguro, como en cualquier otro curso de Formación Profesional Ocupacional, de riesgo de accidentes.

De todas formas, y conviene insistir en ello, la prueba no entraña ningún peligro pues, además del seguimiento del participante en todo momento a través del laberinto, si por cualquier razón no pudiera continuar, el entramado dispone de unos mecanismos de seguridad que permitirían el acceso inmediato a cualquier punto del recorrido para posibilitar la salida del alumno.

En definitiva, de lo que se trata con estas pruebas es de someter al participante a una serie de situaciones para que estén mínimamente preparados por si tal eventualidad ocurriera en la realidad, así como pa-

## Cursos de Formación Ocupacional

Dentro de los Cursos de Formación Ocupacional, organizados por el Instituto Social de la Marina, próximamente darán comienzo los que a continuación se relacionan:

Curso	Dirección provincial	Localidad	Fecha inicio	Fecha término
Formación Sanitaria Básica .....	Cantabria	Santander	8 de mayo	12 de mayo
	Villagarcía	Villagarcía	8 de mayo	19 de mayo
	Gijón	Gijón	15 de mayo	19 de mayo
	Villagarcía	Villagarcía	22 de mayo	2 de junio
Formación Sanitaria Mandos .....	Vizcaya	Bilbao	1 de junio	5 de junio
	Gijón	Luarca	19 de junio	23 de junio
Básico Mixto Seguridad Marítima...	Vizcaya	Brunete (Madrid)	8 de mayo	12 de mayo
	Barcelona	S. Vicenç del Castellet	15 de mayo	19 de mayo
Introducción Seguridad Marítima ...	Cantabria	Santander	16 de mayo	17 de mayo
Lucha contra incendios .....	Villagarcía	Brunete (Madrid)	29 de mayo	2 de junio
	Tarragona	Tarragona	26 de junio	15 de julio
Patrón pesca .....	La Coruña	La Coruña	8 de mayo	3 de julio
Agricultura Básica .....	Tarragona	S. Carlos Rápita	19 de junio	25 de agosto
Redero .....	Tarragona	Tarragona	19 de junio	25 de agosto

NOTA: Para más información, así como para solicitar la admisión a estos cursos, los interesados pueden dirigirse a las direcciones provinciales del ISM o Casas del Mar de las respectivas localidades.



Desde este tablero de mandos se controlan todos los ejercicios que se realizan en la Unidad Móvil.

ra que se familiaricen con los equipos de respiración autónomos. Para ello, desde que comienzan los ejercicios de resistencia, lo hacen con todo el equipo. Durante el ejercicio vienen a utilizar una botella completa de aire comprimido.

A todos los alumnos que hayan completado el ejercicio se les extenderá un certificado de participación en el Curso de entranamiento en la utilización de equipos de respiración autónomos.

Para poder participar en estos cursos basta con que los interesados se dirijan a inscribirse a las diferentes direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina, así como a cualquier otra dependencia del ISM, donde serán debidamente informados de los pasos a seguir (en estas mismas páginas se ofrece, a título informativo, el itinerario que seguirá la Unidad Móvil este año, con el fin de facilitar las previsiones de los que deseen participar en estos cursos). Una vez selecciona-

dos los participantes se procederá a la realización de un examen médico que acredite la aptitud para la realización de las pruebas físicas a que se verá sometido.

El número de participantes por día, como ya se ha señalado, será de unos doce, por lo que se calcula que desde primeros de abril, en que la Unidad Móvil inició su andadura por tierras asturianas, hasta finales de año habrán participado cerca de 2.500 personas. 2.500 personas que habrán tenido la posibilidad de efectuar unos ejercicios que difícilmente podrán realizar en otro lugar, en las condiciones que se ofrecen en este furgón, y mucho menos en un barco, por razones obvias. En definitiva, se trata de mejorar las condiciones de seguridad de los trabajadores de la mar, y la Unidad Móvil de Seguridad Marítima es un medio más para conseguirlo. ■

Raúl GUTIERREZ  
MOLINERO

## El interior déjelo de nuestra cuenta.

**P**orque nosotros nos encargamos de todo. Paneles, techos, pavimentos, puertas no de acero, sanitarios, mobiliario metálico y de madera, accesorios de habilitación y una enorme cantidad de sensibilidad y buen gusto, para crear, con nuestro trabajo, las necesarias sensaciones de intimidad.

Cuando venga a visitarnos comprobará cómo hemos sido capaces de conjugar calidad, confort y funcionalidad, a través de más de 25 años de experiencia en acomodación y aislamiento naval.

Productos y sistemas homologados.



### FABRICA

Bembrive-Mosteiro-284-286  
Telefax-424955  
Teléfono: 424560  
VIGO

### OFICINAS

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

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

# Sólo se salvarán si son vistos

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

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

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

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

Combina las mejores propiedades ópticas con una

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

La Lámina Scotchlite lleva incorporadas millones de

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

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

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

Nombre \_\_\_\_\_

Empresa \_\_\_\_\_

Dirección \_\_\_\_\_

C.P. \_\_\_\_\_ Población \_\_\_\_\_

Provincia \_\_\_\_\_

# 3M

# El pez espada



## Una pesquería en auge

Hoy en día, el pez espada ha dejado de ser exclusivamente un atractivo trofeo de pesca deportiva para convertirse en el objetivo de una potente flota pesquera que atraviesa un periodo claramente expansivo. Quizás, las cerca de 10.000 Tm capturadas en los últimos años no representan un peso específico importante en el conjunto del



sector pesquero español, pero si consideramos que la cifra de capturas se ha triplicado en menos de diez años, y que actualmente España comparte con Italia el liderazgo mundial de las capturas de esta especie, nos daremos cuenta de la gran repercusión que la pesca industrial del pez espada está ganando en el Estado español.



**T**anto en el Atlántico como en el Mediterráneo, la temporada de pesca se prolonga durante todo el año.

*La operación de pesca se inicia antes del anochecer. La de recogida del palangre comienza de madrugada.*

**C**OMO todas las pesquerías que se han desarrollado rápidamente, ésta no está exenta de conflictos y problemas que afectan muy directamente al sector. De entre ellos, probablemente, el tema más preocupante es el relativo a las importaciones masivas procedentes de terceros países. Estas importaciones, canalizadas en su mayor parte desde Cuba, se han visto propiciadas por el auge y la fuerte demanda comercial que ha alcanzado el pez espada en algunos mercados nacionales (zonas de Levante, Andalucía y Madrid). Los bajos precios y el exceso de oferta causados por el producto importado provocan el derrumbamiento de los precios establecidos en la red comercial nacional. El problema se agrava ante la imposibilidad de poder realizar un control estricto de las importaciones ya que, por el momento, el pez espada carece de posición arancelaria propia y no se encuentra entre las especies normalizadas por

la Comunidad Económica Europea.

Otro problema de gran incidencia en el desarrollo comercial de este producto es su bajo e incluso inexistente consumo en los mercados del norte peninsular, lo que obliga a dirigir la oferta hacia mercados exteriores, siendo Estados Unidos el principal país de destino de las exportaciones.

Actualmente, el sistema de pesca utilizado en la captura del pez espada es el palangre de superficie, también se efectúan pequeñas capturas con arpón y redes de enmalle e, incidentalmente, en las almadrabas caladas en la zona del estrecho de Gibraltar.

La pesca del pez espada en España se inicia en la primera mitad del siglo XX, y es durante la década de los años sesenta cuando se amplía la pesquería, tanto en número de barcos como en zona de pesca.

En 1966, patronos de la flota andaluza inician la pesca en Galicia; los resultados son espectaculares y pronto se alcan-





### DESEMBARCOS DE PEZ ESPADA POR REGIONES MARITIMAS-AÑO 1986

Regiones Marítimas	Peso en Tm	Valor (miles pts.)
Cantábrica .....	3,1	1.637,4
Noroeste .....	7.000,1	3.330.409,7
Suratlántica .....	1.773,5	1.059.394,3
Surmediterránea .....	174,3	138.091,4
Levante .....	767,6	686.463,7
Tramontana .....	10,2	2.015,9
Balear .....	148,9	102.135,1
Canaria .....	18,6	2.921,6
<b>TOTALES .....</b>	<b>9.896,3</b>	<b>5.323.069,2</b>

FUENTE: Anuario de Pesca Marítima, Secretaría General de Pesca (MAPA).

zan las 3.000 Tm anuales, lo que determina que, a mediados de la década de los setenta, una parte importante de la flota que habitualmente faenaba en aguas del Atlántico norte se incorpore a la flota palangrera con base en los puertos gallegos. La actividad pesquera del pez espada experimenta un gran desarrollo en Galicia. La flota realiza una rápida expansión hacia el Atlántico oeste en busca de nuevas áreas de pesca. A esta flota se añaden nuevas unidades pesqueras (13 unidades construidas en el período 87-88, a las que hay que sumar otras ocho más, en período de construcción). Recientemente (abril, 1988) se ha creado una Asociación Nacional de Armadores de Buques Palangreros de Altura (ANAPA), con base en Vigo, que engloba a los armadores dedicados a la pesca de pez espada como actividad principal.

La flota con base en la región suratlántica —segunda región en importancia detrás de la del noroeste—, con un 18 por cien del total de las capturas efectuadas en 1986, va ampliando progresivamente las áreas tradicionales de pesca, extendiendo su actividad al sur de Canarias y a lo largo de la costa occidental africana hasta el Golfo de Guinea.

En el Mediterráneo se sigue un desarrollo paralelo, aunque se mantiene una tendencia más constante y actualmente la situación se encuentra más o me-

nos estabilizada. Las áreas de pesca se localizan en zonas próximas a la costa, con ampliación hacia zonas más abiertas próximas a las Islas Baleares y a la costa norteafricana.

La flota española que opera en el Atlántico está formada por unos 210 barcos (datos de 1986) y actualmente se encuentra en plena expansión. Las características de las flotas del sur y del norte son muy diferentes. La flota del noroeste (con 125 barcos en 1986) está formada por barcos de mayor tonelaje y tamaño que la del suroeste, y en su mayoría proceden de otras actividades de pesca, mientras que la flota con base en la región suratlántica (85 barcos en 1986) ha tenido siempre como actividad principal la pesca con palangre del pez espada.

La flota mediterránea, censada en 1985, estaba constituida por 145 embarcaciones con un tonelaje muy inferior al de la flota atlántica. Este número de barcos se reduce durante el primero y el último trimestre del año, ya que en esos meses se dedican a otras actividades de pesca; por otra parte, y de forma esporádica durante los meses de verano, cierto número de embarcaciones de pesca artesanal dirigen su actividad a la captura del pez espada.

Tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo, la temporada de pesca se prolonga durante todo el año, si bien existen fluctuaciones periódicas en

Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



**P**orque 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.).

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.**



Mutua de Riesgo Marítimo  
SOCIEDAD DE SEGUROS A PRIMA FIJA

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





**E**l pez espada ha dejado de ser exclusivamente un atractivo trofeo de pesca deportiva para convertirse en el objetivo de una potente flota pesquera.

la intensidad de pesca de cada una de las flotas. Para la flota con base en la región suratlántica, el máximo de actividad se registra en el último trimestre del año con un mínimo de actividad en el primer trimestre. Para la flota del norte, el descenso tiene lugar durante los meses de verano (junio-agosto), en los que parte de la flota de palangre cambia de actividad y se dedica a la pesca del bonito del norte (atún blanco, *Thunus alalunga*). El máximo de actividad se produce en los meses de septiembre y octubre.

Para la flota mediterránea, la máxima actividad coincide con los meses de verano y de otoño, y desciende notablemente durante los meses de invierno.

La operación de pesca se inicia antes del anochecer, y queda concluida a primeras horas de la noche. Consiste en una operación rápida (tres-cuatro horas) que se efectúa con el barco en marcha a una velocidad media de ocho nudos. La colocación de la carnada en el anzuelo se efectúa manualmente; el tipo de cebo más utilizado es la caballa (*Scomber sp.*) congelada, de tamaño comprendido entre los 25 y 35 cm. También se utiliza la alacha (*Sardinella aurita*) y trozos de tiburones procedentes de los descartes.

La recogida del palangre se inicia por el mismo extremo por el que se finalizó al calar. La operación comienza a primeras horas de la madrugada, y para un palangre de dos mil anzuelos se requieren unas seis ó siete horas. Actualmente, la recogida, que tradicionalmente



se realizaba a mano, se efectúa con sistemas hidráulicos.

La duración y el número de mareas varían en función del tonelaje del barco. Por regla general la marea es de 30 a 45 días para los barcos grandes y de 7 a 20 días para los pequeños; los barcos más pequeños que operan en el Mediterráneo emplean entre uno y cuatro

días en su desplazamiento. El número de mareas es de una al mes para los barcos que faenan en zonas alejadas y de dos a tres al mes para el resto de la flota.

La pesquería de palangre dirigida al pez espada captura también una gran variedad de especies asociadas, especialmente tiburones y otras especies pertenecientes a las familias de túnidos e istiophoridos.

Una vez efectuadas las capturas, el tratamiento a bordo es mínimo; el pez espada se almacena sin eviscerar y tan sólo se le corta el extremo de la espada para facilitar la estiba a bordo. Para su conservación se utiliza el hielo picado, ya que sólo unos pocos barcos disponen

**EVOLUCION DE LAS CAPTURAS DE PEZ ESPADA (Tm). AÑOS 1976/1986**

Zonas	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Atlántico .....	8.815	8.541	13.749	14.365	17.496	13.713	17.888	19.562	20.627	22.176	20.750
Mediterráneo .....	4.230	4.877	5.469	5.120	5.390	5.704	5.292	5.818	10.863	12.924	13.267
<b>TOTAL .....</b>	<b>13.045</b>	<b>13.418</b>	<b>19.218</b>	<b>19.485</b>	<b>22.886</b>	<b>19.417</b>	<b>23.180</b>	<b>25.380</b>	<b>31.490</b>	<b>35.100</b>	<b>34.017</b>

FUENTE: Boletín Estadístico (ICCAT).



**D**urante la década de los años sesenta se amplía la pesquería del pez espada en España, tanto en número de barcos como en zonas de pesca.

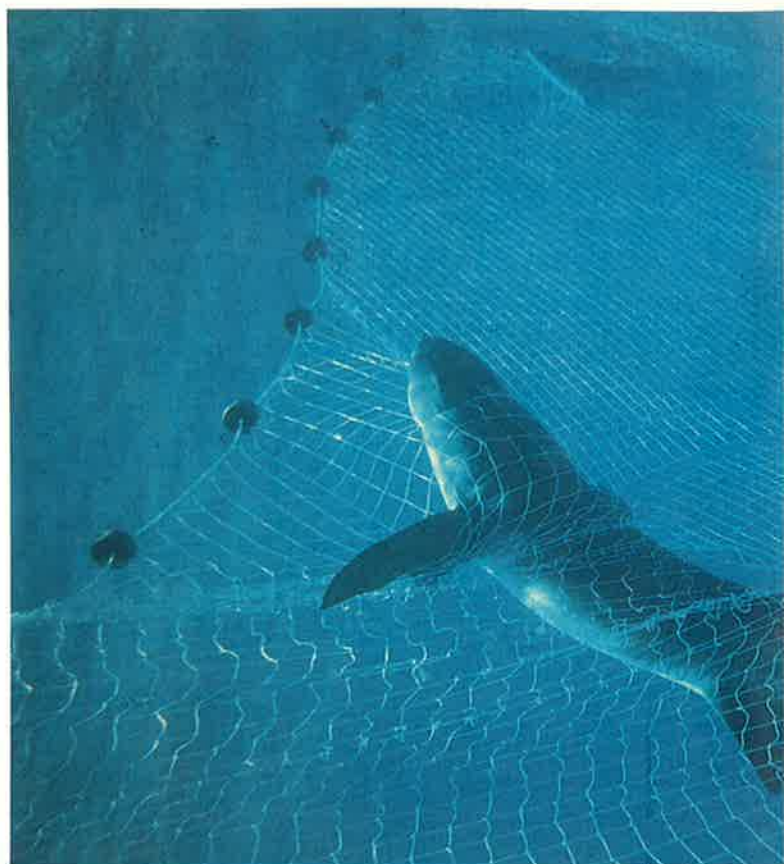
de sistemas de congelación a bordo.

Según el *Boletín de Información* de diciembre de 1987, publicado por el ICCAT (Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico), las capturas de pez espada en todo el mundo se han incrementado notablemente en los últimos 10 años. Así pues, mientras que en 1977 los valores globales se encontraban entre las 10.000 y 15.000 Tm anuales, en 1987 las cifras alcanzan las 35.000 Tm.

Cuantitativamente, las capturas más importantes corresponden a España e Italia, seguidos de EE.UU. y Japón. Otros países con desembarcos importantes son: Brasil, Uruguay, Canadá, Cuba y, últimamente, Portugal, que está desarrollando una gran zona de pesca en las Azores. Brevemente, las principales características de las pesquerías de estos países son:

**ITALIA.** Las pesquerías italianas de pez espada en el Mediterráneo han sido objeto de un estudio reciente con cargo a un programa del Ministerio de la Marina Mercante. En el estudio se ha conseguido una importante visión de conjunto:

— El arte más empleado es el palangre pelágico, seguido de las redes de enmalle de super-



ficie. Existe también una pequeña flota (tres embarcaciones) que tradicionalmente operan en el Estrecho de Messina con arpones; las embarcaciones llevan una alta plataforma desde donde el vigía observa la presencia del pez y señala su situación.

— La pesquería de pez espada es una de las más importantes en Italia, tanto por el nivel de capturas (9.600 Tm en 1985) como por su alta cotización en el mercado. La flota muestra

una tendencia al aumento, como consecuencia de un constante incremento en la demanda de mercado.

**ESTADOS UNIDOS.** Al igual que Canadá, la pesquería de Estados Unidos se vio enormemente reducida por la entrada en vigor de las regulaciones del «nivel de mercurio en pez espada», durante el período 1971/78. Después de la ampliación en los límites de mercurio, en 1978, de 0,5 a 1,0 ppm, los desembarcos de la flota aumentaron rápidamente pasando de un promedio de 2.300 Tm a 5.600 Tm, y estabilizándose, desde principios de los ochenta, entre las 4.500 y 5.000 Tm. En los últimos tres años, la competitividad y el descenso en las capturas en la ZEE de Estados Unidos, junto al aumento de la demanda y el valor del rabil y patudo, han determinado la diversificación de la flota, y algunos barcos se han dedicado a las pesquerías de túnidos.

**JAPON.** El pez espada es una especie secundaria de la flota atunero-palangrera japonesa; las capturas son relativamente altas durante todo el año

EVOLUCIÓN DE LAS CAPTURAS DE PEZ ESPADA (Tm) POR PAÍSES

Países	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Argelia .....	368	370	320	521	650	760	870	877	884	890	940
Brasil .....	372	342	143	214	1.128	406	615	471	342	148	257
Canadá .....	15	113	2.314	2.970	1.885	561	554	1.088	499	585	985
Cuba .....	600	700	600	400	594	474	686	1.228	1.367	1.463	731
Italia .....	3.346	3.345	4.031	3.509	3.699	3.414	2.624	2.702	7.638	9.589	9.590
Japón .....	809	792	855	971	2.108	2.233	3.728	1.899	3.789	4.323	2.404
Portugal .....	32	38	17	29	15	13	11	9	14	22	757
España .....	2.905	3.976	4.342	3.382	4.560	5.134	5.454	8.422	7.560	8.668	9.341
Uruguay .....	0	0	0	0	0	115	663	1.460	2.464	1.685	735
USA .....	1.429	912	3.684	4.619	5.625	4.530	5.087	4.800	4.538	4.618	4.884

FUENTE: Boletín Estadístico (ICCAT).



**La pesquería de palangre captura una gran variedad de especies asociadas, especialmente tiburones.**

en el Atlántico sudeste (principalmente en el Golfo de Guinea). Durante el período 1980/1985, las capturas oscilaron entre las 1.900 y 1.700 Tm, con un promedio anual de 3.100 Tm.

**BRASIL.** La pesquería palangrera de pez espada se inició en la localidad de Santos, en 1958. Actualmente (1987) son seis barcos los que operan en este puerto; la temporada de pesca se prolonga durante todo el año, concentrándose en pequeñas zonas próximas a la costa. En cuanto a cantidad, es la segunda especie en importancia entre los túnidos y especies afines.

Los peces se evisceran inmediatamente después de su captura; se les quita las agallas, aletas y pico y se conservan en hielo. Se comercializan en esta-

do fresco, sobre todo en el Estado de São Paulo. También se exportan pequeñas cantidades en estado fresco o congelado.

**URUGUAY.** La flota palangrera atunera de Uruguay opera en el Atlántico suroeste desde 1981 y se dirige a la captura de pez espada, patudo y rabil, según la época del año, siendo siempre mayores las capturas de pez espada con respecto a las otras dos especies. En 1984 alcanzó las 1.302 Tm (peso procesado en filetes).

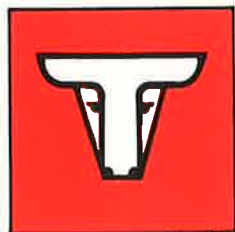
**PORTUGAL.** Recientemente se han creado dos pesquerías portuguesas de palangre dirigidas al pez espada, una frente a las costas y otra en Azores. Esta última inició su actividad a principios de 1987 y en la actualidad cuenta con diez embarcaciones. La flota con base en el continente se inició hace dos años, capturando 361 Tm en 1986.

Los rendimientos (o capturas por unidad de esfuerzo) se mantienen estables en las dis-

tintas pesquerías, si bien esta estabilidad podría deberse a efectos compensatorios con nuevas zonas de pesca que están siendo explotadas.

Actualmente asistimos a una fase de clara expansión y aumento significativo de la pesquería del pez espada, especie que está adquiriendo una importancia creciente en todos los sectores. Esta situación está repercutiendo en el peso medio de las piezas capturadas. Así, en 1985, un alto porcentaje (superior al 85 por cien) de los peces capturados en el Atlántico no había alcanzado su segundo año de vida. El ICCAT, consciente de todo ello, dedica una especial atención al estudio de esta especie, sobre todo en relación con la evaluación de los stocks, a fin de determinar si se hace precisa la adopción de alguna medida de protección, ya que de momento no existe ningún tipo de regulación sobre esta especie. ■

**Pilar GARCIA DE LA BARGA**



# CARNESSA

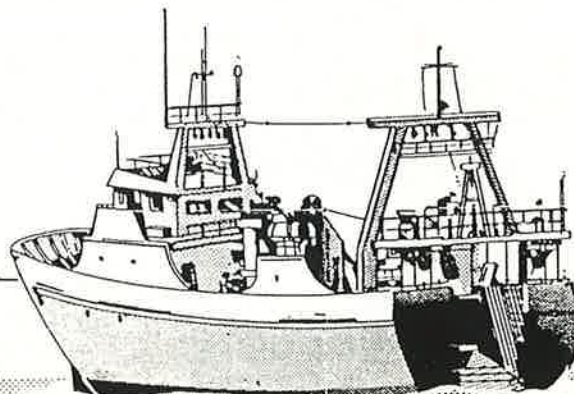
CARNES DE "ENTREPOT" 

FACTORIA Y FRIGORIFICOS EN ZONA FRANCA DE VIGO NAVE "A"

Telf.: 297965 - 203765 - Apdo.: 5115 - Télex: 83.414 - ABREU-E VIGO (España).

IMPORTACION - EXPORTACION DE PRODUCTOS CARNICOS

SHIP CHANDLERS



**Somos Especialistas en aprovisionamiento de buques**

# Unidades Compresoras de Tornillo SABROE Serie VMX

El máximo empeño en aplicar, a las instalaciones frigoríficas de pequeña capacidad, la tecnología de los compresores de tornillo.  
Disponible en 3 modelos de 96 a 188 m<sup>3</sup>/h a 2.950 rpm. y refrigerante R.22.



## 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



# AUMENTA LA DEPENDENCIA EXTERIOR

**E**L deterioro en la balanza comercial de productos de la pesca es una de las notas más características de los últimos años. De unos niveles de cobertura que llegaron a situarse cerca del 70 por cien, hace cuatro campañas, en este momento solamente supone el 37 por cien. Dicho en otras palabras: que, de cada 100 kilos que importa el Estado español, solamente exporta 37, porcentaje que constituye un motivo de preocupación en medios pesqueros, aunque tal situación no ha cogido a nadie por sorpresa.

España es uno de los principales países en cuanto a la demanda de pescado, en sus diferentes formas, para el consumo directo. Frente a esta situación, las existencias en los caladeros españoles son cada año más escasas, a pesar de la política de recuperación de recursos iniciada hace años. Por otra parte, antes del ingreso en la Comunidad, se mantenía una política agresiva de convenios internacionales para el aprovisiona-

España incrementa, año tras año, su dependencia en cuanto a los aprovisionamientos de pescado para el consumo interior. Según ponen de manifiesto los datos referidos a 1988, cada día son más importantes las importaciones que se realizan del resto de los países de la Comunidad y de terceros estados. En este momento, la situación se podría calificar ya de preocupante ante unas importaciones que se acercan cada año más a los niveles de capturas en los caladeros nacionales.

miento de la flota española.

Las autoridades de Bruselas han seguido, para determinadas especies, una política de recorte en las capturas, situación que se suma a las prohibiciones impuestas en terceros estados, como sería el caso de los Estados Unidos. Todo ello da lugar

a menores disponibilidades propias para atender el consumo interior, mientras no disminuye la demanda. En consecuencia, todo ese pescado que se ha dejado de capturar, y que se sigue demandando, debe ser adquirido en otros países, lo que se ha producido en los úl-

timos años o que llega a través de empresas conjuntas.

En 1987, la tasa de cobertura de la balanza comercial pesquera española se situaba en el 37 por cien. Las importaciones ascendieron a 586.000 toneladas, frente a unas exportaciones de 250.000 toneladas. Sin embargo, el dato destacable es el valor de esos productos. Mientras las importaciones supusieron 161.200 millones de pesetas, las exportaciones alcanzaron 58.800 millones de pesetas, lo que equivalía a la cobertura del 37 por cien, frente al 55 por cien del año anterior.

En las importaciones destacó el pescado congelado, con 213.000 toneladas y 33.000 millones de pesetas. Los crustáceos tuvieron menos volumen, 51.000 toneladas, pero su valor superó los 35.000 millones de pesetas. En pescado fresco se gastaron 31.000 millones de pesetas, en 1987, y 25.500 millones en cefalópodos.

En cuanto a las exportaciones, destacaron los 11.300 mi-

lones en pescado congelado, los 14.500 millones en cefalópodos congelados y los 9.300 millones en conservas de pescado. En conjunto, las importaciones de pescado crecieron un 67 por cien y las exportaciones lo hicieron en un 13 por cien.

Los datos referidos a 1988 suponen, a grandes rasgos, una continuación de la línea iniciada años atrás. Crecen las importaciones de forma importante, aunque, por vez primera en este período, cabe destacar también el incremento de las exportaciones, lo que hace que la tasa de cobertura, relación entre exportaciones e importaciones sea prácticamente igual que en 1987, con el 37 por cien.

Según los datos elaborados por la Administración, nos encontramos que en 1988 el volumen de todas las importaciones de productos de la pesca ascendió a 814.000 toneladas, lo que supone un crecimiento del 38,8 por cien sobre las cifras de 1987. En este sentido cabe recordar que la pesca desembarcada en España durante 1987, y comercializada a través de las lonjas, supuso 1.022.000 toneladas, un 2 por cien menos que en 1987. En el conjunto de los productos importados destaca el aumento de las grasas y aceites, que lo hicieron en un 89 por cien, seguido de las conservas de pescado, que aumentaron un 84 por cien en cuanto a volumen.

El valor de estas importaciones fue de 189.000 millones de pesetas, cantidad que significa un crecimiento del 17 por cien sobre las cifras del año precedente. Cabe destacar que solamente el pescado fresco y refrigerado supone 85.500 millones de pesetas y que los crustáceos y moluscos frescos, refrigerados y congelados, ascendieron a 73.000 millones de pesetas. Nota importante es el aumento en las conservas de pescado,

que crecen un 61 por cien, con un importe de 4.247 millones de pesetas, mientras las conservas de crustáceos y moluscos ascendieron a 9.000 millones de pesetas. Crecieron todas las importaciones menos la harina de pescado.

Frente a este panorama importador, las exportaciones en conjunto mantuvieron el tipo con un volumen de 346.000 toneladas, lo que significa un crecimiento del 39 por cien sobre

las cifras de 1987. Atendiendo a su valor, se pasó de 58.888 millones de pesetas a 69.500 millones, lo que supone un crecimiento del 18 por cien.

En el conjunto de las partidas, destaca el aumento en las ventas de pescado fresco, refrigerado y congelado, que aumentaron un 89 por cien, para superar las 201.000 toneladas. Igualmente crecieron las ventas de harina de pescado. Sin embargo, frente a estos dos casos, el resto de los productos tuvieron una línea de descenso que afectó a las conservas de pescado, conservas de crustáceos, grasas y aceites y pescados salados o ahumados. Esta evolución en la balanza comercial pesquera es uno de los motivos de preocupación de la Administración española de cara al futuro, y al que se intentan buscar soluciones en el marco de la Comunidad. Lo que es evidente es que España es un gran consumidor de pescado. Los caladeros nacionales no son suficientes para abastecer la demanda y tampoco los comunitarios, si se mantienen los incrementos en las restricciones. No cabe otra salida que la búsqueda de caladeros en otras partes del mundo, mediante fórmulas a discutir, y que en su día fueron impulsadas seriamente por la Administración española. ■

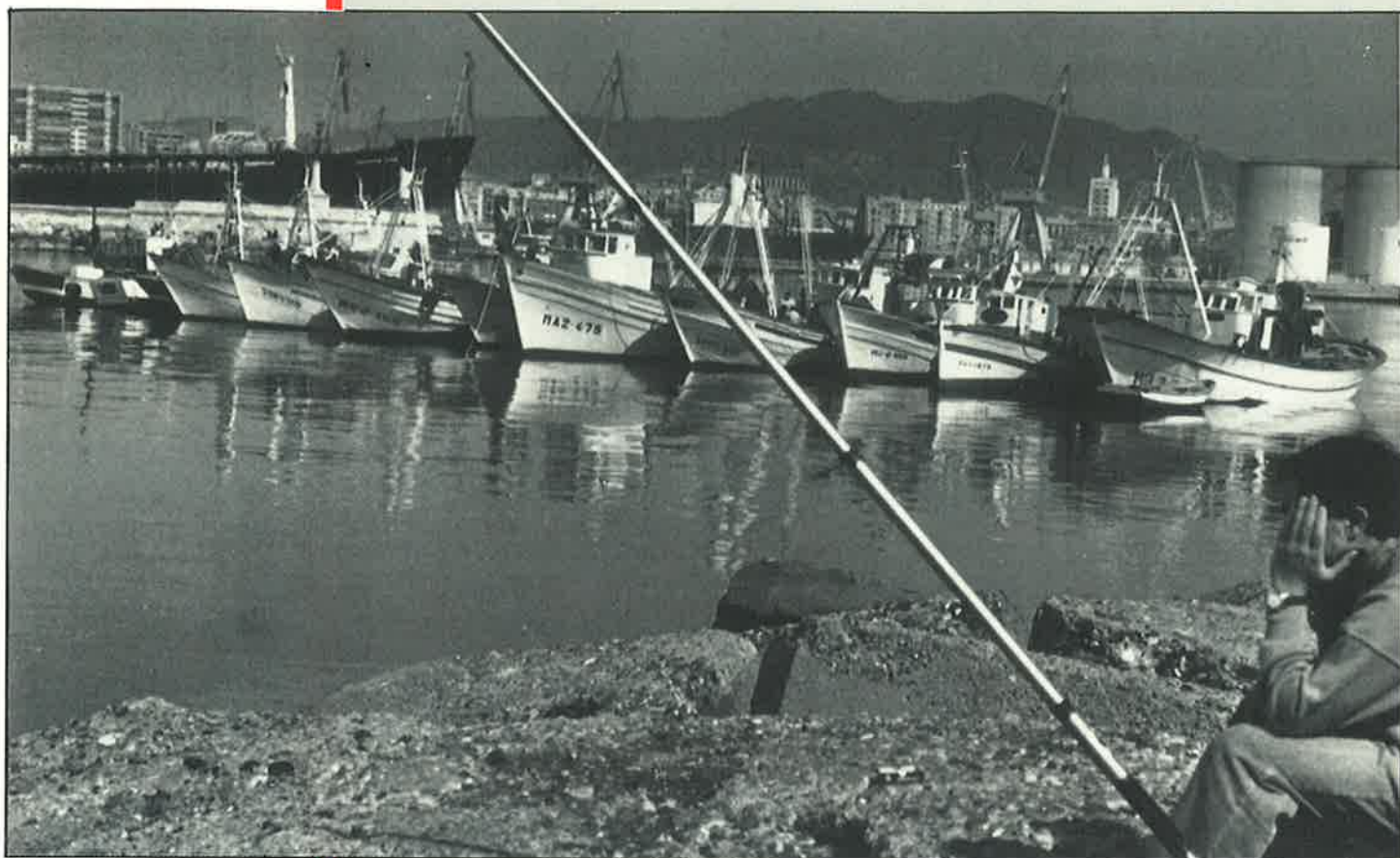
Vidal MATE



### COMERCIO EXTERIOR PESQUERO POR GRUPOS DE PRODUCTOS. AÑO 1988

Grupos	Importaciones				Exportaciones				Cobertura %	
	Tm.	% variac. s/1987	Millones de pts.	% variac. s/1987	Tm.	% variac. s/1987	Millones de pts.	% variac. s/1987	100 x Exp. 1988	Import. 1987
1. Pescado fresco, refrigerado y congelado	431.472	39	85.584,2	34	201.328	89	28.869,5	52,8	33,7	29,5
2. Pescado salado, seco y ahumado .....	38.125	20	15.094,4	13	11.360	-13,5	6.674,8	-13,2	44,2	58
3. Crustáceos y moluscos frescos, refrigerados y congelados .....	291.449	46	73.161,1	0,9	76.496	-2	19.247	3,2	26,3	25,6
4. Grasas y aceites .....	12.121	89	572,3	117	2.049	-8,6	329,7	-4,7	57,6	131
5. Conservas de pescado	8.376	84	4.247,6	61	17.949	-18,5	8.927,6	-3,3	210,1	351
6. Conservas de crustáceos y moluscos .....	19.198	40	9.098,2	29,5	8.280	-38	3.574,6	11	39,3	46
7. Harinas de pescado	12.061	-31	700,7	-15	29.262	228	1.688,5	315	241	49
8. Peces vivos* .....	1.622	—	854,6	—	183	—	187,9	—	22	—
<b>TOTAL .....</b>	<b>814.424</b>	<b>38,8</b>	<b>189.313,1</b>	<b>17,4</b>	<b>346.907</b>	<b>38,9</b>	<b>69.499,6</b>	<b>18</b>	<b>36,7</b>	<b>37</b>

\* En el arancel vigente hasta 31-12-87, esta partida arancelaria estaba incluida en pescado fresco y refrigerado, por lo que no se pueden establecer comparaciones con el año 1987.



# EL GOBIERNO CENTRAL RECURRE EL DECRETO SOBRE COFRADIAS

**L**A Administración Central se ha manifestado en contra del Decreto 40/1989 de 1 de marzo por el que se regulan las Cofradías de Pescadores en el marco de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Como recordarán, el Ejecutivo

andaluz, a propuesta de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta, aprobó un Decreto orientado a definir el papel de aquellas en el marco actual de las relaciones de las instituciones públicas.

Según el citado Decreto, las Cofradías de

Pescadores son Corporaciones de Derecho Público que gozan de personalidad jurídica y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines. Sus competencias, en todo caso, habrán de respetar la libertad sindical, así como los

derechos reconocidos por normas de diferente rango a los trabajadores y asociaciones empresariales del Sector, así como a la normalización de las OPES.

En otro orden de cosas, y una vez establecida la naturaleza jurídica de las Cofradías, el texto enumera las competencias que, dentro del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma Andaluza, desarrollan las Cofradías. Estas son, por una parte, la de actuar como órganos de consulta en la preparación, aplicación y elaboración de normas que afecten a las materias de interés general pesquera y marisqueras y, por otra, actuar como órganos de colaboración en lo referente a la actividad extractora pesquera y marisquera.

Según la nota oficial, procedente del Ministerio del Portavoz del Gobierno, el Decreto del Ejecutivo Andaluz no ha tenido en cuenta el ordenamiento básico de las Corporaciones Pesqueras al considerar a las Cofradías solamente como órganos de consulta y colaboración.

A partir de la fecha en que fue comunicado el requerimiento por el Gobierno Central, la Junta de Andalucía dispone de un mes (hasta el 8 de junio) para modificar aquellos aspectos del texto que, según la Administración, invaden las competencias del Estado. Dos son las opciones al respecto: cambiar el Decreto en aquellos artículos que solicita el Gobierno, o

dejarlo en su actual redacción.

En una línea de aproximación a lo que pudiera considerarse un calendario de actuaciones jurídicas, señalemos que, de producirse una determinación del

Carta Magna, de una serie de prerrogativas por las que puede solicitar ante el Constitucional la suspensión del Decreto, con lo que la Junta de Andalucía no podría aplicarlo.

Con la decisión del Gobierno de plantear



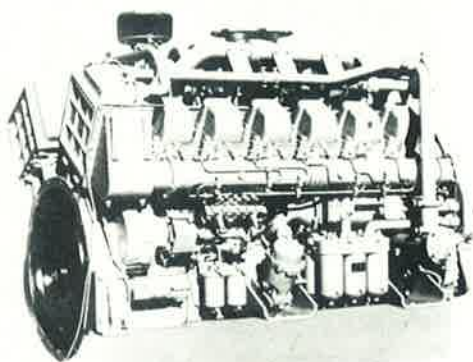
Ejecutivo de Andalucía favorable a mantener inalterado el Decreto, la Administración dispone de un mes, hasta el 8 de julio, para plantear ante el Tribunal Constitucional un conflicto positivo de competencia y sería el propio Tribunal quien decidiera sobre el asunto. En principio, el Gobierno de la nación dispone, en virtud del artículo 161 de la

un requerimiento de incompetencia, la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores desconvocó todas las acciones de protesta que había previsto; en especial, la manifestación en Madrid del 5 de mayo, ante la Secretaría General de Pesca, y el paro de la flota de bajura en todo el litoral español durante los días 5, 6 y 7 del mismo mes. ■

*La Junta de Andalucía dispone de un mes, hasta el 8 de junio, para modificar aquellos aspectos del texto que, según la Administración, invaden las competencias del Estado.*



# INTRODUCCION EN ESPAÑA



Auxiliares y propulsores  
desde 5 a 5000 Hp.



**MITSUBISHI  
DIESEL ENGINES**

**DISTRIBUIDOR PARA LA ZONA ATLÁNTICA  
Y EL GOLFO VIZCAYA:**

EMODIH s.a.

Equipos, Motores Diesel y Herramientas, s.a.

Valdelaparra 49 - nave 4

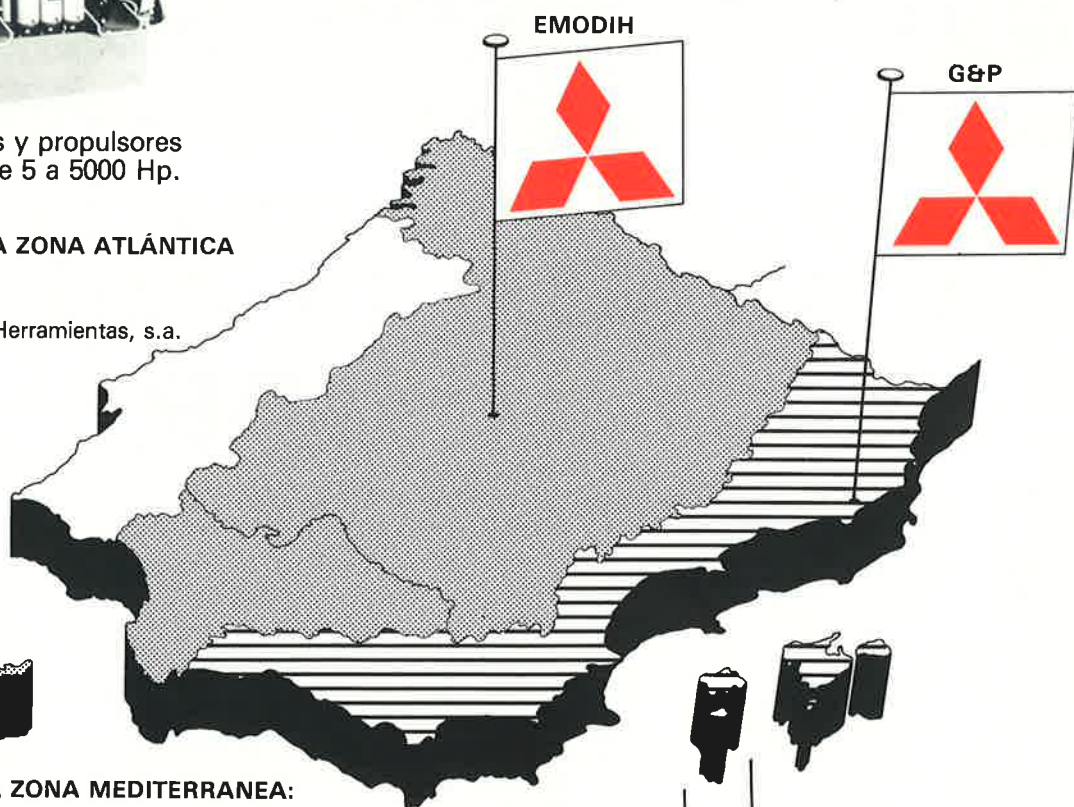
Pol. Ind. ALCOBENDAS

MADRID

TELS. 653 58 57/58

TELEX 49813

TELE-FAX 653 58 62



**DISTRIBUIDOR PARA LA ZONA MEDITERRANEA:**

G&P Golobart y Poblet, s.a.

INFANTA CARLOTA 157

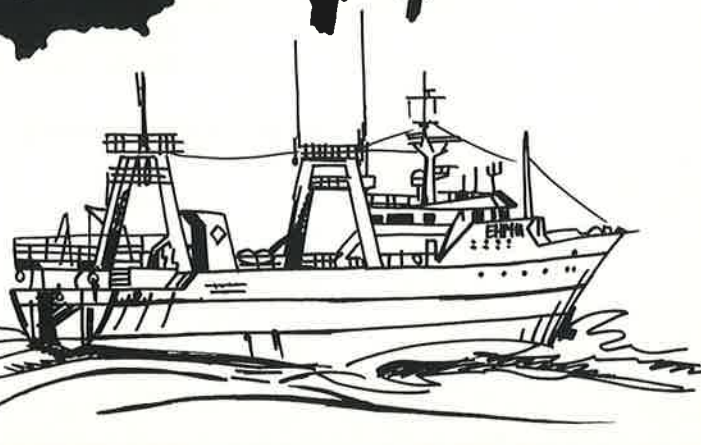
BARCELONA - 08029

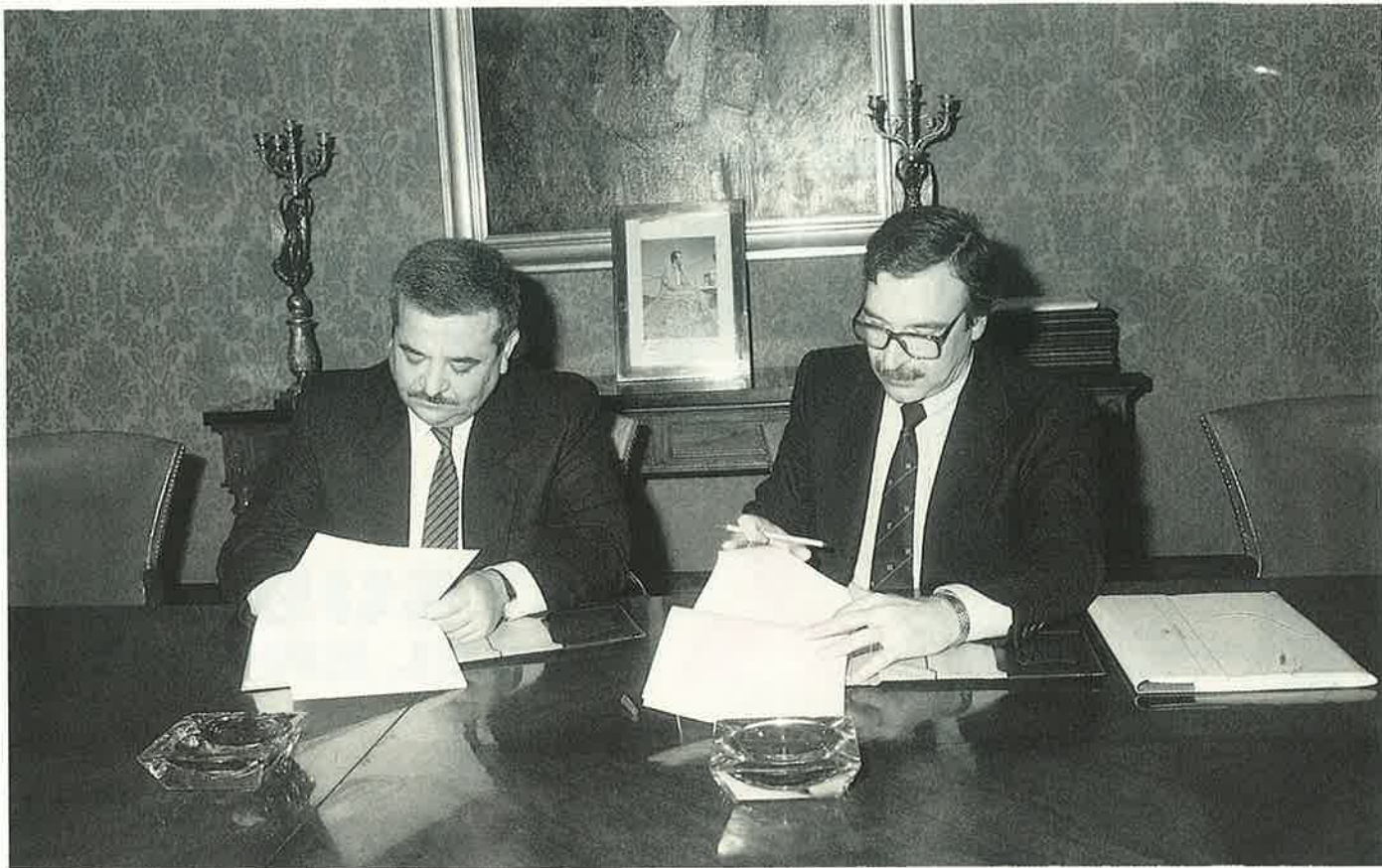
TEL. 321 56 46/44

TELEX 52736

TELE-FAX 321 67 75

***economico  
y fiable***





**Convenio entre el ISM y el Banco de Crédito Agrícola**

# ACERCAR EL CREDITO AL MAR

**D**URANTE los últimos meses, responsables del Banco de Crédito Agrícola y del Instituto Social de la Marina han mantenido conversaciones para la redacción de un convenio de colaboración entre ambas entidades y que, de alguna manera, respondería fundamentalmente a los objetivos de servicio que tienen ambas entidades como organismos dependientes de la Administración. El pasado 6 de abril se procedió a la firma de este primer convenio, suscrito por el director general del ISM, Jesús Muela, y por el presidente del BCA, Luis Tarrafeta.

Con este convenio se trata de lograr la complementariedad entre ambas entidades

**A partir del mes de abril, los pescadores y, en general, todos aquellos empresarios que desarrollen una actividad relacionada con el mar dispondrán, en puntos próximos a sus lugares de trabajo, de una amplia información sobre la política crediticia del Banco de Crédito Agrícola. Esta situación es consecuencia del convenio suscrito entre este banco oficial y el Instituto Social de la Marina, por medio del cual se pretende que el sector del mar no deje de acceder a un solo préstamo por falta de datos.**

para el servicio al sector del mar en el capítulo de los créditos. El BCA es un banco integrado en el conjunto de la banca pública. En los últimos años había funcionado a través de un acuerdo de colaboración con todas las cajas rurales del país. Este acuerdo se

rompió el pasado mes de enero y solamente firmaron el convenio con el banco poco más de una veintena de cajas rurales, con dominio de las menos fuertes. A raíz de esta situación, el BCA desarrolló una nueva estrategia para su implantación en todo el terri-

torio nacional, que se inició con el reciente acuerdo suscrito con la Caja Postal.

Por otra parte, desde la supresión de Banco del Crédito Social Pesquero, las actividades crediticias para el mar se dividieron en dos ramas. Las referidas a construcciones importantes se ubicaron en el Banco de Crédito Industrial, mientras que las restantes se quedaron en el Banco de Crédito Agrícola, desde donde se ha intentado el despegue a la hora de conceder créditos para el mar.

Por su parte, el Instituto Social de la Marina, como entidad gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, es un organismo encargado de la problemática social del

sector, y tiene, entre sus finalidades, la asistencia a los trabajadores, favoreciendo sus mejoras humanas, profesionales y económico-sociales. En consecuencia, existía un interés recíproco entre ambas partes, con el sector marítimo pesquero como principal destinatario, para lograr un convenio de colaboración que atendiera los objetivos del ISM y del BCA.

De acuerdo con el convenio suscrito el pasado 6 de abril, el ISM, a través de una red de instalaciones en puntos de la costa, que entre las direcciones provinciales y las casas del mar se acercan casi a los 200, proporcionará al Banco de Crédito Agrícola el apoyo necesario para que esta entidad pueda ofrecer sus servicios financieros y de asesoramiento al sector pesquero en sus diferentes modalidades.

El mecanismo establecido para estos fines es simple. El Instituto Social de la Marina facilitará, de forma gratuita, la utilización de los espacios adecuados en sus oficinas de la costa para que, de forma periódica, personal de la sucursal más cercana del BCA se desplace a ese punto y pueda informar directamente a las personas que lo deseen sobre los servicios financieros al sector de la pesca, así como entregar, recabar información y resolver las dudas que se pudieran plantear. Los responsables del BCA comunicarán, a su debido tiempo, a los responsables provinciales o locales del ISM su plan de actuaciones.

Es obligación del ISM asignar lugares adecuados para la asistencia al público en estas oficinas, para la colocación de carteles publicitarios sobre los servicios del BCA y para la colocación de folletos.

Junto a esta tarea de información, por parte de los responsables del BCA en los locales del ISM, las oficinas del Instituto podrán servir también para recibir los impresos y las solicitudes de créditos cumplimentadas



**Jesús Muela, director general del ISM, y Luis Tarrafeta, presidente del Banco de Crédito Agrícola, en el momento de rubricar el convenio.**



que les sean entregadas, para elevar, posteriormente, las mismas a la entidad financiera.

La colaboración se centra en poner a disposición del BCA y de los hombres del mar las oficinas del ISM para que sirvan como lugares de encuentro entre ambos intereses. Se trata, en definitiva, de acercar a los pescadores y hombres del mar en general una opción más antes de adoptar una decisión a la hora de solicitar un préstamo. Las casas del

mar, como punto habitualmente frecuentado por los hombres del sector, pueden ser un lugar importante para acceder a esa información sobre los créditos del BCA, sin moverse de su localidad. La apertura de casi 200 puntos para la información sobre la política de créditos para el sector desde el BCA, constituye una noticia de interés en cualquier momento. En la actualidad, además, tiene más importancia ante la existencia de un fuerte proceso de reconversión en el sector de la pesca.

El endeudamiento del sector pesquero ha tenido un fuerte aumento en los últimos años, crecimiento de créditos que para unos se interpreta como la existencia de problemas, mientras la lectura más generalizada es la decidida voluntad del sector para acometer su modernización. Así, se pasó de un endeudamiento de 67.000 millones de pesetas, en 1985, a 76.000 millones de pesetas, en 1986, para llegar, en 1987, a 106.000 millones de pesetas. En 1988 se espera

que las cifras hayan crecido sustancialmente, ante la aplicación por la Comunidad Europea de los programas de modernización en diferentes frentes, y la excelente respuesta de los armadores españoles al reto comunitario.

Las inversiones totales previstas para el cuatrienio 1987 a 1991 superan los 200.000 millones de pesetas. Aunque es probable, no se llegue a esta cantidad, por falta de apoyos comunitarios, en cualquier caso las inversiones van a ser elevadas.

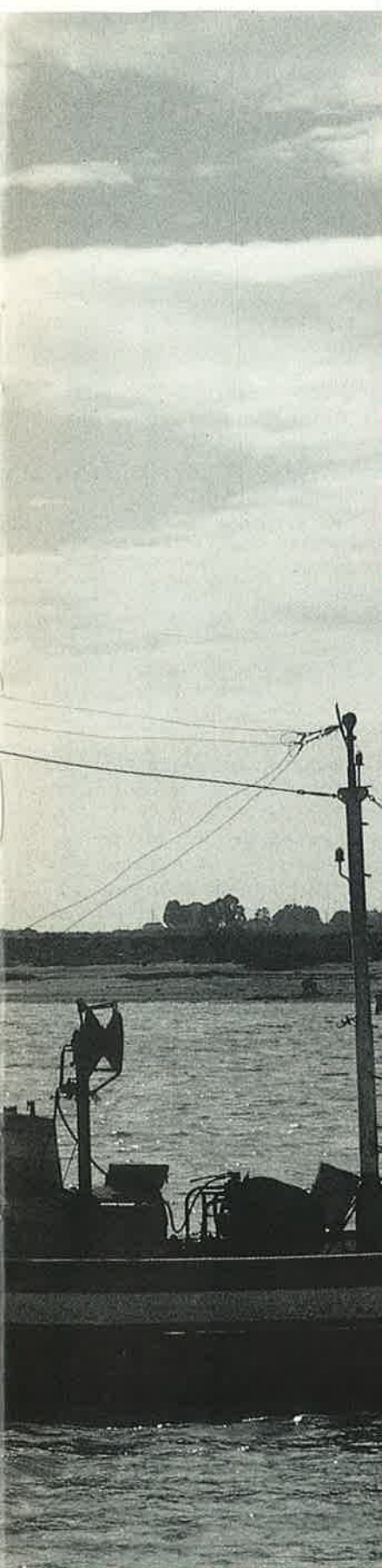
De los créditos pendientes en el sector pesquero, el 45 por cien corresponden a la banca privada; el 25 por cien, a las Cajas de Ahorro; y, el resto, al Banco de Crédito Industrial. Para el futuro, se trataría de que el BCA, como entidad financiera pública, canalizase una parte importante de esos créditos a un interés aceptable. ■

**Vidal MATE**  
**Foto: Julio PALOMAR**

## Estratificación social (2)

Con el presente artículo, prosigue la serie de trabajos de José Manuel Montero Llerandi tendentes a esbozar un mapa del lugar en que se sitúan las gentes del mar en la pirámide social y el por qué de ello. Los trabajadores del mar tienden a colocarse en la parte más baja, lo que no concuerda, en muchos casos, con sus ingresos económicos. Así, la comparación con el conjunto de la población, atendiendo a «los bienes de consumo», no muestra diferencias significativas y, sin embargo, las gentes del mar se consideran más desfavorecidas.





**E**N el artículo anterior vimos cómo las gentes del mar se sitúan en las partes más bajas de la pirámide social: un 86 por cien se identifica con la clase trabajadora o con la clase pobre. Este dato contrasta con lo que piensa el conjunto de la población española que, mayoritariamente (61 por cien), se define como clase media (1). Las diferencias se mantienen si se comparan las esposas de los pescadores con el conjunto de las mujeres casadas en España (ver Cuadro 1), o los pescadores activos con los trabajadores de la industria (ver Cuadro 2).

Otros indicadores apoyan el lugar elegido por las gentes del mar para ubicarse en el entramado social. En primer lugar, consideran que sus condiciones materiales de vida son malas; dicho de otro modo, en la puntuación de una hipotética escala de las condiciones materiales de vida están por debajo de unas condiciones medias, que no serían ni buenas ni malas. Creen que deberían tener unas condiciones de vida «buenas», aunque sin exagerar, pues el lugar de la escala que supuestamente les correspondería está alejado de unas condiciones de vida «muy buenas».

En segundo lugar, opinan

mayoritariamente que viven peor que los emigrantes, los agricultores, los obreros de la industria y los pequeños comerciantes. La proporción de pescadores que se sitúa en las clases sociales más bajas es muy superior a la de los trabajadores industriales (ver Cuadro 2).

Pero las gentes del mar no forman un todo homogéneo.

## Más de la quinta parte de la población pesquera (pescadores en activo y esposas de pescadores), se define como clase pobre.



Hay diferencias salariales entre los que trabajan en la pesca industrial y los que desarrollan su actividad en la pesca pre-industrial. En el año 1987, los ingresos medios anuales de marineros y engrasadores de la flota de altura (Gran Sol) superaban, en algunos casos ampliamente, el millón de pesetas (2). Sin embargo, los ingresos de patrones y marineros de las embarcaciones que trabajan a la pesca del día alcanzaban un máximo de 700.000 pesetas anuales (3).

También hay diferencias salariales entre los titulados y los no titulados, especialmente en la pesca industrial. En 1987, los salarios medios de los no titulados (marineros y engrasadores) de la flota de altura estaban por debajo de las 100.000 pesetas mensuales: «Vamos a poner 75.000 pesetas. También depende de las mareas que se hagan al mes» (4). Entre los titulados hay que diferenciar entre los patrones de pesca y el resto, aunque también hay diferencias en el departamento de máquinas entre el jefe y los mecánicos: «A mí me sale en neto unas 200.000 pesetas al mes, aproximadamente» (jefe de máquinas) (5); «un oficial de máquinas o un mecánico naval, gana un promedio de 100.000 pesetas mensuales» (6).

Cuadro 1

**Clase social subjetiva en la que se sitúan las mujeres casadas de España y las esposas de los pescadores**

Clase social subjetiva	Mujeres casadas (muestra nacional) (año 1984)	Esposas pescadores (año 1984)
Media y media alta .....	45	2
Media baja .....	8	12
Obrera-Trabajadora-Pobre .....	45	85
NC .....	2	1
<b>TOTAL (%) .....</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Número de casos .....</b>	<b>5.157</b>	<b>201</b>

FUENTES: Encuesta sobre la situación laboral de la mujer. Instituto de la mujer. La situación social de los pescadores españoles. Manuel García Ferrando y José Manuel Montero Llerandi. Madrid, Fundación Universidad-Empresa. Elaboración propia.

Cuadro 2

**Clase social subjetiva en la que se sitúan los pescadores y los obreros industriales**

Clase social subjetiva	Obreros industriales (año 1986)	Pescadores (año 1984)
Alta .....	3	0
Media-Media alta-Media baja .....	37	13
Baja-Trabajadora-Obrera-Proletariado-Gente común, la mayoría-Pobre .....	53	87
Otras respuestas .....	4	—
NS/NC .....	3	0
<b>TOTAL (%) .....</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Número de casos .....</b>	<b>1.069</b>	<b>400</b>

FUENTES: José Félix Tezanos y Antonio Santos, Los trabajadores industriales ante las nuevas tecnologías. Estudios y encuestas, número 10 (Madrid, CIS, 1988). Manuel García Ferrando y José Manuel Montero Llerandi, La situación social de los pescadores españoles, (Madrid, Fundación Universidad-Empresa). Elaboración propia.



No debe extrañar, por tanto, que entre los que trabajan en la pesca pre-industrial y entre los no titulados se encuentre un mayor porcentaje que opina que su familia vive peor que las de los emigrantes, los agricultores, los obreros de industria y los comerciantes. Y también es entre los no titulados y entre los que desarrollan su actividad en la pesca pre-industrial donde se da una tendencia más pronunciada a situarse en la clase trabajadora y en la clase pobre (ver Cuadro 3). Por el contrario, los titulados y los que trabajan en la pesca industrial tienen mayor tendencia a identificarse con la clase media (ver Cuadro 4).

Un hecho muy significativo es que más de la quinta parte (21 por cien) de la población pesquera (pescadores activos y esposas de pescadores) se define como clase pobre. Es probable que una buena parte de la población empleada en la pesca pre-industrial tenga unos ingresos medios anuales que es-



**Cuadro 3**

**Los que tienen una tendencia más pronunciada a situarse en la parte más baja de la pirámide social (clase trabajadora y pobre) (%)**

	%
Media .....	86
Categoría profesional. (pescadores activos + esposas):	
— No titulados .....	91
Tipo de actividad pesquera. (pescadores activos + esposas):	
— Pre-industrial .....	88

FUENTE: La situación social de los pescadores españoles, op. cit. Elaboración propia.

**Cuadro 4**

**Los que tienen una tendencia más pronunciada a situarse en la parte media de la pirámide social (clase media baja y media alta) (%)**

	%
Media .....	13
Categoría profesional. (pescadores activos + esposas):	
— Titulados .....	17,5
Tipo de actividad pesquera. (pescadores activos + esposas):	
— Industrial .....	15

FUENTE: La situación social de los pescadores españoles, op. cit. Elaboración propia.

tán muy por debajo de la mayoría de los trabajadores de tierra adentro, especialmente los que trabajan en la pesca pre-industrial. A estos podrían añadirse los no titulados de la pesca industrial que consideran que sus ingresos están por debajo de lo que se gana en tierra: «Ganan menos, y trabajan más. Hoy (1987) se gana bastante más en tierra que un marinero en el mar. (Mi marido gana) un promedio de 80.000 pesetas al mes. Nunca cobra de un mes, siempre cobra de 45 a 50 días, y entonces saldrá un promedio de 80.000 pesetas al mes. Yo creo que es más precaria la situación del mar que la de tierra. Cuando nos casamos, mi marido era marinero y ganaba 12.000 pesetas. 12.000 pesetas de hace diecisiete años no las gana hoy un marinero en proporción» (7).

Cabe preguntarse si la retribución salarial justifica que una quinta parte de las gentes del mar se defina como clase pobre, es decir, si hay coherencia entre los salarios que perciben y la clase social con la que se identifican: «El trabajador del mar siempre tuvo el tópico de marginado. El tópico de: "Claro, somos marineros, gente del mar, trabajamos más duro que nadie; todos quedan en tierra..." Eso siempre. Sin embargo, disponían a veces de más. Montones de veces tenían más dinero que el agricultor. El agricultor tenía unas tierras y unos frutos concretos. Pero ellos podían tener un poder de adquisición mucho mayor» (8).

Incluso cuando ganan más



Cuadro 5

**Posesión de bienes de consumo de las gentes del mar y del conjunto de los hogares españoles (en porcentajes)**

Bienes de consumo	Gentes del mar (1984)	Conj. hogares esp. (1980-1981)
Coche .....	30	52
Teléfono .....	43	51
Frigorífico .....	97	91
TV/blanco y negro .....	48	72
TV/color .....	55,5	26,5

FUENTE: INE, Encuesta de presupuestos familiares 1980-1981 (INE, Madrid, 1983), tomo II, páginas 212-214, 157. La situación social de los pescadores españoles, op. cit.

Cuadro 6

**Posesión de bienes de consumo de los pescadores que residen en las provincias de Huelva y de Pontevedra (en porcentajes)**

Bienes de consumo	Huelva	Pontevedra
Teléfono .....	36	50
TV/blanco y negro .....	39	56,5
TV/color .....	64	47,5
Frigorífico .....	97	97
Coche .....	22,5	37

FUENTE: La situación social de los pescadores españoles, op. cit.



dinero que la gente de la tierra no lo consideran como tal:

—«Creo que estoy más bien igualado a una persona de tierra.»

—¿Pero globalmente usted gana más?

—«Sí, gano más» (9).

—¿En los congeladores ganan más que en tierra?

—«Sí. Pero proporcionalmente ganan menos. Yo sé lo que ganan los de tierra y lo que gana mi marido, y proporcionalmente ganan bastante menos. Deberían ganar más para el trabajo que tienen. Económicamente no rinde, no vale la pena. Si tuvieran un trabajo en tierra...» (10).

El indicador «posesión de bienes de consumo» puede servir para aproximarnos a sus condiciones materiales de vida. La comparación con el conjunto de la población española nos ofrece diferencias significativas,

exceptuando el coche (ver Cuadro 5). Y si delimitamos aún más la comparación reduciéndola a las familias de pescadores que residen en las provincias de Huelva y Pontevedra con el conjunto de los hogares de Galicia y Andalucía, que son dos regiones consideradas pobres, se observa que, con la excepción del coche, las gentes de la mar no son, precisamente, uno de los grupos más desfavorecidos (ver Cuadros 6 y 7).

La propiedad de la vivienda y sus condiciones son también indicadores de que tanto las pautas como el grado de consumo de las gentes de la mar no se desvía del que sigue el conjunto de la población (ver Cuadros 8, 9 y 10). ■

José Manuel MONTERO  
LLERANDI



## NOTAS

(1) *Condiciones de vida y trabajo en España*. Ministerio de Economía y Hacienda. Madrid, 1986.

(2) Extraído de entrevistas en profundidad con marineros, mecánicos y patronos de la flota gallega de altura. La Coruña, 1987.

(3) Bella Contreras Rodríguez. «Estudio de la barriada Nuestra Señora del Carmen», Escuela Uni-

versitaria de Trabajo Social de Sevilla (junio, 1988). No publicado.

(4) *Engrasador de un barco de altura (Gran Sol)*. Grupo de pescadores. La Coruña, 1987.

(5) *Mecánico naval mayor. Jefe de máquinas de un congelador*. Grupo de pescadores. La Coruña, 1987.

(6) *Grupo de esposas de pescadores*. La Coruña, 1987.

(7) *El marido trabaja como contramaestre en un barco de altura (Gran Sol)*. Grupo de esposas de pescadores. La Coruña, 1987.

(8) *Entrevista en profundidad*. La Coruña, 1987.

(9) *Mecánico de un congelador*. Grupo de pescadores. La Coruña, 1987.

(10) *Grupo de esposas de pescadores*. La Coruña, 1987.

Cuadro 7

### Posesión de bienes de consumo en Andalucía y Galicia (en porcentajes)

Bienes de consumo	Andalucía	Galicia
Teléfono .....	31	30
TV/color .....	24	12
Coche .....	43	46

FUENTE: INE, Encuesta de presupuestos familiares 1980-1981 (INE, Madrid, 1983), tomo II, páginas 52-54, 216-217.

Cuadro 8

### Posesión de bienes de consumo y vivienda de los pescadores activos y de los trabajadores del sector industria (en porcentajes)

Bienes de consumo	Industria (1986)	Pescadores (1984)
Coche .....	68	32
TV/color .....	81	57,5
Vivienda .....	64	70

FUENTES: José Félix Tezanos y Antonio Santos, Los trabajadores industriales ante las nuevas tecnologías. Estudios y encuestas, número 10 (Madrid, CIS, 1988), página 18. La situación social de los pescadores españoles, op. cit.

Cuadro 9

### Condiciones de las viviendas de los pescadores que residen en las provincias de Huelva y Pontevedra (en porcentajes)

Condiciones	Huelva	Pontevedra
Alcantarillado .....	98	82
Luz eléctrica .....	99	99,5
Agua corriente .....	99	97
Baño .....	97	98

FUENTE: La situación social de los pescadores españoles, op. cit.

Cuadro 10

### Condiciones de las viviendas en Andalucía y Galicia (en porcentajes)

Condiciones	Andalucía	Galicia
Agua corriente .....	94	91
Servicios de higiene .....	90	79
Electricidad .....	98	99

FUENTE: INE, Encuesta de presupuestos familiares 1980-1981 (INE, Madrid, 1983), tomo II, páginas 52-54.



## ASTURIAS

### GIJON Y LORIENT, UNIDOS

Una empresa hispano-francesa será la encargada de explotar la línea marítima entre los puertos de Lorient, en la Bretaña francesa, y el asturiano de Gijón. El proyecto, firmado por Yvon Bourges, de Bretaña, y Pedro de Silva, del Principado, será una realidad el próximo otoño y estará destinado al transporte de mercancías. Sin embargo, si los resultados de esta empresa son favorables, se contempla la posibilidad de ampliar su cobertura al transporte de viajeros, con la adquisición de dos transbordadores, y de llegar, en dos o tres años, a la costa inglesa por Southampton.

Los barcos que cubrirán en otoño el trayecto Gijón-Lorient serán buques del tipo *Roll on-Roll off* y transportarán, fundamentalmente, productos perecederos. Este viaje, más corto que el realizado habitualmente por carretera, servirá para introducir mercancías en el centro de Europa por el eje París-Bruselas-Francfort. Los franceses piensan que la línea es buena para introducir en nuestro país el pescado fresco y con-

gelado procedente de sus aguas, así como de otro tipo de mercancías que llegan por carretera.

La Sociedad Astur-Castellanoleonés de Navegación, empresa española que

participa en el proyecto, cuenta con un capital social de 150 millones de pesetas, y entre sus accionistas se encuentran tanto instituciones públicas como empresas de carácter privado. ■

## GALICIA

### DETERIORO DE LAS ISLAS CIES

La Asociación Gallega para la Cultura y la Ecología, la Asociación de Usuarios de las Islas Cies y los «Amigos de los Animales» coincidieron en señalar que el estado ecológico de las islas gallegas Cies es «lamentable», y que se encuentran completamente abandonadas. Esta situación puede agravarse considerablemente de cara al verano, según los tres colectivos que han elaborado el informe.

Los directivos de las tres agrupaciones se trasladaron la Semana Santa pasada a las islas para comprobar desde allí el grave deterioro que están sufriendo. Criticaron duramente la gestión, tanto de la Junta Rectora de este parque natural, como de la Jefatura Provincial de Medio Ambiente, ante quienes reivindicaron una serie de medidas de tipo ecológico, sanitario, de infraestructura y de seguridad ciudadana. ■

## DESASTRE ECOLOGICO EN ALASKA

Estados Unidos ha vivido la mayor «marea negra» de su historia, un desastre al que muchos califican ya de «Chernobil de América». El pasado 24 de marzo, el superpetrolero «Exxon Valdez» chocó contra un iceberg en el estrecho de Príncipe William, al sur de Alaska, derramando al mar más de 40.000 toneladas de crudo.

Valdez es una localidad costera al sur de Alaska en donde se concentran los mayores pozos petrolíferos de los Estados Unidos. También allí se localizan importantes bancos de salmones, nécoras, gambas y arenques, además de una numerosa colonia de ballenas. El siniestro del Exxon pone en peligro la vida de estas especies, e incluso la flora marina que se desarrolla en el área puede desaparecer.

A raíz del desastre, muchos de los habitantes de Valdez temen tener que cambiar su sistema de vida basada, fundamentalmente, en la pesca. Cabe señalar que la zona ingresó el año pasado más de 35.000 millones de dólares gracias a los viveros de salmón. Por el momento, las autoridades de Alaska han decidido cerrar los criaderos de arenques y los acuicultores han pedido indemnizaciones a la empresa propietaria del buque siniestrado.

Estados Unidos se ha interesado especialmente por el percance, y el propio presidente George Bush comentó a los medios de comunicación del mundo que lo importante era ahora *limpiar de nuevo la zona, proteger el muy valioso entorno ecológico y asegu-*

*rar que se hará todo lo posible para eliminar los efectos de la catástrofe.* Los investigadores del caso han comprobado cómo, en el momento del accidente, el capitán de la nave dormía en su camarote con una alta tasa de alcoholemia en la sangre, mientras que el tercer oficial se encontraba al mando del timón, sin tener autorización para realizar tales cometidos. Tras varios días de permanecer en paradero desconocido, Joseph Hazelwood, capitán del Exxon, se entregó a la policía de Nueva York donde espera ser juzgado.

Las consecuencias del siniestro son aún difíciles de prever a corto plazo, pero ya son muchas las especies animales que han muerto a causa de la contaminación. ■



### ANDALUCIA

## FERIA DEL MAR

Del 8 al 12 de marzo tuvo lugar en Cádiz la II Feria Internacional del Mar «ACUASUR 89». La muestra superó todas las previsiones que los organizadores, ayuntamiento de la ciudad, IFECA (Instituto Ferial de Cádiz) y la Diputación Provincial, se habían planteado en un principio. Así, fueron más de 35.000 las personas que visitaron las instalaciones del muelle Reina Sofía en el puerto gaditano, y más de 2.000 millones de pesetas los que se contabiliz-

zan entre contactos y operaciones comerciales.

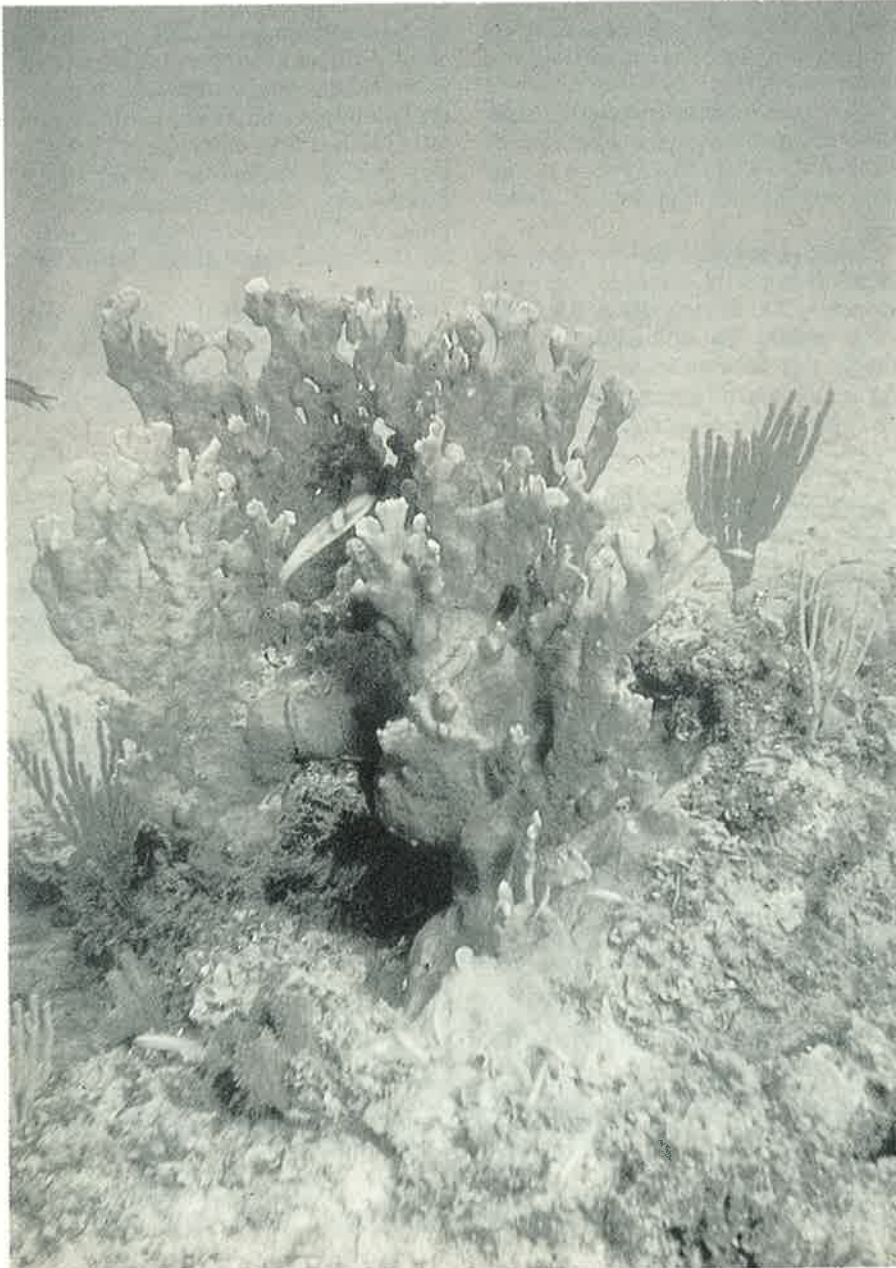
Entre los objetivos que se proponían los organizadores de la segunda edición de «ACUASUR» se encontraban los de identificar a Cádiz como uno de los centros más importantes de desarrollo de la acuicultura al sur de Europa, satisfacer la demanda existente dentro del sector náutico, como consecuencia de las ofertas e infraestructuras que van surgiendo en la provincia, y acer-

car al conocimiento al público los logros e innovaciones que ofrece el sector. Estos propósitos, a juicio de los organizadores, quedaron totalmente cubiertos.

Un 25 por cien de los asistentes procedían de Andalucía, lo que vino a demostrar el interés que suscitan en la zona los temas náutico-pesqueros y, por consiguiente, la necesidad de crear un Salón Náutico Andaluz anual, con sede en Cádiz. ■

CATALUÑA

EL CORAL, COMPETENCIA DEL ESTADO



El Tribunal Constitucional ha determinado que la pesca del coral es competencia plena del Estado, en una sentencia dictada por el pleno de dicho Tribunal con motivo del conflicto de competencias, promovido por el Consejo Ejecutivo de la Generalitat de Cataluña, en relación con el decreto de la Administración del Estado sobre pesca del coral.

El Tribunal Constitucional califica esta práctica como pesca marina y no «marisqueo» y que, por tanto, es de competencia del Estado. La Generalitat de Cataluña pretendía, con su recurso ante el Tribunal Constitucional, que la pesca del coral se encuadrara como «marisqueo», sobre el que el organismo autonómico ostenta la competencia exclusiva.

La importancia de esta sentencia estriba en que a propósito de la pesca del coral entra a distinguir los aspectos competenciales atribuibles a la pesca marítima y a la ordenación pesquera, según subrayó el Ministerio para las Administraciones Públicas en un comunicado que difundió nada más conocerse la sentencia. El Estado ostenta la exclusividad en materia de pesca marítima, mientras que en materia de ordenación del sector pesquero comparte competencias con las autonomías.

El Constitucional manifiesta, en su razonamiento, que el título «pesca marítima», competencia exclusiva del Estado, afecta a todo aquello que se refiere a la preservación y conservación de recursos pesqueros, como parte constituyente de la riqueza natural, y que no puede ser parcelado por intereses autonómicos. Juzga el Alto Tribunal que la pesca del coral se encuentra en la esfera de dichos recursos, susceptibles de ser preservados. ■

CATALUÑA

COPA DE LAS AUTONOMIAS

El 31 de mayo comenzará en Sitges la disputa de la III Copa de las Autonomías, regata en la que diecisiete veleros, uno en representación de cada una de las comunidades autónomas, aspirarán a clasificarse en esta prueba de semifinales, para poder acceder a la final que se celebrará el día 7 de junio en la misma sede.

Todos los veleros participantes tendrán las mismas características, y cada uno de ellos llevará fijados en su casco y vela los colores y símbolos de la comunidad autónoma a la que representa. ■

## OBRAS EN EL «ESPERANZA DEL MAR»

Durante aproximadamente mes y medio, el barco-hospital «Esperanza del Mar» sufrirá la primera de sus modificaciones importantes desde 1981, año en el que fue concedido al Instituto Social de la Marina. Las obras se llevarán a cabo en la base naval del buque, en Las Palmas de Gran Canaria, aunque no le impedirán cumplir con sus habituales funciones de asistencia sanitaria a los trabajadores del mar.

Estos trabajos de remodelación se traducirán en la mejora de la habitabilidad de la nave, así como en la dotación de nuevas instalaciones: 17 camarotes para invitados, una cámara de oficiales con biblioteca, salas de juegos y vídeo, nuevos comedores y la ampliación de los de marinería y maestranza. También se mejorarán las condiciones de ventilación de la zona hospitalaria.

Estas modificaciones se deben a la participación del barco en los programas del MAC-NET y en los organizados por la Comunidad Europea. Para Fernando González Gómez, Asesor

del Servicio de Asistencia Sanitaria del ISM, con estas obras se amplía la capacidad del barco, lo que puede traducirse en una futura ampliación de la plantilla del mismo. El «Esperanza del Mar» dispone, en la actualidad, de capitán, tres oficiales de puente, un jefe de máquinas, dos oficiales de máqui-

nas, un oficial de radio, una caldereta, tres engrasadores, cuatro marineros, dos buceadores, dos cocineros y un marmitón (ayudante de cocina). Respecto al personal sanitario, en el buque trabajan dos médicos, un ATS y un marinerero sanitario.

El «Esperanza del Mar» se encarga de asistir sanita-

ria y logísticamente a los pescadores que habitualmente faenan en el banco canario-sahariano. Estas obras no impedirán al buque-hospital realizar su cometido asistencial, pudiendo hacerse a la mar en cualquier momento, si las circunstancias así lo requieren. ■



## NUEVO SUBDIRECTOR DE ACCION SOCIAL MARITIMA

El Instituto Social de la Marina cuenta, desde el pasado mes de marzo, con un nuevo Subdirector de Acción Social Marítima. Su nombre es Fernando Alvarez Velázquez, y sustituye en el cargo a Rafael Lobeto, actual Director General de la Marina Mercante.

Fernando Alvarez Velázquez nació en Vigo, Pontevedra, el año 1954. En su Galicia natal cursó estudios superiores, obteniendo la Licenciatura en Medicina y Cirugía en 1978. Es, además, Graduado en Medicina y Diplomado en Sanidad por la Escuela Nacional.

Entre las actividades profesionales desarrolladas destacan haber sido profesor de Tecnología Sanitaria en el



Centro Nacional de Formación Profesional «Meixueiro» de Vigo durante el curso 80-81, Médico Geriatra en la Residencia de Pensionistas del INSERSO en Vigo, Inspector Médico del Ministerio de Trabajo, en la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Vigo y Jefe del Servicio de Sanidad Marítima del ISM en Madrid.

Durante la conversación mantenida con MAR, el nuevo Subdirector de Acción Social Marítima declaró estar especialmente interesado en el área de bienestar social para el que su departamento trabajará en programas destinados a la mejora de las condiciones laborales y del tiempo de ocio de los hombres de la mar. ■



# PRESTACIONES

«TE INTERESA SABER» empezó siendo una sección *menor*, por así decirlo. En ella se dio cabida a una serie de informaciones puntuales que la redacción de MAR consideraba de utilidad. Las llamadas de nuestros lectores interesándose por diversos aspectos de lo que allí se decía vino a corroborar esta utilidad. Ahora, MAR quiere, además, ofrecer en estas páginas diferentes temas de divulgación. Temas que creemos son de interés para todos. Inauguramos, pues, esta ampliación de la sección con una serie de artículos sobre las prestaciones económicas del Régimen Especial del Mar, en los que se tratarán de desmenuzar, en lo posible, todos los aspectos referentes a pensiones, subsidios, indemnizaciones y compensaciones por cargas y gastos: ¿quién tiene derecho?, ¿qué requisitos debe cumplir?, ¿qué tramitación se exige?, etcétera. Empezamos por las pensiones y, en concreto, por las que se refieren a las de *Invalidez Permanente y Por Muerte y Supervivencia*. En un próximo artículo nos referiremos a las de *Jubilación y por SOVI*.



## PENSIONES

Como puede observarse en el cuadro adjunto, sobre clases de prestaciones económicas, las

pensiones pueden ser: de *Invalidez Permanente*, de *Jubilación*, de *Viudedad*, de *Orfandad*, en *Favor de Familiares* y las *correspondientes al Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez (S.O.V.I)*. A continuación, se analizan las circunstancias específicas de cada uno de los supuestos.



## DE INVALIDEZ PERMANENTE

A causa de un accidente o enfermedad, una persona puede quedar inhabilitada para efectuar el trabajo que venía realizando anteriormente. La invalidez —en el caso que nos ocupa, de carácter permanente— puede tener distintos grados: desde la *Total* (que le imposibilita para ejercer su profesión, aunque puede dedicarse a otra distinta); la *Absoluta* (que le impide realizar cualquier tipo de trabajo); la *Gran Invalidez* (en que además, precisa de la asistencia de otra persona para ayudarlo a vestirse, comer, etcétera).

**Condiciones.** Como es lógico, cada uno de estos supuestos recibe diferentes prestaciones, pero ¿qué condiciones se exigen para recibir dicha prestación? Pues la de estar de *Alta* en la Seguridad Social o si-

# ECONOMICAS



(1)

## CLASES DE PRESTACIONES ECONOMICAS

Atendiendo al tiempo por el que se perciben y a la causa que las motiva, puede hacerse la siguiente clasificación.

### SUBSIDIOS

- Por Incapacidad Laboral Transitoria.
- Por Invalidez Provisional.
- En Favor de Familiares.
- De Recuperación.

### PENSIONES

- De Invalidez Permanente.
- De Jubilación.
- De Viudedad.
- De Orfandad.
- En Favor de Familiares.
- De Vejez, Invalidez y Viudedad SOVI.

### INDEMNIZACIONES Y COMPENSACIONES POR CARGAS Y GASTOS

- Por lesiones permanentes no invalidantes.
- Por muerte causada en accidente de trabajo o por enfermedad profesional.
- Por Invalidez Permanente Parcial.
- Asignaciones Familiares.
- Auxilio por defunción.

tuación similar (como en paro, por ejemplo). En el caso de que el trabajador o trabajadora sea menor de 26 años en el momento de producirse el hecho causante de su invalidez, se le exige que haya cotizado, al menos, la mitad del tiempo transcurrido desde que cumplió los 16 años hasta la fecha del accidente o enfermedad. (Así, si tiene 20 años, se le exigirá haber cotizado dos años.)

Cuando sea mayor de 26 años, se contabilizará la cotización habida desde que cumplió los 20 años hasta la fecha del hecho causante. El número de años transcurridos se dividirá por cuatro y, lo que se obtenga en la operación, será el número de años exigidos de cotización. Hay que anotar dos observaciones: a) que el número de años cotizados será como mínimo de cinco; y, b) que la quinta parte de esos años exigidos de cotización tienen que estar comprendidos dentro de los 10 años inmediatamente anteriores a la fecha del accidente o en-

fermedad causante de la invalidez.

En los casos de Invalidez Absoluta o Gran Invalidez no se le exigirá estar de Alta o similar, pero deberá haber cotizado al menos durante 15 años, de los cuales tres deberán estar comprendidos dentro de los 10 años inmediatamente anteriores al hecho causante.

En el caso de que la *Invalidez Permanente se derive de accidente*, laboral o no, o de *enfermedad profesional no exige período previo de cotización*.

**Base reguladora.** Como regla general, el importe que servirá para calcular la pensión se obtiene de dividir entre 112 (que son las mensualidades de ocho años con las pagas extras) las bases de cotización de 96 meses completos (8 años con pagas extras prorrateadas) inmediatamente anteriores al hecho causante. De estas 96 mensualidades, las 24 últimas se computan tal y como se cotizaban, mientras que las 72 restantes se actualizan, mes a mes, se-

gún el Índice de Precios al Consumo.

Para la *Invalidez derivada de accidente no laboral*, la base reguladora se obtiene dividiendo 28 (mensualidades de 2 años con las pagas extras) entre las bases de cotización de 24 meses completos (con pagas prorrateadas). Los 24 meses en cuestión podrán ser elegidos por el propio interesado con dos condiciones: 1) que ese período de tiempo debe ser consecutivo; y, 2) que estén comprendidos dentro de los siete últimos años anteriores al hecho causante.

Para la derivada de accidente de trabajo, la base reguladora es el resultado de dividir por 12 la suma real referida al último mes, con pagas extraordinarias y demás devengos, según la normativa que rijan en cada caso.

**Cuantía.** En el caso de la *Permanente Total*, será del 55 por cien sobre la base reguladora, a la que se hacía mención en el apartado anterior. Cuan-

do el interesado sea mayor de 55 años, la cuantía será del 75 por cien, siempre que se presuma la dificultad de obtener empleo en actividad distinta al que tenía anteriormente.

Cuando se trate de *Invalidez Permanente Absoluta*, el importe será el 100 por cien de la base reguladora y, cuando se trate de *Gran Invalidez*, dicha cuantía será del 150 por cien.

**Nacimiento del derecho.** Será la fecha del dictamen de la Unidad Médica de Valoración de Incapacidad o la de solicitud de la pensión, según los casos.

*La pensión por Invalidez Permanente es vitalicia*, aunque puede ser revisada por mejoría o agravamiento del estado físico del paciente. Los haberes se abonan mensualmente, con dos pagas extraordinarias.

El derecho a la pensión puede rescindirse por mejoría del estado del perceptor; por pasar a ser pensionista de jubilación de un trabajo distinto, dentro del mismo régimen; o por fallecimiento.

## POR MUERTE Y SUPERVIVENCIA

Las personas que tienen derecho a cobrar esta pensión pueden ser: la *viuda/o*, aunque en el momento de producirse el fallecimiento de la persona que origina este derecho estuviera separado o divorciado; los *huérfanos*, esto es, los hijos del matrimonio o los llevados a él, menores de 18 años o incapacitados; *familiares*, que comprende a nietos, hermanos, padres o abuelos del fallecido, y las hijas y hermanas de pensionistas de jubilación o invalidez mayores de 45 años. Pero, ¿qué condiciones se requieren para que surja el derecho a cobrar la pensión por Muerte y Supervivencia?

**Condiciones.** El derecho a cobrar esta pensión se origina cuando la persona fallecida fuera:

■ **Trabajador:**

— Afiliado y en Alta o situación asimilada con 500 días de cotización comprendidos en los últimos cinco años; o,

— Con derecho a pensión de Jubilación sin haberla solicitado; o,

— Menor de 60 años con Invalidez Permanente Total, cuya pensión hubiera sido sustituida por una indemnización a tanto alzado; o,

— Fallecido o desaparecido en accidente; o,

— Que percibiera auxilios económicos periódicamente de la Seguridad Social.

■ **Pensionista de Invalidez Permanente o Jubilación**

■ **Perceptor de Subsidio de recuperación.**

■ **Invalído provisional.**

**Base reguladora.** Si el fallecido era pensionista, la base reguladora por la que se establecerá la *cuantía a cobrar será la misma que se utilizó*, en su momento, *para calcular su pensión, con la correspondiente revalorización*, desde el momento en que el fallecido empezó a cobrarla.



### DOCUMENTACION A PRESENTAR

#### PENSIONES

##### Para Invalidez Permanente

- Documento Nacional de Identidad.
- Certificado de empresa, extendido en el modelo oficial, con las cotizaciones de los últimos 24 meses.
- Libro de Familia, en su caso.

##### Para Viudedad y Orfandad

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Si el fallecido era pensionista.</li> <li>— D. N. I.</li> <li>— Certificado de defunción.</li> <li>— Libro de familia, en su caso.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Si el fallecido <i>NO</i> era pensionista.</li> <li>— D. N. I.</li> <li>— Certificado de defunción.</li> <li>— Certificado de empresa, en el modelo oficial, acreditando las cotizaciones de los últimos 24 meses.</li> <li>— Libro de Familia, en su caso.</li> </ul> |
|--|---|

#### TRAMITACION

Las prestaciones económicas de los trabajadores del mar se reconocen y tramitan a través de las Direcciones Provinciales y Locales del Instituto Social de la Marina.

En el supuesto de accidentes de trabajo o enfermedades profesionales, si cubre la contingencia una Mutua Patronal, esta Entidad tramitará el expediente.

Los pagos se efectúan a través del ISM o Mutua Patronal, según los casos.

En el caso de que el fallecido fuese trabajador, la base reguladora se obtendrá dividiendo entre 28 (mensualidades de 2 años con las pagas extras) las bases de cotización de dos años ininterrumpidos, elegidos por el propio interesado, y que estén comprendidos en los siete últimos años inmediatamente anteriores al óbito.

**Cuantía.** La cuantía estipulada en caso de viudedad es del 45 por cien de la base reguladora. Tanto en los casos de Orfandad como en Favor de Familiares, la cuantía es el 20 por cien de la base reguladora, con el límite del 100 por cien. Es decir, la suma de los porcentajes a recibir, derivados del fallecimiento de la persona que origina el derecho a cobrar esta pensión, no puede superar —como resulta obvio— el 100 por cien de la base reguladora.

**Nacimiento del derecho.** El derecho tiene efecto desde el día siguiente al del fallecimiento de la persona causante, o desde la fecha en que se solicita esta pensión, con una retroactividad máxima de tres meses.

La pensión *es vitalicia*. Se puede rescindir este derecho, en *el caso de viudedad*, por contraer nuevas nupcias o estado religioso, por convivencia marital, por existir sentencia firme de culpabilidad en la muerte de la persona que origina el derecho a la pensión, o por fallecimiento. *En el caso de orfandad*, al cumplir los 18 años, salvo en los casos de incapacidad (en este caso cesará la pensión cuando desaparezca la incapacidad que motivó la pensión), adquirir estado matrimonial o religioso, convivencia marital o por fallecimiento. En el caso de *Favor de Familiares*: para nietos y hermanos, las mismas causas que en Orfandad; para ascendientes, hijas y hermanas, por contraer matrimonio o adquirir estado religioso; convivencia marital, o fallecimiento.

El pago de esta pensión se realiza mensualmente, con dos pagas extraordinarias. ■

Raúl GUTIERREZ  
MOLINERO



# MUTUA DE SEGUROS DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA DE ESPAÑA

FUNDADA EN 1928

## SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Delegaciones en los principales puertos españoles

DIRECCION:

Plaza de las Cortes, 3 - MADRID

Tels. 429 26 76 y 429 47 69

• Télex: 46483 •

Apartado 249

## "CAMPOLIBRE ALAI" EL MAS MODERNO ATUNERO DE LA FLOTA ESPAÑOLA

Destaca su modernísimo equipo electrónico, diseñado y realizado en colaboración entre el Armador PESQUERAS ECHEBASTAR y HISPANO RADIO MARITIMA, S.A.

Recientemente se ha incorporado a la flota de PESQUERAS ECHEBASTAR el buque "CAMPOLIBRE ALAI", considerado como el atunero más moderno de la flota española.

Lo más significativo de este atunero es su sofisticado equipamiento electrónico que ha sido diseñado y realizado por HISPANO RADIO MARITIMA, S.A. (HRM).

Durante su construcción los técnicos de HRM junto con el Armador, han ido aplicando todos sus conocimientos, aprovechando los mejores recursos técnicos del mercado, llegando a realizar un equipamiento de alto rendimiento y fiabilidad, incluido el diseño especial de la consola de puente, proyectada como soporte de todos los equipos, en función del espacio, circulación y facilidad operativa.

La principal novedad que convierte al "CAMPOLIBRE ALAI" en auténtico pionero, es la instalación del *PESCADAT* auténtico cerebro informativo que procesa y muestra en pantalla todos los datos de navegación y pesca disponibles a bordo.

Posee, además, una gran capacidad de me-



moria que posibilita de una forma sencilla, incluir todas las prestaciones y posibilidades de control, información, etc. y su tratamiento, de acuerdo a las demandas del patrón.

Destacan también los dos radares de color RACAL-DECCA RM-S2090/BT especialmente diseñados para la localización/detección de pájaros, trabajan en la frecuencia de 3 GHz., una potencia de 30 Kw. y antena de gran ganancia, de 12 pies.

Completan la dotación del "CAMPOLIBRE ALAI" otro radar de navegación RA-

CAL DECCA, dos sonares de color y tres sondas de color ELAC y HONDEX, dos satélites de navegación MAGNAVEX y un Comunicaciones también de la misma marca.

Además de giroscópica ANSCHUTZ y piloto con dos sistemas de la misma marca, Radiogoniómetros TAIYO y Fascimil de la misma casa, dos estaciones de radio SSB SKANTI y, como queda dicho anteriormente, la comunicación con tierra vía satélite por medio de phono, telex y fax.

Un sistema de Megafonía interior HRM, sistemas de comunicación "Sistema CRYPTO" y televisores color multisistema con sus respectivos vídeos, completan los principales elementos de equipamiento del buque.

Deseamos y esperamos que PESQUERAS ECHEBASTAR tengan los mejores éxitos en el faenar de sus buques y el mejor y más alto rendimiento de su equipamiento.

Porque sabemos que el beneficio de la aplicación de tan modernos sistemas electrónicos, redundarán en el beneficio de todos los Armadores.

BUENAS SINGLADURAS.  
R.

# Te interesa saber...

## Ayudas a los atuneros canarios

Los productores canarios de túnidos destinados a la congelación o a la conservación recibirán una serie de ayudas a través de sus respectivas asociaciones, según se especifica en una orden publicada en el *BOE* el día 6 de abril. Se ha establecido un precio de garantía o cifra mínima de venta del total de la producción. Si este nivel mínimo no se alcanza, los productos recibirán una «prima variable», es decir, les será remunerada la diferencia entre el precio de venta y el precio de garantía.

Además, obtendrán una ayuda denominada «prima fija», que será equivalente a 16 pesetas por kilogramo de producto.

Las especies de túnidos por esta medida y sus correspondientes precios de garantía son los siguientes: 145 pesetas por kilo de atún, pescado denominado «patudo» en el lenguaje local de las islas Canarias; 94 pesetas por kilo de listado; 143 pesetas por kilo de patudo, o «tuna», como se lo llama en el archipiélago; 164 pesetas el kilo de rabil y 191 el de atún blanco. ■



## Diario de navegación

Gran parte de los buques mercantes y de pesca españoles deberán modificar sus diarios de navegación, cuadernos de bitácora y cuadernos de máquinas para ajustarlos a los nuevos modelos que figuran en el *BOE* del día 16 de marzo.

Cada ejemplar de estos diarios y cuadernos tendrá que someterse, a partir de

ahora, a dos revisiones anuales. Estos documentos serán editados y distribuidos por el Ministerio de Transportes, Turismo y Telecomunicaciones, pero no necesitarán renovarse hasta que no se completen los que estaban siendo utilizados antes de la entrada en vigor de esta nueva orden. ■

## Capitanes y oficiales de Marina Mercante

Los capitanes, jefes y oficiales de la Marina Mercante que trabajen por cuenta propia, y estén adscritos al correspondiente colegio profesional, están incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de Trabajadores por Cuenta Propia, desde el día 6 de abril, tal y como figura en el *BOE* publicado ese día. ■

## Protección del accidente de trabajo

Toda la información relativa a los accidentes laborales de los trabajadores del Régimen Especial del Mar, y las tarifas de las primas que se percibirán en caso de que se produzcan, está recogida en una publicación del Instituto Social de la Marina titulada «Seguridad Social del Mar, protección del accidente de trabajo».

En este cuadernillo informativo se explican cuáles son las obligaciones básicas de los empresarios y los trabajadores autónomos para la cobertura de este tipo de incidentes, así como las cuotas a pagar, las prestaciones sanitarias, prestaciones económicas y sociales y su tramitación. Cualquier información que se desee al respecto puede completarse en las sedes provinciales y locales del Instituto Social de la Marina. ■



## Subvenciones por interés pesquero

Las actividades relacionadas con el interés pesquero y sin ánimo de lucro dispondrán de una subvención del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de acuerdo con una disposición de este departamento. Entre otras actividades se encuentran las culturales, divulgativas, congresos, conferencias, jornadas de estudio, etcétera. La subvención del Ministerio no podrá superar el 75 por cien del coste de la actividad. Las entidades que perciban esas ayudas están obligadas a justificar su realización. ■

# CONTENEMAR

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

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



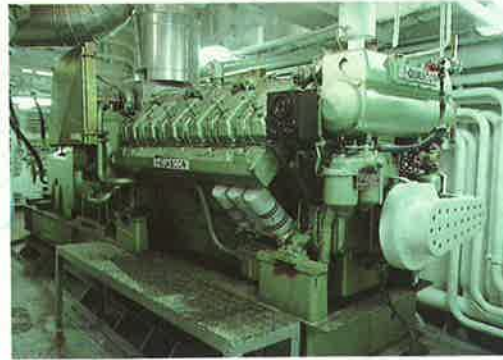
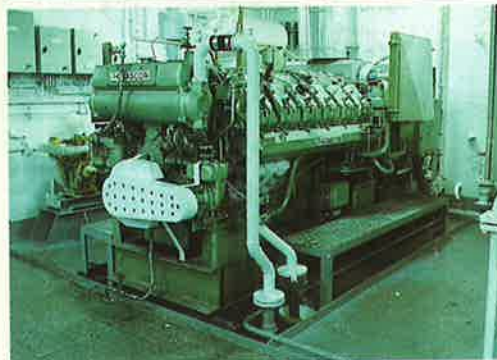
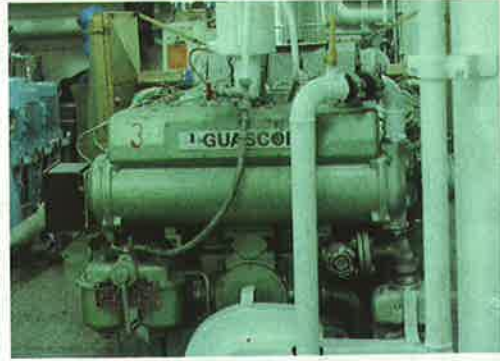
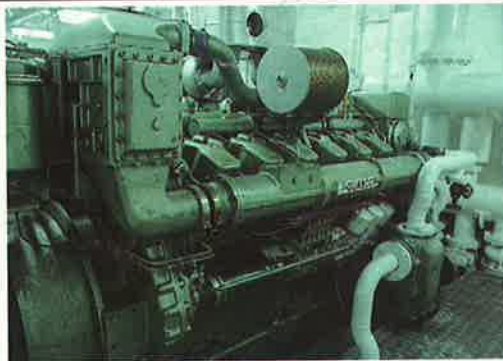
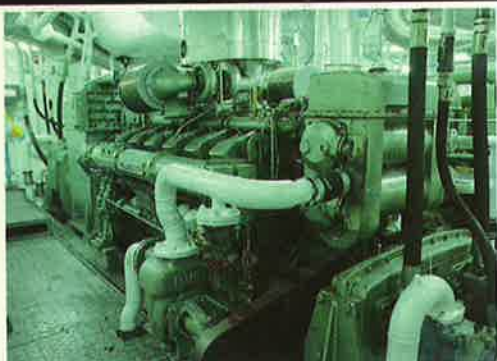
## AGENCIAS Y DELEGACIONES

**BILBAO.** C/ Berastegui, 5 - 2.º D - 48001 Bilbao  
Tels.: 423 28 93/4/5/6 - Télex: 33192 - Fax: 424 12 47  
**OVIEDO.** C/ Melquiades Alvarez, 20 - 4.º A  
33002 Oviedo - Tels.: 22 02 28 - 22 02 50 - Télex: 84365  
**VIGO.** C/ Luis Taboada, 32 - 2.º Dcha. - 36201 Vigo.  
Tels.: 43 38 38 - 43 37 77 - Télex: 83114 - Fax: 43 26 56  
**MADRID.** TERMISUR EUROCARGO, S.A.  
Ctra. de Andalucía, Km. 11,300 - El Salobral (Madrid)  
Tels.: 796 26 62 - 796 26 66 - Télex: 42161  
**SEVILLA.** TERMISUR EUROCARGO, S.A.  
Darsena del Centenario, Muelle del Batán - 41002 Sevilla  
Tels.: 45 04 87 - 45 09 50 - Télex: 72834 - Fax: 45 38 08  
**LAS PALMAS DE G. CANARIA.**  
CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Presidente Alvear, 52 - 6.º  
35007 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA  
Tels.: 27 41 00/04/08 - Télex: 95228 - Fax: 22 16 51  
**TENERIFE.**  
TINERFENA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Francisco La Roche, 49 - Locales 1 y 2 - Edif. J.O.P.  
38001 - Santa Cruz de Tenerife  
Tels.: 27 43 12 - 27 43 08 - Télex: 92261 - Fax: 27 90 60

**ARRCIFE DE LANZAROTE.**  
CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Avda. General Franco, n.º 4 - 2.º - Arrecife de Lanzarote  
Tels.: 81 69 14 - 81 69 15 - Fax: 80 25 87  
**ALICANTE.** LA NAO IBERBOX, S.A.  
Plaza de Galicia, 2 - 1.º D - 03003 Alicante  
Tel.: 512 41 33 - Télex: 63828 - Fax: 512 51 81  
**VALENCIA.** MARCARGO, S.A.  
Dr. J.J. Dominé, 18 - 46011 Valencia  
Tels.: 367 69 12 - 367 69 16 - Télex: 64700 - Fax: 323 05 13  
**BARCELONA.**  
CIA, BARCELONESA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Muelle de Lepanto, s/n.º - 08004 Barcelona  
Tels.: 332 28 58 - 332 29 00 - Télex: 51583 - Fax: 422 69 66  
**PALMA DE MALLORCA.** ISCOMAR, S.A.  
Prolongación Muelle Adosado, s/n.º.  
07012 Palma de Mallorca - Tel.: 72 66 70  
Télex: 68683 - Fax: 71 22 79  
**PTO. STA. MARIA.** TERMISUR-EUROCARGO, S.A.  
C/ Ribera del río, 34 - Apartado de Correos, 308  
Pto. de Santa María  
Tels.: 86 40 89 - 86 29 47 - Tx: 76190

**MURCIA.** TRANSPORTES EL MOSCA, S.A.  
Ctra. Madrid - Cartagena, s/n.º.  
MOLINA DE SEGURA (MURCIA)  
Tels.: (968) 61 09 41 - 61 01 02 - Fax: (968) 61 61 15  
Tx: 67121  
**SANTANDER.** CANTABRICA DE SILOS, S.A.  
C/ Antonio López, 24 - 1.º - 39009 Santander  
Tel.: (942) 21 54 50 - Fax: (942) 31 32 75  
Tx: 35831 - 35942  
Apartado: 215  
**BURGOS.** TRANSPORTES EBRO, S.A.  
Ctra. Madrid - Irún, n.º 7 - MIRANDA DE EBRO (Burgos)  
Tels.: (947) 32 04 16 - 31 16 40 - Fax: (947) 31 43 13  
Tx: 39461  
**ZARAGOZA.** TASMAR, S.A.  
C/ Condes de Aragón, 14 - 50009 Zaragoza  
Tel.: (976) 55 48 85  
Fax: (976) 55 67 66 - Tx: 58179  
**VALLADOLID.** NENUFAR SHIPPING, S.A.  
Paseo de Zorrilla, 39 - 10.º A - 47007 Valladolid  
Tels.: (983) 23 93 14 - 23 10 68  
Tx: 26572

# GUASCOR EQUIPA EL CAMPOLIBRE-ALAI



## EQUIPOS INSTALADOS:

- 3 x E318TA2-SG  
668 CV a 1500 r.p.m. c/u.
- 2 x F360TA-SG  
900 CV a 1800 r.p.m. c/u.
- 1 x E318TA2-SP  
700 CV a 1800 r.p.m.
- 1 x R-300 Reducción: 1/6



Motores Diesel

## Gutierrez Ascunce Corporación, S.A.

Edificio GUASCOR  
20750 ZUMAIA - GUIPUZCOA - SPAIN  
P.O. Box 30  
Tel: 943 - 860600 / 860700  
Telex: 38753 - GUAZU-E  
Fax: 943 - 862180

**4.504 CV  
GUASCOR  
A BORDO**

DPTO PROPIO 3/89