

N.º 271 NOV.-DIC. 1989

# MAR



Planes de Viabilidad  
**SOLUCIONES**  
**PARA LA FLOTA**

**Informe:**  
**Sucedió**  
**en 1989**



# Ya era el pesquero de los 90. Ahora es el R-90 congelador

El Rodman 90 ya era el símbolo de una nueva década. Un pesquero de Poliester Reforzado con Fibra de Vidrio capaz de superar a cualquier buque tradicional en prestaciones, bajo mantenimiento y poder de captura.

Pero, ahora, con su nuevo túnel de frío, el R-90 Palangrero Congelador vuelve a anticiparse al futuro de la pesca.

Hágase con el nuevo Rodman 90 Palangrero Congelador. El Futuro le dará la razón.

#### Características Principales

Eslora total	27,98 m.
Eslora en flotación	24,87 m.
Manga	8,00 m.
Puntal	4,20 m.
Calado	2,28 m.
Potencia aproximada	600-800 CV
Velocidad aprox. plena carga	9-11 nudos.
Autonomía aproximada	8.000 millas.
Capacidad de bodega aislada	160 m <sup>3</sup> .
Capacidad de combustible	100 m <sup>3</sup> .
Capacidad de agua dulce	12 m <sup>3</sup> .
Habitación	15 personas.
TRB aproximado	180
Clasificación	Bureau Veritas (1)

**polyships s.a.**

Construcción Naval  
en Polyester Reforzado con fibra de vidrio.

Tel. (986) 37 22 33 Tlx. 836677 - PLSP E FAX 374337 APARTADO 501, RÍOS, VIGO, ESPAÑA

# MAR

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

**DIRECTOR  
GENERAL:** JESUS MUELA

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

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

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

Alicante: Casa del Mar Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 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 Monturiol, s/n - Tel. (964) 22 14 08 Ceuta: Avda Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24 Gijón: Casa del Mar Eduardo Castro, s/n - Tel. (985) 32 51 03 Guipúzcoa: Casa del Mar Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40 Huelva: Avda Hispano-América, s/n - Tel. (955) 25 75 65 La Coruña: Casa del Mar Avda Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00 Las Palmas: Casa del Mar León y Castillo, 322 Tel. (928) 26 43 58 Lugo: Carril dos Loureiros, s/n - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54 Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60 Málaga: Avda de Heredia, 35 - Tel. 22 72 75 Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64 Santa Cruz de Tenerife: Avda de Anaga - Tel. (922) 27 11 50 Santander: Antonio López, 48 - Tel. (942) 21 46 00 Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04 Tarragona: Casa del Mar Fco Bastos, s/n - Tel. (977) 22 71 66 Valencia: Avda del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16 Vigo: Casa del Mar Avda de Orillamar - Tel. (986) 29 09 50 Villagarcía de Arosa: Avda de la Marina, s/n - Tel. (986) 50 05 71 O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20.  
5.<sup>a</sup> planta MADRID 28004 Teléfonos  
410 04 07 y 410 43 05 Télex: 23746-22107

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

Imprime: GRAFFOFFSET, S. L. Getafe (Madrid)  
Depósito Legal: M. 16 516/1963  
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.



A Sociedad Estatal de Viabilidad de la Marina Mercante inició en las últimas semanas la aprobación de expedientes para la concesión de las primeras ayudas destinadas a la reordenación del sector. Un total de 5.000 millones de pesetas será la aportación de la Administración para las empresas de líneas regulares exteriores de tráfico marítimo, así como diferentes subsectores de fletes con barcos con un peso muerto inferior a 16.000 toneladas. Se trata, en cualquier caso, de las primeras ayudas concedidas para un sector que en los próximos meses podría acceder a unos apoyos globales superiores a los 30.000 millones de pesetas.

El sector de la Marina Mercante ha pasado en los últimos tiempos una de las crisis más graves de su historia, consecuencia de una serie de factores tanto externos como propios de la situación española. En los últimos años de la década de los setenta se produjo una grave recesión de la economía internacional que acarreó un descenso en el comercio marítimo. Esta caída en el volumen de los fletes estuvo acompañada por un crecimiento de las flotas de bandera de conveniencia o de países asiáticos a quienes una serie de factores como las construcciones más baratas o las menores exigencias laborales de sus tripulaciones, situaron en unas inmejorables condiciones de competitividad. El auge de estas flotas fue paralelo al descenso de la Marina Mercante de otros países. Desde 1980, en el conjunto de la CE, la flota ha reducido su potencial en un 50 por cien. La participación comunitaria en el comercio mundial marítimo ha pasado del 28,7 por cien a solamente el 15 por cien.

En España, el impacto fue similar, con una reducción del TRB de la flota en el mismo período del 55 por cien, al pasar de siete a solamente 3,5 millones de Toneladas de Registro Bruto. El crecimiento de otras flotas con capacidad competitiva chocó de una parte con la falta de previsión de unos armadores lanzados a la construcción justamente a las puertas mismas de la crisis y, por otra parte, con la existencia de una serie de condicio-

nes en materia de construcción, exigencias laborales, etcétera, que elevaban los costes de la flota nacional. Por parte de la Administración, posiblemente en aquel momento no se actuó con la agilidad necesaria y fruto de ello fue el grave nivel de endeudamiento galopante de las empresas con el Banco de Crédito Industrial hasta superar los 200.000 millones de pesetas.

En los últimos años, se han puesto de forma escalonada las primeras medidas para el mantenimiento de una flota nacional, moderna y competitiva que se pretende esté en manos de navieros españoles y con tripulaciones españolas o comunitarias. La primera decisión fue constituir la Sociedad de Gestión de Buques (SGB) por la que se trató de frenar el endeudamiento con el banco. Posteriormente se ha iniciado una labor positiva para dar soluciones al sector de la mercante en el marco de las posibilidades que ofrece el mercado mundial. En 1986 se aprobó el Plan de Flota, y un año más tarde se diseñaba la estrategia de los Planes de Viabilidad a los que han respondido el 85 por cien del sector y cuyos primeros acuerdos se

# editorial

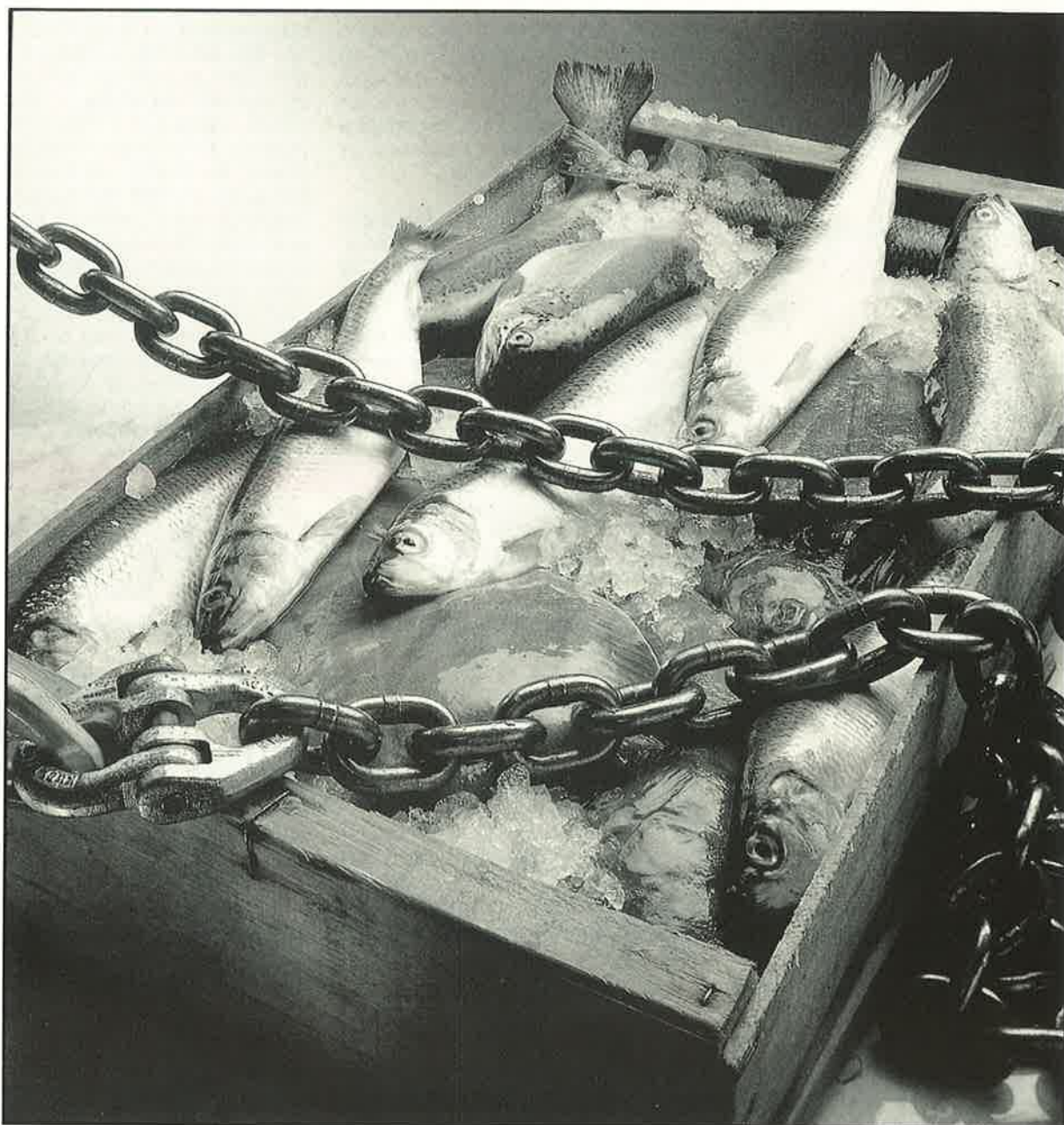
## La flota de la Marina Mercante

han producido en las últimas semanas.

Se trata de lograr una flota nacional competitiva. Hay y habrá ayudas para quienes se han situado en una posición de corresponsabilidad, asumiendo también riesgos y compromisos de estructura empresarial adecuada. Tanto en España como en la CE, hay voluntad decidida de mantener una flota mercante por razones comerciales y de pura estrategia económica. La Administración ha puesto en marcha un programa de ayudas generoso pero no un cheque en blanco para los navieros. Las soluciones para la flota son cosa, cuando menos, de dos, la Administración, asumiendo su responsabilidad, y los empresarios, la suya. ■

**Parsons Chain Company Limited**

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



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

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

**GANDIA NAUTICA, S.A.**

---

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

---

**TEMAS DE ACTUALIDAD**

MODERNIZACION DEL SECTOR PESQUERO .....	6
POLITICA PESQUERA EN LA CE .....	11
EMPRESAS CONJUNTAS EN EL REINO UNIDO .....	14
PLANES DE VIABILIDAD .....	16
SIMPOSIUM COMME .....	20
BALANCE DE 1989 .....	26
CONVENCION SOBRE VERTIDOS .....	48
CURSOS DE FORMACION DEL ISM .....	61

**REPORTAJES**

PROYECTO HALIOS .....	66
-----------------------	----

**SECCIONES**

GENTES DEL MAR .....	54
DE COSTA A COSTA .....	71
TE INTERESA SABER .....	77

**Noviembre/  
diciembre**

1989

EN PORTADA

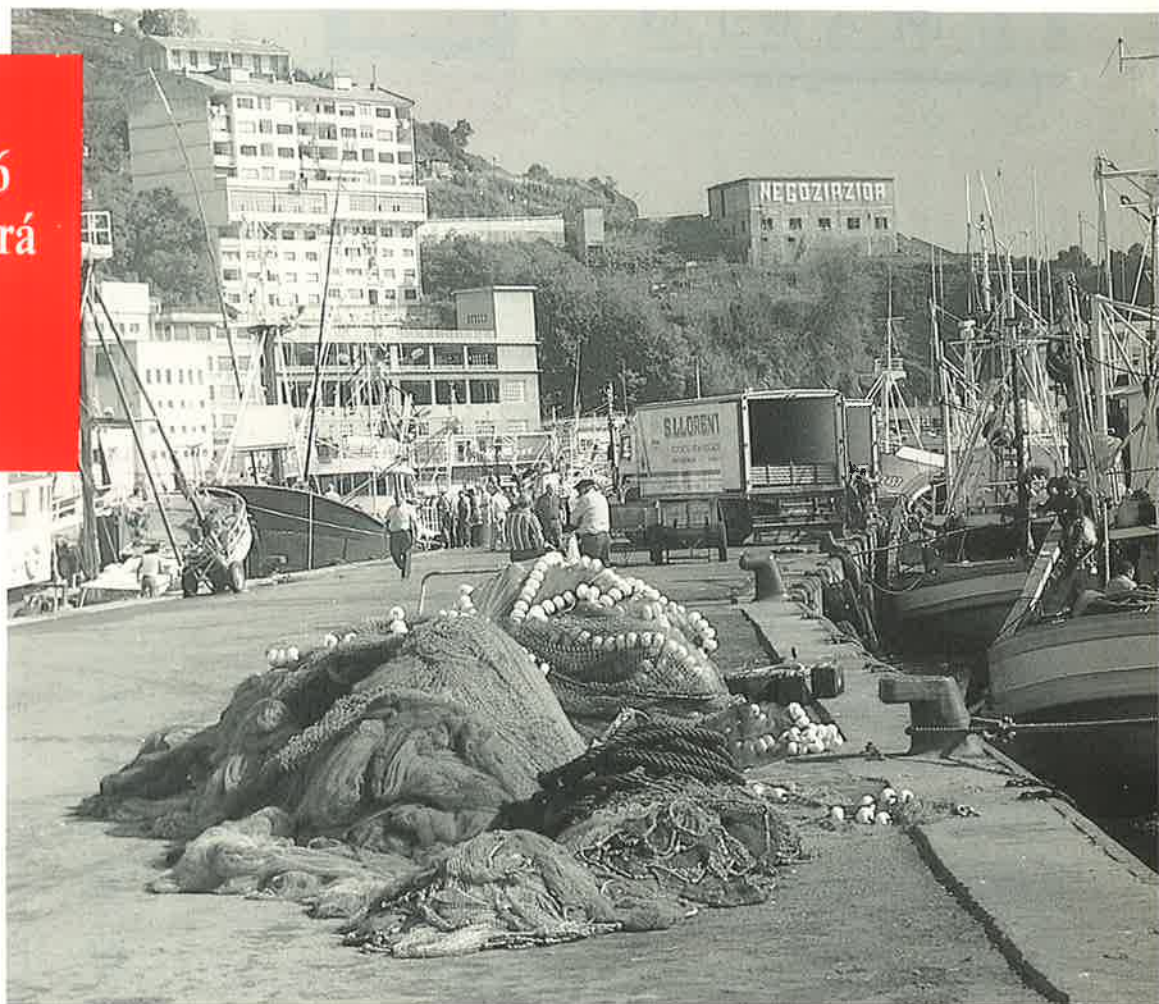


La flota española de marina mercante atravesó durante los últimos años una situación difícil, consecuencia de un mercado mundial de fletes donde las banderas de conveniencia o de países asiáticos impusieron sus condiciones de competitividad. Para frenar la caída de la flota mercante, tanto la Administración de la CE como la española discutieron la aplicación de las primeras subvenciones para los Planes de Viabilidad supone la culminación de un proceso que se inició hace tres años con el Plan de Flota.

N.º 271

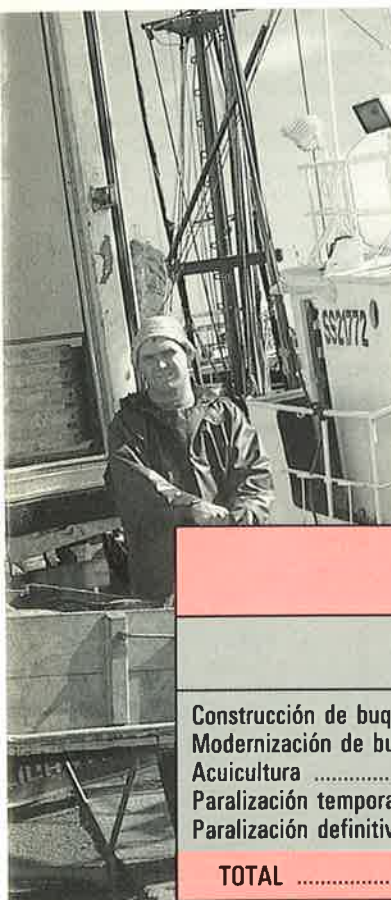
La inversión total entre 1986 y 1989 ascenderá a 72.000 millones de pesetas.

*El sector de la pesca en España percibirá unas subvenciones de 6.230 millones de pesetas de la Comunidad para la realización de los proyectos aprobados en 1989 referidos a la construcción, modernización de barcos, acuicultura y para compensar las paralizaciones temporales de flota. Estas ayudas suponen el 35 por cien de todas las subvenciones concedidas en este período por la Comunidad, lo que sitúa a España en el primer lugar en cuanto a la recepción de apoyos para este sector. El balance de los tres últimos años arroja más de 2.500 proyectos aprobados con una inversión total de 72.000 millones de pesetas y unas subvenciones de la Comunidad de 17.000 millones de pesetas.*



# El sector pesquero apostó por la modernización





**C**ON una flota teórica superior a las 14.000 embarcaciones pesqueras, a la espera de los datos definitivos obtenidos en el censo realizado durante los últimos meses, España ha sido en los últimos años uno de los principales protagonistas en la política de pesca llevada a cabo por la Comunidad. La Administración española era la primera interesada en sacar adelante una serie de medidas encaminadas a la modernización de la flota, a la vista de la edad avanzada de una buena parte de las embarcaciones y ante la necesidad de buscar nuevos caladeros en base a embarcaciones polivalentes. El hecho de que las dos terceras partes de los desembarcos en puertos españoles procedan de aguas de otros países, refleja sin más comentarios la problemática del sector de la pesca en España.

Desde el 1 de enero de 1986, España se incorpora de lleno a la política de estructuras pesqueras vigente en la Comunidad. Meses más tarde, se aprueba una nueva normativa en base al reglamento 4028 de diciembre de ese mismo año, por el que se dispone del funcionamiento de planes de orientación plurianual referidos a flota pesquera, acuicultura, estructuras costeras y equipamiento de puertos.

El objetivo de la Comunidad era aumentar la eficacia de la flota pesquera pero sin aumentar el número de embarcaciones. España presentó los planes correspondientes en 1987 y, desde ese momento, las actuaciones se realizaron de acuerdo con sus previsiones.

En los últimos años, el sector de la pesca en España se ha

## En los últimos tres años se aprobaron 193 proyectos para la construcción de barcos y 522 para la modernización.

convertido en el primer receptor de las subvenciones comunitarias a gran distancia del resto de los países miembros. Esta línea se ha mantenido también en 1989 con unos resultados positivos para el sector español.

### Desconfianza comunitaria

La aplicación del reglamento 4028 para la política pesquera se ha seguido con especial cuidado por la Comisión de la Comunidad, con el fin de que se cumplieran los objetivos previstos de mejorar las prestaciones de las embarcaciones, pero sin aumentar el número de unidades. Esta preocupación de la Comunidad, hizo que durante todo 1988 se bloqueasen las ayudas para la construcción de embarcaciones.

En opinión de los responsables de la Comunidad, por par-

te de algunos estados miembros no se estaban cumpliendo los principios exigidos por Bruselas referidos al no aumento del número de embarcaciones en activo. Desde la Comunidad se entendía que en países como España, por citar el ejemplo más cercano, se registraban más barcos que los aprobados para el desguace, lo que chocaba con la filosofía comunitaria.

Las autoridades españolas argumentaron en Bruselas la imposibilidad de analizar la evolución del censo con unas simples sumas y restas en cuanto muchos barcos que aparecían en escena tenían una construcción anterior al ingreso de España en la Comunidad. Tras meses de largas discusiones se produjo un acuerdo y la posibilidad de volver a solicitar las ayudas para la construcción de embarcaciones.

### Fuerte demanda

La tónica dominante desde el ingreso de España en la Comunidad en lo que se refiere a la aplicación del reglamento 4028 sobre mejora de estructuras pesqueras, ha sido la de una fuerte demanda, muy superior a las disponibilidades presupuestarias de la CE. Por parte del director general de Pesca, Rafael Jaén, se ha insistido reiteradamente ante la Comunidad en esta circunstancia, sin que se haya logrado aumentar el presupuesto comunitario para estos fines.

España, dentro del conjunto de los países que solicitan ayudas para mejorar el sector de la pesca, ha figurado y se mantiene en el primer puesto en cuanto a las subvenciones recibidas.

Según los datos referidos a

### SUBVENCIONES ASIGNADAS AL SECTOR PESQUERO EN 1989 (Cifras en millones de pesetas)

	Número de proyectos	Inversión total	Subvención CEE	Subvención Estado	Subvención total
Construcción de buques .....	82	14.736,0	3.432,2	1.443,7	4.875,9
Modernización de buques .....	179	4.045,5	977,7	325,9	1.303,6
Acuicultura .....	48	2.749,4	914,9	276,6	1.191,5
Paralización temporal de la flota .....	269	—	405,5	405,5	811,0
Paralización definitiva de la flota .....	—	—	500,0	500,0	1.000,0
<b>TOTAL .....</b>	<b>578</b>	<b>21.530,9</b>	<b>6.230,3</b>	<b>2.951,7</b>	<b>9.182,0</b>

este año, la Comunidad aprobó subvenciones por un total de 116 millones de ECUs que equivalen a unos 17.000 millones de pesetas. De esta cantidad, 41,04 millones de ECUs corresponden a los proyectos españoles, los que suponen unas subvenciones de 6.230 millones de pesetas. En construcción de embarcaciones, de los 227 proyectos aprobados, 82 correspondieron a España seguida a distancia de Italia con 57 proyectos, Portugal con 28 y Francia con 27 proyectos. Para la modernización de embarcaciones, se aprobaron 595 proyectos de los que 179 correspondieron a España, también el número más alto seguido de los 104 proyectos del Reino Unido y de los 102 de Dinamarca.

Finalmente, en acuicultura, los proyectos aprobados ascendieron a 177. En este caso, al ser una actividad en desarrollo, España logró la aprobación de 47 proyectos, lo que la sitúa nuevamente a la cabeza de todos los países, aunque a corta distancia está Francia con 38 proyectos. Este conjunto de cifras supone que de todas las ayudas concedidas el 35,2 por cien ha correspondido a los proyectos españoles. En el caso de la construcción de embarcaciones, el porcentaje asciende al 41,7 por cien, al 37,2 por cien en proyectos para modernización de barcos, al 21,4 por cien en acuicultura y al 62,5 por cien en arrecifes artificiales.

Los proyectos de modernización de barcos aprobados este año, 82 en total, conllevan una inversión global de 14.756 millones de pesetas, de los que 3.432 serán subvenciones de la



Comunidad y 1.444 de la Administración española. Para la modernización de barcos, la inversión total se elevará a 4.045 millones de pesetas, con 977 millones de subvención comunitaria y 325 millones del Estado español. En acuicultura, los 48 proyectos aprobados este año alcanzan una inversión de 2.749 millones de pesetas con una subvención comunitaria de 914 millones de pesetas y 276 de la Administración española. Finalmente, para la paralización temporal de la flota prevista en los acuerdos suscritos con Marruecos, las subvencio-

nes comunitarias ascendieron a 405 millones de pesetas y 500 millones por paralización de flota definitiva. En los dos casos, las subvenciones de la Administración española alcanzan la misma cuantía. En total, las actuaciones para el sector de la pesca aprobadas este año en Bruselas por el comité de estructuras suponen una inversión total de 21.530 millones de pesetas con una subvención de la CE de 6.230 millones, junto con 2.951 millones de pesetas de subvención del Estado español. La subvención total asciende a 9.182 millones de pesetas.

La importancia real de este conjunto de programas de la Comunidad se pone de manifiesto si se analizan los datos referidos a los últimos tres años, desde el ingreso de España en la Comunidad. Los proyectos aprobados en este período ascendieron a 2.555. De esta cifra, 193 han correspondido a la construcción de embarcaciones con una inversión total prevista de 72.105 millones de pesetas. La subvención comunitaria será de 16.900 millones mientras la española ascenderá a 6.768 millones de pesetas, lo que hace unas ayudas totales

#### SUBVENCIONES ASIGNADAS AL SECTOR PESQUERO EN EL PERIODO 1986-1989 (Cifras en millones de pesetas)

	Número de proyectos	Inversión total	Subvención CEE	Subvención Estado	Subvención total
Construcción de buques .....	193	47.186,9	8.098,3	2.405,5	10.503,8
Modernización de buques .....	522	10.234,3	2.516,7	797,3	3.314,0
Paralización de la flota pesquera .....	684	—	694,0	694,0	1.388,0
Acuicultura y arrecifes artificiales .....	406	14.684,4	4.795,9	1.566,2	6.361,9
Med. específicas (Cal. Marruecos) .....	750	—	795,5	1.305,3	2.100,8
<b>TOTAL .....</b>	<b>2.555</b>	<b>72.105,6</b>	<b>16.900,4</b>	<b>6.768,3</b>	<b>23.668,5</b>





**PROYECTOS DE CONSTRUCCION SUBVENCIONADOS EN EL PERIODO 1986-1989**  
(Cifras en millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número de proyectos	Inversión total	Subvención CEE	Subvención Estado	Subvención total
País Vasco .....	16	7.243,5	835,5	—	835,5
Cantabria .....	3	118,8	16,7	10,1	26,8
Asturias .....	7	550,5	104,3	56,6	160,9
Galicia .....	63	14.482,6	2.915,6	871,7	3.787,3
Andalucía .....	64	18.828,1	3.191,6	995,8	4.187,4
Murcia .....	2	152,8	22,4	23,9	46,3
C. Valenciana .....	17	2.031,8	274,6	134,8	409,4
Baleares .....	8	426,6	86,8	41,9	128,7
Cataluña .....	7	406,4	64,9	35,5	100,4
Canarias .....	5	2.848,8	567,5	226,0	793,5
Ceuta .....	1	97,0	18,4	9,2	27,6
<b>TOTAL .....</b>	<b>193</b>	<b>47.186,9</b>	<b>8.098,3</b>	<b>2.405,5</b>	<b>10.503,8</b>

**AYUDAS MODERNIZACION 1986-1989**  
(Cifras en millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número de proyectos	Inversión total	Subvención CEE	Subvención Estado	Subvención total
Galicia .....	214	5.095,7	1.383,2	450,3	1.833,5
País Vasco .....	78	1.235,2	185,7	—	185,7 (*)
Andalucía .....	65	1.585,1	479,5	141,1	620,6
Cataluña .....	43	627,9	111,8	58,4	170,2
Asturias .....	43	357,1	59,3	23,9	85,2
Valencia .....	38	551,7	104,2	52,2	156,4
Cantabria .....	18	306,9	53,8	28,3	82,1
Canarias .....	8	356,9	117,3	31,1	148,4
Murcia .....	8	62,0	10,9	5,5	16,4
Baleares .....	7	55,9	10,4	5,5	15,9
<b>TOTAL .....</b>	<b>522</b>	<b>10.234,3</b>	<b>2.516,7</b>	<b>797,3</b>	<b>3.314,0</b>

(\*) No figura la cantidad otorgada como subvención nacional ya que en este caso es el Gobierno Vasco quien paga la citada subvención, y la misma puede oscilar entre el 10 y el 30 por cien de la inversión total según los casos.

de 23.668 millones de pesetas. Por el volumen de las inversiones, el segundo lugar lo ocupan los proyectos de acuicultura. En los últimos tres años se aprobaron 406 proyectos por una inversión de 14.684 millones de pesetas. La subvención comunitaria es de 4.795 millones de pesetas y la española asciende a 1.566, con una ayuda total de 6.361 millones de pesetas.

Para la modernización de barcos, se aprobaron 522 proyectos con una inversión de 10.234 millones de pesetas, una ayuda comunitaria de 2.516 millones y la española de 797 millones de pesetas.

El número de expedientes para paralización de flota ascendió a 684 con una subvención total de 1.388 millones de pesetas pagados a partes iguales por la Administración española y comunitaria.

Finalmente, como medidas específicas para el caladero de Marruecos, las peticiones aprobadas ascendieron a 750, con una subvención de 2.100 millones de pesetas pagados también a partes iguales entre España y la CE.

Por Comunidades Autónomas, destaca el número de proyectos correspondientes a Galicia, seguida de Andalucía.

De los 522 proyectos aprobados para la modernización de la flota, 214 corresponden a Galicia con una inversión de 5.095 millones de pesetas.

A gran distancia se sitúa el País Vasco con 78 embarcaciones y Andalucía con 65 barcos, Canarias cuenta solamente con ocho proyectos y siete Baleares.

Para la construcción de embarcaciones, de los 193 proyectos aprobados en el último trienio, Andalucía está a la cabeza con 64 embarcaciones y una inversión de casi 19.000 millones de pesetas, seguida de Galicia con 63 proyectos y una inversión de 14.500 millones de pesetas. Canarias cuenta con solamente cinco proyectos y Baleares con ocho.

Según manifestaciones del secretario general de Pesca, José Loira, estas cifras demuestran la gran respuesta que ha dado el sector de la pesca al re-

to comunitario para modernizar el sector. Para el responsable español, la Administración española ha contribuido a este reto con unas mayores aportaciones presupuestarias al pasar las ayudas de unos 2.000 millones de pesetas en 1986 a los 4.000 millones de pesetas contemplados en los últimos presupuestos.

A estas actuaciones en materia de flota, se deberían sumar las inversiones previstas de unos 21.000 millones de pesetas para la modernización de los puertos pesqueros, tal como figura en el Plan presentado por España y aprobado por la Comunidad. Finalmente, se sumarían otros casi 5.000 millones de pesetas en los programas para ayudar las estructuras comerciales.

La Administración española, de acuerdo con la estructura de la flota donde dominan las pequeñas embarcaciones, aportó subvenciones para aquellos proyectos que no podían acceder a las ayudas comunitarias



por ser de escasa cuantía. La CE no da subvenciones para proyectos de acuicultura con una inversión inferior a los siete millones de pesetas. Igualmente se han quedado fuera de los apoyos comunitarios y accedieron solamente a los nacionales los barcos por debajo de

los nueve metros de eslora. España espera que en un futuro la Comunidad aporte subvenciones para este importante segmento de la flota española necesitado de una urgente reestructuración. ■

Vidal MATE

## Las ayudas al sector de la pesca

Los cuadros siguientes resumen el conjunto de ayudas recibidas en los últimos tres años, desde el ingreso de España en la Comunidad por el sector de la pesca. Importante respuesta del mar para la construcción de buques y, sobre todo, para la modernización de los mismos. En total, una inversión total superior a los 72.000 millones de pesetas. Galicia y Andalucía en cabeza a la hora de presentar proyectos para poner el sector a punto.



# RUGGERINI

## F 10 Y F 15 DIESEL

### TODO SON VENTAJAS

El F-15 es el primer fuera borda diesel bicilíndrico del mundo.

Arranque instantáneo, eléctrico o manual, potente, dócil, silencioso y muy fiable.

Larga duración, mínimo mantenimiento.

CONSUMOS INFERIORES A 2 LITROS/H.

Disponibles en 10 y 15 HP ambos con pie corto o largo.

Ideal para embarcaciones profesionales y deportivas.

Servicio post venta en España de motores MINSEL.

## MARINA CURT S.L.

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



# Más controles comunitarios

El comisario europeo de Pesca, el español Manuel Marín, ha anunciado un incremento de los controles que lleva a cabo la Comunidad en materia pesquera. En una reciente reunión del Comité Consultivo de la Pesca manifestó que la Comisión desarrollará estos controles de vigilancia, incluido el seguimiento por satélite. Todo ello, por temor a que la política de conservación de recursos se vaya al traste en los mares europeos.



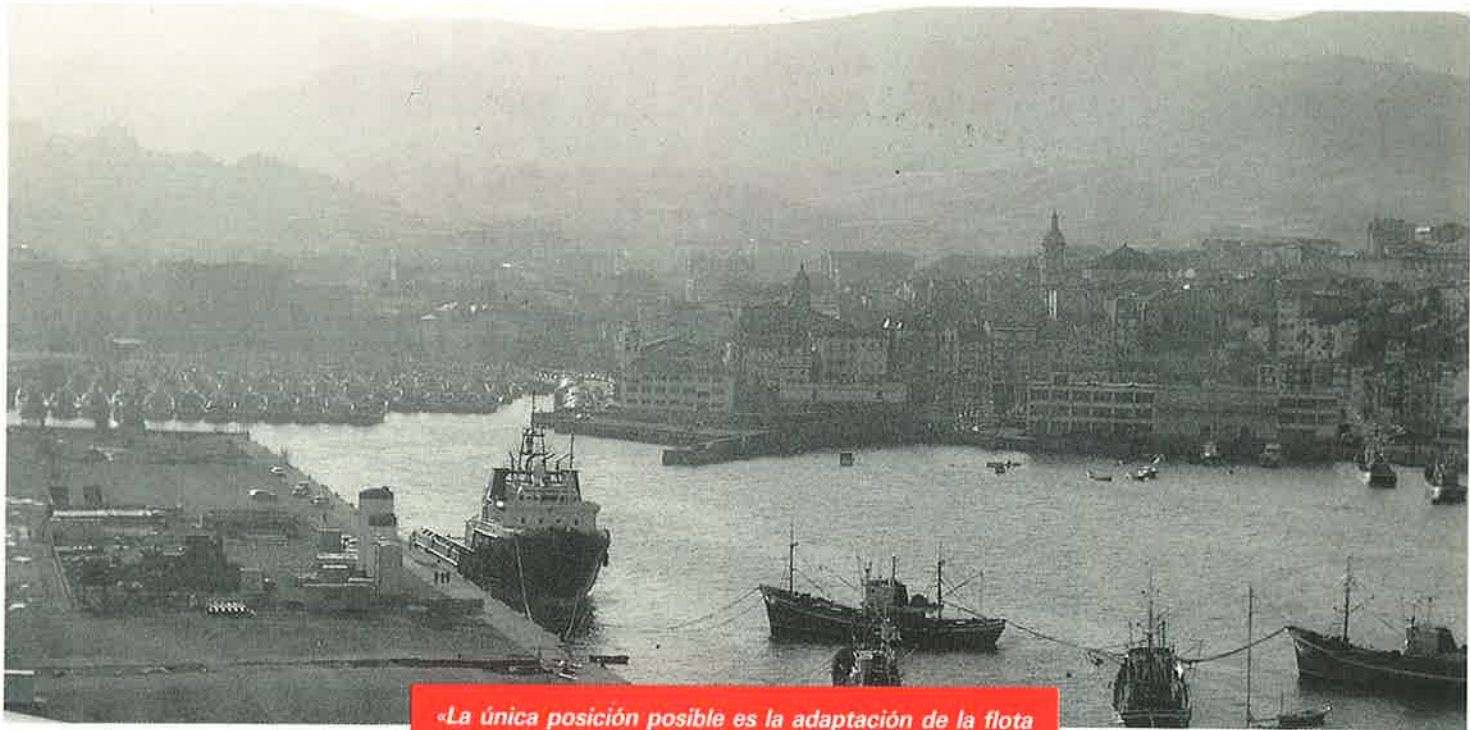
**Manuel Marín anuncia un incremento de la vigilancia en materia pesquera**

**L**A sobredimensión de la flota pesquera, la falta de caladeros y las transgresiones de los Topes Autorizados de Capturas (TACs) son, en opinión de Bruselas, asuntos preocupantes y prioritarios en materia pesquera. La política de la Comisión va a centrarse por ello en estas cuestiones en un futuro próximo, según anunció el comisario Manuel Marín en una reunión del Comité Consultivo de la Pesca, celebrada el pasado 13 de noviembre.

Marín ha manifestado en dicha sesión que *el objetivo esen-*

*cial de la conservación y de la gestión de los recursos pesqueros depende del respeto a las medidas comunitarias de control. Para el comisario español, la Comunidad no debe ahorrar sus esfuerzos en la materia, sin olvidar que la acción comunitaria debe ser completada con el esfuerzo de los Estados miembros, que tienen la responsabilidad del control de las aguas pertenecientes a su soberanía o jurisdicción. Unas palabras que suponen, sin duda, una llamada de atención al papel que cada Estado debe desempeñar en esta espinosa cuestión.*





«La única posición posible es la adaptación de la flota al volumen de recursos existente.»

Este aviso puede traer repercusiones a no muy largo plazo para España. Sobre todo, por un incremento de la vigilancia que tengan que llevar a cabo las autoridades nacionales, impulsadas para hacerlo por la propia política comunitaria. No hay que olvidar al respecto la denuncia efectuada por la Comisión Europea contra las capturas efectuadas por barcos españoles fuera de las 200 millas comunitarias, que actualmente se encuentra todavía sin resolver en el Tribunal de Justicia de Luxemburgo.

El ejecutivo continental puso en entredicho hace unos meses las capturas realizadas por pesqueros españoles fuera de esos límites. Según su criterio, estas capturas deben someterse también a los topes autorizados, lo que no comparten ni los propios afectados ni la Administración española; razón por la que se inició el contencioso.

Fuentes de los pescadores españoles vinculados al problema ya señalaron a MAR que detrás de esta medida se escondía el temor a que las capturas que se recogían fuera de las 200 millas en aguas del Gran Sol, lo fueran sin embargo dentro de estos límites. El presidente de la Agrupación Española de Arras-

teros desmintió este extremo, al tiempo que indicó la enorme vigilancia a que les vienen sometiendo tanto las patrulleras británicas como irlandesas.

Este anuncio del propio Marín en el Comité Consultivo de la Pesca viene a suponer, sin embargo, un refuerzo futuro de la vigilancia, como una medida importante que adoptará la Comisión dentro de su política de conservación de recursos.

### Exceso de capacidad

Pero detrás de este problema está, obviamente, el exceso de capacidad de la flota comunitaria en relación a los recursos que pueden encontrarse en las propias aguas de la plataforma continental. Marín se refirió en su discurso a este problema, que calificó como el *principal* a que se enfrenta toda la política de los doce en la materia.

Según su criterio, *la única posición posible es la adaptación de la flota al volumen de los recursos existentes*. Por esa razón señaló en su conferencia que *es necesario reconsiderar el sistema comunitario de control de la capacidad de la flota, de manera que hay que tener en cuenta que el desarrollo tecnológico de estos últimos años en materia de*

*construcción de barcos tiene un impacto considerable sobre la conservación de las especies.*

*El sistema de Topes Autorizados de Capturas (TACs) y de cuotas —continuó diciendo— es un instrumento conocido para reducir indirectamente los esfuerzos de la pesca. Mientras tanto, para que este sistema sea eficaz —subrayó— es absolutamente indispensable que los objetivos de los Programas de Orientación Plurianuales, —conocidos por las siglas POP— sean respetados.*

En este sentido se lamentó igualmente de los defectos de los controles que se vienen llevando a cabo. Así señaló que *a pesar de los esfuerzos realizados hasta el presente, el control es todavía insuficiente, debido a esta sobrecapacidad de la flota. Anunció al respecto que la Comisión tiene la intención de establecer una solidaridad financiera entre los Estados miembros, así como piensa fomentar el desarrollo de las tecnologías de vigilancia más modernas, y particularmente aquéllas de control por medio de satélites.*

### Reforma de estructuras

El comisario de Pesca tam-

bién tuvo palabras en su discurso para referirse a la reforma de estructuras pesqueras, que tanta importancia tiene para el sector. Se refirió en este sentido a la propuesta de un reglamento de mejora de las condiciones de transformación y comercialización, que deberá responder, según sus palabras, *a los objetivos y a la reforma de los fondos-estructuras comunitarios. La Comisión —añadió— ha querido con esta propuesta mejorar de forma sustancial la situación existente en la actualidad y espera que el Consejo de Ministros de Pesca que se celebra el 27 de los corrientes dé su aprobación.*

Con el mismo énfasis se refirió a sus iniciativas para la ayuda de la pesca artesanal, lo que tendrá unas positivas repercusiones en España, donde este sector cuenta con gran importancia y deja sentir su peso en el conjunto pesquero nacional. Sobre esta materia aseguró que *la Comisión tiene la intención de presentar próximamente una propuesta al Consejo, que contenga medidas estructurales en favor de este tipo de pesca, con vistas a completar el cuadro jurídico establecido por el Reglamento 4028/86.*

También mencionó Marín



«El mercado comunitario se caracteriza por una situación de relativa penuria.»

la política de mercados. Conocedor de las necesidades crecientes de los doce, que se ven abocados a importar gran parte de los productos pesqueros que consumen, señaló que *el mercado comunitario se caracteriza por una situación de relativa penuria, que se traduce en un constante aumento del déficit de la balanza comercial del sector.*

Teniendo en cuenta estos argumentos señaló que el princi-

pio que debe seguirse para resolver este problema debe estar fundamentado en la coherencia extrema entre las políticas de mercados, la de estructuras y el acceso a los caladeros. *Por esto —señaló—, la regla general que la Comisión debe mantener en sus relaciones con los países terceros es aquella de que el acceso a los mercados debe traer también un acceso a los recursos.*

A propósito señaló la impor-

tancia que tienen los acuerdos a que pueda llegar la CE con países terceros, de forma que permitan faenar a barcos comunitarios en sus aguas. Marín se refirió en este sentido a los esfuerzos que se están llevando a cabo para el desarrollo de relaciones internacionales con países del Océano Índico y de África Occidental.

*En lo que concierne a los recursos en aguas bajo la jurisdicción de países bálticos —seña-*

*ló—, la Comisión lleva a cabo negociaciones actualmente con la Unión Soviética y está previsto iniciar otras próximamente con los otros Estados de la región.*

La misma política quiere llevarse a cabo en Iberoamérica, donde según dijo, *deseamos elaborar informes de pesca sólidos y con este fin están en curso los trabajos preparatorios oportunos.*

En esta línea también aseguró que le preocupa la posibilidad de extraer más recursos del Mediterráneo, donde *la Comisión tiene la intención de establecer una cooperación con los países interesados, para una explotación racional de los recursos, para lo cual presentará sus análisis y propósitos en los primeros meses de 1990.*

### Comité consultivo

El Comité Consultivo de la Pesca, que reúne a los agentes interesados del sector, se reunió con el comisario Marín por primera vez desde su reestructuración, lo que tuvo lugar en Bruselas el pasado 13 de noviembre.

Tras las reformas llevadas a cabo, ha quedado constituido por 21 representantes de los productores pesqueros, tres de las cooperativas, un representante de los bancos comerciales que dan cobertura a las actividades marítimas, dos de institutos especializados en el crédito cooperativo, cinco representantes de los comerciantes del sector, otros cinco de las industrias de los productos pesqueros y otros tantos de los trabajadores asalariados, así como por tres representantes de las organizaciones de consumidores.

Estos 45 miembros, nombrados por un período de tres años, tienen una gran importancia para la política pesquera, debido a su carácter de instrumento de la Comisión, que tendrá en cuenta así los intereses, consejos y posiciones de los agentes económicos, sociales y profesionales del sector. ■

M. P.



CONFLICTO DE LAS EMPRESAS PESQUERAS CONJUNTAS

# Los armadores se fueron al Reino Unido

**E**L fallo del Tribunal de Luxemburgo en relación con la Merchant Shipping Act, aunque con carácter provisional, suponía la suspensión de una parte de esta ley referida a la exigencia de nacionalidad británica para los armadores de las empresas conjuntas. La decisión de la Corte Europea no señalaba nada sin embargo en relación con las exigencias de domicilio y residencia que contemplaba también la disposición del Reino Unido, razón por la cual se abría para los armadores españoles un nuevo período de incertidumbre. En medios de los armadores espa-

Prácticamente la totalidad de los armadores españoles propietarios de las empresas conjuntas en el Reino Unido, se han trasladado durante las últimas semanas a ese país con el fin de regularizar su situación de domicilio y residencia, de acuerdo con las exigencias contempladas en el fallo del Tribunal de Justicia Europeo sobre su contencioso. En medios de los armadores se confía en una posición receptiva por parte de los registradores británicos, lo que permitiría el registro del casi centenar de barcos que permanecen parados desde el pasado mes de abril. Se espera que en las próximas semanas se conozcan los primeros resultados.

ñoles, los temores se centraban en la posibilidad de que las autoridades británicas hicieran una interpretación restrictiva del fallo del alto Tribunal, lo que supondría el mantenimiento del bloqueo de la flota.

De acuerdo con la sentencia provisional de Luxemburgo, la Administración británica ha introducido con carácter de urgencia las modificaciones requeridas. El Parlamento ha dado ya luz verde a una ordenanza de la Merchant Shipping Act, por la que se elimina la condición de nacionalidad para los armadores que pretenden el registro de sus barcos y poder acceder a los caladeros

de pesca en las islas. Esta disposición elimina la exigencia de nacionalidad, pero no dice nada sobre las de domicilio y residencia. Además, señala un portavoz de las empresas conjuntas en España, «se trata de un nuevo engendro jurídico en cuanto señala que solamente se elimina esa condición para quienes tuvieran la posibilidad de registrarse el pasado 1 de abril». Esta enmienda se ha venido a sumar al clima de confusión que existe en este contencioso y que, por el momento, ha supuesto el paro de la flota durante más de medio año.

En medios de los armadores españoles de las empresas conjuntas, existe un clima de preocupación ante la posición británica al no ver claras sus actuaciones. Por un lado, según fuentes diplomáticas, las autoridades del Reino Unido habrían adoptado una postura de comprensión respecto a la problemática de los barcos de pesca y estarían dispuestas a dar facilidades. Pero, las versiones oficiales ofrecidas por la representación británica en Madrid, no parecen coincidir, hasta el momento, con la actitud real que existe en el Reino Unido.

Una de las medidas que pondría de manifiesto la buena voluntad de las autoridades británicas, sería la ampliación del plazo para poder acceder al registro y lograr la renovación de las licencias. El plazo inicial se había fijado para el pasado 31 de octubre. El fallo del Tribunal de Luxemburgo, el 10 de ese mismo mes, hacía prácticamente imposible que los armadores españoles pudieran solucionar sus contenciosos con el Reino Unido. El nuevo plazo marcado por el Reino Unido se prolonga hasta el 31 de diciembre de este año, período en el cual se considera probable obtener una respuesta definitiva de las autoridades británicas.

### Todos al Reino Unido

Eliminada la exigencia de nacionalidad y de persona cualificada por parte del propietario de las empresas conjuntas,

## **El sector espera que no haya dificultades para el reconocimiento de las condiciones de domicilio y residencia.**



tal como señaló el fallo del Tribunal de Luxemburgo, los armadores españoles iniciaron el pasado 11 de octubre una ofensiva ante el Reino Unido, con el fin de obtener las condiciones de domicilio y residencia en aquel país, puntos sobre los que no se había manifestado la Corte de la Comunidad.

En el pasado, parece ser que una parte de las empresas conjuntas con el Reino Unido no tenía ninguna base en el Reino Unido, y que algunos barcos tampoco cumplían las condiciones mínimas de atraque en puertos de las islas.

A partir del fallo del Tribunal, prácticamente todos los armadores españoles de estas empresas viajaron al Reino Unido para poner todos sus papeles en regla. En unos casos se han adquirido en propiedad inmuebles para fijar el domicilio de la empresa. En otros, hay arrendamientos para un período prolongado. En ambos casos, el principal objetivo es demostrar que existe una ligazón del barco y de la empresa con el

Reino Unido para que los registradores se pronuncien favorablemente a la hora de conceder a los armadores la condición de domicilio y residencia. En un principio se temía que las autoridades británicas pudieran exigir el traslado al país de todos los propietarios de las empresas conjuntas, situación que planteaba problemas irresolubles en el caso de sociedades anónimas.

En las últimas semanas, todos los armadores han planteado su petición de reconocimiento de domicilio y residencia, y se espera que los registradores se pronuncien con celeridad sobre estos casos al igual que se hace con otros ciudadanos. A partir de las primeras respuestas se podrá conocer si existe o no una voluntad de reconocer a las empresas pesqueras conjuntas por el Reino Unido o se mantiene la política de desgaste iniciada a principio de este año, y que ha supuesto el bloqueo de toda la flota en aquellos puertos.

En este momento de dificul-

tad, los armadores españoles de empresas conjuntas se han mantenido firmes en sus posiciones iniciales, cuando optaron por aguantar el máximo ante las presiones británicas que pretendían la venta de la flota a cualquier precio. Las pérdidas económicas han sido muy cuantiosas pero, los armadores esperan agotar la última posibilidad hasta finales de año. Según fuentes de los armadores, hasta la fecha no ha vendido nadie.

De los casi 100 barcos que forman esta flota, solamente cuatro embarcaciones han podido reanudar la actividad pesquera. Se trata de empresas conjuntas que dispusieron en su momento de un socio inglés tal como exigía la Merchant Shipping Act. El resto de las empresas aguardan la respuesta a lo que puede ser la última batalla de este contencioso antes de que cunda el desánimo y se inicie la desbandada de ventas. ■

Vidal MATE

EN MARCHA LOS PLANES DE VIABILIDAD

# AYUDAS PARA LA FLOTA DE MARINA MERCANTE

*El Consejo de Administración de la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad aprobó en su primera reunión de noviembre elevar al gobierno propuestas para la concesión de ayudas por un importe de 5.000 millones de pesetas. En los próximos meses se espera la autorización de nuevas ayudas con un presupuesto total de 14.000 millones de pesetas. Con este conjunto de actuaciones, la Administración confía en lograr a corto plazo una flota competitiva en el mercado mundial de fletes.*

**L**A aprobación de los primeros 5.000 millones de ayuda supone el punto de partida en la fase final para la reordenación del sector de la Marina Mercante tras prácticamente una década de problemas derivados tanto de una caída de fletes como por la existencia de una dura competitividad en el sector, provocada desde algunos países con banderas de conveniencia cuyos costes eran inferiores a los manejados por otros pabellones. La Administración española ha tomado en los últimos años diferentes medidas para mejorar la flota mercante ante su alto grado de endeudamiento.

Según fuentes de la dirección general de la Marina Mercante, las primeras ayudas concedidas de 5.000 millones de pesetas se destinarán

para acometer dos acciones concretas.

En primer lugar, se pretende la reordenación de líneas regulares de tráfico marítimo internacional a través de las empresas Trasatlántica Española, S. A., en las líneas de América del Norte, Centro y Pacífico; con la compañía Mac Lines en las rutas de África Occidental y por la compañía Far East en Australia y África del Sur.

En segundo objetivo se centra en la aprobación de estudios para mejorar las condiciones de funcionamiento de los subsectores de bulkcarries menores de 16.000 toneladas de peso muerto (TPM), gaseros, quimiqueros car-carrier y roll-on/roll-off. Estas actuaciones afectarán a varias empresas que operan en el mercado internacional entre las que se encuentran Gasnaval, Marítima Antares, Navicar y Mac Lines del grupo Contenemar.

Según la Dirección General de la Marina Mercante, para el próximo año ya estarán ultimados los estudios sobre los Planes de Viabilidad de los restan-





tes subsectores tales como buques-tanque, bulkcarries mayores de 16.000 TPM, líneas de cabotaje regulares, etcétera. Este conjunto de actuaciones supondrá un coste de unos 14.000 millones de pesetas.

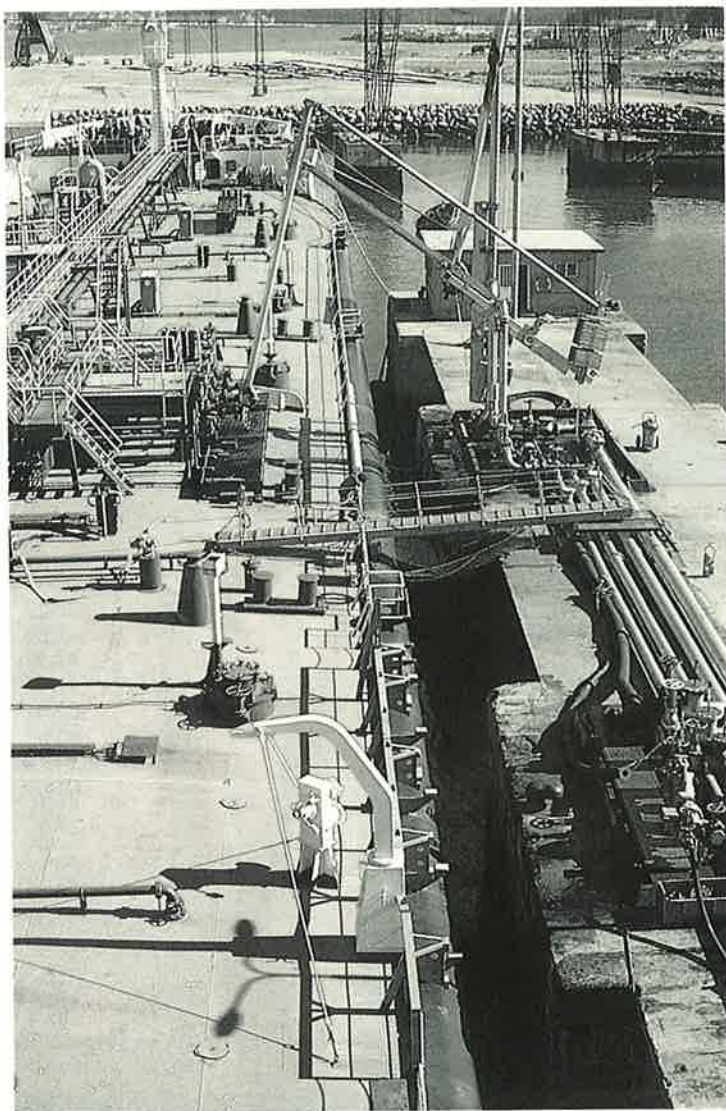
El objetivo fundamental de la política marítima española, según ha reiterado el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones José Barrionuevo durante los últimos meses, debe ser disponer de una flota de comercio competitiva sobre la base de armadores, tripulantes y buques que naveguen bajo pabellón español. Con este fin, se han desarrollado en este período los estudios oportunos en torno a cada uno de los Pla-

nes de Viabilidad presentados por las empresas navieras, en aplicación de los acuerdos adoptados por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

Según el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, con las ayudas previstas para los Planes de Viabilidad, se propone continuar el esfuerzo realizado durante la presidencia española en la Comunidad hasta lograr la implantación de una política marítima comunitaria como un instrumento positivo en la construcción de Europa. La respuesta coherente desde la Administración española a esa política defendida en Bruselas



***Aprobadas acciones para reordenar líneas regulares de tráfico marítimo internacional y mercantes de menos de 16.000 TPM.***



## Las ayudas previstas ascienden a 5.000 millones de pesetas

se desarrollará a través de los Planes de Viabilidad y según lo previsto en el Plan de Flota, así como en sus medidas complementarias.

Los principales instrumentos para la modernización del sector de la Marina Mercante, entre otros, se concretan en los siguientes: Ley de Ordenación de la Marina Mercante, Reforma de la Administración Marítima Central y Periférica, Plan Nacional de Salvamento y Lucha contra la Contaminación del mar y la reforma de la formación profesional marítima impulsando los aspectos de mejoramiento técnico, sanitario y de la seguridad de la vida humana.

### Crisis general

Los Planes de Viabilidad para la flota de la Marina Mercante constituyen la última de las actuaciones emprendidas por la Administración para solucionar los problemas en un sector que se arrastra desde hace algunos años.

En origen de la crisis de la Marina Mercante se puede si-

tuar a finales de la década de los setenta, cuando los problemas de la economía internacional dieron lugar a un fuerte descenso en el tráfico marítimo. La existencia de un exceso de capacidad de flota fue el motivo de una fuerte lucha en los mercados internacionales para hacerse con los fletes lo que supuso caídas de precios, paro y problemas económicos graves para las empresas. Este proceso de falta de tráfico se ha frenado en el último año y medio, lo que hace prever una recuperación de la flota mercante pero más ajustada a las necesidades del comercio mundial.

Los problemas en el tráfico de la flota mercante puso de manifiesto los principales puntos débiles del sector. Por un lado, se evidenció la existencia de una flota mercante en los países desarrollados excesivamente obsoleta y con dificultades para competir en los mercados internacionales. Por otra parte y, de forma especial, se reflejó el rápido crecimiento de una flota más competitiva en países fuera de la OCDE al tener unas condiciones de traba-



jo, seguridad, etcétera, muy inferiores a las exigidas por el resto de los Estados.

Consecuencia de todo ello, entre 1980 y 1988 se ha producido un descenso acusado tanto en el número de barcos como en el TRB especialmente en los países de la Comunidad. En el conjunto de la CE, el pabellón comunitario en marina mercante tuvo un descenso en TRB del 50 por cien lo que supuso pasar de tener un peso en el comercio mundial del 29,7 por cien a solamente el 15,4

por cien. En España, el descenso en TRB fue incluso superior para situarse en torno al 55 por cien.

Ante este descenso de las flotas, la mayor parte de los países adoptaron medidas encaminadas a frenar la caída. El objetivo era lograr un sector mucho más competitivo frente a los Estados no miembros de la OCDE. En el marco de la Comunidad, la Comisión ha planteado como objetivo el mantenimiento de los buques bajo pabellón de los Estados miem-

### COBERTURA DE PLANES DE VIABILIDAD PRESENTADOS

Subsector	Buques			TRB			TPM		
	Total	Recibidos	% Cobertura	Total TRB	Recibidos	% Cobertura	Total TPM	Recibidos	% Cobertura
Petroleros de crudo .....	18	16	88,89	1.331.827	1.181.150	88,69	2.688.111	2.396.339	89,15
Petroleros de productos .....	40	32	80,00	287.158	254.893	88,76	498.322	446.801	89,66
Productos químicos .....	20	12	60,00	109.532	67.964	62,05	188.683	120.928	64,09
Gases licuados .....	17	7	41,18	68.456	43.199	63,10	65.443	38.292	58,51
Graneleros > 16.000 .....	33	29	87,88	887.076	806.862	90,96	1.649.827	1.505.209	91,23
Graneleros < 16.000 .....	123	81	65,85	266.051	201.995	75,92	458.900	353.595	77,05
Líneas regulares altura .....	19	19	100,00	132.534	132.534	100,00	192.717	192.717	100,00
Líneas regulares gran cabotaje .....	12	12	100,00	37.796	37.796	100,00	40.139	40.139	100,00
Líneas regulares cabotaje pasaje .....	39	22	56,41	119.104	99.782	83,78	39.314	33.799	85,97
Líneas regulares cabotaje carga .....	81	51	62,96	138.395	93.411	67,50	214.080	150.264	70,19
Especiales frigoríficos .....	26	7	26,92	33.922	11.410	33,64	56.027	22.659	40,44
Especiales cementeros .....	10	1	10,00	24.006	943	3,93	43.614	1.410	3,23
Especiales alumineros .....	2	1	50,00	5.160	1.398	27,09	9.108	2.580	28,33
Especiales madereros .....	11	3	27,27	68.485	16.733	24,43	106.761	25.953	24,31
Auxiliares remolcadores .....	6	4	66,67	5.620	4.933	87,78	5.985	5.479	91,55
Auxiliares supply .....	12	6	50,00	11.022	7.945	72,08	11.874	8.167	68,78
Especiales .....	5	0	0,00	11.712	0	0,00	16.705	0	0,00
<b>TOTAL .....</b>	<b>474</b>	<b>303</b>	<b>63,92</b>	<b>3.537.856</b>	<b>2.962.948</b>	<b>83,75</b>	<b>6.285.610</b>	<b>5.344.331</b>	<b>85,02</b>



## Los Planes de Viabilidad, en cifras

El cuadro resume el contenido de los Planes de Viabilidad presentados por las empresas de la Marina Mercante. La respuesta ha sido importante.

Del conjunto de buques en activo, 474, se han recibido planes que afectan a 303, lo que supone el 64 por cien de los mismos. Hay subsectores como las líneas regulares de altura y las regulares de gran cabotaje donde ese porcentaje supone el 100 por cien de la flota. En otros casos como los cementeros especiales solamente se alcanza el 10 por cien mientras los barcos especiales no se han acogido a los Planes de Viabilidad.

En cuanto a Toneladas de Registro Bruto, de los 3,5 millones que mantiene la flota española mercante, se han acogido a los Planes de Viabilidad casi tres millones de TRB.

Finalmente, en Toneladas de Peso Muerto, los Planes de Viabilidad suponen el 85 por cien del total de la flota. De los 8,3 millones de TPM que tiene en la actualidad, los Planes recibidos afectan a 5,3 millones de TPM.

En conjunto, una respuesta alta de un sector que aspira a tener una flota competitiva.

bros, así como el empleo de la mayor proporción posible de tripulantes comunitarios. Para ello es indispensable una flota competitiva y en esta línea se enfoca la creación de un Registro Comunitario, un Reglamento sobre definición de Naviero Comunitario y otro sobre libertad de prestación de servicios de transporte marítimo de cabotaje.

### La política española

En el caso de la situación española, las condiciones de la flota mercante han tenido una especial gravedad derivada de la política seguida en los últimos lustros. Lejos de adoptarse medidas para aumentar la competitividad de la flota, se siguió una política que aumentaba aún más las dificultades (contratación de seguros, adquisición de buques, etcétera), incluso en relación con los pabellones de los demás países de nuestro entorno.

En los últimos años, la Administración dio un giro respecto a la política anterior con el fin de buscar soluciones a un sector fuertemente endeudado con el Banco de Crédito Industrial y que no encontraba soluciones ante su imposibilidad de competir en el mercado mundial de fletes. Las principales



actuaciones en política marítima se resumen en los siguientes apartados:

a) Aprobación del Plan de Flota en 1986.

b) Creación de la Comisión Interministerial para el desarrollo de ese Plan el 27 de mayo de 1987.

c) Creación de la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad de la Marina Mercante, para que las empresas elaborasen los proyectos correspondientes, encaminados a mantener la mayor parte de la flota en condiciones de competitividad. La

Administración apostó por el mantenimiento de una flota mercante española competitiva, con unas tripulaciones que fueran españolas en su totalidad o, en su caso, de países comunitarios y con las debidas condiciones de seguridad frente a la política seguida por los Estados con banderas de conveniencia.

Para lograr estos objetivos, las empresas han debido elaborar los respectivos Planes de Viabilidad cuya ejecución cuenta con ayudas de la Administración, así como una serie de medidas institucionales que contri-

buyan a reducir costes y que aseguren su competitividad.

Las llamadas medidas institucionales para reducir costes de la flota de Marina Mercante y aumentar su competitividad, constituyen una serie de actuaciones que debe adoptar la Administración y que se podrían resumir en los siguientes puntos:

a) Medidas laborales. En España, en líneas generales, las tripulaciones son ligeramente superiores a las de los países de nuestro entorno, especialmente por la tecnología inferior de las embarcaciones. Al mejorar la misma, será posible una pequeña reducción de tripulaciones que se contempla en los Planes de Viabilidad y que debe ser autorizada por la Dirección General de la Marina Mercante.

b) Medidas fiscales. La mayor parte de los Estados miembros han adoptado ya decisiones encaminadas a equiparar los costes de un barco comunitario respecto a un tercer Estado.

c) Seguridad Social. En España el coste en este capítulo en las empresas navieras es sensiblemente superior que en el resto de los Estados de la Comunidad, con la excepción de Italia y Holanda. En España, entre el porcentaje de cotización del armador y del tripulante se llega al 41 por cien, frente al 30 por cien de Alemania, el 13,5 por cien del Reino Unido.

Según los responsables de la Dirección General de la Marina Mercante, el conjunto de actuaciones necesarias para mejorar la competitividad de la flota española, requiere una acción coordinada tanto en el seno de la Administración como en relación con el sector, desde la patronal a los sindicatos. En esta línea se suscribió el pasado mes de abril en Marina Mercante un acuerdo a tres bandas con ANAVE, UGT, SLMM-CCOO y el SEOMM para, en base al diálogo, arbitrar medidas que hicieran posible una flota competitiva. ■

Vidal MATE



**Los noventa,  
un reto para  
la flota mercante**

La reducción de los costes de personal, la mejora de la gestión empresarial, la modernización y la concentración que acabe con la atomización del sector son algunos de los puntos clave a los que la flota mercante española tendrá que someterse si

quiere competir en el marco internacional en la década que se avecina. Así lo expusieron algunos de los especialistas que tomaron parte en el congreso sobre el sector que organizó el Colegio Oficial de la Marina Mercante en noviembre.

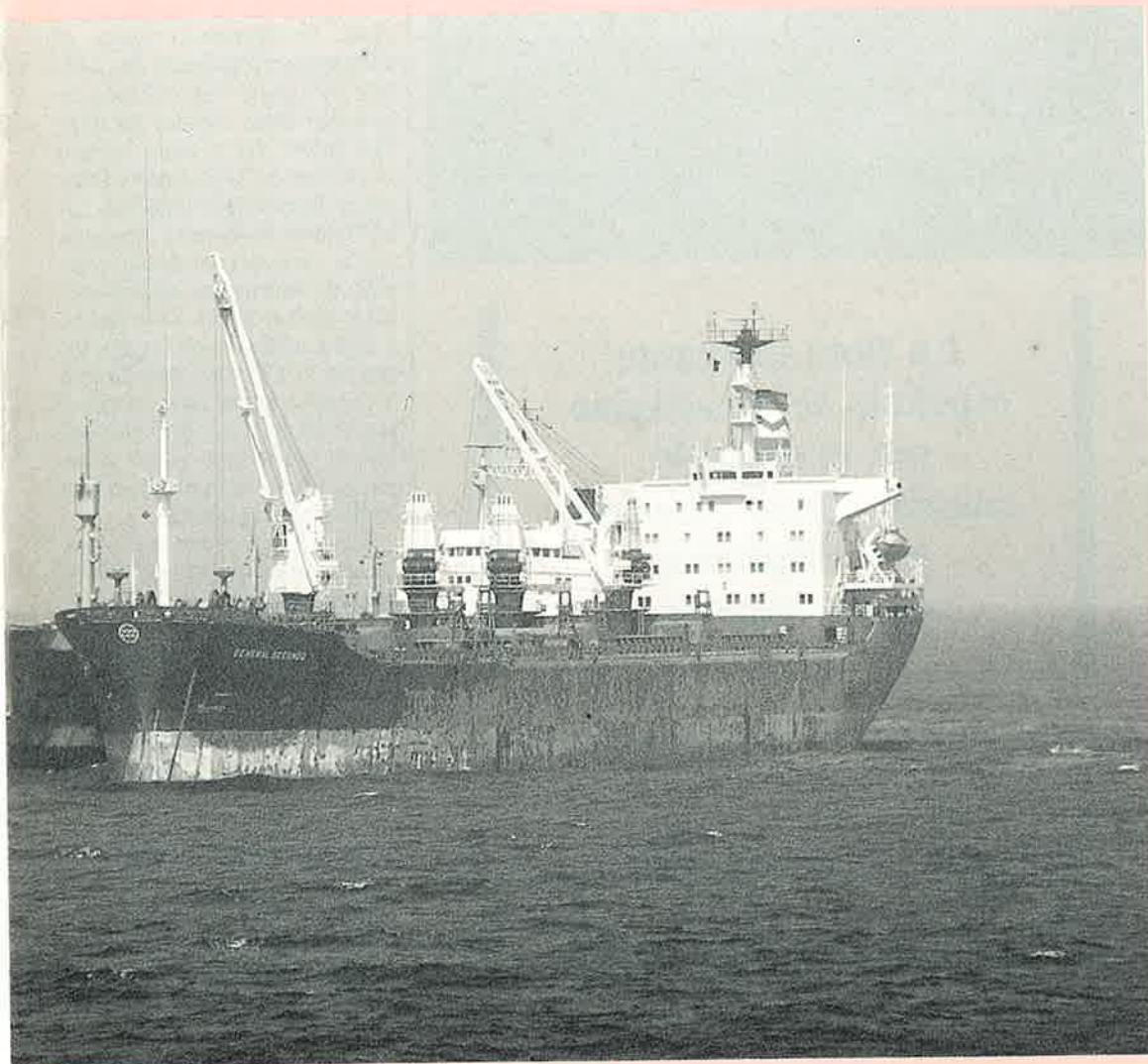
**E**l Colegio de Oficiales de la Marina Mercante organizó, entre los días 6 y 8 de noviembre, un simposio sobre la situación presente y el futuro de las empresas navieras de cara al 92. En las jornadas intervinieron un total de trece especialistas relacionados con diversos organismos vinculados al sector, que expusieron sus tesis a lo largo de las diez ponencias ofrecidas en el simposio. Entre los temas tratados se abordaron los problemas de las empresas pesqueras en el marco comunitario, ponencia que

## Las estrategias de preparación para los noventa exigen una consolidación de los mercados y la potenciación de la gestión organizativa de las empresas.

corrió a cargo de Pedro Arruza Beti, subdirector general de ordenación económica pesquera; y los planes de viabilidad y el impulso que éstos suponen para la flota mercante, una de las exposiciones más clarificadoras realizada por el gerente de la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad, José Ramón Fernández Antonio.

El tema de la empresa naviera fue especialmente tratado en diversas sesiones. En este sentido, pronunciaron conferencias: Enrique Yturriaga Cantos, director general de Naviera Química; Javier Targhetta Roza, presidente de la Empresa Nacional Elcano y de la Compañía Trasatlántica Española, quien habló de la situación y evolución del negocio marítimo; Eduardo Bages Agustí, presidente de la Naviera Maersk España, expuso sus ideas acerca de la competitividad de las empresas navieras en el entorno europeo, tema sobre el que también hablaron mister Jens H. Hoffnark, director general de Naviera Maersk España, y mister Ian H. Fletcher, director técnico de la misma compañía. Fernando Casas Blanco, director general de la Asociación de Navieros Españoles, ANAVE, realizó una exposición sobre la política empresarial a seguir de cara al 92, y Joaquín Buelga García, el recientemente reelegido secretario general del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, cerró las exposiciones relativas al marco empresarial con una conferencia titulada «Estrategias Competitivas en la Marina Mercante».

En otro orden de cosas, se trataron los temas del Registro Comunitario de Buques, ponencia presentada por Fernando Ruiz-Gálvez Villaverde, asesor jurídico de la Compañía Transmediterránea y de la pro-





blemática y perspectivas de los oficiales en la flota, tema sobre el que habló el presidente del Sindicato Estatal de Oficiales de la Marina Mercante (SEOMM) Jesús Álvarez Fernández. Finalmente, Jon Azcue Manterola, miembro de la Secretaría General del Sindicato Libre de la Marina Mercante, cerró las sesiones de ponencias y debates con una conferencia sobre la acción sindical en la Comunidad Económica Europea, las medidas positivas y el planteamiento sindical.

### **En el marco comunitario**

Con la década próxima llegarán la liberalización del tráfico intracomunitario, la liberalización del tráfico exterior a la CE y la constitución del Mercado Unico, temas para los que España no ha sabido preparar-

## **La flota mercante española se caracteriza por el pequeño tamaño de las empresas y la dispersión de las mismas.**

se desde que se produjo la integración en la Comunidad en el 86 hasta el momento presente; ésta fue la tesis defendida por Fernando Casas, director general de ANAVE. Las estrategias para prepararse para este reto pasan, según Casas, por la consolidación de los mercados, la modificación de las condiciones de los recursos ofrecidos para hacerlos competitivos

y la potenciación de la gestión organizativa de las empresas.

Cuando en 1986 se vislumbró el panorama que se avecinaba se pidió a la CE un estudio en el que se apuntaran los requisitos y medidas que harían competitiva la flota en el marco de los noventa, y la respuesta no llegó hasta junio de 1989. En esta fecha la Comisión emitió un documento meramente

interpretativo en el que se sugería cuál debía ser la política de los países miembros de la CE para hacer competitiva la flota. En el mismo se realizaba un análisis de las ineficacias de las flotas europeas, y se apuntaban como soluciones la liberalización de input o la supresión de extracostes en relación con otras flotas más competitivas, pero no se ofrecía, en cambio, ningún tipo de apoyo o de medidas de ayuda concretas. Un segundo aspecto de la respuesta, incompleta en opinión de Fernando Casas, de la Comunidad fue la creación de un registro comunitario de buques.

Los problemas de la flota española, que adolece, en opinión de este experto, de fiscalidad inadecuada entre otras cosas, intentarán ser parcialmente paliados por los planes de viabilidad, sobre los que la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad de la Marina Mercante ha aprobado elevar al Gobierno propuestas de ayudas por cinco mil millones de pesetas. Estas ayudas intentarán cubrir, tal y como explicó el gerente de la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad, José Ramón Fernández Antonio, en su ponencia, el doble objetivo de sanear las empresas y abrir nuevas líneas o mercados, y están sujetas a las imposiciones de la CE que condicionan las ayudas a que éstas no superen el 10 por cien del valor del buque y que sean como mínimo iguales a la aportación que realicen las empresas.

Los planes presentados por las empresas, cuyo plazo de admisión finalizaba el 13 de noviembre, permitieron a José Ramón Fernández establecer un diagnóstico del sector. En primer lugar señaló la buena acogida de estos planes, que han sido presentados por el 85 por cien del tonelaje de la flota, una flota cuya edad media es de trece años, similar a la media comunitaria, y que se caracteriza por el pequeño tamaño de las empresas, la dispersión de las mismas, como lo demuestra el hecho de que exista una media de tres buques y medio por empresa, y que de-

# SEGURO A TODA MAR



## SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Condiciones expresamente adaptadas para pesqueros  
Delegaciones en los principales puertos españoles

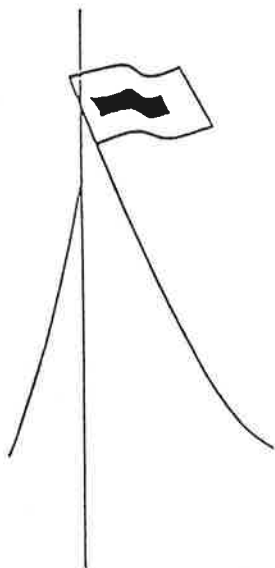
### DIRECCION:

Augusto Figueroa, 3, 2.ª planta

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

Apartado, 249 • 28004 MADRID

## MARITIMA DEL NORTE S.A.



*EMPRESAS ASOCIADAS*  
MARITIMA DEL NORTE (PANAMA), S.A.  
NAVIERA DE PRODUCTOS LICUADOS, S.A.  
TERMINALES QUIMICOS, S.A.

Miño, 4 - 28002 MADRID  
Teléfono: 563 46 44 (seis líneas)  
Télex: 27718 y 27295  
Telefax: 261 89 62  
Telegramas: MARINORTE, MADRID

### FLOTA

#### TRANSPORTES FRIGORIFICOS

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

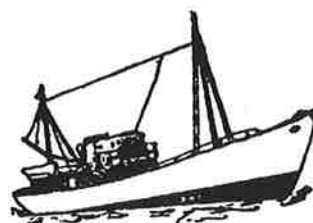
LÍNEAS REGULARES Y TRAMP  
DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS

#### TRANSPORTES DE GAS

LAIETA GNL 40.000 M3

TRANSPORTES DE GASES LICUADOS

## ASTILLEROS MURELAGA, S.A.



## CONSTRUCCION Y REPARACION DE BARCOS DE MADERA

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

LEKEITO  
(VIZCAYA)

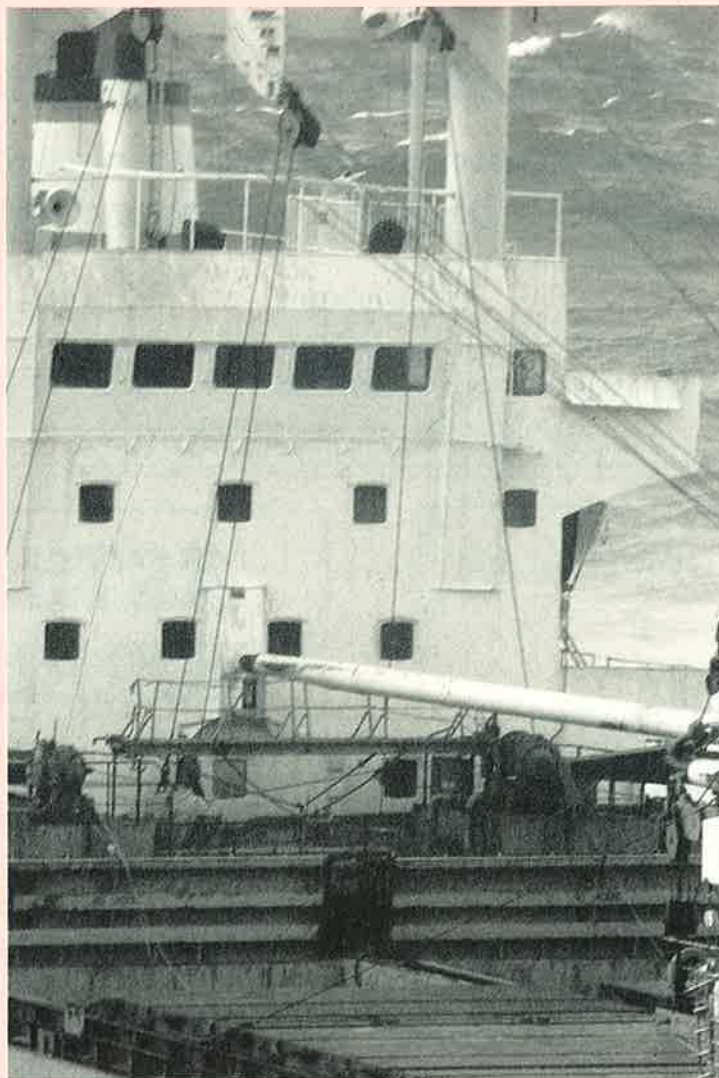
dican un 30 por cien de su presupuesto a los costes de personal, un 18 por cien a operaciones externas y un 40 por cien a gastos variables. Estos datos apuntan a una disminución de costes como medida fundamental para elevar la capacidad competitiva de la flota, reducción de costes que pasa por los costes de capital de las empresas endeudadas, los costes laborales y los de estructura. El espectro de la flota se completa con nuevos datos que descubren que el peso del sector público es del 50 por cien, y que existe un 47 por cien de empleados en la mar y un 56 por cien en tierra, lo que supone un empleo global de trece mil quinientos trabajadores.

El endeudamiento de la flota española con el Banco de Crédito Industrial, alcanza los noventa y cinco mil millones de pesetas, mientras que la facturación anual es de doscientos mil millones. La situación ha mejorado, sin embargo, en 1988 respecto a 1987, produciéndose un dinamismo en el sector que se traduce en un incremento de actividad del 5 por cien. Este hecho permite, según el gerente de la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad, plantear el futuro con cierto optimismo, futuro que exige un aumento de la calidad del sector, la calidad del servicio y una mayor captación de cargas.

### Objetivos de los planes de viabilidad

Para hacer competitiva la flota en el marco comunitario es preciso acometer un saneamiento global de las empresas enfocado, fundamentalmente, a la reducción del endeudamiento con el Banco de Crédito Industrial, así como un ajuste laboral en el momento pertinente, ajuste que deberá hacerse con el consenso de la Dirección General de la Marina Mercante, los sindicatos y los empresarios, apuntó Fernández Antonio. Este ajuste laboral estará destinado a simplificar la plantilla de trabajadores hasta el cuadro mínimo necesario pa-

## Los subsectores de gaseros y quimiqueros son los más saneados, competitivos y modernos en el panorama de la flota mercante española.



ra operar en el buque, y para acometerlo se pondrán en práctica una serie de medidas, como la indemnización a las empresas o la cobertura de veinticuatro meses de desempleo para quienes no tengan derecho a ello.

Para conseguir una mejora en la comercialidad y la gestión de la flota se tomarán medidas como la no concesión de ayudas para la compra de buques

de segunda mano y sí para la mejora y modernización de la flota y especialmente para las mejoras informáticas de la misma. Será preciso, además, proceder a una reordenación del tejido empresarial de forma que se busquen fórmulas de concentración en los casos en los que la atomización no permite competir.

El total de las ayudas concedidas se reparte entre los sub-

sectores de líneas regulares exteriores, petroleros, gaseros, quimiqueros y graneleros menores de dieciséis mil toneladas. En lo que se refiere a las líneas regulares, el principal objetivo es corregir el pequeño peso que éstas tienen en la Administración española en relación con lo que sucede en otros países, así como potenciar su ubicación en los mercados mundiales, para lo que se ha designado una empresa para cada uno de los tráficos. Así, la empresa Trasatlántica Española S.A. cubrirá las líneas de América del Norte, Centro y Pacífico Sur; MAC Lines cubrirá las rutas de África Occidental; Far East, Australia y África del Sur; Ybarra, la vertiente atlántica de Sudamérica, y se constituirá una nueva empresa para el tráfico con el lejano oriente.

En lo que se refiere al subsector de petroleros, su principal problema es la diferencia de costes entre la bandera española y la de registro y conveniencia, por lo que se procederá al impulso de medidas institucionales. El ramo de gaseros no precisan de ayudas por ser uno de los más saneados y competitivos, como tampoco son necesarias para los quimiqueros, caracterizados por su alta tecnología y competitividad. El subsector de graneleros presenta un alto grado de atomización de empresas y de empleados. En total han presentado planes de viabilidad veintitrés empresas, propietarias de ochenta y tres buques. En este ramo sería necesario ajustar los costes de explotación y mejorar la capacidad de gestión, así como el establecimiento de una estrecha colaboración entre las empresas y un apoyo de la Administración a las posibles fusiones.

El futuro de la flota exige, además de las medidas puntuales derivadas del análisis, una buena relación entre la Administración, los sindicatos y las asociaciones de navieros, así como una postura de asumir riesgo por parte de las empresas que acompañe a las medidas institucionales. ■

V. L.





# Crédito a la innovación

El Banco de Crédito Agrícola,  
da crédito a las nuevas iniciativas  
de investigación y desarrollo que  
suponen avance, progreso y futuro.  
Por eso venimos financiando desde  
cultivos marinos hasta proyectos  
de energías alternativas.

Para hacer realidad sus ideas, cuente  
con nuestros profesionales.  
Estamos en vanguardia.



Banco de Crédito Agrícola

LA NUEVA BANCA PÚBLICA



**El**  
**MAR en**  
**1989**

**B**RUSELAS y la Administración española han sido protagonistas a partes iguales de las actuaciones relacionadas con el sector marítimo durante los últimos doce meses. Cuatro años después del ingreso de España en la CE, las decisiones en política marítima tienen cada vez más su justificación dentro del contexto de la Comunidad. 1989 ha sido además especialmente significativo al haber desempeñado España la presidencia de la CE durante el primer semestre del año con un balance positivo en líneas generales y que, en lo que al colectivo del mar se refiere, podría destacar por su esfuerzo para avanzar en la Carta Social Europea así como para que la pesca de los países del sur ganase peso en la Europa Azul.

En el contexto de las mejoras sociales de carácter general, caben destacarse las Medidas Adicionales publicadas el pasado mes de abril y que han supuesto la distribución de unos 200.000 millones de pesetas adicionales para colectivos menos favorecidos como pensionistas y desempleados. Con carácter específico se contemplaba igualmente la ampliación de la cobertura de desempleo para el colectivo de trabajadores del mar que prestan servicios en barcos entre 10 y 20 TRB. El gobierno aprobó el pasado mes de junio el Proyecto de Ley de Pensiones no Contributivas que afectará a 700.000 personas con un coste total de 328.000 millones de pesetas, texto que deberá debatirse en esta próxima legislatura, tras la celebración de las elecciones generales el pasado 29 de octubre.

El sector de la pesca vio cómo se desbloqueaba en Bruselas la concesión de ayudas para la construcción de embarcaciones. En la parte negativa cabe reseñar la aplicación por parte de las autoridades británicas de la Merchant Shipping Act por la que el Reino Unido ha impuesto duras condiciones a los barcos españoles de empresas conjuntas en aquel país. En relación con las actuaciones en el exterior destaca igualmente la aplicación del acuerdo con Marruecos y las paradas biológicas obligadas por este compromiso con el fin de lograr una teórica recuperación de caladeros.

En política interior fue noticia el proyecto de la Junta de Andalucía para modificar las competencias de las Cofradías de Pescadores en esa comunidad autónoma, intento que estuvo envuelto en la polémica. Para el conjunto de la actividad en el mar, destacan en 1989 el conjunto de actuaciones de coordinación llevadas a cabo entre diferentes departamentos de la Administración. Entre otros hechos, destaca el compromiso suscrito entre el ISM, Marina Mercante y la Secretaría General de Pesca. En la misma línea se sitúa el Plan Nacional de Salvamento Marítimo que supone las actuaciones coordinadas de ocho ministerios y un paso adelante sobre la situación anterior.

Finalmente, entre otras muchas actuaciones, cabría destacar la aprobación de los primeros Planes de Viabilidad para las empresas del sector marítimo tras dos años de estudios para acomodar la flota a las exigencias de un sector competitivo.

## SUMARIO

- 28** España presidió la Comunidad
- 30** Mayor protección social
- 32** Se aplicó la Ley de Costas
- 34** Plan de puertos
- 36** La CEE desbloqueó las ayudas para la flota pesquera
- 38** Conflicto de las empresas conjuntas



- 39** Aprobados los primeros Planes de Viabilidad
- 41** Más de cuatro meses de huelga en el puerto de Bermeo
- 42** Nuevo censo de pesca
- 43** Paros en el caladero marroquí
- 44** Más coordinación en el mar
- 46** Polémica en las cofradías andaluzas



## ESPAÑA PRESIDIÓ LA COMUNIDAD

**E**SPAÑA presidió la Comunidad Europea en el primer semestre del año que ahora termina. Durante esos seis meses se impulsaron algunas medidas de gran trascendencia para el sector marítimo-pesquero, en una actividad que fue calificada como un éxito por los representantes de los otros Estados miembros.

La Carta Social Europea fue, sin embargo, uno de los pocos objetivos marcados que no llegó a aprobarse por falta de consenso entre todos los Gobiernos de los países comunitarios. No obstante, el trabajo desarrollado en esos meses por el ministro español de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves, ha sentado las bases

para su promulgación, en un testigo que fue recogido por la presidencia francesa de la CE, que siguió al primer semestre español.

En materia de salud y seguridad laboral resultaron aprobadas, gracias a la presidencia española, la directiva de equipos de protección individual, la de seguridad y salud en los centros y la de utilización de equipos de protección.

El primero de ellos constituye una aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la protección individual. Se fijan por ella las condiciones que deben cumplir las empresas a la hora de asesorar a los trabajadores o sus representantes en materia de seguridad.

La directiva sobre seguridad y salud en los centros aborda por primera vez en la Comuni-

dad la mejora de la seguridad y la salud en los centros de trabajo. La tercera directiva supondrá una mejora en competitividad y eficacia de las empresas.

En lo que se refiere a empleo y formación profesional, la presidencia española propició el acuerdo sobre formación permanente, por la que se invita a todos los Estados miembros a tomar medidas estratégicas para facilitar la integración de la formación continua en las políticas de empleo.

El Comité Permanente de Empleo, bajo la presidencia del ministro español Manuel Chaves, puso de manifiesto la necesidad de aplicar en el futuro nuevas medidas encaminadas a reducir el paro y a facilitar la entrada en el mercado de trabajo de quienes tienen dificultades para hacerlo. También se elaboró un proyecto para procurar el acceso al empleo y a la formación profesional de los minusválidos, así como se estudió una propuesta de la Comisión para luchar contra la pobreza y procurar a medio plazo la integración económica y social de los grupos menos favorecidos. La Comunidad fijará para estos fines una cantidad que será de 28 millones de ECUs en los primeros cinco años. Al mismo tiempo, se llegó al compromiso de perfeccionar las estadísticas para conocer los ciudadanos que realmente se hallen en situación de pobreza.

En lo referente a política pesquera, las iniciativas de la presidencia española contaron con el apoyo del comisario europeo, el también español Manuel Marín. Se dio una gran actividad durante ese semestre, que se tradujo en la aprobación de treinta nuevos reglamentos comunitarios referidos al sector pesquero. Se celebraron tres consejos de ministros de Pesca y nueve reuniones del grupo de política exterior pesquera. Se negociaron y aprobaron cinco nuevos acuerdos con otros tantos países y se renegociaron

**EL MAR  
en 1989**



otros seis acuerdos o protocolos.

De todas estas medidas adoptadas, destacaron el reglamento aprobado por el consejo de ministros de Pesca en Bruselas el 23 de febrero, por el que se daba una mayor apertura y gestión de los contingentes arancelarios autónomos para doce tipos de productos de pesca. Con ello se pretendía abastecer el mercado en mayor

medida, al tiempo que aprovisionar de materias primas a la industria transformadora comunitaria.

También se suprimieron en el semestre los aranceles intracomunitarios para la mayor parte de los productos pesqueros de España y Portugal, lo que significó un nuevo avance en la construcción del mercado único.

Las nuevas normas para la

comercialización de las conservas de sardina vino a sumarse a este paquete de medidas, así como los distintos informes sobre las ayudas para el almacenamiento privado de los cefalópodos congelados, para la protección de la merluza congelada y sobre la comercialización de productos de la pesca en estado fresco o refrigerado, entre otros.

Uno de los éxitos de la polí-

tica pesquera española se refirió, no obstante, al impulso que se dio en el semestre a la cooperación científica entre los doce. Así, se celebró en Fuen-girola el primer encuentro de responsables de institutos de investigación pesquera de la Comunidad.

Nuevos acuerdos de pesca con países terceros fueron suscritos también en este período, siguiendo la política de búsqueda de nuevos caladeros. Así, se firmaron con la Unión Soviética, Suecia, Somalia, Guinea Conakry y Costa del Marfil. Igualmente, se renegociaron convenios con Estados Unidos, Groenlandia, Madagascar, Angola, Guinea Ecuatorial y Guinea Bissau.

Lo relativo a la flota mercante también centró buena parte de la actividad mantenida por la presidencia española del semestre. El Consejo de Ministros de Transporte celebrado en Murcia destacó la necesidad de un registro o bandera comunitaria. En ese período se discutieron, asimismo, las medidas positivas para la marina mercante, que están encaminadas a reducir la diferencia existente entre los costes de las navieras comunitarias y los de sus principales competidores internacionales, así como procurar que la explotación de buques bajo pabellones europeos resulte atractiva a los operadores económicos de los Estados miembros.

Un reglamento sobre la navegación interior también formó parte del paquete de medidas del semestre. Por él se autoriza la constitución de fondos nacionales para financiar el desguace de embarcaciones de este sector, en determinadas circunstancias, dado el exceso de capacidad que se registra.

También se tomaron dos decisiones destacables, una sobre recogida de información de los tráficos marítimos que se realizan entre la Comunidad y terceros países, y otras sobre las actividades de estos últimos en lo relacionado con el sector. ■



## MAYOR PROTECCION SOCIAL

**L**OS últimos doce meses han sido escenario de un conjunto de actuaciones de la Administración, encaminadas a aumentar las prestaciones para los colectivos

menos favorecidos de la sociedad. Estas medidas, en unos casos como las aprobadas el pasado mes de febrero, y que habían sido reivindicadas por los sindicatos en la manifestación del 14 de diciembre de 1988, ya han entrado en vigor. En otros como la Ley de Pensiones no contributivas, el proyecto aprobado el pasado mes de junio por el gobierno ha permanecido bloqueado tras la convocatoria y posterior celebración de elecciones generales. Se espera que en esta nueva legislatura tenga una rápida aprobación en el Parlamento,

dado el carácter prioritario que se dio en la legislatura anterior por la Administración socialista.

La medida más importante de carácter social aprobada en 1989 se concreta en la disposición de 200.000 millones de pesetas destinados a mejorar las condiciones de los pensionistas, desempleados y funcionarios sin que ello supusiera un incremento de las dotaciones presupuestarias. La disponibilidad de esos recursos se hizo en base a cambios en algunas partidas.

En materia de prestación por desempleo, la Administración dio carácter prioritario al conjunto de reformas encaminadas a proporcionar cobertura, cuando se trataba de trabajadores con edades superiores a los cuarenta y cinco años con o sin responsabilidades familiares. En un primer momento, el principal objetivo se centraba

en lograr una ampliación de los períodos para recibir ayudas, en función de las disponibilidades presupuestarias para en una segunda fase aumentar las propias prestaciones de cuantía más inferiores. Aunque en los últimos años se ha producido una cierta reactivación, hay colectivos como las personas de más edad y con períodos de paro más largo que mantienen dificultades para acceder a un puesto de trabajo estable.

Como primera medida, el gobierno redujo de cincuenta y cinco a cincuenta y dos años la edad necesaria para acceder a la prórroga indefinida del subsidio en el caso de desempleo cuando las personas reúnan todo los requisitos exigidos, salvo el de la edad. Por su parte, se introducían también otras figuras intermedias para aumentar el tiempo de prestaciones.

En lo que se refiere al sector de la pesca, el real decreto so-

**EL MAR  
en 1989**



bre Medidas Adicionales de carácter social contempla la ampliación de la cobertura por desempleo para los trabajadores retribuidos a la parte que presten sus servicios en embarcaciones pesqueras entre 10 y 20 Toneladas de Registro Bruto. El sector de bajura necesitaba un aumento en los niveles de protección por desempleo, reivindicación que se cubre parcialmente con la medida dispuesta por la Administración.

Según los datos manejados por el Instituto Social de la Marina, el número de embarcaciones censadas entre 10 y 20 TRB asciende a 1.231 de las que 223 tienen su base en puertos gallegos, 333 en Andalucía, 184 en Cataluña, 114 en el País Vasco, 98 en Canarias, 82 en el País Valenciano, 81 en Asturias y 56 en Cantabria. Los trabajadores por cuenta ajena a los que afectaba la medida ascendían a 5.520 de los que 1.200 eran técnicos y el resto marineros, mientras quedaban excluidos los armadores de estas embarcaciones.

Las Medidas Adicionales de

**Aprobadas medidas adicionales valoradas en 200.000 millones de pesetas.**

**Proyecto pendiente sobre pensiones no contributivas.**

carácter social aprobadas por el gobierno se reflejaron también en el incremento definitivo de las pensiones. Según las estimaciones oficiales, el aumento medio de las mismas se situó finalmente en el 8,75 por cien. Las pensiones mínimas tuvieron en aumento entre el 7,4 por cien y el 11,9 por cien, aunque en algunos casos han llegado hasta el 21,63 por cien. Los Presupuestos Generales del Estado, antes de la adopción de estas medidas, contemplaban unos aumentos del 6,5 por cien para las pensiones. A partir de las nuevas medidas se produjo un reajuste al alza que abarca también a las pensiones asistenciales hasta colocarse en un mí-

nimo de 20.000 pesetas. La edad para acceder a este tipo de ayudas se reduce también a sesenta y siete años.

Una tercera actuación relacionada con el marco de las pensiones se refiere a las tramitaciones para el cobro de las mismas. La Administración siguió su política para acortar los períodos de tramitaciones con el fin de agilizar el cobro de las prestaciones. Desde el pasado 1 de junio, el objetivo era lograr que los futuros pensionistas no tuvieran ninguna interrupción desde el momento en que solicitan la pensión y dejar de percibir su nómina hasta tener en sus manos la prestación de la Seguridad Social. El objetivo

era pagar la pensión dentro del mes siguiente al que se hizo la solicitud, medida que se estimaba podría afectar a unas 350.000 personas. En la misma línea para agilizar el funcionamiento de los pagos de las pensiones, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social contemplaba el envío de 225.000 comunicaciones a personas cercanas a la jubilación para que tengan en su poder con anterioridad los datos sobre la misma. Esta política seguida con personas de sesenta y cuatro años se pretende implantar hasta edades a partir de los cincuenta y cinco años.

Finalmente, la política de aumento de la protección social de los colectivos menos favorecidos se completa con el proyecto de Ley de Pensiones no Contributivas aprobado el pasado mes de junio por el Gobierno y que deberá ser debatido en el Congreso. Se trata, según señalaron en su día los responsables del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, del proyecto con una mayor carga de solidaridad con zonas y sectores menos favorecidos.

Este proyecto de Ley estaba pensado para un colectivo de unas 700.000 personas carente de recursos económicos. Con esta disposición se trata de asegurar ingresos mínimos de 326.760 pesetas a los ciudadanos españoles al margen de que hayan cotizado o no a la Seguridad Social, tengan o no derecho a una prestación. Esto supondría una ayuda mensual de 23.340 pesetas por catorce pagas al año. Para tener derecho a esta prestación cuando esté en vigor la nueva Ley, se deberá demostrar la no existencia de otros ingresos. Caso de existir, se debería determinar su cuantía y la ayuda sería solamente la diferencia hasta el tope de 326.760 pesetas. La misma disposición prevé el aumento en las ayudas para hijos minusválidos, ayuda familiar y pensiones por invalidez con una cuantía superior a la actual. ■

# SE APLICÓ LA LEY DE COSTAS

**E**L año comenzó con dos actuaciones polémicas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, que levantaron las iras de los detractores de la Ley de Costas y los aplausos de sus partidarios. El 1 de febrero eran derribadas, por orden del MOPU, 18 viviendas emplazadas en primera línea de playa en la localidad valenciana del Chilches. El Ministerio había estimado que las edificaciones se encontraban dentro del dominio público establecido por la Ley de Costas en vigor, carecían de título y no gozaban de concesión alguna. Poco después, 800 apartamentos y un hotel, emplazados en Los Arenales del Sol, continuaban la polémica cuando se comenzó a estudiar su posible ilegalidad de acuerdo con la norma mencionada. Estas medidas aplicadas sobre la mediterránea costa valenciana levantaron suspicacias, y se llegó a afirmar que el MOPU estaba tomando la región levantina como «zona experimental» en la aplicación de la nueva política de costas.

Los cierto es que tal política se remonta al año 1983, momento en el que la Administración, echando mano a la legislación entonces vigente, esto es, la ley de Costas del 69 y otra serie de normas subsidiarias, comenzó a abrir miles de expedientes sancionadores que contemplan desde la paralización de obras hasta la demolición. La ley del 88 supuso para el Gobierno un reforzamiento legal, así como el incremento de la vigilancia y el control.

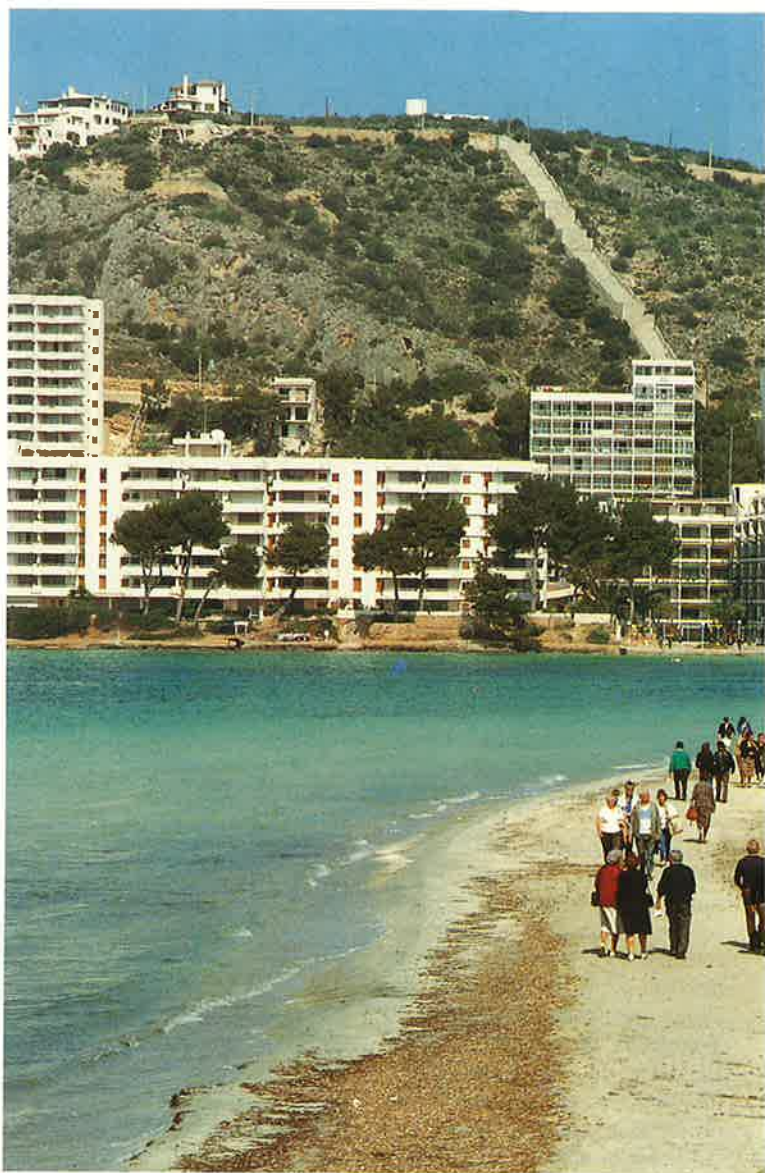
Esta Ley, en vigor actualmente, sustituye a otra norma

del año 1969. Se publicó en el *Boletín Oficial del Estado* el 29 de julio del 88, después de siete meses de tramitación parlamentaria durante los que se presentaron más de 700 enmiendas en el Congreso y 400 en el Senado. Aun después de ser aprobada quedó pendiente, lo está todavía, de varios recursos ante el Tribunal Constitucional motivados por la disparidad de criterios entre la Administración central y las autonómicas a la hora de delimitar las competencias de estas últimas.

La norma tiene por objeto «la determinación, protección, utilización y policía del dominio público marítimo-terrestre y especialmente de la ribera del mar». A grandes rasgos, prohíbe la construcción de pantallas arquitectónicas de la zona costera de influencia, estipulada en 500 metros. Regula la densidad de edificaciones en esa banda de terreno y otorga una concesión de treinta años, prorrogables por otros treinta, a los enclaves privados construidos con anterioridad en la zona marítimo-terrestre.

También contempla la instalación de polígonos industriales lindantes con el mar y los vertidos de sustancias contaminantes. No autoriza la instalación de tuberías paralelas a la costa. Prohíbe la construcción o variación de vías interurbanas en la zona de servidumbre, así como la circulación de vehículos en las playas o el asentamiento de campamentos, y establece un control sobre las obras de espigones, causantes a menudo de desequilibrios del ecosistema natural de las playas.

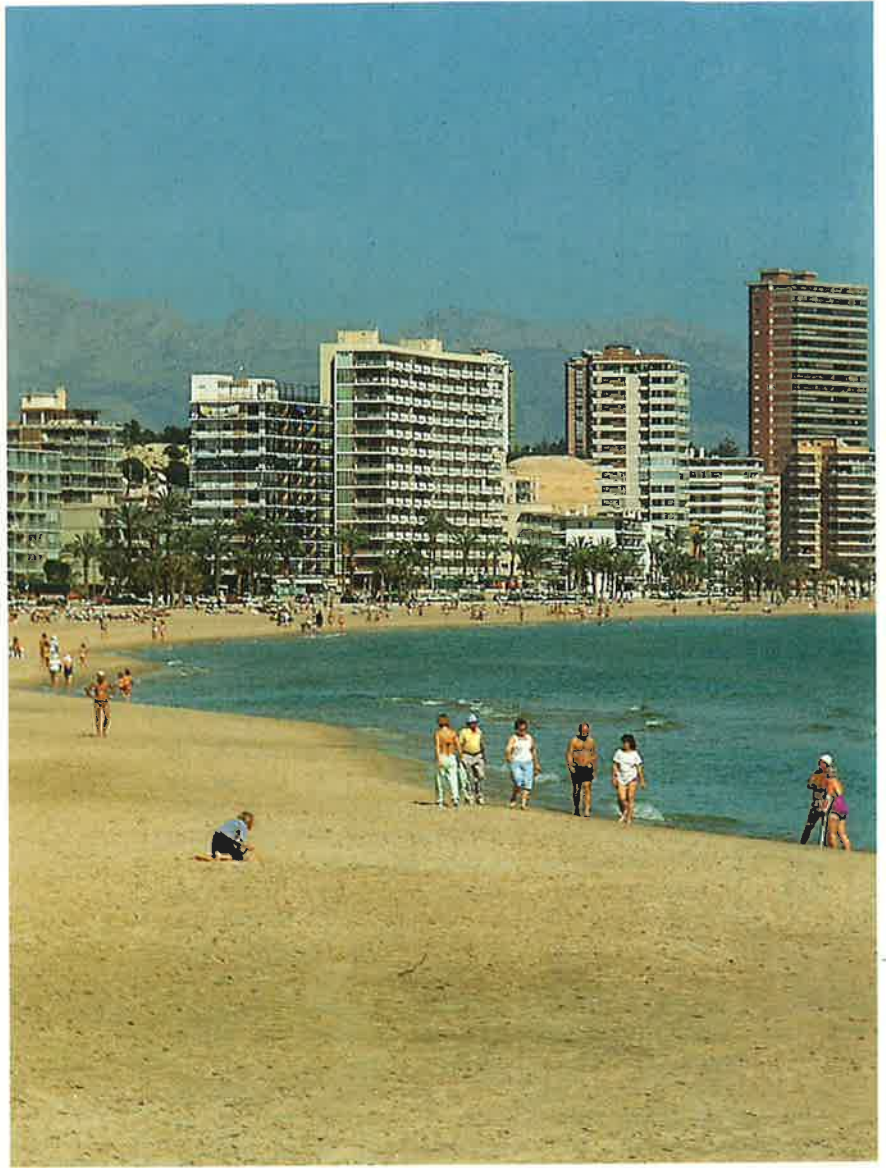
Desde 1983 y hasta 1989, el Ministerio de Obras Públicas



ha abierto una cifra de expedientes que ha ido aumentando progresivamente hasta alcanzar los cuatro mil. La franja mediterránea ha registrado, en las últimas décadas, mayor crecimiento y desorden urbanístico que el resto de las regiones y, consecuentemente, ha sido objeto de apertura de mayor número de expedientes desde que comenzaron a detallarse las irregularidades cometidas en la costa. Si en la cornisa cantábrica las actuaciones han sido escasas y puntuales, en Cataluña se ha intentado limpiar todo el frente marítimo de Barcelona, para lo que se abrieron los correspondientes expedientes







en la zona de la Barceloneta. Pero el mayor foco de atención durante el año 89 ha sido la costa mediterránea donde, además de algunas demoliciones de chiringuitos e instalaciones en las playas malagueñas y almerienses, y de las actuaciones de Chilches y Los Arenales del Sol, que saltaron a las páginas de la prensa durante meses, el MOPU decidió rescatar las concesiones, con las correspondientes indemnizaciones, de las casas edificadas en Las Marinas y Guardamar del Segura.

El diagnóstico fue desesperanzador cuando, en el mes de febrero, el subdirector de Costas del MOPU, Fernando Osorio,

se refirió al plan de actuaciones reservado para el 89 en la Comunidad murciana, concretamente en la Manga del Mar Menor. *Las construcciones, dijo, son legales, con lo cual no queda otra posibilidad que no sea respetarlas.* Osorio afirmó que el caos podría haberse evitado si en su día se hubieran efectuado y aplicado los correspondientes deslindes, pero que la única medida de actuación en el presente, dadas las circunstancias, era evitar que continuara el crecimiento que tildó de «mastodóntico».

Las medidas llevadas a cabo en la región levantina provocaron el desconcierto, a princi-

pios de año, entre los propietarios de viviendas, fundamentalmente entre aquellos que poseen apartamentos situados en la primera línea de playa. La alarma creció, lo que unido al desconocimiento de la normativa provocó el que algunas personas comenzaran a preguntarse si no sería más conveniente proceder a la venta del apartamento. La Jefatura de Costas de Valencia optó, ante la situación, por abrir una oficina de información que ha sido visitada por numerosas personas en busca de datos e información sobre el inmueble objeto de su interés de compra o de su propiedad.

Durante el año se ha llevado a cabo un reconocimiento fotogramétrico de todo el litoral, dividido en tres zonas, (Atlántico, Mediterráneo y Canarias). El trabajo estaba pronosticado que finalizaría en el mes de junio. También se ha realizado, durante el año que acaba, un inventario, hecho provincia por provincia, de usos costeros, en el cual queda reflejada la situación urbanística de toda la costa. Si con anterioridad al 89 sólo estaba hecho un 80 por cien del deslinde marítimo terrestre y un 40 por cien del de playa, para finales del año próximo estará acabado el de toda la costa. ■



## PLAN DE PUERTOS

**C**IENTO cincuenta puertos españoles podrán recibir subvenciones comunitarias y nacionales para mejorar su infraestructura pesquera. El Comité de Estructuras aprobó en junio pasado el Programa Nacional de Infraestructura Portuaria, que supone una inversión de 21.000 millones de pesetas por estos conceptos para los próximos cinco años.

España resultó el país más beneficiado por el nuevo reglamento comunitario que prevé estas ayudas y que permitirá a numerosos puertos españoles ponerse al día en lo que se refiere a instalaciones capaces para el desembarco de las capturas, su manipulación y su envío al mercado o a las industrias de transformación.

La aprobación del Reglamento comunitario 2321/88 se gestó después de que la Administración española planteara reiteradamente en Bruselas la necesidad de estas ayudas. Con él se abre un nuevo abanico de posibilidades, no ya sólo para

inversiones en fabricación de hielo o almacenes, que ya podrán ser posibles por un reglamento anterior, sino para llevar a cabo proyectos para la instalación de varaderos, talleres para reparación de barcos pesqueros, para material, para descargar la pesca, grúas, carretillas, instalaciones para el aprovisionamiento de aguas, gasóleo, etcétera.

De los 21.000 millones de pesetas de inversión previstos en nuestro país, 17.736 millones de pesetas corresponden a instalaciones portuarias dependientes de las Comunidades Autónomas y solamente 3.407 millones de pesetas para puertos ligados a la Administración central. Por Comunidades Autónomas, la más beneficiada será Galicia, a la que corresponden 5.597 millones de pesetas. Le sigue en inversiones previstas la Comunidad Valenciana, con 2.926 millones de pesetas y Cantabria, que ocupa el tercer lugar, con 2.145 millones de pesetas.

Aproximadamente, el 15 por cien de las inversiones proyectadas en el conjunto de los 150 puertos está prevista para continuar el desarrollo de las lon-

jas de contratación, instalaciones auxiliares y para el transporte frigorífico.

Todas estas obras podrán recibir ayudas por valor de hasta un 70 por cien del total en el mejor de los casos. Como mínimo, cuando se trate de inversiones en zonas desarrolladas, la subvención será inferior al 30 por cien.

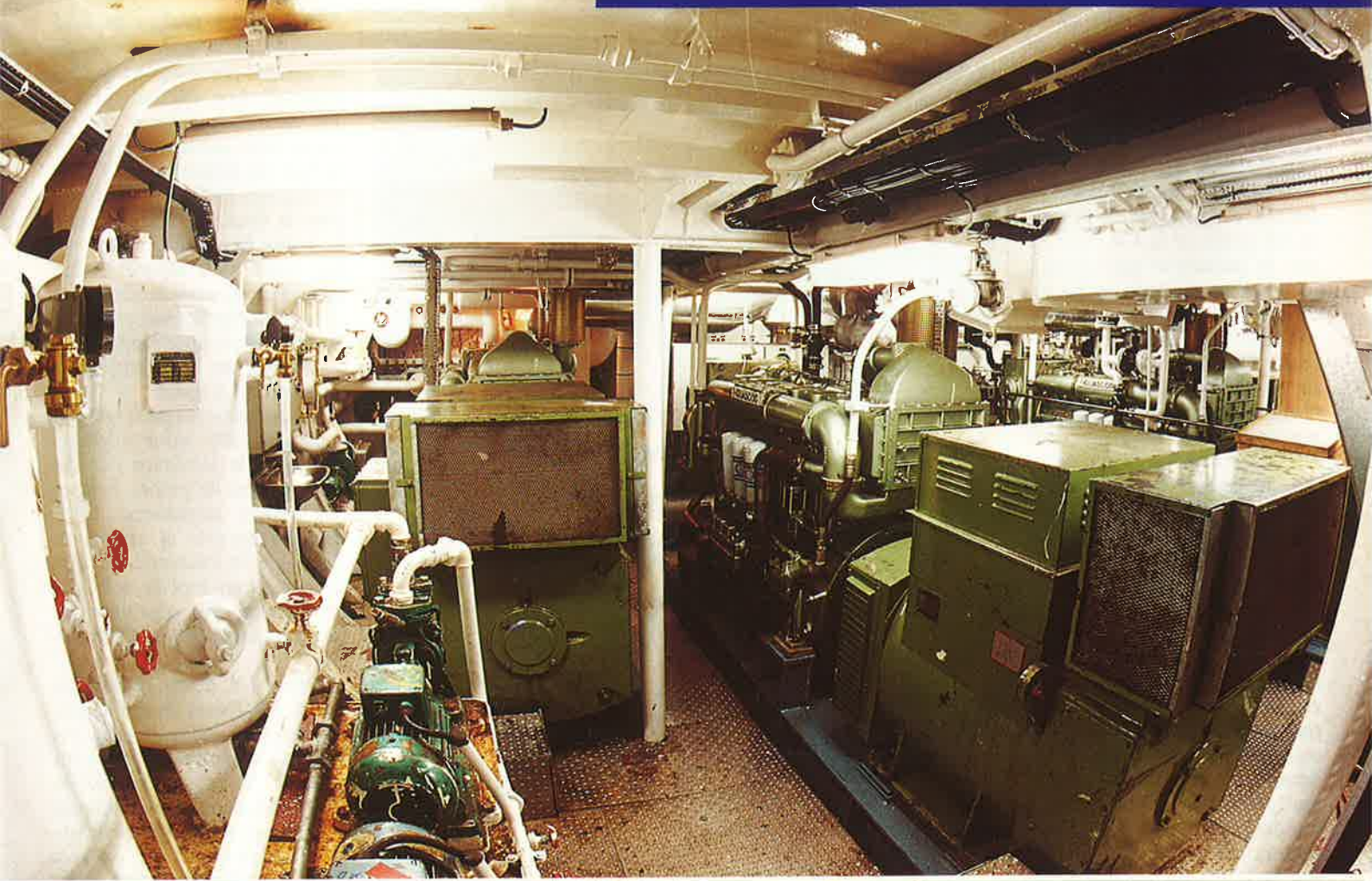
Galicia, Granada y Huelva pueden acceder a una subvención comunitaria de hasta el 50 por cien, al tiempo que la subvención nacional que la acompañará se sitúa entre el 5 y el 25 por cien.

En un segundo nivel, con una subvención máxima de la Comunidad del 35 por cien están las comunidades de Baleares, Murcia, Cantabria, Comunidad Valenciana y las provincias de Sevilla, Málaga, Cádiz, Guipúzcoa, Gerona y Tarragona. La subvención nacional será aquí entre el 5 y el 30 por cien.

Finalmente, para el resto de las zonas, la subvención máxima de la Comunidad Europea es del 25 por cien, al tiempo que la aportación española estará entre el 5 y el 25 por cien. ■



# 1584 CV GUASCOR HACEN POSIBLE LA PROPULSION DIESEL - ELECTRICA



Motores Diesel

**Gutiérrez Ascunce Corporación, S.A.**

Edificio GUASCOR  
20750 ZUMAIA - GUIPUZCOA - ESPAÑA  
P.O. Box 30  
Tel. 943 - 86 06 00 / 86 07 00

**1584 CV  
GUASCOR  
A BORDO**

**L**OS últimos doce meses han sido escenario de la reanudación de las ayudas dispuestas por la Comunidad para la construcción de embarcaciones pesqueras en

España al igual que en el resto de los países de la CE. Tras un año de problemas para acceder a los apoyos de Bruselas, las autoridades comunitarias accedieron a las posiciones de los diferentes Estados miembros. Desde el ingreso de España en la Comunidad, las inversiones aprobadas con subvención de la CE superan ya los 72.000 millones de pesetas para construcción y modernización de barcos, proyectos de acuicultura y arrecifes artificiales y las ayudas específicas por las condiciones previstas en el acuerdo con Marruecos.

Objetivo de la Comunidad en los últimos años ha sido la aplicación de una serie de medidas para lograr una flota pesquera competitiva y adecuada a las necesidades que impone la actual política de caladeros en el exterior, especialmente en países lejanos. Fruto de este interés por la búsqueda de soluciones tanto para la flota como para la obtención de mayores recursos en aguas propias de la Comunidad fue la aprobación del Reglamento 4028 de 1986 por el que se fijaban las nuevas líneas de ayuda en base a los siguientes programas: Plan de flota pesquera, Plan de acuicultura, Plan de estructuras costeras y Plan de equipamiento de puertos.

España estaba obligada y así lo hizo, a presentar los planes correspondientes dentro de los respectivos programas aprobados por la CE en 1987. A partir de ese momento, el sector de la pesca en España tuvo una importante respuesta a la hora de presentar proyectos tanto para la construcción y modernización de barcos como para la realización de proyectos de



## LA CEE DESBLOQUEÓ LAS AYUDAS PARA LA FLOTA PESQUERA

acuicultura o arrecifes artificiales.

La filosofía central de la Comunidad contemplaba la necesidad de modernizar la flota pero siempre que no se produjera un aumento en el número de embarcaciones. Tras los dos primeros años de aplicación del programa, en 1988 se produjo el bloqueo en la concesión de ayudas por parte de la Comunidad. Las autoridades de Bruselas entendían que no se podía mantener una política de ayudas para la modernización de la flota si se estaba produciendo un aumento de embarcaciones.

La Comunidad abrió los correspondientes expedientes para clarificar la situación y determinar posibles responsabilidades. Fruto de estos trabajos fue el bloqueo de las subvenciones durante ese año para la construcción de barcos, aunque se mantenían todas las referidas

a modernización o para la acuicultura.

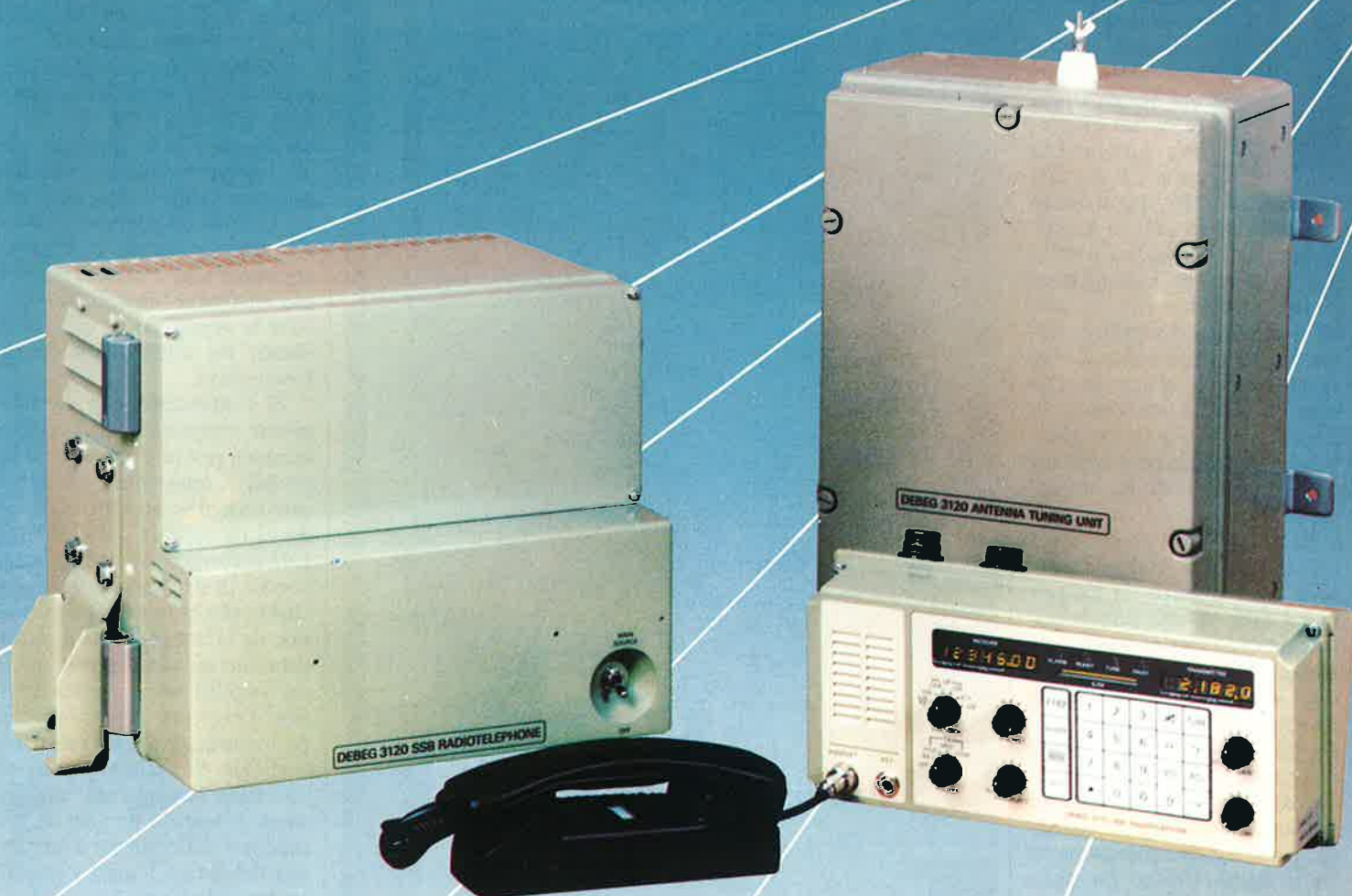
El año que finaliza ha sido escenario de la reanudación de las ayudas por parte de la Comunidad. Los diferentes Estados miembros hicieron un esfuerzo para convencer a Bruselas que no había engaño en las actuaciones realizadas para mejorar la flota. De hecho, España había fijado unas condiciones duras para acceder a los apoyos en el caso de construcción de embarcaciones para que los armadores aportasen, cuando menos, un barco viejo por cada unidad a construir.

La Administración española logró en 1989 sacar adelante una serie de proyectos para la construcción de embarcaciones que habían permanecido bloqueados durante el año anterior, ante la existencia de una demanda muy superior a lo que permitirían las posibilidades presupuestarias de la Comunidad.

Según los datos manejados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en 1989 la Comunidad aprobó un total de 82 proyectos para la construcción de nuevos buques para una inversión global de casi 15.000 millones de pesetas. Las subvenciones previstas desde la CE alcanzaban casi 3.500 millones de pesetas y 1.450 ayudas españolas. Para la modernización de barcos, los proyectos aprobados en el último año ascendieron a 179 con unas inversiones totales de 4.045 millones de pesetas, con 977 millones de subvención de la Comunidad y 325 millones de la Administración española. En acuicultura los proyectos aprobados en 1989 fueron 48 con una inversión de 2.750 millones de pesetas, con 914 millones de ayudas desde la Comunidad y 276 millones de España. Por paralización temporal de la flota los expedientes aprobados fueron 269 con una subvención total de 811 millones de pesetas que aportaron a partes iguales entre España y la Comunidad. ■



# 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

**CRAME**



Radio Holland Group  
Electronic Systems

# CONFLICTO DE LAS EMPRESAS CONJUNTAS

**L**OS últimos doce meses han sido un auténtico calvario para los armadores de los casi 100 barcos que forman parte de las empresas conjuntas con el Reino Unido. La batalla, que se inició hace más de un año en los tribunales de Londres, ha pasado por la Corte de Luxemburgo de la Comunidad con un fallo no suficientemente explícito sobre las reivindicaciones de los armadores. Al cierre de este número, faltaba por conocer la posición definitiva de las autoridades británicas para registrar o no los barcos de las empresas conjuntas.

La constitución de empresas conjuntas en el Reino Unido tuvo lugar a partir de los primeros años de esta década para continuar tras el ingreso de España en la Comunidad. En total se trataba de un sistema de empresas que permitía operar en aguas del Reino Unido a cerca de un centenar de embarcaciones. Muchos barcos habían salido de aguas españolas para registrarse legalmente en el Reino Unido. En otros casos, se trataba de embarcaciones viejas adquiridas en el propio Reino Unido y modernizadas por los nuevos armadores. Se trata de una actividad que permitía importantes capturas y que suponía puestos de trabajo fijos para unas 1.500 personas junto a otros 6.000 más indirectos en tierra.

Los problemas para los armadores de empresas conjuntas se produjeron a raíz de la aprobación por el Parlamento inglés de la denominada Merchant Shipping Act por la que se obligaba a todos los barcos a inscribirse en un nuevo registro. Pero, para acceder al registro era indispensable que los nuevos propietarios fueran ciu-



dadanos británicos «cualificados», lo que suponía la necesidad de tener en sus manos al menos el 75 por cien del capital de la empresa conjunta.

Contra esta disposición recurrieron los armadores españoles ante diferentes tribunales del Reino Unido. Aunque en un primer momento obtuvieron una primera sentencia en un tribunal de primera instancia, posteriormente el órgano equivalente al Tribunal Supremo español se inhubió en el caso a la espera de lo que decidieran las autoridades de la Comunidad.

El contencioso por las empresas conjuntas fue iniciado también por la Comisión de la propia Comunidad. El fallo provisional se produjo el pasado 11 de octubre. La Corte de Luxemburgo se manifestó contra la exigencia del Reino Unido por la que los propietarios de las empresas conjuntas deberían ser ciudadanos ingleses «cualificados». Esta decisión favorecía las posiciones de los armadores de estas sociedades. Sin embargo, no se abordaba la exigencia británica en el sentido de que los armadores deberían ser ciudadanos del Reino Unido y residir en ese país.

Conocida la sentencia provisional de la Comunidad, los armadores de las empresas conjuntas se trasladaron en bloque al Reino Unido para regularizar su situación y poder acceder al registro correspondiente de barcos para poder acceder a la pesca. El plazo para la inscripción finalizaba el 31 de diciembre tras haber sido prorrogado desde el 31 de octubre.

Está por ver el desenlace definitivo de este contencioso provocado por el Reino Unido. Por el momento, lo único cierto es que los armadores españoles llevan con casi 100 barcos amarrados a puerto con unas importantes pérdidas. ■



## APROBADOS LOS PRIMEROS PLANES DE VIABILIDAD

**L**A Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad de la Marina Mercante acordó proponer al Gobierno la concesión de ayudas a empresas navieras por un importe aproximado de 5.000 millones de pesetas.

Con esta cantidad se propone, entre otras cuestiones, promover la reordenación del subsector de líneas regulares exteriores de tráfico marítimo internacional, en las líneas de América del Norte, Centro y Pacífico Sur, así como en la de África Occidental y Australia y África del Sur.

Tras la reunión que este organismo celebró en el último trimestre del año se promovieron, asimismo, los estudios sobre los Planes de Viabilidad de los restantes subsectores de la Marina Mercante, tales como

buques-tanque, bulkcarriers mayores de 16.000 toneladas de peso muerto (TPM), líneas de regulares de cabotaje, etcétera. Estos estudios, que a final de año estaban bastante avanzados, estarán ultimados con toda probabilidad antes de que finalice 1990: es decir, dentro del período de vigencia de la orden de 13 de octubre, en la que se regularon las condiciones, procedimiento y plazo para la aplicación de las ayudas destinadas a los Planes de Viabilidad de la Marina Mercante, como se informa en las páginas de información de este mismo número. Estos Planes de Viabilidad supondrán un coste presupuestario total que rondará los 14.000 millones de pesetas.

Para conseguir que España disponga de una flota de comercio competitiva sobre la base de armadores, tripulantes y buques que naveguen bajo pabellón nacional se han estable-

cido estas medidas. Con este fin se han desarrollado los estudios apropiados en torno a los Planes de Viabilidad presentados por las empresas navieras españolas, en aplicación de los acuerdos a los que se llegaron en la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

Las metas que se pretenden alcanzar con esta política son el saneamiento financiero de las empresas, la mejora de la estructura comercial, el incremento de la productividad, la fusión o asociación de empresas, las mejoras tecnológicas tanto en buques como en la red comercial de tierra, así como la apertura de nuevas líneas o mercados.

En coherencia con esta política se ha previsto desarrollar todo lo estipulado en el Plan de Flota a través de los Planes de Viabilidad de la Marina Mercante y de las demás medidas complementarias. ■





# BELLIURE

Con una auténtica vocación al mar, nace en 1953 ASTILLEROS BELLIURE, S.A. Desde entonces y hasta hoy esa vocación y una constante renovación técnica han hecho de los Astilleros una firma acreditada dentro del mundo de la navegación.

Los Astilleros inician sus actividades con la construcción de embarcaciones de pesca de madera. Unos años más tarde, en 1974, se establece una división de embarcaciones de recreo y se incorporan nuevos materiales y nueva tecnología para construir yates de vela de hasta 50 pies de eslora.

En 1982 BELLIURE da el paso definitivo para su consolidación, dotando a los Astilleros de nuevas instalaciones equipadas con la más sofisticada maquinaria y creando un importante departamento técnico, de esta manera amplía su oferta al mercado al construir además, embarcaciones ONE OFF diseñadas por los más prestigiosos arquitectos navales del mundo.

En la actualidad, BELLIURE decide aplicar toda su alta tecnología y experiencia en la construcción de pesqueros de poliéster, dedicando para ello a su potente equipo técnico.

Tecnología de materiales de construcción, diseño y un acabado de muy alta calidad han logrado que ASTILLEROS BELLIURE, S.A. sean reconocidos a nivel mundial como uno de los más modernos astilleros de construcción naval.

## Belliure Pesca

**Embarcaciones de pesca en poliéster reforzado con fibra de vidrio**

<b>Belliure 21.70</b>	<b>Belliure 24.10</b>	<b>Belliure 24.10 Congelador</b>
ESLORA: 21.70 m	ESLORA: 24.10 m	ESLORA: 24.10 m
MANGA: 6.10 m	MANGA: 6.10 m	MANGA: 6.10 m
PUNTAL: de 3.35 a 3.65 m	PUNTAL: de 3.35 a 3.65 m	PUNTAL: 3.65 m
ARQUEO: desde 50 hasta 70 TRB	ARQUEO: desde 60 hasta 100 TRB	ARQUEO: 115 TRB

**Modalidades de Construcción: ARRASTREROS, PESCA A CERCO, PALANGRE, NASA, ATUNEROS-POLIVALENTES y CAMARONEROS.**

Astilleros Belliure, S.A.  
Apdo. Correos 133 -  
03710 CALPE (Alicante) ESPAÑA  
Tels. (96) 583 03 50 - 583 02 16  
Télex 66673 ASBE-E - Fax (96) 583 07 72



**E**L día 20 de febrero 800 tostartekos —tripulantes asalariados— del puerto de Bermeo iniciaron una huelga indefinida que, varios meses después, cuando el conflicto quedó resuelto, pasó a recordarse como una de las más largas sufridas por el sector pesquero español. El motivo que había desencadenado los acontecimientos que se sucederían los meses siguientes fue la petición de negociación de un convenio colectivo para todo el puerto de la localidad vizcaína. La solución llegó el día 30 de junio, cuando todas las partes implicadas suscribieron un documento que devolvía las aguas a su cauce. El acuerdo en cuestión lo suscribían los armadores de la flota de bajura del puerto de la Bermeo, de cerco y merluceras (Sociedad Cooperativa de Servicio de Pescadores y Merluceros de Bermeo y Agrupación de Cooperativas del Mar), y el comité de huelga de los tripulantes tostartekos, BTA-CC.OO. En él se decía que ambas partes acordaban resolver definitivamente el conflicto originado en el puerto,

en el marco de un convenio colectivo sectorial para la Comunidad Autónoma Vasca en el sector de bajura, tanto de barcos grandes como de merluceras. Fijaba la fecha del 1 de enero como plazo para la entrada en vigor del convenio, y comprometía a ambas partes a participar en las actuaciones tendentes a la constitución de la mesa negociadora con la representatividad reglamentaria. En relación con el acuerdo, la Diputación Foral de Vizcaya y los Departamentos de Trabajo y Seguridad Social y de Agricultura y Pesca del Gobierno vasco se comprometieron a ser depositarios del documento, y a asumir la obligación de llevar a cabo todas las actuaciones necesarias para que el pacto referido llegara a buen fin. Es de-



## MAS DE CUATRO MESES DE HUELGA EN EL PUERTO DE BERMEO

cir, que los armadores constituyeran una asociación patronal que posibilitase la formación de una mesa negociadora.

Con esta resolución se establecía una situación sin precedentes en los muelles pesqueros bermeotarras, donde ha sido una tradición de siglos el que los armadores y los tostartekos se repartan el importe de las capturas realizadas durante la faena y, en los últimos años, también el coste de mantenimiento y reparación del aparato eléctrico de los barcos.

Los meses en los que se mantuvo la huelga conocieron situaciones de gran tensión, como las jornadas de enfrentamientos en las que la Ertzantza, Policía Autónoma Vasca, intervino y que se saldaron con gran cantidad de destrozos y de-

heridos por ambas partes. Las mediaciones del Departamento de Trabajo del Gobierno vasco y del lehendakari, José Antonio Ardanza, resultaron infructuosas.

Finalmente, los armadores, que se habían negado a negociar un convenio que tuviese como ámbito exclusivo el puerto de Bermeo, aceptaron negociar uno para toda la Comunidad Autónoma Vasca. Al período de normalidad que sucedió a esta medida siguió una nueva convocatoria de huelga, esta vez provocada por la negativa, según los huelguistas, de los armadores a enrolar a todos los tripulantes. Finalmente, con la mediación de nuevo del diputado general de Vizcaya, José Alberto Pradera, se solucionó el problema. Cuando los barcos volvieron a la mar, las pérdidas por los meses en los que la flota había permanecido amarrada, se cifraban en más de 1.500 millones de pesetas, los correspondientes a las campañas no realizadas de la costera de la anchoa, el verdel, y la campaña de Canarias. ■

**EL MAR  
en 1989**

**L**OS buques pesqueros operativos han tenido que incluirse en un nuevo censo de la flota durante este pasado año, de acuerdo con la normativa comunitaria.

Hasta el pasado 10 de mayo debieron registrarse en las delegaciones periféricas del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, especificando algunos de sus datos.

Esta medida está destinada a conocer exactamente el número de embarcaciones pesqueras que tienen una actividad real en el sector, algo que hasta ahora ha ofrecido numerosas dificultades a la Administración española.

Uno de los indicios por el que se ha guiado hasta ahora era el de la distribución de subvenciones por el gasóleo pesquero, lo que no ha sido ni mucho menos clarificador para conocer el número real de embarcaciones que se han dedicado realmente a las faenas pesqueras.

La Secretaría General de Pesca tenía hasta ahora los datos exactos del número de embarcaciones que se dedican a la pesca de altura o que están organizadas por sectores, según las especies a las que se dedican o las artes que emplean. Estos datos, en cambio, han sido difíciles de conocer hasta ahora en cuanto se trataba de averiguar los barcos con menos de nueve y de seis metros.

La elaboración del nuevo censo, al que estaban obligadas todas aquellas embarcaciones que quisieran recibir subvenciones y cuotas de capturas, ha estado determinada por la propia normativa de la Comunidad Europea. El problema de la falta de datos no atañe únicamente a España, sino al conjunto de los Estados miembros de la CE y, especialmente, cuando se trata de buques de pequeño tonelaje. De esta forma, los datos que se han obte-



## NUEVO CENSO DE PESCA

nido con este nuevo censo van a servir para conocer tanto la dimensión exacta de la flota nacional como la comunitaria.

Los armadores que no hayan respondido al cuestionario de la Administración en el plazo que dio de margen —hasta el 10 de mayo— podrán encontrarse con dificultades a partir de ahora. Como primera medida, quedarán excluidos del despacho para la pesca. No tendrá ayudas para la modernización o para nuevas construcciones de flota, ya que las unidades viejas no podrán aportarse pa-

ra la nueva embarcación. Asimismo, los buques sin censar tampoco podrán comercializar legalmente la pesca que capturen.

El nuevo censo pesquero, que estará ya listo por estas fechas, va a incluir solamente a los barcos que se dediquen a la pesca comercial, lo cual va a suponer importantes exclusiones. Por ejemplo, no podrán estar en este censo las embarcaciones que se dediquen a la acuicultura, ya que esta actividad no se considera como pesca a estos efectos. ■



# PAROS EN EL CALADERO MARROQUÍ



**C**ON el fin de mantener los recursos en los caladeros de la zona y, tal como estaba previsto en el acuerdo de pesca que la Comunidad Europea y el Reino de Marruecos suscribieron en 1988, durante los pasados doce meses nuestros barcos han sufrido periódicamente las denominadas *paradas biológicas* exigidas por las autoridades marroquíes en dicho tratado. El paro afectó a diferentes modalidades de pesca: en febrero, paró el arrastre; en mayo y junio, el cerco; y, en octubre, la veda afectó a la captura de cefalópodos.

Esta medida, como se sabe, constituyó uno de los puntos más novedosos y conflictivos en el acuerdo de pesca entre la CEE y Rabat. Un tratado que, en esencia, venía a sustituir a los periódicos convenios bilaterales que nuestro país mantenía con la nación norteafricana, y que se aplicará hasta 1992.

Durante los próximos tres años y, tal como ha sucedido en 1989, nuestros pescadores padecerán las consecuencias derivadas del paro; de ahí que, las mayores preocupaciones de los trabajadores del sector estuvieran directamente relacionadas con el modo de conseguir ayudas o indemnizaciones oficiales que sirvieran para paliar los efectos de un

tiempo sin salir a faenar.

En este sentido, los fondos que a tal fin concedió la Comunidad Europea se reintegraron en el sistema español de Seguridad Social, cuyo presupuesto financió las subvenciones ofrecidas.

A propuesta del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, las ayudas se concedían a los trabajadores que estuvieran enrolados el día anterior al inicio de la veda pero cuyo enrole se realizara en el último o anteriores despachos, así como aquellos que, aún no estando enrolados el día anterior a la parada biológica, fueran desembarcados por vacaciones finalizando éstas en el período de paralización. Por otra parte, en aplicación del artículo 7.4 del

acuerdo de pesca entre la Comunidad Europea y Marruecos, también recibían ayudas los armadores.

Aunque el acuerdo entre Europa y Marruecos se calificó en nuestro país como más beneficioso respecto a los anteriores acuerdos bilaterales, no opinaban del mismo modo la flota de cefalópodos, ya que consideraban que el acuerdo les perjudicaba notablemente no sólo por tener que dejar de faenar periódicamente, sino también porque el convenio contempla una reducción progresiva del Registro de Tonnaje Bruto de los buques que, al final del cuatrienio 1989-1992 habrá afectado aproximadamente a un 19,7 por cien de esa flota. ■

# E

L año que termina, también fue un año de acuerdos. Entre los habidos, destacamos especialmente dos por el contenido de coordinación y colaboración que

en ellos se incluyen. Estos son el Plan Nacional de Salvamento y el Acuerdo firmado entre la Secretaría General de Pesca, la Dirección General de la Marina Mercante y el Instituto Social de la Marina para ordenar las acciones que las tres instituciones realizarán en el futuro.

Dadas las características de nuestro país con una intensa actividad naval y un amplio litoral situado en la encrucijada de rutas marítimas, se hacía necesario un Plan Nacional de Salvamento y Lucha contra la Contaminación Ambiental capaz de permitir una respuesta rápida y organizada ante las múltiples emergencias que pueden darse en el mar. La creciente sensibilidad por estos temas y los compromisos internacionales en materia de convenios, tales como el Convenio SAR 1979, de la OMI y otros instrumentos enfatizaban, aún más, dicha necesidad; de ahí que, tanto los organismos ministeriales (el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones; el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social; el de Agricultura, Pesca y Alimentación; el de Economía y Hacienda; el del Interior; el de Defensa; el de Obras Públicas y Urbanismo y Presidencia del Gobierno), empresas nacionales, como la Compañía Telefónica; instituciones sociales, como la Cruz Roja del Mar y distintos organismos locales y autonómicos se esforzarán por hacer realidad este proyecto.

El Plan de Salvamento tiene, por un lado, una serie de objetivos generales como son salvar vidas y bienes, retirar las obstrucciones que pongan en peligro la navegación o preservar y mantener la limpieza de los



## MÁS COORDINACIÓN

mares y océanos. Por otra parte, son también objetivos del presente Plan la coordinación y el uso eficaz de los medios de tratamiento de emergencias marítimas o el desarrollo normativo que apoye y soporte el Plan, en el sentido de establecer un servicio de vigilancia y control de la navegación, crear una flota de salvamento y lucha contra la contaminación totalmente especializada, formar, asimismo, al personal que tenga a su cargo las operaciones y establecer un servicio Navtex para acrecentar la seguridad en la navegación.

En la actualidad, existían en

nuestro país una serie de organismos e instituciones de todo tipo con instrumentos de operación para situaciones de emergencia y con competencias para actuar en dichos supuestos; lo que caracterizaba estas actuaciones era la descoordinación que, muchas veces, servía para redundar operaciones o crear vacíos. El actual y reciente Plan permitirá alcanzar un aceptable grado de coordinación tanto de medios como de procedimientos.

El control y vigilancia derivados del Plan se materializará en la puesta en servicio de centros de control de tráfico marí-





## EN EL MAR

timo y dispositivos de separación de dicho tráfico en determinadas áreas de nuestras costas. Actualmente opera el Servicio de Tráfico Marítimo situado en el Estrecho, con base en Tarifa. En el futuro, este Servicio contará con un área de mayor cobertura con la instalación de antenas adicionales en Ceuta. Para cubrir el 90 por cien de nuestras costas, el Plan contempla la creación de ocho centros de control de tráfico marítimo que se instalarán en todo nuestro litoral. La dotación instrumental de estos centros consistirá en radares con consolas, equipos de comunica-

ciones y de registro, áreas de mantenimiento inmediato, acomodaciones para operadores y servicios y actuarán como centros de coordinación de emergencias marítimas en el ámbito regional o provincial.

El Plan incluye, asimismo, la adquisición de unidades móviles especializadas (flota de embarcaciones de distinto tamaño y cometido); la formación del personal llamado a desempeñar las tareas en las emergencias marítimas y la implantación del Servicio Navtex, con base en la Dirección General de la Marina Mercante en Madrid que servirá para acrecentar la segu-

ridad de la navegación por nuestras aguas territoriales y cuyas primeras fases de adquisición de equipos humanos y técnicos ya han sido iniciadas.

Por otra parte, el director general del Instituto Social de la Marina, Jesús Muela; el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, y el secretario general de Pesca Marítima, José Oira, suscribieron en octubre un acuerdo de colaboración por el que se coordinarán cuentas acciones afecten a los tres organismos. Para los firmantes del acuerdo, éste reflejará una máxima eficacia en las actuaciones y un máximo

beneficio para el conjunto de los administrados.

El acuerdo contempla el establecimiento de un órgano permanente de enlace y coordinación entre los tres organismos. Este órgano, compuesto por el secretario general del ISM; el secretario general de la DGMM y el jefe del gabinete técnico de la Secretaría General de Pesca Marítima se reunirá cuando lo estime oportuno (al menos una vez al mes), con el fin de seguir los proyectos en marcha. Asimismo, se constituirán grupos de trabajo para la realización de las acciones conjuntas.

La colaboración de los tres organismos será en materia sociolaboral (con el fin de mejorar las condiciones de vida y trabajo en el sector del mar), en política social comunitaria (formación y promoción de los trabajadores del mar; desarrollo y modernización del sector) y en la coordinación de las acciones de organismos internacionales tales como la OIT, FAO, etcétera... Asimismo, los firmantes del acuerdo también tratarán, conjuntamente, aspectos más concretos como prácticas de embarque, actividades subacuáticas, informática y estadística.

A consecuencia del acuerdo, tanto el ISM, como la Dirección General de la Marina Mercante y la Secretaría General de Pesca Marítima se comprometieron al intercambio de publicaciones y contemplaron la posibilidad de futuras coediciones.

Los acuerdos firmados en 1989 suponen un paso adelante ya que reflejan el interés de la Administración española para coordinar las actividades relacionadas con el mar. Interés que ya quedó demostrado recientemente con la puesta en marcha de la Comisión interministerial para la reforma y estudio de los órganos de la Administración competentes en materia marítima, COMINMAR. ■



# POLÉMICA EN LAS COFRADÍAS ANDALUZAS

**E**L año que termina ha sido políticamente movido para el consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Miguel Manaute, quien no sólo tuvo que enfrentarse al problema con la cría caballar de la finca gaditana de Sotogrande, en Cádiz, afectada por el virus de la peste equina, sino también al conflicto con los pescadores de las cofradías de dicha comunidad autónoma.

Mientras en el seno de las cofradías se contemplaba la posibilidad de ir a un amarre total de la flota en protesta por la modificación en la es-

tructura de estas entidades, el consejero andaluz, Miguel Manaute, se reafirmaba en la aplicación de un decreto de la Junta que regulaba el funcionamiento de las cofradías de pescadores en dicha comunidad autónoma.

Actualmente, la normativa por la cual se rigen las cofradías está recogida en el Real Decreto 670/78, de 11 de marzo de Presidencia del Gobierno; así como en la orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de 31 de marzo que lo desarrolla y en donde se reconoce a las cofradías funciones importantes en el campo económico, especialmente en el terreno de la comercialización.

Por su parte, el denominado

«Decreto Manaute», suscrito por el consejero de Agricultura y Pesca de la Junta; las organizaciones sindicales andaluzas (UGT y CC.OO.) y la confederación de empresarios de Andalucía era taxativo al respecto y circunscribía las funciones de las cofradías a las de colaboración, dejando así camino libre a la constitución de las Organizaciones de Productores.

Aunque ya en diferentes ocasiones se barajó la posibilidad de que el Gobierno español estableciera una nueva regulación de las cofradías de pescadores para mantenerlas únicamente como entidades de colaboración; al igual que ha hecho con las Cámaras Agrarias, el debate se trasladó a cada comunidad autónoma, de acuerdo con el proceso de competencias, de ahí la actuación del ejecutivo regional andaluz.

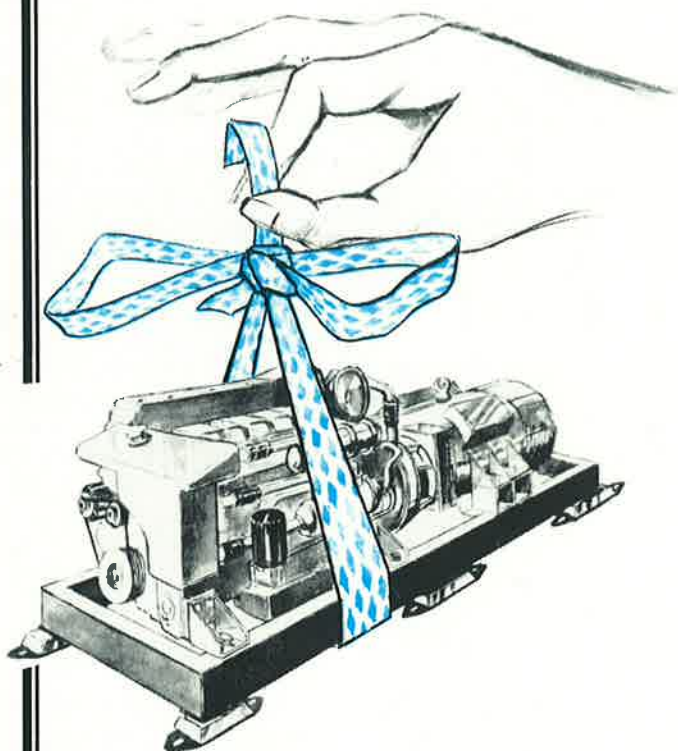
Ante la situación, la Administración Central se manifestó en contra del Decreto 40/1989, de 1 de marzo por el que quedaban reguladas las cofradías de pescadores en el marco de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Según la nota oficial, procedente del Ministerio del portavoz del Gobierno, el Decreto del Ejecutivo Andaluz no tuvo en cuenta el ordenamiento básico de las corporaciones pesqueras al considerar a las cofradías sólo como órganos de consulta y colaboración. Al mismo tiempo, el requerimiento se fundamentó en que el «Decreto Manaute» invadió la competencia que el Estado ostenta para dictar las bases de las corporaciones de Derecho Público.

Ante la postura de la Administración Central, la Federación Nacional de las Cofradías de Pescadores desconvocó todas las acciones de protesta que había previsto realizar y, en especial, la manifestación en Madrid ante la Secretaría General de Pesca, el 5 de mayo, y el paro de la flota de bajura en todo el litoral durante los días 5, 6 y 7 del mismo mes.



# OBSEQUIE A SU BARCO CON UN GRUPO ELECTROGENO



## TRANSMAR

TRANSFORMACIONES MARINAS, S.A.

B.º Ugaldetxo, s/n.  
Telf. (943) 491284 (3 lineas)  
Fax (943) 491638  
Telex 36068 OZUN-E  
20180 OIARTZUN (Guipúzcoa)

### GAMA DE POTENCIAS STANDARD

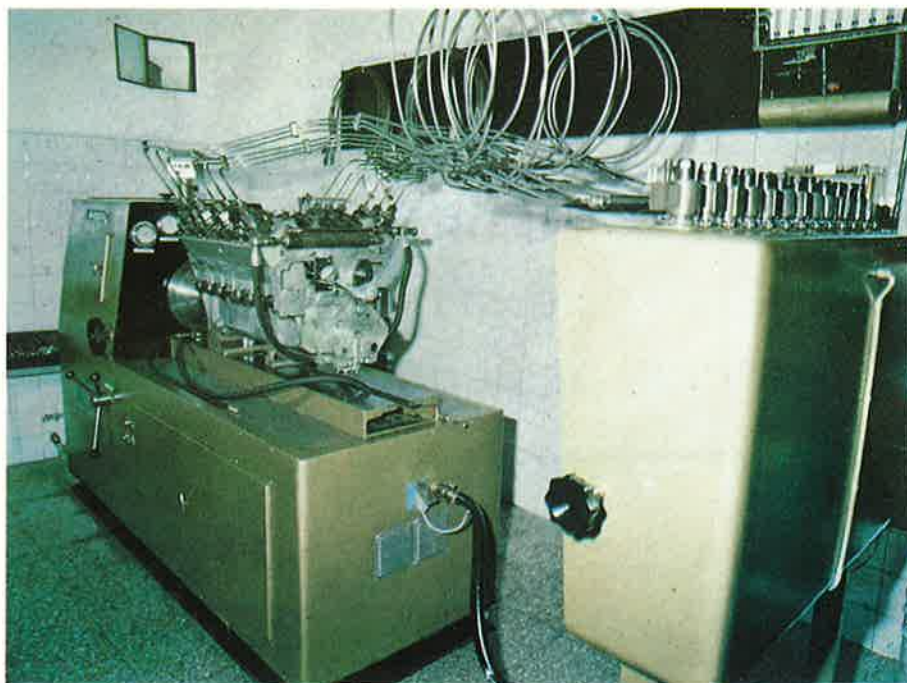
20 KVA	70 KVA	150 KVA
35 KVA	90 KVA	180 KVA
45 KVA	105 KVA	210 KVA
50 KVA	125 KVA	255 KVA

CONSULTENOS SU PROBLEMA DE GENERACION DE ENERGIA



## 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 Cevaldal  
Vial II, n.º 38  
Telf.: 22 05 01  
Las Palmas de  
G. Canaria

CONVENCION DE LONDRES  
SOBRE VERTIDOS EN EL MAR

# Triunfó la sensatez

**E**L 17 de febrero de 1983, los participantes en la reunión anual de la Convención de Londres votaron, por mayoría, a favor de la propuesta española de suspender todo vertido de materias radiactivas al mar. El acuerdo comprendía una moratoria hasta 1993, al tiempo que se creaban unos grupos de trabajo para estudiar la incidencia de los vertidos radiactivos en el medio marino.

El Gobierno británico, que

La polémica sobre el vertido de residuos radiactivos al mar fue de nuevo actualidad. En esta ocasión, por la pretensión de Gran Bretaña de sepultar en el mar sus submarinos nucleares obsoletos. En la reunión de los países signatarios del Convenio de Londres sobre vertidos en el mar, celebrada recientemente en la capital británica, triunfó la tesis a favor de proseguir la moratoria para este tipo de vertidos, defendida por España. El otro tema que suscitó el interés y la polémica fue el de la incineración de residuos tóxicos en el mar. En ambos casos se pudo comprobar, una vez más, que los ataques o defensas del medio ambiente van en función, fundamentalmente, de intereses políticos y económicos y no por evitar el deterioro de nuestro planeta.





presentó en la última reunión un informe de su Ministerio de Defensa, trató de soslayar la moratoria aduciendo que los barcos militares son parte del territorio nacional y que, por tanto, no están sujetos a la mencionada moratoria. De haber triunfado su tesis, la fosa Atlántica sería el lugar elegido para sepultar diez submarinos nucleares ya obsoletos. También se presentó un informe, elaborado por Suecia, en el que se pretendía aprobar el enterra-

miento de residuos radiactivos en el mar desde tierra, a través de una rampas o realizando fosas en el mar.

La picaresca, por decirlo de alguna manera, estuvo presen-

te en la reunión de la Convención de Londres pues, en los distintos informes presentados, de lo que se trataba era de borrar los acuerdos de la moratoria. La Convención entiende

de los vertidos al mar realizados desde barcos. De esta forma, tanto británicos —al intentar aducir que los submarinos eran parte del territorio nacional— como suecos —al propiciar los vertidos desde tierra— pretendían evitar las competencias de la Convención y, por tanto, de los acuerdos suscritos.

Al final, triunfó la tesis española, que defendió que los acuerdos comprendían también estas posibilidades de vertidos. España, junto con otra serie de países, encabezó un movimiento de contestación, allá por 1982, con el fin de detener los vertidos de residuos radiactivos en el mar, que se iniciaron en 1946. A partir de esa fecha, y durante veinte años, EE.UU. evacuó cerca de sus costas una cantidad de desechos, de baja y media actividades, evaluada en alrededor de 100.000 curios (1).

En Europa, los vertidos radiactivos se iniciaron por la mismas fechas. Una falla a 4.000 metros de profundidad, y situada a tan sólo 700 kilómetros de Galicia, fue elegida en 1967 como lugar de vertidos para los desechos nucleares de Europa. Según datos facilitados por la organización ecologista Greenpeace, entre 1967 y 1982, ocho países han depositado en ese lugar 98.000 toneladas de desechos radiactivos. Bélgica, Holanda, Suiza y Reino Unido son los que, con mayor asiduidad, han utilizado el mencionado vertedero. El Reino Unido es el responsable del 90 por cien de la radiactividad descargada en el mar.

Entre 1974 y 1978 se realizaron una serie de investigaciones sobre los posibles efectos de esta actividad. Para W. Jackson Davis, oceanógrafo de la Universidad de California, *los desechos radiactivos no se dispersan sino que, al contrario, quedan arrapados en los fondos marinos, creando una fuente de intensa contaminación radiactiva que persistirá por mucho tiempo. Cientos de especies animales viven en los sedimentos de la fosa (...) lo que podría acelerar la entrada de radiactividad en las cadenas alimentarias.* La importancia de estas declaraciones reside en que echa por tierra la suposición de que la radiactividad se dispersaría y diluiría en





el mar, tal y como mantenían los responsables de los vertidos. La radiactividad, según los estudios realizados por el profesor Davis en la fosa del Pacífico, no se dispersa en el agua, sino que es absorbida por los sedimentos marinos, creando una fuerte contaminación del entorno.

A pesar de los informes hasta entonces elaborados, en la reunión de la Convención de Londres de 1983, se opusieron a la propuesta de la delegación española de suspender los vertidos países como EE.UU., África del Sur, Reino Unido y Japón. Es más. El Reino Unido a pesar de la aprobación de la moratoria pretendió proseguir los vertidos, pero una fuerte contestación popular, unida a la decidida postura del Sindicato Nacional de Marinos del Reino Unido abortó esta pretensión, a pensar de que las autoridades británicas intentaron por todos los medios romper el bloqueo. Sin embargo, las tentativas de reiniciar las operaciones de vertido se repiten, como ha sido el caso ya señalado en la reunión celebrada el pasado mes de noviembre. Por el momento las espadas siguen en al-



to y la moratoria estará vigente hasta 1993, fecha en la que deberán estudiarse los informes elaborados por los distintos grupos de trabajo sobre las repercusiones en el medio ambiente de este tipo de actividades.

El otro tema que suscitó la atención, y la polémica, entre

los participantes en la Convención de Londres fue el de la incineración de residuos tóxicos en el mar. El pasado año, sobre todo, por presiones de Dinamarca se acordó fijar la fecha de 1994 para la finalización de estas operaciones.

La incineración marina es un método utilizado para eliminar

residuos industriales tóxicos persistentes. Esta actividad la inició la República Federal de Alemania, en 1969. En la actualidad, el único lugar donde se siguen llevando a cabo estas incineraciones es en el Mar del Norte. Tan sólo en 1985, según datos facilitados por Greenpeace, se quemaron un total de 105.000 toneladas de residuos tóxicos, de los que la mitad correspondían a la RFA.

Noruega y Holanda se han comprometido a terminar con el uso de la incineración marina para 1990. En la Conferencia de Oslo, se acordó reducir en un 65 por cien el número de toneladas quemadas en el mar para 1991, y se estableció la fecha de 1994 para el cese definitivo de estas actividades. Era una forma de dar por zanjada una actividad que se inició de forma provisional y que se prolonga desde hace veinte años.

La Convención de Londres, que si tiene carácter vinculante, a diferencia de la de Oslo, acordó asumir la fecha de 1994 para el cese de la incineración de residuos tóxicos en el mar. Los países que vienen quemando sus residuos tóxicos en el mar son, fundamentalmente, Ale-



mania, Bélgica, Holanda, Noruega y España. Algunos de estos países presionaron para que la fecha límite de este tipo de actividades se retrasará, ya que las intenciones de Dinamarca era de que cesaran en 1991, aduciendo que necesitaban más tiempo para adoptar soluciones alternativas.

Mientras que algunos países han eliminado esta forma de quemar residuos tóxicos, y otros han reducido considerablemente el volumen de estas incineraciones, responsables de Greenpeace han mostrado a la redacción de MAR su preocupación por la actitud de la Administración española que, si el pasado año autorizó la quema de 3.000 toneladas de residuos, en el presente año autorizó la incineración de 12.000 toneladas.

Según Fernando Salcedo, director general de Medio Ambiente, España apoya la finalización de estas prácticas en 1994, *ese año todo el mundo tendrá que incinerar sus residuos en tierra. Por eso se ha puesto en marcha el Plan Nacional de Residuos Tóxicos, que empezará a gestionarse en 1990.*

La preocupación que apun-



**Juan López de Uralde, miembro de Greenpeace España.**

realice es de difícil control. Por ello, ha sido el lugar preferido por los países industrializados para deshacerse de sus residuos molestos. La extendida idea del mar como saco sin fondo donde todo puede echarse, y que puede explotarse sin medida se ha vuelto contra nosotros. Las consecuencias de este abuso del medio marino son hoy bien patentes: desaparición de las reservas pesqueras, contaminación y cierre de playas turísticas, muerte masiva de especies en peligro de extinción, mareas de algas tóxicas... Por ello, cualquier intento de paliar esta situación debe considerarse como positivo y, más aún,

## ¡Adiós Vulcanus, adiós!

*La Convención de Londres, cuya última reunión se celebró el pasado mes de noviembre en la capital británica, tiene como objetivo luchar contra la contaminación marina en todo el planeta. Sobre lo que se debatió en dicha reunión, así como la valoración de los resultados, versa el siguiente comentario realizado para la revista MAR por Juan López de Uralde, coordinador de las Campañas contra la Contaminación de Greenpeace España.*

**L**A Convención de Londres (LDC) nace en 1972, agrupando a 80 países, y con el único objetivo de actuar contra la contaminación marina. La última reunión se celebró entre el 30 de octubre y el 3 de noviembre. Dos temas de la agenda destacaban por sus efectos sobre el medio marino: la intención del Reino Unido de deshacerse de sus submarinos nucleares obso-

letos, hundiéndolos en alta mar, y la fecha de finalización de la incineración en el mar de residuos tóxicos industriales.

El mar es un espacio internacional donde cualquier actividad que se realice cuando se trata de un proyecto internacional. En este sentido, la LDC acordó, el 17 de febrero de 1983, suspender todo vertido de materias radiactivas al mar. Esta decisión nos afecta muy directamente puesto que el vertido de estos residuos se venían haciendo en la fosa Atlántica. El proyecto del Reino Unido, de hundir viejos submarinos en el mar, pretendía eludir la moratoria, argumentando que los buques militares de un país son parte del territorio de ese país y, por tanto, nadie tiene soberanía sobre ellos. El proyecto ha sido rechazado por unanimidad y, por tanto —de momento—, no habrá vertidos radiactivos.

Más conflictiva para nuestro país es la cuestión de la incineración de residuos tóxicos en el Mar del Norte. El Gobierno español intentó abrir una nueva vía de incineración en el mar Cantábrico, en 1987, pero la fuerte respuesta contraria en la costa evitó que ocurriera. Así, hoy los residuos tóxicos que producen numerosas industrias químicas se queman en el Mar del Norte a bordo del buque «Vulcanus II». La LDC aprobó, el pasado año, el que en 1994 esta dañina actividad sería definitivamente abolida. No obstante, algunos países pretendían que ahora se hubiera vuelto a discutir esa fecha, propuesta que fue rechazada.

Por tanto, la quema de residuos en el mar toca a su fin, igual que ocurrió en el 83 con los vertidos radiactivos. Es momento de que las empresas productoras de estos países busquen procesos de producción limpios para evitar seguir contaminando el medio ambiente. Desde Greenpeace no podemos menos que sentirnos satisfechos de que se vayan consiguiendo avances, aunque hay que seguir en guardia. La guerra en defensa de los mares continúa. ■

Por tanto, la quema de residuos en el mar toca a su fin, igual que ocurrió en el 83 con los vertidos radiactivos. Es momento de que las empresas productoras de estos países busquen procesos de producción limpios para evitar seguir contaminando el medio ambiente. Desde Greenpeace no podemos menos que sentirnos satisfechos de que se vayan consiguiendo avances, aunque hay que seguir en guardia. La guerra en defensa de los mares continúa. ■

**Juan LOPEZ DE URALDE**



taba la organización Greenpeace es el aumento en el volumen de residuos tóxicos, y que todo hace pensar que esa tendencia va a continuar. Según la organización ecologista, llegaremos a 1994 y ese problema se volverá a plantear, sólo que ahora dentro del territorio español. Greenpeace señala, como camino positivo, las actitudes de países como Suecia y Holanda, que se están planteando la inconveniencia de la quema de residuos, ya sea en mar o en

tierra, y están realizando verdaderos esfuerzos por evitar la creación de esos residuos, de esta forma eliminan el problema de tener que destruirlos.

Hay otras actitudes que pueden resultar en principio paradójicas, pero que no lo son tanto cuando se descubren los intereses que subyacen tras ellas. Así, por ejemplo, los EE.UU., que no efectúan incineraciones en el mar, están a favor de que estas sigan realizándose. El razonamiento que realizan, según

Greenpeace, es que los países del tercer mundo no disponen de tecnología adecuada para adoptar soluciones alternativas. En realidad, señalan estas fuentes, lo que está ocurriendo es que se están «exportando» a los países del tercer mundo las fábricas más contaminantes así como las soluciones que aquí ya se consideran obsoletas. Los productos que allí se elaboran son llevados nuevamente a los EE.UU., sin que a ellos, directamente, se les plantee el pro-

blema de qué hacer con los residuos.

En el momento de redactar la presente información, la empresa Ocean Combustion Service (OCS), hizo pública su decisión de poner a la venta los buques incineradores Vulcanus I y II que, junto con el Vesta, son utilizados para la quema de residuos tóxicos en el mar. Lo que se plantea ahora es quién comprará estos buques, y, en todo caso, si piensa seguir utilizándolos para el mismo fin. La Dirección General de la Marina Mercante, a través del jefe de servicio de Contaminación Marina, Emilio Martín, señaló que la OCS en España no se había dirigido a ese organismo para solicitar la renovación del permiso de incineración; permiso que finaliza el próximo 12 de enero. Según Emilio Martín, todo parecía indicar que la empresa solicitaría la renovación de dicho permiso.

Para la organización ecologista Greenpeace, la razón que explicaría la venta de estos buques es el nulo futuro económico de la quema de estos residuos en el mar. Según fuentes de la citada organización, la decisión de vender estos barcos podría suponer un adelantamiento de la fecha estipulada para el cese de esa actividad, fijada para 1994. A España se le podría plantear un grave problema al no disponer aún de las plantas incineradoras previstas en el Plan Nacional de Residuos Tóxicos, que comenzarán a construirse en 1990. La ubicación de estas plantas, aún sin concretar, podrían situarse en Madrid, Valencia, Huelva, Cataluña y País Vasco, según fuentes de la Marina Mercante.

Junto a estos dos temas —vertidos radiactivos e incineración en el mar de residuos tóxicos—, la Convención de Londres trató, en su pasada reunión, el vertido de residuos industriales desde barcos y, por primera vez, los vertidos en la Antártida. ■

**Raúl GUTIERREZ  
MOLINERO**

Fotos cedidas por Greenpeace

(1) El curio es la unidad que se emplea para medir la radiactividad.

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

TALLER DE ARMAMENTO

REPARACIONES NAVALES

CONSTRUCCION DE  
MAQUINILLAS DE PESCA

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



**ASTILLEROS BLASCO**

Avenida Santiago Bernabeu. 35  
Apartado 10  
Teléfonos:  
Oficinas: 41 18 71  
Talleres: 41 17 67 y 41 11 78  
Particular: 41 11 75  
SANTA POLA (Alicante)  
España



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



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



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

**LOS BARCOS DEL FUTURO, HOY**

# OCLEROS



Durante el otoño, cuando el Cantábrico se vuelve más fiero, el mar lleva a las playas y acantilados del Norte las algas que arranca del fondo marino. Los ocleros aprovechan entonces el momento para recoger las plantas acuáticas y amontonarlas al sol para que se sequen. Una laboriosa tarea que finaliza en las fábricas donde, a partir del ocle se elabora el agar-agar; una pasta de alga útil para las industrias farmacéuticas, alimenticias y hasta textiles.

**A**MANECE. Casi con el alba son cientos, miles los ocleros que descienden a las playas cantábricas (asturianas y cántabras principalmente) para recoger las algas que el mar ha traído durante la noche. Las temperaturas son frías; bajas en la superficie terrestre y gélidas en el agua, de ahí que muchos ocleros además de una carretilla, una rastrillo y una pala llevan trajes térmicos para meter-

se en el agua. Otros caminan con sus redes, sus cuerdas y sus capachos colina abajo en busca del ocle.

*«Lo más duro del trabajo es meterse en el mar. A veces, la temperatura del agua es tan baja que sientes cómo se te hiela la sangre a pesar de llevar trajes de goma como los buzos. Otras veces, hay que tener mucho cuidado ya que el mar ha dejado las algas en las rocas que, por la humedad, están es-*

pecialmente escurridizas» dice Angel Batalla, oclero de la localidad asturiana de Llanes.

Angel, como sus hermanos, José Manuel y Pedro recuerdan los inviernos como un tiempo dedicado a la recogida de alga. «Desde que éramos niños nos dedicamos a esto. Cuando eres pequeño, te divierte coger el alga, es como un juego. Ahora es éste un modo de aprovechar todos los recursos que ofrece el mar. Además, está bien pagado... —comenta el segundo de

# EL ALGA COMO MEDIO DE VIDA

los hermanos, José Manuel, «... el año pasado nos pagaron hasta 260 pesetas por kilo de ocle seco».

El día va mejorando. Las nubes que cubrían el horizonte se han despejado y el sol comienza a mostrar su esplendor. «Cuando hace bueno, extendemos el ocle en los prados y esperamos hasta que está seco. Estos días, como ha llovido, el alga se ha estropeado un poco. No toda, sólo la parte superior de los montones», comenta Pedro Batalla mientras nos muestra cómo, a consecuencia del agua dulce de la lluvia, el ocle se ha blanqueado. «Una vez seco, lo llevamos a un almacén hasta el fin de la temporada cuando las empresas vienen a comprarlo.»

Quienes no conocen mucho la zona pueden sorprenderse con facilidad ante el cambio del paisaje. Desde octubre y hasta aproximadamente el mes de marzo, los verdes prados astu-



rianos y santanderinos intercambian tonalidades con el marrón-rojizo de las algas. Los habitantes del lugar no se extrañan, sin embargo, del color otoñal. En Cantabria y Asturias son muchas las personas que se dedican a estas labores; una tarea tradicional de temporada a temporada. Miguel Suárez, más conocido por el nombre de *Miguelón* afirma que, desde su juventud, ha conocido a multitud de ocleros. Su trabajo ha estado siempre relacionado con el sector primario de la economía. *«Yo soy de aquí, de Asturias —dice— y como buen asturiano he dedicado buena parte de mis años a la mina. Eso sí que es duro. Pasas horas y horas bajo tierra picando y llenándote de carbón hasta los pulmones. Luego me casé, joven, como hay que casarse y cambié de trabajo echándome al mar, en busca de peces con los que alimentar a mi familia. Durante los inviernos, cuando el temporal nos impedía salir a faenar, nos decidíamos a coger ocle. Bajábamos a las playas y prácticamente como se hace ahora, también nosotros recolectábamos algas, las amontonábamos para que se secasen y las vendíamos. Recuerdo que, por aquel entonces, nos pagaban hasta cinco pesetas el kilo. En eso sí se nota el paso del tiempo, ahora uno puede conseguir hasta 250 pesetas por kilo con lo que, al final de la temporada, una familia puede ingresar casi medio millón de pesetas o más».*

Esta temporada, los recolectores de ocle esperan vender su producto algo mejor que el año pasado. Sin embargo, en esta ocasión han mostrado su descontento porque, en muchas localidades, las autoridades exigen licencia fiscal para el desarrollo de sus actividades. *«Yo pienso que no todos tendrán ese permiso ya que es muy difícil calcular la gente que se dedica a recoger ocle»*, nos comenta Miguelón.

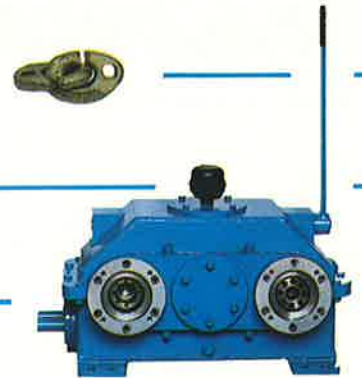
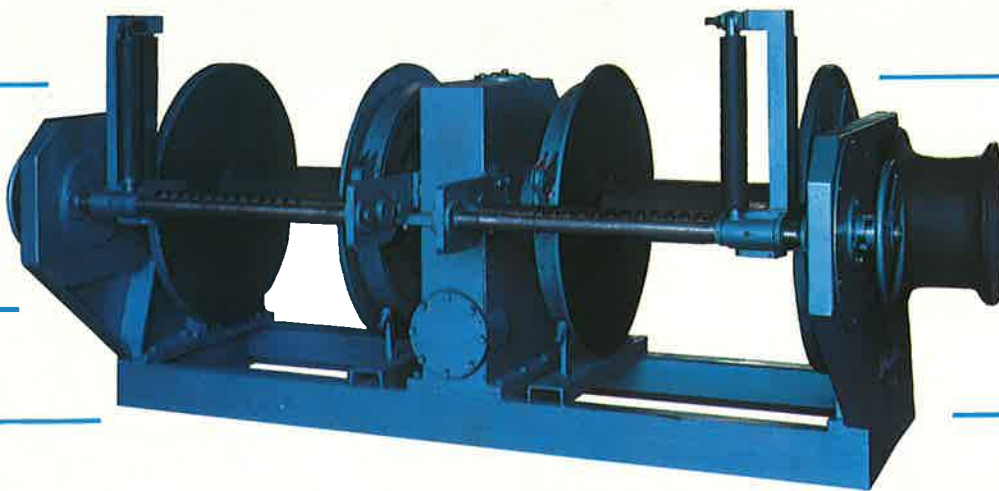
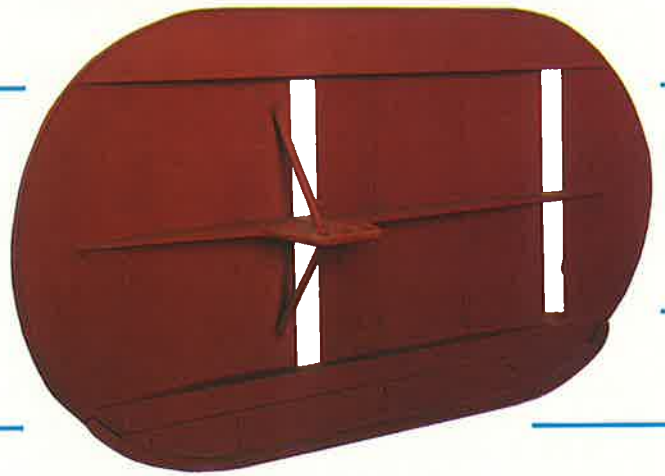
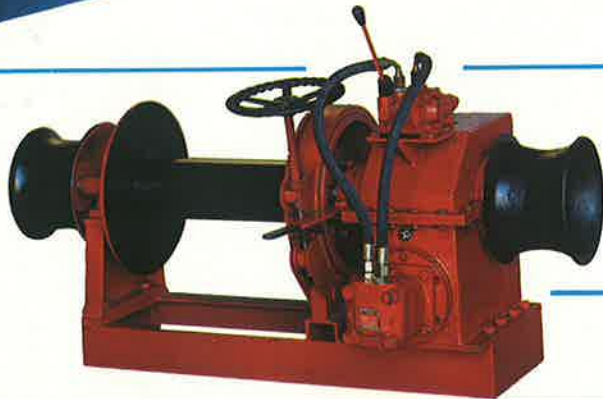
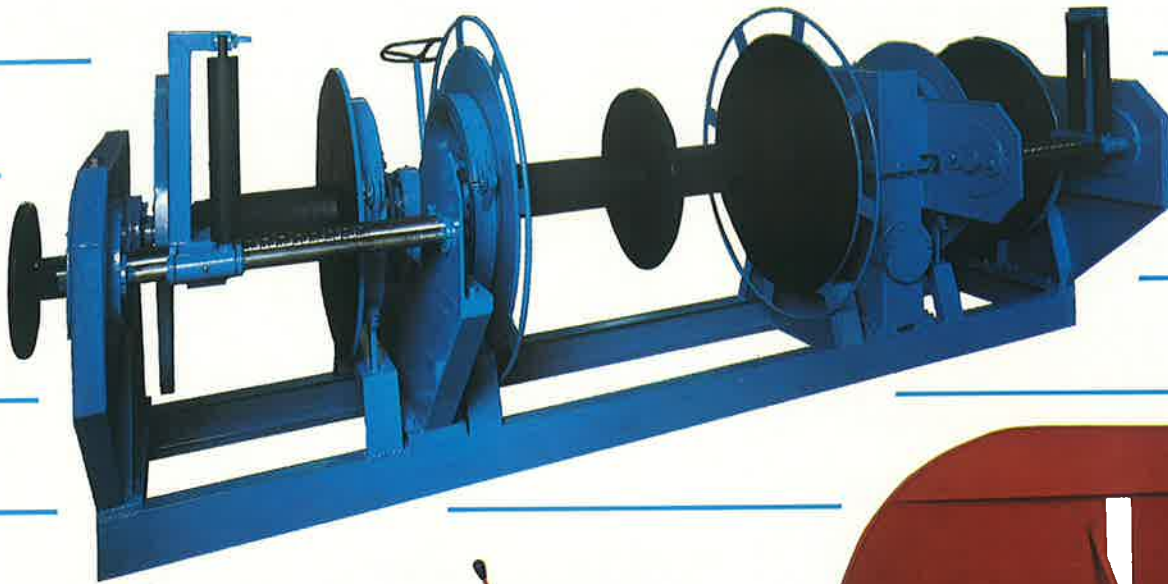
En la playa de Barros, en Llanes (Asturias) es fácil recoger hasta 200 toneladas de ocle si el temporal de la noche es fuerte. Sin embargo, a veces no sólo llegan algas sino también etiquetas que las autoridades



mandaron «plantar» en los campos acuáticos al final del verano. *«Antes del comienzo de la temporada, las autoridades del Principado enviaron equipos de buceo para instalar etiquetas en el fondo marino. Son etiquetas de distinto color en función de la zona donde han sido plantadas y sirven para conocer la dirección de las corrientes ya que al llegar a las playas se conoce su procedencia»*, explica Miguelón que ahora trabaja en la Cofradía de Pescadores de Llanes. *«¿Sabes? Pronto voy a tener un nieto. Será el primero. Mi mujer y mi hija prefieren que sea niña; yo, en cambio, quiero un chico. Un chaval que me ayude en la pesca y que recoja ocle»*, me dice mientras bajamos a la playa.



# 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)

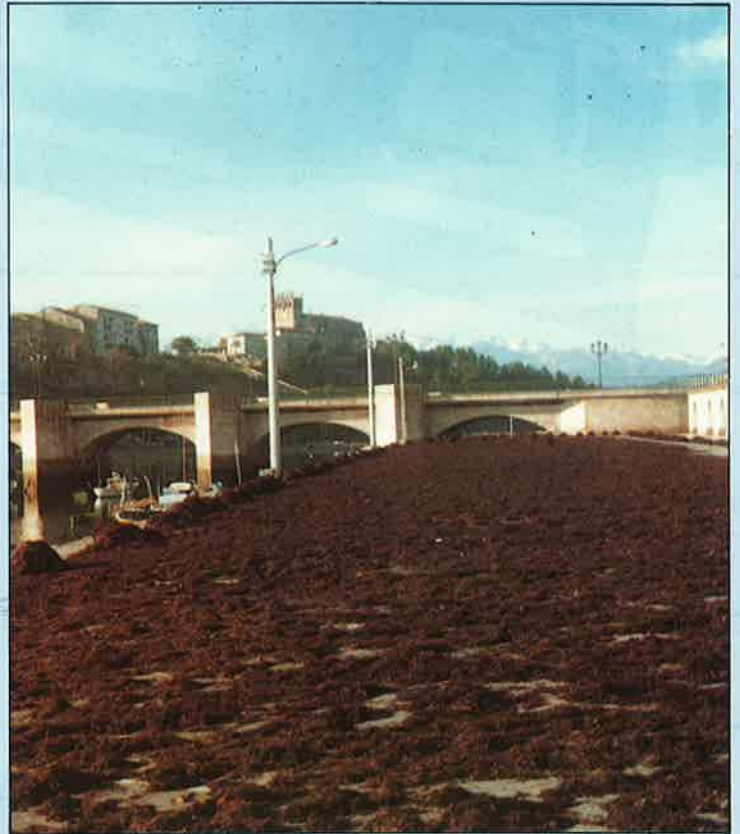
A pesar de que son los hombres los más decididos a la hora de meterse en el agua, la recogida de ocle no es exclusivamente una actividad masculina. Las mujeres también participan en el trabajo, a veces compatibilizándolo con las tareas propias de la casa. «Yo no me meto en el agua porque tengo reuma y además estoy ya vieja. Sin embargo, ayudo como puedo.

*Ahora extendiendo el ocle por el suelo y, dentro de unos días, lo recogeré»,* explica María, una mujer oclera de San Vicente de la Barquera, en Santander. A pesar de sus cerca de sesenta y cinco años, se levanta temprano para trabajar. «Mira, a mí, me gusta madrugar. Nada más levantarme vengo al puerto para ver el pescado del día. Si lo hay bueno, compro algo para la co-

*mida. Después, me pongo a trabajar, la casa, la compra, la comida... Por la tarde, prefiero dedicarme al ocle, como ahora, y a estar con mi nieta cuando sale del colegio.»* La niña, prácticamente ajena a nuestra conversación, juega con las algas amontonadas en una carretilla. Cuando se da cuenta que hablamos de ella nos mira y dice: «¿A que huelen a mar?». Olfateamos el aire. Sí, huele a mar...

El sol se va poniendo. Las nubes que cubren los Picos de Europa anuncian que probablemente lloverá. La marea está subiendo. Mañana, sin duda alguna, mañana el ocle volverá a cubrir la playa. ■

Ana DIAZ



## También una actividad industrial

Probablemente, el futuro de la Humanidad esté en las plantas acuáticas. Algas que, como el ocle, son arrojadas por el mar hacia las costas terrestres.

Una vez seco, el ocle (que es del tipo *gelidium*, alga bastante corta y roja) se almacena en barracones, graneros y hasta en las mismas casas de los ocleros. Allí permanece en «stock» durante toda la temporada hasta que las empresas (Nuevo Gel, Hispanoagar, Roco, por citar algunas de ellas) comienzan a comprar el producto seco.

El sistema de compra-venta responde un poco al juego de la oferta y la demanda de los sistemas de economía de mercado. Los ocleros no se deciden a vender el producto hasta que las empresas no es-

tablecen el mejor precio; momento que, normalmente, suele coincidir con el final de la temporada, al inicio de la primavera.

El transporte del alga a las empresas suele hacerse de dos modos, o bien son las propias industrias quienes envían camiones para trasladar el ocle desde la costa, o bien son los ocleros los que se encargan también del transporte del producto.

En las fábricas, las algas se cuecen a altas temperaturas con lo que se forma una pasta compacta como agar-agar. Una vez tratadas las algas y, en este caso, el ocle tienen multitud de usos y fines desde su utilización para la elaboración de gelatinas alimenticias, empleadas especialmen-

te en la fabricación de dulces, chocolates y helados; hasta la creación de productos plásticos y sintéticos pasando por conocido uso de las algas en la elaboración de productos químicos, de droguería y farmacéuticos en donde las algas son especialmente empleadas para la elaboración de champúes y jabones, pasta dentríficas y determinados tipos de medicamentos.

A pesar de este amplio abanico de posibilidades de uso, las algas que se recogen en el litoral Cantábrico y, en particular, en la costa asturiana y santanderina, no sólo se vende en nuestro país. Una gran cantidad de estas algas encuentren su destino en industrias transformadoras extranjeras asentadas, principalmente, en los Estados Unidos. ■

**MOTORES  
FABRICADOS POR**



**DEUTZ DITER, S.A.**

# LA MAR DE RENTABLES



**POR LA SALUD  
DE SU MOTOR  
EXIJA SIEMPRE  
RECAMBIOS  
ORIGINALES.**



**D. Comercial**

C/ Agustín de Foxá, 27, 1º (Edificio Centro Norte)  
28036 MADRID. Tel.: (91) 733 71 13  
Télex: 23402 DITER-E - Fax: (91) 733 43 07

**Fábrica**

C.N. Badajoz - Granada, Km. 74,6  
06300 ZAFRA (Badajoz) - Tel.: (924) 55 01 00 (15 líneas)  
Télex: 28756 MWMD-E - Fax: (924) 55 06 91



**MOTORES DIESEL**

# 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 Álvarez, 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: 27 16 51

**TENERIFE.**  
TINERTENA 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

**ARRICIFE 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

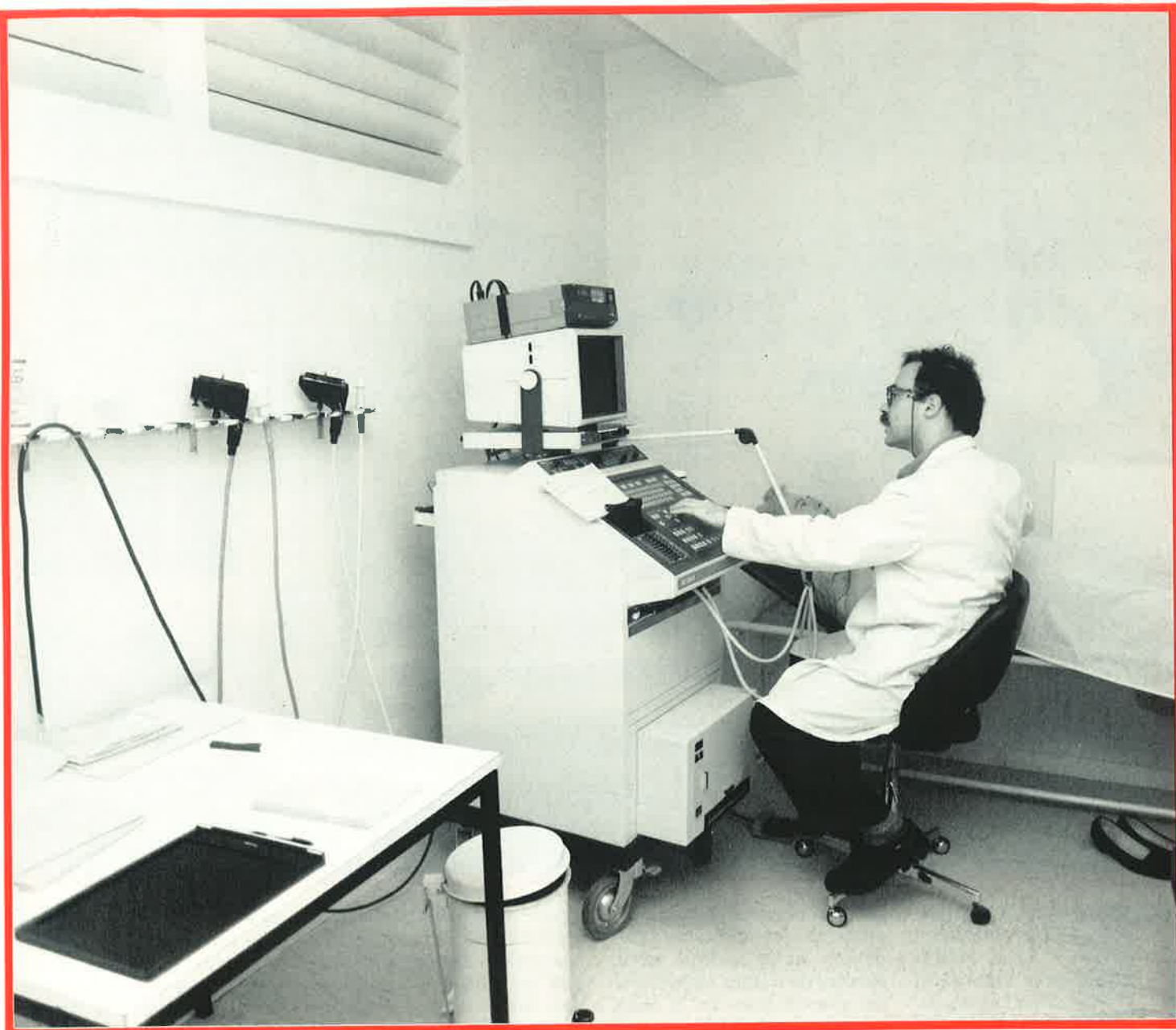
**MURCIA.** TRANSPORTES EL MOSCA, S.A.  
Ctra. Madrid - Cartagena, s/n.º  
**MOLINA DE SEGURA (MURCIA)**  
Tels.: (968) 61 09 41 - 61 01 02 - Fax: (968) 61 61 15  
Tx: 67121

**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



EXPERTOS DEL ISM PARTICIPARON EN LOS SEMINARIOS

# Curso de formación de médicos marinos

*La Escuela Superior de la Marina Civil de Santa Cruz de Tenerife ha organizado, desde el pasado mes de junio, un curso sobre técnicas preventivas en sanidad marítima. El curso, dirigido a licenciados en Medicina y Cirugía, ha tenido como objetivo el concienciar a los médicos presentes de que la asistencia sanitaria de los hombres*

*del mar es una de las ramas de especialidades en las que pueden formarse. Personal sanitario y laboral del Instituto Social de la Marina ha participado en el curso de la Marina Civil aportando sus conocimientos y experiencias en el campo de la medicina y las condiciones de vida y trabajo en el mar.*



**L** a cátedra de Medicina Preventiva y Salud Pública de la Universidad de La Laguna, así como la cátedra de Medicina e Higiene Naval de la Escuela Superior de Santa Cruz de Tenerife unificaron sus esfuerzos para conseguir que el curso de técnicas preventivas en sanidad marítima fuese una realidad», así lo explica el coordinador del curso, el catedrático de Medicina e Higiene Naval de la Marina Civil, Antonio Burgos.

El curso, al que durante cerca de seis meses han asistido 20 alumnos, posgraduados en Medicina, ha supuesto más de trescientas horas lectivas en las que se han repasado aspectos sanitarios (patología laboral en el sector naval, estadística y epidemiología, higiene del trabajo marítimo, medicina en el mar, el clima y la salud en las

grandes rutas de navegación, medicina preventiva y salud pública en la sanidad naval, técnicas de rescate, supervivencia y socorrismo en el mar), cuestiones sociolaborales (técnicas de seguridad en el trabajo marítimo, ergonomía y psicología del trabajo) y temas jurídicos (legislación en materia de higiene y seguridad en el trabajo marítimo, la Seguridad Social de la gente del mar).

«El curso —dice Antonio Burgos— ha ofrecido, gracias a la participación de muchos organismos y las ayudas del Fondo Social Europeo, una amplia formación sobre sanidad marítima.» Durante los seis meses que ha durado el curso, los médicos asistentes además de recibir clases teóricas, conferencias y seminarios monográficos han realizado visitas a muelles e instalaciones portuarias, así como viajado en barcos tipos (pesqueros, mercantes, petroleros... en donde,

aparte de conocer los riesgos generales de la navegación, han podido distinguir los propios de cada nave) e incluso han visto «in situ» el funcionamiento del buque hospital del Instituto Social de la Marina, el *Esperanza del Mar*. «En este sentido, se ha cumplido el objetivo del curso. Objetivo que no era otro que el de facilitar a los médicos una formación integral en cuanto a salud e higiene del trabajo en el mar», afirma el coordinador del curso.

Por su propia condición marinera, en las islas se da un particular interés por todo lo que afecta a la salud y a la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar. Según Antonio Burgos, «fue este motivo por el que la Consejería de Educación del Gobierno Canario, a través del programa del Fondo Social Europeo, se decidió a crear un curso que, dirigido a posgraduados en medicina, tuviera carácter de

master. Por otra parte, dado el gran número de médicos en paro existente en las islas, el curso servirá para prepararles como firmes candidatos a la obtención de algunas de las plazas que, en este campo, convoca periódicamente el Instituto Social de la Marina». En este sentido, conviene destacar que el planteamiento del curso y los seminarios monográficos que en él se han impartido coinciden ampliamente con los programas de los concursos-oposición para médicos convocados por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, a través del ISM.

### Participación del ISM

Dentro de los organismos, compañías y entidades que han colaborado con la Escuela Superior de la Marina Civil de Santa Cruz de Tenerife en el desarrollo del curso destaca el Instituto Social de la Marina



## La Universidad de La Laguna y la Escuela Superior de la Marina Civil de Tenerife fueron los principales organizadores del «master» de Sanidad Marítima.

que, invitado por los organizadores, envió a personal laboral y sanitario de la casa para ofrecer sus conocimientos y experiencias, tanto en el terreno de la sanidad marítima como del trabajo en el mar.

Por parte del personal sanitario del Instituto Social de la Marina asistieron Eliseo Oroya, del centro radiomédico; Enrique Mozo, médico de Nouadhibou (Mauritania); Jaime Meral, médico del *Esperanza del Mar* y José Acebes, asesor técnico sanitario. «Nuestra participación, comenta para MAR José Acebes, consistió fundamentalmente en dar a conocer nuestras experiencias en el campo de la sanidad marítima y lo hicimos a través de conferencia y charlas monográficas.»

Durante su intervención, el asesor técnico sanitario del Instituto Social de la Marina se refirió a la historia de las grandes rutas de navegación como forma y medio de transmisión

de enfermedades; a las diferentes necesidades médicas de los trabajadores de la tierra y los trabajadores del mar; al derecho asistencial de estos últimos y a los programas médicos internacionales como es el caso de MACNETT.

«Los alumnos del curso —dice José Acebes— mostraron gran interés por los temas sani-

tarios; en particular porque el curso servía para concienciar a los médicos de que la medicina marítima es una de las grandes especialidades en las que hace falta personal. Nuestro país cuenta con más de 150.000 personas dedicadas a los trabajos del mar y cuando están embarcados tienen el mismo derecho a recibir una correcta atención sa-

nitaria que los trabajadores de tierra.»

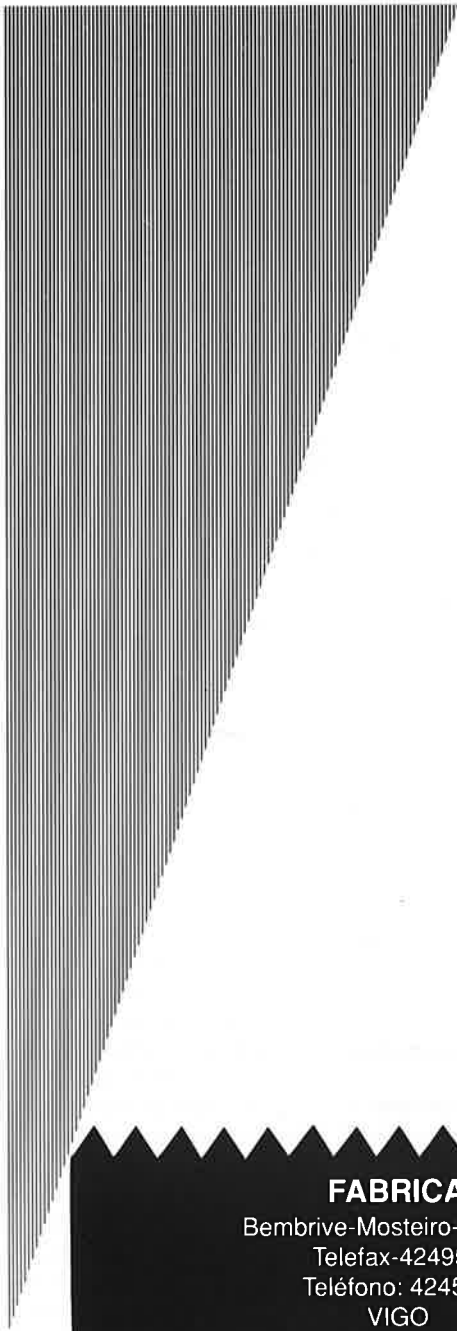
Una atención médica completamente distinta ya que, en muchas ocasiones, los barcos no cuentan con suficientes medicamentos y el servicio ha de hacerse por radio.

Según José Acebes, «no sólo es necesario conocer el cuerpo humano sino también saber cómo realizar una consulta médica a través de la radio. A las propias dificultades del medio y el lugar del trabajo se añaden una atención impersonalizada ya que el enfermo y el médico se comunican a través de la radio; sistema de comunicación que, además, no existe en todos los barcos. En estas situaciones, la atención se complica ya que hay que hacerse mediante terceros.»

Para el asesor técnico sanitario del ISM la sanidad marítima es una especialidad de la medicina relativamente joven. Con tan sólo cuatro o cinco años de existencia su valor y re-



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



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

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

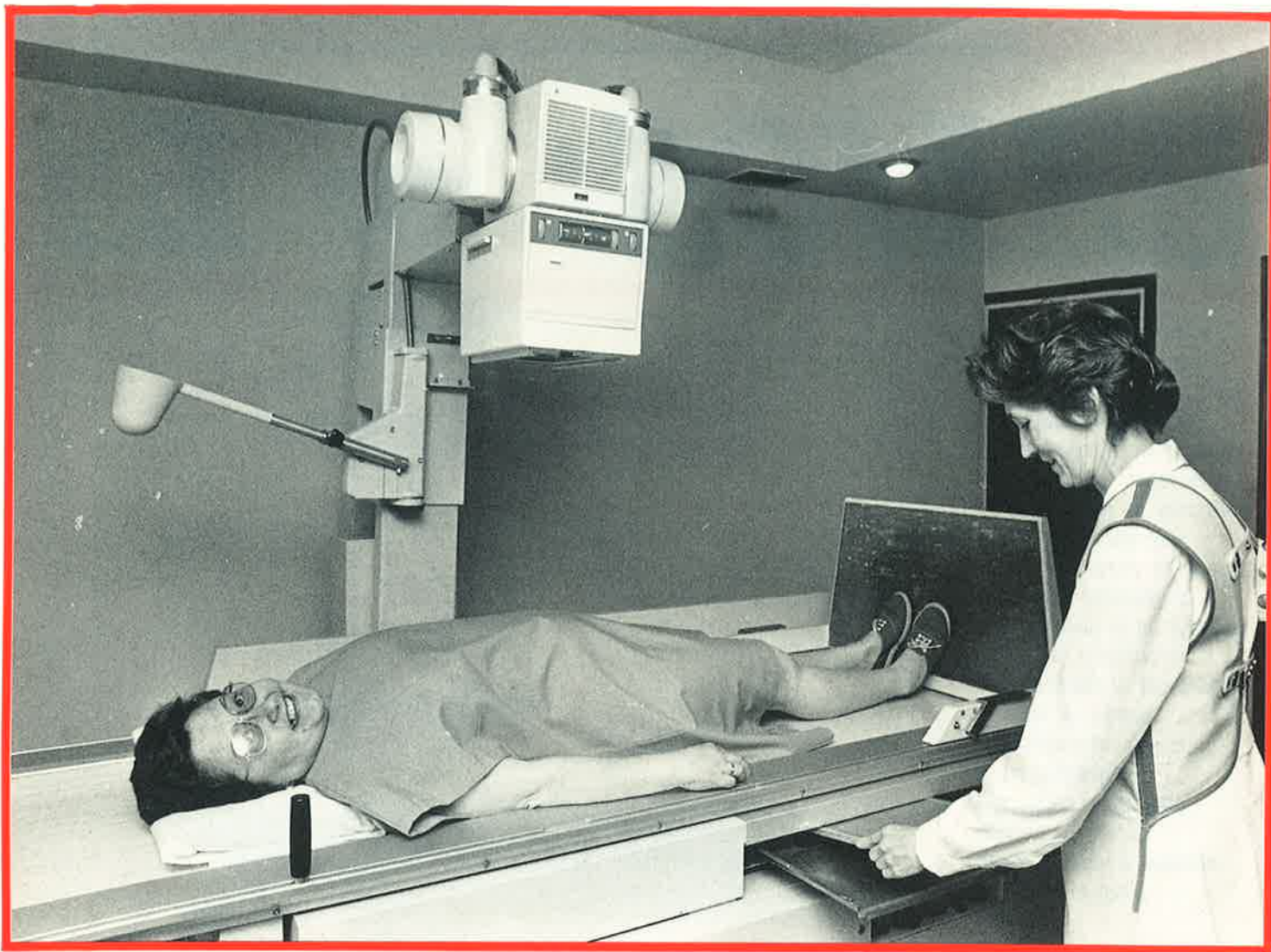
**FABRICA**

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

**OFICINAS**

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





cóncimiento ha ido creciendo, lo mismo que el número de médicos dedicados a estas tareas. «El curso —según Acebes— ha permitido a los alumnos asistentes ampliar conocimientos no sólo en lo que se refiere a tratamientos sino también les ha acercado a la realidad sociolaboral de los trabajadores del mar.»

A pesar de la indispensable condición de licenciados en medicina que debían tener los asistentes, no fueron sólo temas sanitarios los impartidos en el curso. Apartados importantes dentro del temario fueron también los temas sociolaborales y jurídicos.

José Luis López Redondo, asesor técnico laboral del Instituto Social de la Marina, se trasladó a Canarias para hablar sobre legislación en materia de higiene y seguridad en el trabajo marítimo. «Me interesaba dar a conocer la legislación que afecta al mar en tres ámbitos:

## El programa del curso era bastante semejante al temario de los concursos-oposición para médicos que periódicamente convoca el Instituto Social de la Marina.

*internacional, europeo y nacional. En este sentido, hablé de las Naciones Unidas y de sus organismos especializados tanto en materia laboral (la Organización Internacional del Trabajo), como en materia sanitaria (la Organización mundial de la Salud), e hice un balance de los principales convenios internacionales que afectan a los trabaja-*

*dores de la mar. Más interés entre el alumnado, quizás debido a su proximidad y relativa actualidad, despertó el tema de la Comunidad Europea: su constitución, su funcionamiento y su organigrama. Fue a este apartado al que más tiempo dediqué durante mi intervención en el curso. Sin embargo, también me preocupé por informar a los*

*asistentes de los organismos nacionales con competencias en el sector marítimo y creo, ofrecí una amplia documentación. Lo que me llamó especialmente la atención fue el hecho de que los asistentes se interesaran más que por los datos por la experiencia y aplicación práctica de la legislación existente», comenta José Luis López.*

Por su parte, Enrique Rodríguez, sociólogo del Instituto Social de la Marina trató con los asistentes cuestiones sobre ergonomía y la psicología del trabajo en el mar.

A mediados de diciembre quedó clausurado este curso sobre técnicas preventivas en Sanidad Marítima que, durante seis meses ha tratado de preparar a facultativos canarios con la intención de convertirlos, próximamente, en especialistas dentro del campo de la Medicina del Mar. ■

Ana DIAZ

MAR 65

# HALIOS: La

Buques de pesca con consolas de ordenador a bordo, detección de bancos por medio de satélites, sondas tridimensionales o bodegas automatizadas son algunos de los elementos que podrán tener los buques de pesca del futuro.

El proyecto Halios, de desarrollo de la investigación tecnológica pesquera, ampara por el momento 11 planes de éstas o parecidas características.

Englobado en el programa Eureka, sus iniciativas pueden cambiar a medio y largo plazo el modo de faenar.

**L**OCALIZAR un banco de atunes y dirigirse a él sin titubeos será todo uno en el futuro. Un satélite que observe los mares del planeta transmitirá directamente a los buques imágenes sobre las distintas temperaturas de las aguas, lo que hará posible este adelanto. Al mismo tiempo, el mismo buque podrá ir dotado de un sondador multihaz que le permitirá recibir visiones tridimensionales del fondo marino y podrá distinguir por él hasta un ejemplar de unas determinadas dimensiones que se encuentre en lo más recóndito de esas profundidades.

El ordenador de a bordo irá recogiendo todos estos datos y los irá sumando a otros. El patrón podrá manejar la embarcación a golpe de teclado y se informará con él de las variaciones atmosféricas, de las condiciones de navegación o de cualquier otra cuestión de interés que se vaya recibiendo



en el cerebro electrónico del puente.

Los atunes, siguiendo este mismo ejemplo, serán capturados con un aparejo mejorado y eficaz, serán subidos a bordo por algún mecanismo innovador e irán a parar a las bodegas de una forma limpia y automatizada.

Todo esto ocurrirá en una

embarcación construida con materiales diferentes a los actuales y con un diseño y puesta final que la harán menos vulnerable al movimiento de las olas. Sus tripulantes, además, gozarán de unas condiciones de seguridad que hoy nadie puede ofrecer y en unos hábitáculos más acondicionados que los que existen ahora.

Este pesquero del futuro, quimérico todavía, puede ser posible en el plazo de no muchos años. Distintas investigaciones trabajan hoy en este sentido gracias al proyecto Halios, que trata de favorecer la investigación privada europea y su aplicación práctica al sector. Ocho mil millones de pesetas y los gobiernos de Islandia,

# Pesca del futuro



Francia y España avalan esta iniciativa, a la que ya han respondido varias empresas del continente.

## Tecnología europea

El proyecto Halios surgió en 1988 incluido dentro del llamado programa Eureka. La inten-

ción tanto de uno como de otro es dotar a la industria europea de unas condiciones de investigación que la hagan competitiva en el futuro para que pueda trabajar en buenas condiciones frente a la competencia, la dura competencia, de americanos y japoneses. Halios apareció así como el proyecto que iba a ser aplicado al sector

pesquero con esa misma filosofía y planteamiento Eureka. De este modo se trata de incentivar a las empresas del continente para que creen tecnologías que puedan utilizarse en la pesca; un terreno donde los japoneses, sobre todo, tienen ya un largo trecho recorrido.

Las investigaciones, en cambio, no responden sólo a un

impulso gubernamental, lo que podría hacerlas de difícil aplicación práctica. Son las propias empresas del sector u otras fabricantes de componentes que puedan emplearse en la pesca las que dan el primer paso a la hora de emprenderlas. Por este sistema, un armador o empresa pesquera que quiera mejorar la rentabilidad de sus buques o que quiera modificar su modo de producción se pone a trabajar sobre una idea propia. Para beneficiarse de las ventajas y subvenciones que concede el proyecto Halios, debe ponerse en contacto con otra empresa de otro país europeo que esté también interesada en desarrollar una idea parecida o que pueda beneficiarse en algún sentido de la iniciativa. Entre las dos perfilan la idea; se dirigen a alguna de las sociedades que gestionan Halios en Islandia, Francia o España, para que les dé el visto bueno al proyecto, y finalmente lo llevan a cabo, lo aplican y lo comercializan.

Esta es, a grandes rasgos, la forma de beneficiarse de estas ventajas y la mejor manera de que vayan a tener una utilización real e inmediata que se traduzca en tecnología punta europea. Pueden surgir, a veces, suspicacias por aliarse con una empresa de otro país tal y como obligan las condiciones de Halios. Sin embargo, esta participación no tiene que ser solamente al 50 por cien entre ambas empresas, ni tiene una por qué beneficiarse totalmente de la idea que ha tenido la otra. La participación de cualquiera de ellas puede referirse a aspectos muy concretos, en una fórmula flexible que quiere facilitar, sobre todo, la viabilidad, aplicación y rentabilidad de cada uno de los proyectos.

Halios contempla diez áreas de actuación dentro del sector



pesquero y en ellas, la definición, concepción, desarrollo, pruebas y homologaciones de sistemas, equipos y conjuntos funcionales que puedan incorporarse a los buques de pesca.

Por una parte, trata de fomentar las iniciativas sobre sistemas de tratamiento de la información a bordo, aquellas que mejoren la detección, la localización e identificación de los bancos de pescado y las que se refieren a los sistemas de navegación y comunicación.

Los proyectos tendentes a la automatización y optimización de los equipos y de las maniobras de pesca que supongan una mayor facilidad y seguridad también están incluidos en su patrocinio. Igualmente, lo referente al procesado y tratamiento del pescado, con el objetivo de automatizarlos de forma que mejoren las condiciones sanitarias y de presentación del producto, al tiempo que las técnicas de procesado y tratamiento investigados puedan ser polivalentes y adaptarse a nuevos caladeros y a las condicio-

## **Los bancos de pesca podrán llegar a ser detectados por medio de satélites.**

nes cambiantes del mercado.

Con su respaldo a las iniciativas sobre conservación, almacenaje, carga y descarga, el proyecto Halios se propone también la automatización de estos elementos, así como la estandarización de contenedores, la disminución del empacho y vibraciones de los equipos y congelación, la distribución del hielo y, en fin, la limpieza de las bodegas con aspiración de hielo, desperdicios y desinfección.

La economía de la energía a bordo y las mejoras en lo referente a propulsión son otros de los fines que se plantea; así como todo lo relativo a la defini-

ción de nuevos prototipos y al desarrollo del diseño en la construcción de buques de pesca, de forma que los hagan más aptos para la navegación y para sus propios fines, al tiempo que ganen en seguridad.

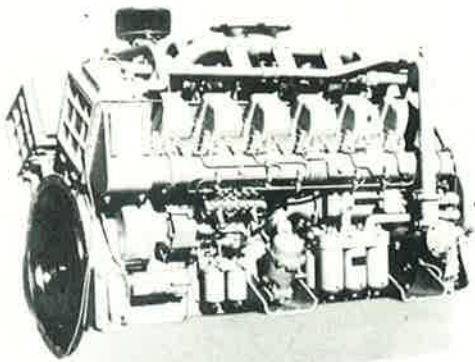
Pero quizá esto último sea uno de los capítulos a los que se concede una importancia destacada. Así, aquellas ideas que procuren la gestión automatizada de los parámetros de seguridad del pesquero y de su tripulación contarán con el visto bueno del proyecto Halios siempre que sean viables. Igualmente, lo que se refiera a la redacción de una guía de seguridad orientada hacia un sistema

experto para el diseño y explotación de los buques. En este sentido, también se hace hincapié en las investigaciones que busquen la mejora de la habitabilidad del buque y de las condiciones de trabajo de la tripulación y que vayan encaminadas bien a la eliminación de ruidos y vibraciones, a una mejor iluminación y habitabilidad de los camarotes o a favorecer la mejor circulación de las personas a bordo.

### **Subvenciones y ventajas**

De las propuestas presentadas por las empresas al proyecto Halios serán primadas y tendrán más facilidades para recibir las subvenciones aquellas que supongan avances tecnológicos, que tengan una viabilidad técnica y que estén respaldadas por empresas que puedan llevarlas a cabo. También tendrán ventajas aquellas investigaciones que sean rentables, las que tengan en cuenta los aspectos comerciales del mercado

# 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

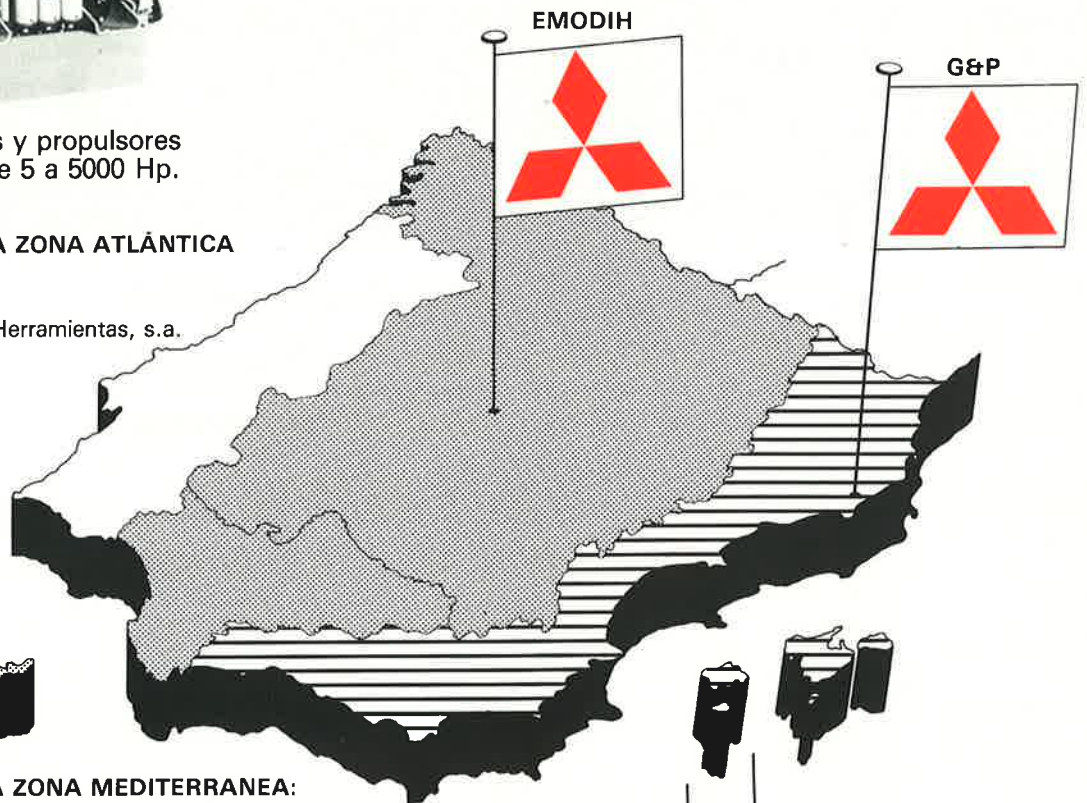
Pol. Ind. ALCOBENDAS

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

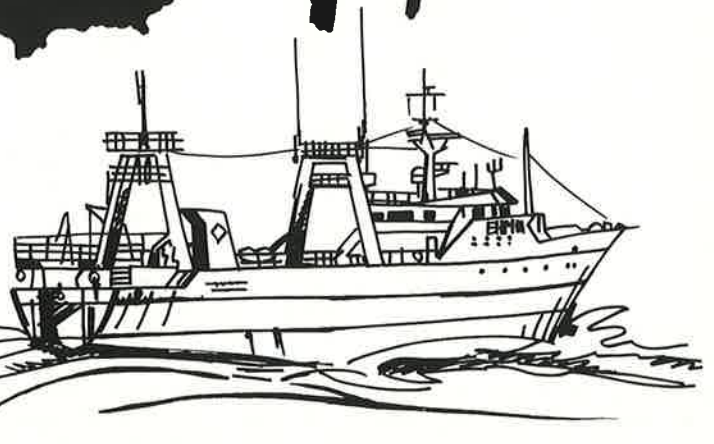
BARCELONA - 08029

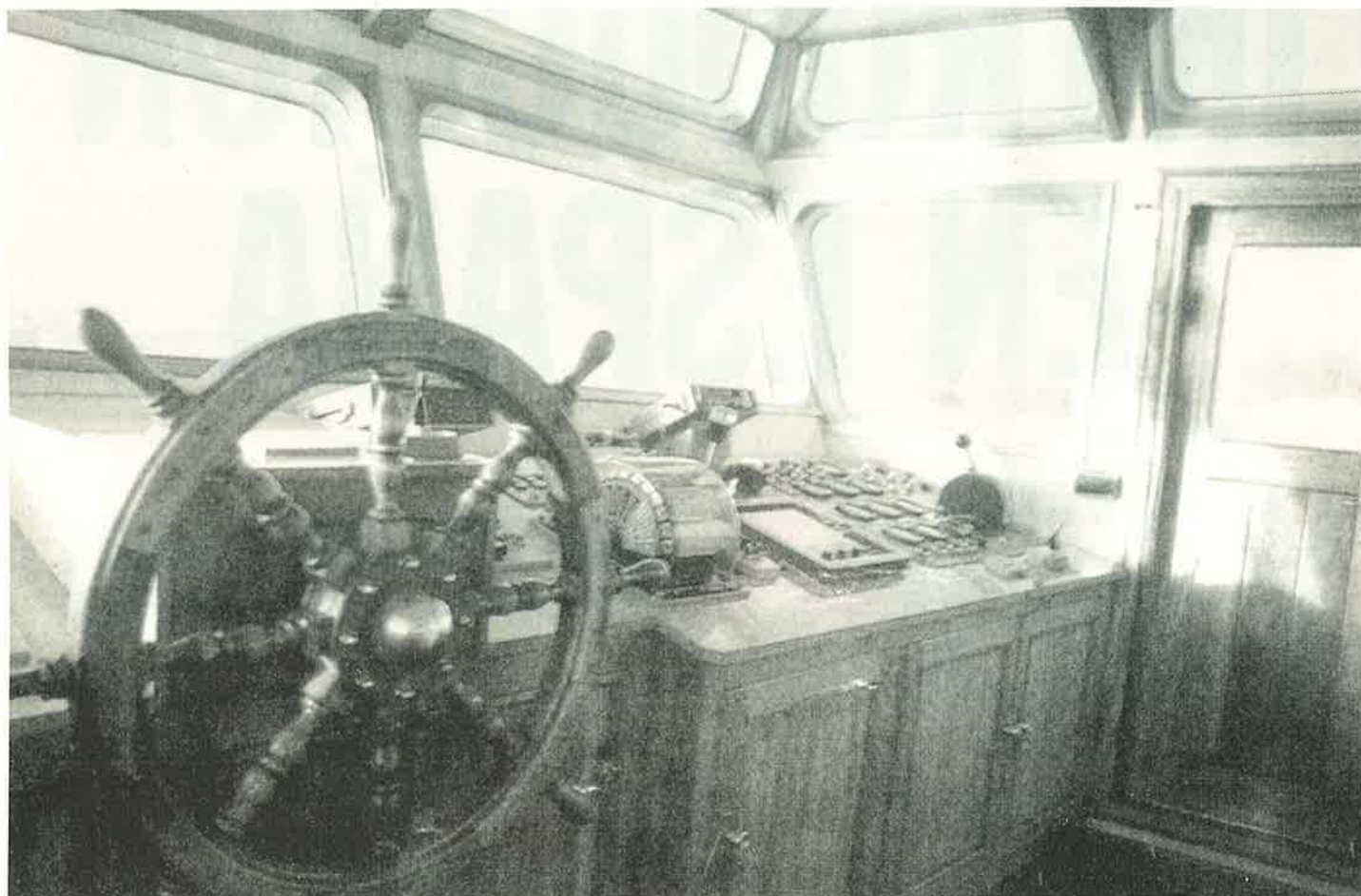
TEL. 321 56 46/44

TELEX 52736

TELE-FAX 321 67 75

***economico  
y fiable***





y las que sean especialmente específicas del sector pesquero. Pero de un modo u otro, deberán adecuarse a los requerimientos y filosofía del proyecto Halios y del programa Eureka. Esto es, que exista un colaboración de al menos dos empresas pertenecientes a distintos países europeos, que podrá ser tanto tecnológica como comercial.

Las propuestas que obtengan luz verde podrán obtener sobre sus presupuestos hasta un 50 por cien de subvención de la Dirección General de Electrónica y Nuevas Tecnologías en lo que a la fase de definición de las propuestas se refiere. Asimismo, podrán gozar de una subvención de hasta un 15 por cien en la fase del desarrollo del proyecto, que será facilitada por la Dirección General de Industria del Ministerio de Industria español. Igualmente, podrán obtener hasta un 70 por cien de financiación privilegiada por parte del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI), tam-

## **Los pesqueros podrán incorporar ordenadores a bordo para procesar toda la información de interés para la navegación y las capturas.**

bién en la fase de desarrollo. Todas estas ventajas serán gestionadas a través de la Sociedad de Estudios de Recursos Marinos (SOERMAR), que es la encargada en España de coordinar el proyecto Halios. En Francia podrá hacerse a través del Institut Français de Recherche pour l'exploitation de la Mer (IFERMER) o de Les Constructions Mécaniques de Normandie (CMN) y en Islandia por medio de la Federation of

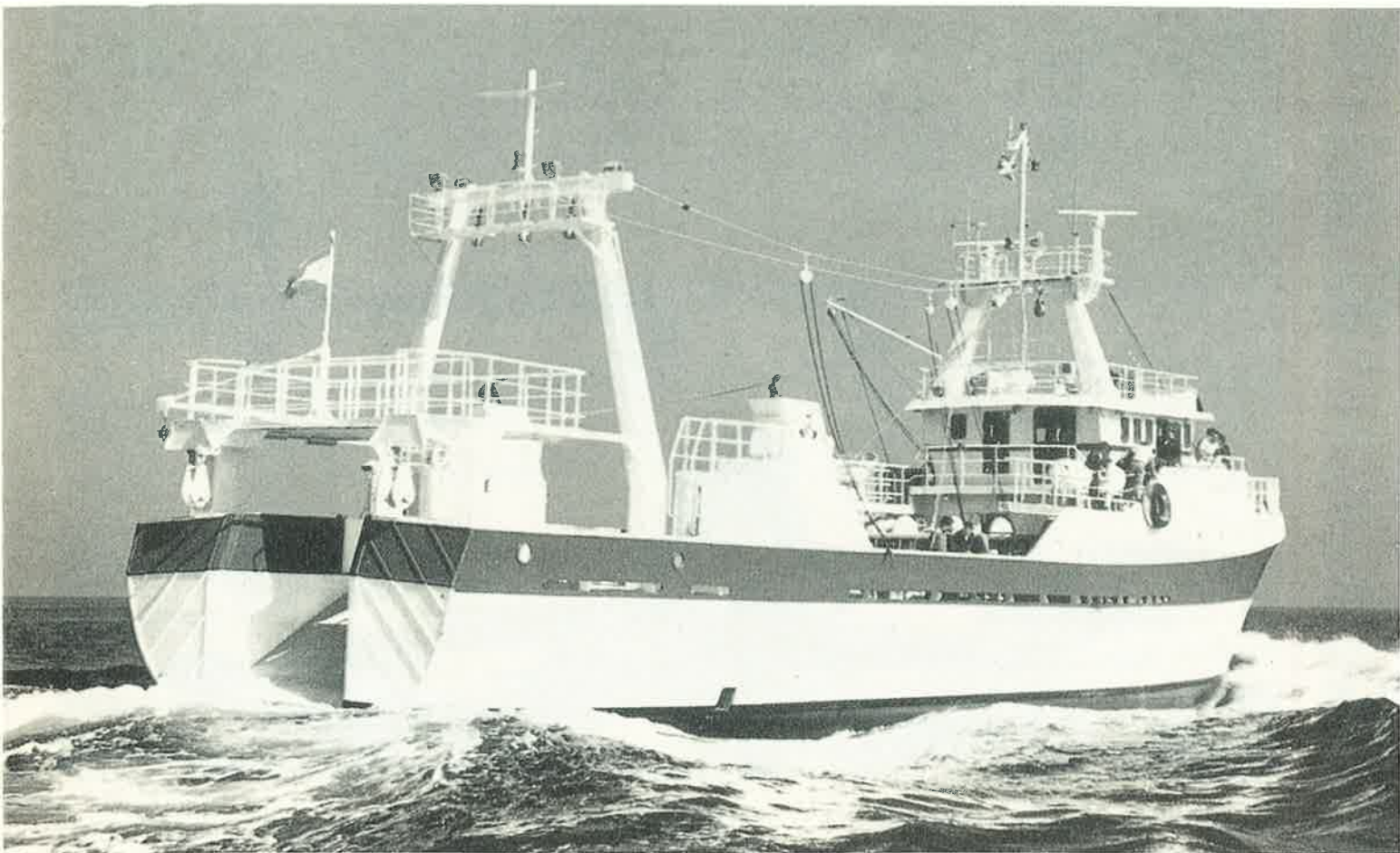
Icelandic Industries (FII), que cumplen el mismo papel en los países respectivos.

Este proyecto no es en cambio cerrado y se trata de uno de los pocos del programa Eureka que tiene carácter de *paraguas*. Con ello quieren significar que no está concebido para el desarrollo de un producto o servicio concreto, sino que está abierto a todas aquellas posibilidades que logren mejorar el equipamiento de un bu-

que pesquero. Por su carácter abierto, Halios se dirige a toda la industria española, no sólo específicamente del sector, ya que el único requisito que se exige es que el proyecto que se proponga sirva para la mejora de las futuras embarcaciones pesqueras y mejoren su explotación.

### **Primacía española**

Todas estas características hacen que Halios sea de gran interés para España, una de las primeras potencias pesqueras de Europa. Por esta razón nuestro país es el que tiene más protagonismo dentro del proyecto, en el que participa con un 57 por cien. Le sigue Francia, con una participación del 38 por cien, y a éste Islandia, que tiene el 5 por cien restante. Por ahora son los tres únicos países europeos que han tomado interés por la iniciativa, si bien no se descarta que otros países escandinavos como Suecia, Noruega o Dinamarca aca-



ben secundando el proyecto, al estar ya interesadas algunas de sus empresas. Hasta hoy se han aprobado 11 iniciativas, que versan sobre algunos de los aspectos ya mencionados. Cada nueve meses se celebra una conferencia internacional, en la que participan representantes de los países que están incluidos en el programa. En estas conferencias cada país presenta algunos proyectos y se aprueban o no finalmente por los ministros que asisten.

Pero no todos los planes presentados reciben por último el visto bueno. Algunas ideas son rechazadas no tanto por su difícil viabilidad o porque no reúnan condiciones, sino por las propias dificultades que tienen los que las proponen de llevarlas a cabo.

José Luis Sánchez, jefe de proyectos de SOERMAR señala al respecto que *muchas de las propuestas no siguen adelante no porque no sean buenas, sino porque las propias empresas no las desarrollan lo suficiente y esto debido a que trabajan más al día*

## Primeras subvenciones

La Dirección General de Electrónica y Nuevas Tecnologías del Ministerio de Industria y Energía ha concedido a las empresas ALLIBERT, CETEMAR, SENERMAR, CRAME, SCAP EUROPA y ATLANTA RED las primeras subvenciones oficiales para desarrollar, en el marco del proyecto Halios, propuestas tecnológicas de equipos y sistemas a incorporar en los buques pesqueros.

Las subvenciones, informadas favorablemente por el Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI) —organismo que promueve, gestiona y coordina el programa Eureka en España—, están enmarcadas dentro de las actuaciones de estímulo a la investigación e innovación tecnológicas del Ministerio de Industria y Energía y suponen el respaldo inequívoco de la Administración española al proyecto Halios, puesto que se han aprobado todas las peticiones presentadas en esta primera ocasión y en tres casos por la cuantía máxima solicitada, un 50 por cien de los presupuestos empresariales para este año. Se espera que en los próximos meses se produzcan nuevas aprobaciones. ■

*a día sin atender a su propio futuro. Para él, este es el mayor inconveniente que se encuentra, sobre todo en las empresas españolas. Ocurre —dice— que a alguien se le plantea una idea buenisima que va a resolver un problema con el que la propia empresa se tiene que enfrentar constantemente. Pero a la hora de llevar esa idea al final, desisten por exceso de trabajo y por no tener la suficiente paciencia para pararse a investigar y resolver así un problema que le va a estar atando durante muchos años. No se dan muchas veces cuenta que a partir del 92 esas mismas empresas van a tener que competir con otras europeas más desarrolladas y que cuentan con mejores tecnologías. Sería una pena —concluye— que siendo España una potencia pesquera en la actualidad tuviera que ceder su primacía por una falta de visión y de futuro que puede acarrear unas consecuencias nefastas para nuestra economía. ■*

Miguel PEDRERO



GALICIA

## ENFRENTAMIENTOS ENTRE MARISCADORES

Al menos seis personas resultaron heridas a consecuencia de varios enfrentamientos que protagonizaron mariscadores de las localidades pontevedresas de Corbillón y de San Miguel de Deiro en la playa de O Castelete, en el municipio de Vilanova de Arosa (Pontevedra).

Centenares de personas se concentraron en dicha playa, donde los vecinos de Corbillón pretendían faenar, mientras que sus oponentes, vecinos de San Miguel de Deiro, intentaban evitar el marisqueo, lo que originó enfrentamientos que motivaron que la Guardia Civil lanzase botes de humo, para que se dispersasen.

Ante la negativa de los concentrados, la Guardia Civil practicó una carga en la que inicialmente resultó herida una mariscadora que tuvo que ser trasladada a un hospital. También tuvo que ser internado otro mariscador, de avanzada edad, que sufrió heridas en un ojo a consecuencia de una pelota de goma disparada por las fuerzas antidisturbios.

Este conflicto entre los dos grupos de mariscadores data del pasado mes de junio, cuando la Xunta de Galicia efec-

tuó una concesión de marisqueo sobre una extensión de cuatro kilómetros en la playa de O Castelete, a la Cofradía de Vilanova de Arosa. Hasta entonces, este lugar era de libre marisqueo y a él acudían tradicionalmente los mariscadores de Corbillón.

El conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, Xosé Enrique Rodríguez Peña, señaló que *dirigía sus sospechas* hacia el sector comercializador en general, que podría, según él, estar alentando estos conflictos, por *oscuros intereses*. Rodríguez Peña señaló que la actual campaña marisquera es tan buena que a 30 de octubre ya se había conseguido el 44 por cien de la cantidad declarada en la campaña del año anterior.

El conselleiro afirmó que el origen del conflicto radicaría en los metros de explotación autorizados al abrigo del traspaso de competencias, en unas cifras que no fueron elaboradas por su departamento, según manifestó en rueda de prensa celebrada en Santiago de Compostela.

De acuerdo con los datos facilitados por la Xunta, Cambados tendría 2.425.000 metros cuadrados de

explotación, frente a los 15 millones de O Grove y los 989.000 de Vilanova.

Los resultados de la campaña, editados por el Centro de Información Pesqueira y Marisqueira (CIPEM) de la Xunta de Galicia, correspondientes a 1988-89 supusieron el seguimiento por primera vez del modo sistemático de venta de moluscos, que generaron una renta parcial superior a los 1.956 millones de pesetas.

Los resultados de la campaña actual, por el elevado índice de salinidad de las aguas, ante la larga ausencia de precipitaciones, fue calificada de *extraordinaria*.

Los datos oficiales facilitados arrojan una actividad valorada en 175 millones para el berberecho, 99 para la almeja fina, 336 para la babosa y 52 para la almeja rubia, lo que hace un total de 663 millones de pesetas.

Hasta primeros del pasado mes de noviembre se habían extraído en esta comunidad autónoma 745.000 kilos de berberecho, 57.000 de almeja fina, 301.658 de almeja babosa y 126.000 de almeja rubia. Los datos corresponden a 19 lonjas de Galicia. ■



CEUTA

## AVENTURA EN EL ESTRECHO

La embarcación pesquera *Ana María y Dolores*, con base en Tarifa, estuvo más de setenta y dos horas a la deriva por aguas del estrecho de Gibraltar, sin que hubiera que lamentar finalmente daños personales en su tripulación.

La odisea pasada por un pescador de Tarifa y sus cuatro hijos, que se encontraban faenando en el barco, se convirtió en verdaderos momentos de apuro, al temerse durante ese tiempo por sus vidas y al habérseles dado, casi, por desaparecidos.

Durante el tiempo en que quedaron a la deriva, varios barcos pasaron junto a ellos, sin verlos, ya que se quedaron sin luces por falta de batería. José Cárdenas, el patrón, explicó que la razón fundamental de la avería del barco se debió a que *entró agua en el reductor, lo que hizo que la nave quedara parada en medio del mar. Aunque intentamos arrancar nuevamente el motor, —explicó— el barco quedó sin batería, con lo que permanecemos en el mar durante setenta y dos horas a la deriva.*

Tras su rescate por el *Punta Salinas*, fueron recibidos en el puerto de Ceuta por el Delegado del Gobierno en esa ciudad, Pedro Miguel González Márquez; por el concejal de Pesca del Ayuntamiento de Tarifa (Cádiz), Luis Peralta; el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de dicha localidad gaditana, Serafín Sánchez, y por numerosos pescadores locales.

Los tripulantes fueron trasladados posteriormente a la Casa del Mar de Ceuta, donde se les hizo un reconocimiento médico. Posteriormente manifestaron su deseo de trasladarse a Tarifa, lo que hicieron tras la reparación de su embarcación.

El remolcador *Punta Salinas*, que rescató a los pescadores, encontró el *Ana María y Dolores* a 10 millas al sur de Punta Almina y a seis de la costa marroquí, frente a cabo Negro, en aguas del estrecho de Gibraltar. Junto al *Punta Salinas*, que inició la búsqueda del pesquero al poco de conocerse la noticia de su desaparición, colaboró también en la tarea un avión del Servicio Aéreo de Rescate (SAR) y la corbeta *Nautilus*, de la Armada.

Las autoridades marroquíes, por su parte, se interesaron también por la situación del pesquero, ya que se pusieron en contacto con las autoridades españolas para recabar información, toda vez que llegó a circular el rumor de que el barco se encontraba a salvo en el puerto marroquí de Rincón de



M'Dik, cuando en realidad estaba en alta mar.

La desaparición del pesquero causó gran consternación en Tarifa, por lo que el concejal de pesca de la ciudad

se desplazó a Ceuta con el patrón de la Cofradía de Pescadores, dada la preocupación que existía en la localidad gaditana por la suerte de José Cárdenas y sus cuatro hijos. ■

## MENOS CAPTURAS DE BONITO

La flota de bajura de la costa vasca ha terminado la campaña de la costera del bonito con un volumen de capturas inferior al del pasado año. Los *arrantzales* achacan este descenso a la utilización de artes pelágicas por parte de los pescadores franceses del golfo de Vizcaya.

Pese a todo, la costera no ha sido definida como totalmente mala por los interesados, más bien ha sido calificada de regular. Por la lejanía del pescado, las más perjudicadas han sido las embarcaciones caceras, que por su pequeño porte se han visto imposibilitadas de llegar a latitudes menos próximas.

La flota de Bermeo se incorporó tarde a la campaña bonitera, hacia finales del mes de julio, debido a los problemas laborales que existieron. Un aspecto notable ha sido la gran diferencia de capturas entre embarcaciones en el seno de la flota bermeana, en la que hubo diferencias abismales, oscilando entre los escasos 15.000 kilos de algún pesquero y los más de 65.000 del más afortunado.

Por lo que respecta a la flota de Lekeitio, iniciaron la costera de manera satisfactoria y a mediados de la misma se llegó a capturar un 10 por cien más que durante el pasado año pasado. No obstante, durante los meses de septiembre y octubre, las descargas descendieron en el puerto lekeitiarra.

La flota del puerto guipuzcoano de Orio vio también sufrir un descenso del orden del 15 por cien. Los de Guetaria, sin embargo, han sido los que mejor costera han realizado entre los guipuzcoanos y, si acaso, entre todos los *arrantzales* de la costa vasca. ■



## MURCIA

FESTIVAL  
DEL CINE  
NAVAL  
Y MARITIMO

Se ha celebrado en Cartagena una nueva edición del Festival de Cine Naval y Marítimo, que se ha desarrollado con notable éxito en las salas cinematográficas de la ciudad cantonal.

Igualmente, en Valladolid se ha celebrado también una muestra de cine submarino, en la que se han incluido aspectos biológicos, deportivos, científicos y artísticos relacionados con este tema.

La muestra vallisoletana fue organizada por el Club de Actividades Suba-

cuáticas *Argosub*, con el patrocinio de la Federación Castellano-Leonesa de actividades subacuáticas, el Ayuntamiento de Valladolid y la Caja de Ahorros Popular.

En la muestra, que ha estado abierta al público durante el pasado mes de noviembre, se proyectaron cortometrajes de nacionalidad francesa, mexicana, británica, cubana, suiza y española. Como la de Cartagena, estuvo acompañada también de un notable éxito de público, en dos iniciativas en las que la mar fue la protagonista. ■

## BARCELONA REFORMARA EL «PORT VELL»



El *Port Vell* de Barcelona será reformado a tiempo para los próximos Juegos Olímpicos que se celebrarán próximamente en la ciudad. El Puerto Autónomo de Barcelona ha decidido ya la adjudicación de los cinco primeros proyectos de remodelación del antiguo puerto barcelonés, muy próximo al centro de la ciudad.

La reforma cuenta con el consenso del Ministerio de Obras Públicas Generalitat y Ayuntamiento. Pretende la apertura al público de nuevos espacios de gran amplitud, que hasta el momento eran de exclusivo uso portuario.

El proyecto marco de reestructuración fue encargado a la empresa norteamericana Enterprise Development Company, experta en rehabilitar zonas portuarias con el modelo denominado *festivals marketplaces*, en funcionamiento en ciudades de Estados Unidos como Baltimore, Nueva York y Miami.

Según las intenciones de los autores de dicho proyecto, se trata de conseguir que los ciudadanos que pasean por Las Ramblas, unas 80.000 personas, lleguen hasta los muelles.

La reforma del *Port Vell* se articula en tres grandes ejes: el muelle de Barcelona, alineado con la vertical de las Ramblas; el de España, y los muelles de la Barceloneta y del Depósito. Sobre el muelle de Barcelona se pretende construir una estación marítima y un centro de comercio que acogerá las oficinas del puerto y las empresas dedicadas al transporte y comercio marítimos.

La remodelación de este muelle configurada para ser una nueva entrada de Barcelona y en él se construirá una gran plaza y paseo, que finalizará ante un edificio de 40 metros de altura y 80.000 metros cuadrados de superficie, diseñado por el equipo de arquitectos de I. M. Pei and Partners. Bajo este edificio, equipado con la tecnología más avanzada, se construirá un aparcamiento de unas 2.500 plazas.

El proyecto sobre el Muelle de España, realizado por el arquitecto Lluís Cantallops, cotempla la instalación de un conjunto de actividades lúdicas y comerciales (sala de cine con pantalla esférica, acuario, tiendas, discotecas y restaurantes), con una edificación total de 40.000 metros cuadrados y un

aparcamiento para 2.100 vehículos.

Este muelle es el que soportará mayor contracción de zona comercial aunque el proyecto prevé la creación de una rambla.

Por otra parte, el proyecto para el edificio del Depósito General de Elías Rogen, realizado por el canadiense Zeidler Roberts, pretende una rehabilitación del mismo como centros de oficinas. Ante el muelle de la Barceloneta está prevista también la instalación de la marina para embarcaciones deportivas.

Estas reformas contemplan también la remodelación del muelle de los Pescadores, donde se construirá una lonja nueva de venta de pescado; así como del muelle del Reloj, donde se instalará un centro comercial de equipamiento náutico y deportivo.

La inversión estimada para llevar a cabo toda esta rehabilitación forma parte del ambicioso plan de equipamiento urbano de que se dotará Barcelona antes de la celebración en el 92 de los Juegos Olímpicos. En concreto, las obras que se llevarán a cabo en el *Port Vell* rondarán los 30.000 millones de pesetas. ■

## ANDALUCIA

## PRESERVAR LOS PECES INMADUROS

La Agencia del Medio Ambiente y la plataforma de pescadores Agaden, de Cádiz, acordaron una serie de medidas conjuntas para coordinar una campaña con la que pretenden poner fin al creciente deterioro que sufren los recursos naturales pesqueros en la zona de la bahía gaditana.

Dicha agencia participará con medios materiales y humanos en cuan-

tas acciones concretas sean emprendidas por la plataforma de pescadores y por administraciones públicas implicadas para conseguir evitar la pesca masiva de peces inmaduros en esas aguas y lograr así un control efectivo de los recursos renovables de la bahía.

El compromiso alcanza también a los ayuntamientos ribereños, que deben

mejorar el control de los puntos de venta y evitar el comercio de los alevines de determinadas especies.

Como consecuencia del convenio, la Guardia Civil ha desmantelado ya numerosas nasas y trasmallos en el caño del río Arillo, al tiempo que ha decomisado la pesca obtenida con esas artes, fundamentalmente piezas de cinco a diez centímetros. ■



## CANARIAS

## PROTESTAS CONTRA LOS APRESAMIENTOS

La flota artesana canaria ha protagonizado distintas medidas de protesta para manifestar su desacuerdo con los apresamientos llevados a cabo por las autoridades marroquíes en aguas del banco canario sahariano. Las embarcaciones pesqueras canarias bloquearon los puertos de la Luz y de Las Palmas, cerrando la entrada y salida de otros barcos.

Los artesanales canarios contaron asimismo con el apoyo de otros llegados a las islas y mantuvieron varias entrevistas con las autoridades locales antes de deponer su actitud. De esta forma, mantuvieron una conversación con el delegado del Gobierno en Canarias, Eligio Hernández, al que expusieron las razones de su protesta.

Los hechos desencadenantes de esta protesta se iniciaron el pasado 30 de octubre, en que fueron apresados por patrulleras marroquíes los pesqueros *Villa de San-*

*turce* y *Lázaro Ilarraure*, después de que días anteriores fueran apresadas otras ocho embarcaciones más, sin aparentemente motivo alguno, según manifestaron los pescadores.

El secretario de la Cofradía de San Ginés (Lanzarote), Domingo Delgado, manifestó que con la protesta llevada a cabo se ha pretendido llamar la atención de la Administración para que investigue los *actos de vandalismo* que está sufriendo la flota artesanal canaria por las patrulleras marroquíes.

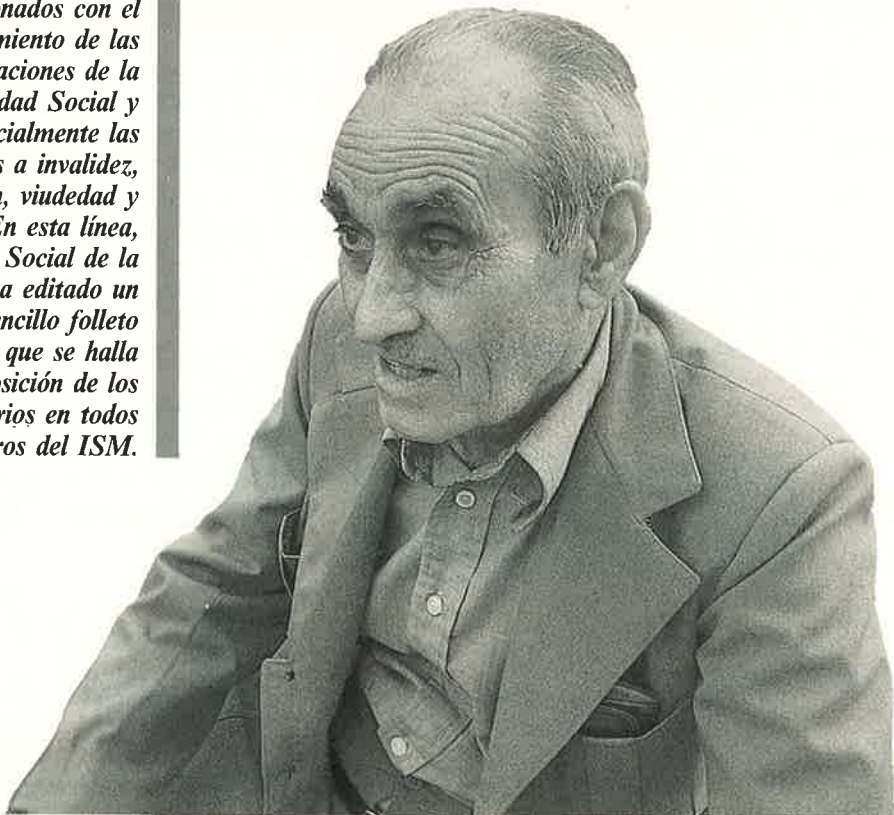
Delgado añadió que los pescadores piden *protección y defensa*, además de la exigencia a Marruecos para que cumpla el acuerdo firmado con la Comunidad Europea. Según explicó, los pescadores consideran que están siendo víctimas de actos de piratería por las patrulleras marroquíes. ■



# LA TRAMITACION DE LAS PRESTACIONES

*El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social puso en marcha en 1988 una serie de medidas encaminadas a una agilización en la gestión para las prestaciones de la Seguridad Social. Estas medidas se centraron especialmente en tres puntos: a) simplificación de la documentación exigida para el reconocimiento de las pensiones; b) acortamiento de los tiempos de la tramitación y orientación e información personalizada al ciudadano.*

*Para el cumplimiento de esos objetivos, es indispensable una divulgación amplia de los principales aspectos relacionados con el reconocimiento de las prestaciones de la Seguridad Social y especialmente las referidas a invalidez, jubilación, viudedad y orfandad. En esta línea, el Instituto Social de la Marina ha editado un sencillo folleto explicativo que se halla a disposición de los beneficiarios en todos los centros del ISM.*



### ¿QUIEN TRAMITA LAS PRESTACIONES?

La tramitación de las prestaciones corresponde a las direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina, en cuyo ámbito territorial reside el interesado en la fecha de la solicitud con las siguientes excepciones:

Si se formuló más de una solicitud en diferentes direcciones provinciales, el trámite lo efectuará en la que hubiera presentado la última solicitud.

En el caso de prestaciones por muerte o supervivencia y cuando los beneficiarios residan en provincias distintas, será competente la dirección provincial donde residan por el siguiente orden: el viudo o la viuda, huérfano mayor de edad y otros familiares, también por orden de edad. Si el solicitante reside en el extranjero, será



competente la dirección provincial del lugar donde trabajó últimamente en España.

## ¿COMO SE SOLICITAN?

Deben solicitarse por el interesado.

Solamente en los casos de invalidez provisional o perma-

nente, el procedimiento se puede iniciar de oficio a propuesta del inspector médico provincial del ISM.

Al entregar la solicitud, el interesado recibirá un duplicado que justifique su presentación.

## DOCUMENTACION

A la solicitud de prestación se deben acompañar los documentos siguientes:

— Documento Nacional de Identidad.

- Libro de familia.
- Certificado de empresa.
- Certificado de defunción para prestaciones por muerte y supervivencia.

Si tiene menos de sesenta y cinco años y solicita la aplicación de los coeficientes reductores de edad de jubilación, deberá aportar certificación de la autoridad de marina acreditativa de los períodos de embarque, TRB de la embarcación y clase de navegación si se trata de Marina Mercante.

Los documentos originales serán devueltos al interesado.



# Ampliación del subsidio por desempleo

*El Real Decreto-ley del 31 de marzo de 1989 sobre Medidas Adicionales de Carácter Social (BOE de 1-1-89) amplía la protección de Subsidio por Desempleo a numerosos colectivos entre los que se encuentran los trabajadores del mar.*

*El Instituto Social de la Marina ha editado un breve folleto explicativo sobre las nuevas condiciones para acceder al Subsidio por Desempleo que se halla a disposición de los beneficiarios en las oficinas locales y provinciales del ISM. A continuación se ofrece un resumen de la normativa en vigor.*

*Se entiende por Responsabilidades Familiares tener a cargo, al menos, el cónyuge o a un familiar por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado inclusive (hijos, padres, nietos, abuelos, hermanos, cuñados, nuera, yerno y suegros) que convivan con el trabajador, cuando la renta mensual del conjunto de la unidad familiar dividida por el número de miembros que la componen, no supere el Salario Mínimo Interprofesional.*

*Por otra parte, se entiende como Permanecer Inscrito como Demandante de Empleo, cuando se realizan trabajos, por cuenta ajena, que no den derecho a prestación contributiva o a Subsidio de Desempleo.*

*Estas son las posibles situaciones que se pueden plantear con la nueva normativa para acceder a un Subsidio de Desempleo.*

*Estas son las posibles situaciones que se pueden plantear con la nueva normativa para acceder a un Subsidio de Desempleo.*

## TRABAJADORES MENORES DE CUARENTA Y CINCO AÑOS

### Requisitos:

- Haber agotado una prestación contributiva de, al menos, seis meses de duración.
- Tener menos de cuarenta y cinco años en la fecha de agotamiento de la prestación contributiva.
- Tener responsabilidades familiares.
- No tener ingresos, de cualquier naturaleza, superiores al Salario Mínimo Interprofesional.

### Duración:

- Veinticuatro meses.

### Cuantía:

- El 75 por cien del Salario Mínimo Interprofesional, excluida la parte proporcional de las pagas extraordinarias.

### Documentación a aportar:

- Justificante de tener responsabilidades familiares.
- Justificante de carecer de rentas superiores al Salario Mínimo Interprofesional.

## TRABAJADORES MAYORES DE CUARENTA Y CINCO AÑOS (con cargas familiares)

### Requisitos:

- Tener más de cuarenta y cinco años y menos de cincuenta y dos en la fe-

cha de agotamiento de la prestación contributiva.

- Haber agotado una prestación contributiva.
- Tener responsabilidades familiares.
- No tener ingresos, de cualquier naturaleza, superiores al Salario Mínimo Interprofesional.

### Duración:

- Está en función del período de derecho de la prestación contributiva agotada.
- Si la prestación contributiva agotada fue de tres meses, dará lugar a un subsidio de veinticuatro meses.
- Si la prestación contributiva agotada fue de seis meses dará lugar a un subsidio de treinta meses.

### Cuantía:

- El 75 por cien del Salario Mínimo Interprofesional, excluida la parte proporcional de las pagas extraordinarias.

### Documentación a aportar:

- Justificante de tener responsabilidades familiares.
- Justificante de carecer de rentas superiores al Salario Mínimo Interprofesional.

## TRABAJADORES MAYORES DE CUARENTA Y CINCO AÑOS (sin cargas familiares)

### Requisitos:

- Tener más de cuarenta y cinco y menos de cincuenta y dos años en la fecha de agotamiento de la prestación contributiva.



Si faltan datos, el ISM cursará la petición correspondiente. La respuesta se debe producir en el plazo de diez días. De lo contrario, se producirá la caducidad del expediente y se archivarán las actuaciones.

### ¿QUIEN DEBE SOLICITAR LA PRESTACION?

Se puede solicitar por el propio titular del derecho así como por los que ostenten derechos o intereses legítimos, que

puedan resultar directamente afectados por la resolución que se adopte. También pueden instar procedimiento representantes de las personas citadas y aquellos que demuestren un interés legítimo en favor de menores e incapaces.

### PRESENTACION Y RESOLUCION DE SOLICITUDES

Las solicitudes podrán presentarse en las direcciones locales o provinciales del ISM y en

cualquiera de las oficinas públicas establecidas en la vigente Ley de Procedimiento Administrativo: como gobiernos civiles, embajadas, consulados de España, agregadurías laborales y oficinas de Correos.

Si se reside en el extranjero y alega trabajos en un país miembro de la CE o que tenga suscrito un convenio bilateral con España en materia de Seguridad Social, la solicitud se puede presentar también en la institución correspondiente en este Estado.

Las resoluciones se adoptan

- Haber agotado una prestación contributiva de, al menos, doce meses de derecho y no tener cargas familiares.
- No tener ingresos, de cualquier naturaleza, superiores al Salario Mínimo Interprofesional.

#### Duración:

- Seis meses.

#### Cuantía:

- El 75 por cien del Salario Mínimo Interprofesional, excluida la parte proporcional de las pagas extraordinarias.

#### Documentación a aportar:

- Justificante de carecer de ingresos de cualquier naturaleza superiores al Salario Mínimo Interprofesional.

### TRABAJADORES MAYORES DE CINCUENTA Y DOS AÑOS

#### Requisitos:

- Tener cincuenta y dos años en la fecha de solicitud.
- Haber cotizado, al menos, seis años por la contingencia de desempleo a lo largo de su vida laboral.
- Cumplir todos los requisitos, salvo la edad, para acceder a cualquier tipo de Pensión de Jubilación del Sistema de la Seguridad Social.
- No tener ingresos, de cualquier naturaleza, superiores al Salario Mínimo Interprofesional.
- Tener derecho a cualquier subsidio por Desempleo.

#### Duración:

- Hasta que el trabajador alcance la edad que le permita acceder a la Pensión de Jubilación en cualquiera de sus modalidades (normal o anticipada).

#### Cuantía

- El 75 por cien del Salario Mínimo Interprofesional, excluida la parte proporcional de las pagas extraordinarias.
- En el caso de reunir los requisitos exigidos para acceder al «Subsidio Especial», la cuantía de este subsidio, durante los primeros seis meses, será igual a la señalada para dicho «Subsidio Especial».

#### Documentación a aportar:

- Justificante de la posibilidad de acceder a cualquier subsidio.
- Certificado de tener derecho a jubilación.

### SUBSIDIO ESPECIAL PARA PARADOS DE LARGA DURACION

#### Requisitos:

- Haber agotado prestación contributiva por desempleo de veinticuatro meses de duración.
- Tener cuarenta y cinco años en la fecha de agotamiento de la prestación contributiva.
- Carecer de rentas, de cualquier naturaleza, superiores al Salario Mínimo Interprofesional.

#### Duración:

- Seis meses.

#### Cuantía:

Está en función del número de cargas familiares.

- Con un familiar, o ninguno a su cargo: el 75 por cien del Salario Mínimo Interprofesional, excluida la parte proporcional de las pagas extraordinarias.
- Con dos familiares a su cargo: el 100 por cien del Salario Mínimo Interprofesional, excluida la parte proporcional de las pagas extraordinarias.
- Con tres o más familiares a su cargo: el 125 por cien del Salario Mínimo Interprofesional, excluida la parte proporcional de las pagas extraordinarias.

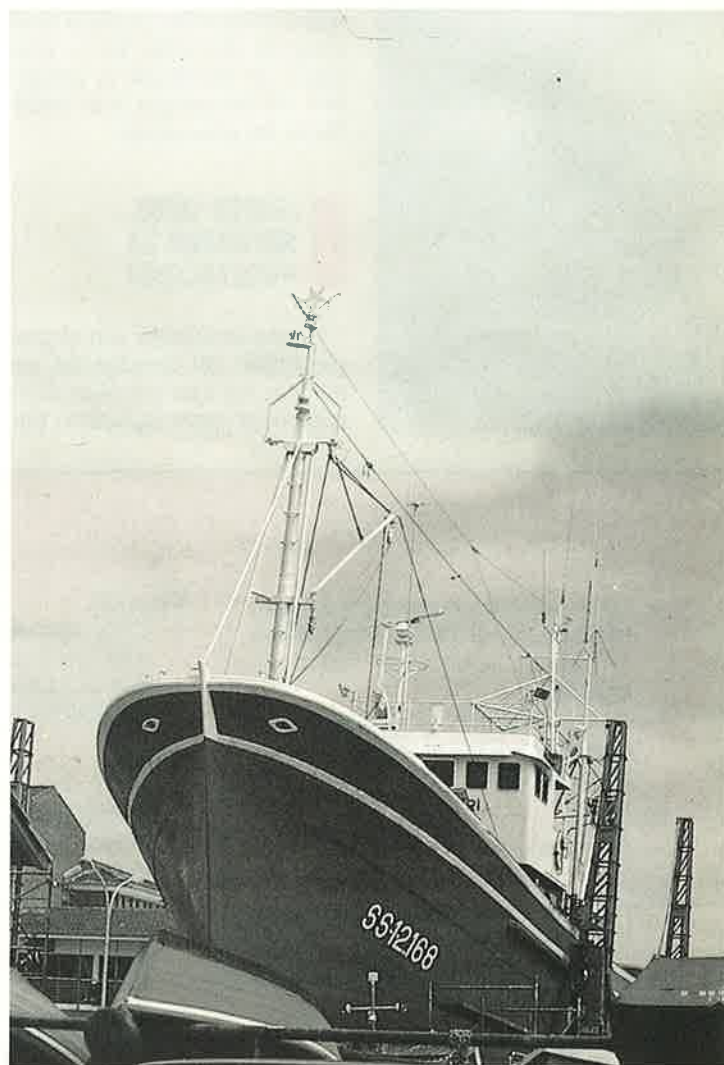
#### Documentación a aportar:

- Justificante del número de familiares que tiene a su cargo, en su caso.
- Justificante de carecer de rentas, de cualquier naturaleza, superiores al Salario Mínimo Interprofesional.

Nota: Este subsidio será previo a cualquier otro al que se pueda tener derecho.

### TRABAJADORES EN BARCOS DE MAS DE 10 TRB

Se extiende la Protección por Desempleo a los Trabajadores por Cuenta Ajena retribuidos «a la parte», que prestan sus servicios en embarcaciones pesqueras de más de 10 y hasta 20 TRB. Con esta medida se beneficia un amplio colectivo ahora no protegido y afectado por una importante problemática de desempleo.



por el director provincial del Instituto Social de la Marina.

Si no se dispone de datos suficientes para la determinación exacta de la cuantía de la prestación, pero existen pruebas suficientes de que pueda existir derecho a la misma, se puede dictar una resolución con importes provisionales.

## **PAGO DE LA PRESTACION**

Todas las resoluciones adoptadas, tanto aprobatorias como denegatorias, serán notificadas al solicitante o a su representante por correo certificado y acuso de recibo con indicación de los recursos que procedan contra las mismas y los plazos para interponerlos.

Como norma general, el pago de la prestación se efectuará directamente por las direcciones locales o provinciales del ISM.

Si el pago se hace de una sola vez, se hará preferentemente por cheque bancario.

Si la prestación debe abonarse periódicamente, el primer pago se realizaría mediante cheque librado por la Caja Postal. Las mensualidades sucesivas se percibirán en la entidad financiera elegida por el solicitante.

Cuando existan incompatibilidades para percibir varias prestaciones, el ISM comunicará al solicitante esta situación, para que en el plazo de diez días decida cuál de las mismas quiere percibir. Si no se produce una respuesta en ese tiempo,

el ISM entenderá que ha elegido la prestación de superior cuantía.

## **QUEJAS Y RECLAMACIONES**

Durante la tramitación de un expediente, se pueden formular quejas contra cualquier defecto de aquella y especialmente los que supongan paralización, infracción de los plazos establecidos u omisión de trámites que puedan subsanarse antes de la resolución definitiva.

Una vez dictada la resolución definitiva, puede presentarse contra la misma, reclamación previa a la vía judicial. La queja y reclamación previas han de presentarse por escrito en la dirección provincial de

trámite o que haya tramitado el expediente, o en la oficina donde presentó la solicitud.

Todas las reclamaciones se deben hacer siempre por escrito y con los siguientes datos: nombre y domicilio del recurrente o su representante. Acto que se reclama y motivo, lugar fecha y firma.

Los beneficiarios de la Seguridad Social pueden requerir en cualquier momento información y orientación suficientes sobre las prestaciones a que puedan tener derecho. Asimismo se informará sobre el modo de efectuar las solicitudes. Igualmente se puede pedir información en todo momento sobre la marcha de cualquier expediente antes de su resolución. ■



# BURAGLIA

## Cocinas

Desde 1922 nuestra empresa está especializada en solucionar cualquier problema de instalaciones en cocinas, lavandería y mobiliario metálico para uso naval.

Our Company has been specialised since 1922 in solving all problems of naval kitchen, laundry and furniture metallic installations.

AVDA. PEREZ GALDOS, 10 - TELEFONO 325 41 69

46007-VALENCIA

# “VASAMSA”

VARADERO SANTA MARTA, S.A.  
ASTILLEROS

SERVICIOS DE VARADERO - REPARACION Y  
CONSTRUCCION NAVAL

Avda. del Puerto  
Teléfono: 89 12 73

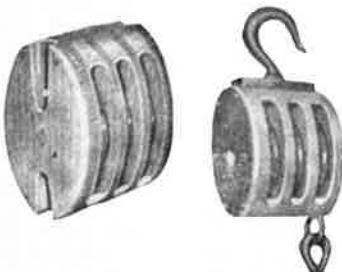
VILLAJYOYA  
(Alicante)



CARPINTERIA DE RIBERA

## Nicolas Zapata S. A.

CONSTRUCCIONES, REPARACIONES Y  
TRANSFORMACIONES DE EMBARCACIONES  
DEPORTIVAS, RECREO, PESCA Y MANTENIMIENTO  
MARINA MERCANTE  
REMOS Y MOTONERIA



VARADERO PUERTO LOCALES 14 - 16  
08003 - BARCELONA

TEL. (93) 315 21 53

## Ampliada la paralización en buques de cerco

Según una Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación publicada en el *Boletín Oficial del Estado*, de 20 de noviembre, ha sido ampliado a los meses de noviembre y diciembre el período de paralización temporal subvencionable para los buques de la modalidad de cerco que habitualmente faenan en la región suatlántica.

La medida ha sido adoptada por el adelantamiento de la presencia de juveniles de boquerón en la zona de pesca de la especie en dicha zona, tal como ha informado el Instituto Español de Oceanografía.

El plazo de presentación de solicitudes de ayuda por paralización temporal para 1989 deberá realizarse antes del 15 de diciembre.

El ministerio de Trabajo «sondea» a los ciudadanos

### Su opinión también cuenta

El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha instalado, en todas sus dependencias abiertas al público, buzones en los que los ciudadanos podemos expresar nuestras opiniones y sugerencias. Bajo el lema: «Queremos mejorar; y para eso necesitamos sus sugerencias. Póngalas aquí. Seguro que mejoraremos», el Ministerio de Trabajo pretende mejorar su atención al público. Para ello, debemos rellenar el impreso que encontraremos en las oficinas de la Seguridad Social, un folleto en el que se nos pregunta el motivo de nuestra visita y el trato recibido en las dependencias sociales. Según la oficina de información administrativa del Instituto Social de la Marina, las sugerencias más numerosas que, hasta el momento, ha recibido están directamente relacionadas con la asistencia sanitaria de los beneficiarios de la Seguridad Social.

Quizás, usted está interesado en conocer el formulario que el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha puesto en circulación; por ello lo reproducimos en nuestras páginas. Si tiene interés en mejorar la Seguridad Social puede rellenar este impreso en cualquiera de sus oficinas.

## Mayor cobertura de la Seguridad Social

El *Boletín Oficial del Estado*, en su edición del 14 de noviembre, ha publicado un Real Decreto por el que se reconoce el derecho a la asistencia sanitaria de la Seguridad Social a los españoles hasta ahora no cubiertos por la misma, que tengan establecida su residencia en territorio nacional y cuyas rentas anuales sean iguales o inferiores al salario mínimo interprofesional.

Entre los nuevos beneficiarios figuran, asimismo, las personas con cargas familiares cuyos ingresos anuales, divididos por el número

de personas a su cargo, sean inferiores a la mitad del salario mínimo interprofesional.

Con la entrada en vigor de esta norma, la población protegida pasa del 86 por cien del año 1982 al 99 por cien cubierto actualmente. El coste estimado de esta ampliación de cobertura se calcula en unos 28.000 millones de pesetas, previstos en los presupuestos para 1990. Esta nueva normativa beneficiará a unas 700.000 personas que ni tenían hasta ahora Seguridad Social, ni estaban amparadas por la beneficencia.

## Regulación del calendario laboral



cuanto a las fechas que iban a tener carácter de «no laborales», a la vez que repercutía en la determinación de las fiestas tradicionales de cada Comunidad Autónoma.

Así las cosas, se ha hecho necesaria la regulación del sistema para determinar de este modo las mismas fiestas de alcance nacional las mismas fechas al año; al mismo tiempo que se garantizan las fiestas laborales previstas en el Estatuto de los Trabajadores. De este modo, cada fiesta que coincidía con domingo, se celebrará el lunes inmediatamente posterior a la festividad.

De acuerdo con el actual Real Decreto 1346/1989, de 3 de noviembre, son fiestas laborales:

a) *De carácter cívico*: 12 de octubre, Fiesta Nacional de España; 6 de diciembre, Día de la Constitución Española.

b) *De acuerdo con el Estatuto de los Trabajadores*: 1 de enero, Año Nuevo; 1 de mayo, Fiesta del Trabajo; 25 de diciembre, Natividad del Señor.

c) *En cumplimiento del artículo III del Acuerdo con la Santa Sede de 3 de enero de 1979*: 15 de agosto, Asunción de la Virgen; 1 de noviembre, Todos los Santos; 8 de diciembre, Inmaculada Concepción; Viernes Santo.

d) *En cumplimiento del artículo III del Acuerdo con la Santa Sede de 3 de enero de 1979*: Jueves Santo; 6 de enero, Epifanía del Señor; 19 de marzo o 25 de julio, Santiago Apóstol.

El BOE del 3 de noviembre publica en sus páginas el Real Decreto 1346/1989 por el cual se modifica el artículo 45 del Real Decreto 2001/1983, de 28 de julio, sobre regulación de la jornada de trabajo, jornadas especiales y descansos una vez cuando el sistema de fiestas nacionales existente precisaba una racionalización para una inclusión adecuada en la vida laboral y social del Estado.

El sistema de determinación de las fiestas existente obligaba a la elaboración anual de un calendario laboral en que no aparecían las mismas fechas cada año ya que al coincidir, en determinadas ocasiones, las fechas con domingo era preciso sustituir dicha fiesta por otra de las incluidas en la relación general, con el fin de permitir así el disfrute efectivo de 12 fiestas de alcance nacional. Esta situación ha venido produciendo, a lo largo del tiempo, incertidumbre e inseguridad en

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**

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