

N.º 256 - OCTUBRE 1987

MAR



Cuina Sanitaria a Bordo

UNA GARANTIA PARA LA SALUD

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 en construcción nombrado "MIGON II" de 25 metros de Eslora y 99 T.R.B.. para dedicarlo a la pesca de arrastre.



Pesquero nombrado "MURLERO" de 9,50 metros de Eslora y 8 T.R.B. para la pesca artesanal.



Pesquero nombrado "ROYAL" de 21 metros de Eslora y 55 T.R.B. dedicado a la pesca de arrastre.

LOS BARCOS DEL FUTURO, HOY

MAR**EDITOR:** INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA (Ministerio de Trabajo y Seguridad Social)**DIRECTOR GENERAL:** JESUS MUELA**DIRECTOR:** JOSE MARIA SULLEIRO**REDACTOR JEFE:** JAVIER ORTIZ**REDACCION:** CONCHA H. CARAZO VIDAL MATE**SECRETARIA DE REDACCION:** VIRTUDES MARHUENDA**HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:**

José-Manuel Montero-Lterandi (Sociología), Juan de Damborenea (Ecología), Rafael Chirbes (Libros del Mar), Carlos González del Pie y M.ª Antonia F. Sanz (Países de Europa) y Javier Cancial, Lluís Salom, Antonia Caro y Antonio Girbes (Fotografía)

PARA ENTRAR EN CONTACTO CON EL ISM:

Alicante: Casa del Mar. Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. Baleares: Muelle Viejo, s/n - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Casa del Mar Varadero, 4 - Tel. (93) 319 05 66. Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. Cádiz: Casa del Mar Tel. (956) 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar Plaza Monturol, 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: Génová, 24, 6ª planta. MADRID 28004. Teléfonos 419 84 61 y 419 80 00. Télex: 23746-22107

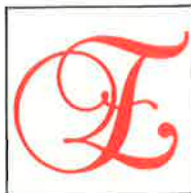
Publicidad: Vicente Barberá
Coordinación y Distribución de Publicidad, S. L.
Padilla, 80 - 1º C - 28006 Madrid
Teléfs. 401 50 17 y 402 96 57

Imprime: **grafoset sl** Getafe (Madrid)
Depósito Legal: M. 16 516/1973
N.I.P.O.: 201-86-013-0

Gabinete de Información del ISM: Joaquín Vidal
Teléfonos (91) 419 39 64 y 419 07 24

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.



L Instituto Social de la Marina ha editado y comenzado la difusión de la nueva *Guía Sanitaria a Bordo*. El acontecimiento tiene una importancia que ningún trabajador de la mar ignora: se trata de poner a punto, actualizar, ampliar y ordenar una herramienta que es fundamental para quienes hacen del barco no sólo su centro de trabajo sino también, y en no poca medida, su lugar de existencia. La nueva *Guía Sanitaria a Bordo* habrá de ser una nueva e importante ayuda para afrontar con éxito el reto que supone la defensa de la salud en el trabajo marítimo.

EN el terreno de la Sanidad Marítima, el Estado español ha desarrollado en los últimos

años, a través del Instituto Social de la Marina, algunos instrumentos eficaces de actuación, que son tenidos por modélicos entre los países más avanzados. Tales instrumentos, en realidad, son de rigor en un país de realidad marítima tan destacada como la nuestra. El Centro Radio-Médico y las consultas que éste dispensa, las tareas de reconocimiento previo al embarque, la informatización del programa de Sanidad Marítima, la labor médica de las Casas del Mar, del buque-hospital y de los Centros en el Extranjero, etcétera, constituyen una realidad palpable y sólida de la que, aun sin ignorar sus limitaciones, podemos estar orgullosos. Pero la existencia de tales instrumentos no debe interpretarse como un signo de la bondad de los niveles alcanzados por la salud ocupacional entre las gentes del mar en España. Por el contrario, tal y como se hace notar en el prólogo de la propia *Guía Sanitaria*, los sistemas de protección y seguridad que deberían ser adoptados por

las empresas del sector distan todavía de ser adecuados, y continúa siendo en exceso parca la conciencia que sobre estas materias tiene el colectivo social concernido. En esos terrenos, la labor pendiente resulta más que considerable.

ELLO pone de manifiesto, de manera harto vívida, algo que hemos repetido una y otra vez: que no basta con que tales o cuales estamentos de la Administración se movilicen en pos de una causa; que el único modo de asentar logros reales y eficaces es aquel que implica la colaboración de todos: los trabajadores y sus organizaciones representativas, los empresarios y las suyas y, en fin, la Administración del Estado. Tan sólo un impulso verda-

editorial

LA GUÍA SANITARIA A BORDO

deramente colectivo, global, puede llevar hasta las metas propuestas, en este terreno como en todos. De este modo, la *Guía Sanitaria a Bordo* no pretende ser tan sólo una panoplia de medidas preventivas y de orientaciones curativas. Es eso, pero también pretende actuar como una señal de alerta, destinada a atraer la atención sobre la importancia de lo que está en juego y sobre la urgencia de una actuación común y solidaria. Si permite que se avance en ese terreno, cumpliendo asimismo con sus finalidades específicas en el terreno médico y sanitario, la Guía que ahora ha editado el ISM habrá cubierto una tarea del máximo valor. ■

¿Qué tienen estos barcos en común?



M/s Wellamo, construido por el Astillero Wärtsilä para Finland Steamship Co. Ltd. en 1986. Ferry de 168 mts. de eslora en servicio entre Estocolmo y Turku (Finlandia).



Transporte de coches m/s FALSTAFF, propiedad de Wallenius Shipping Lines AB, Suecia. Construido en el Astillero japonés Hitachi y entregado en 1985. Eslora: 200 mts.



Rompehielos OTSO, propiedad de la Oficina Finlandesa de Navegación, construido en el Astillero Wärtsilä de Finlandia y entregado en 1986. Opera en el Báltico y en el Mar del Norte. Eslora total: 99 m.



Transporte de productos m/s OKTAVIUS, propiedad de AB Oktetten Shipping Lines, Suecia. Construido en el Astillero sueco Uddevalla y entregado en 1986. Eslora total: 158 mts.

Steermaster® 2000 un nuevo concepto de gobierno

Los buques anteriores, los más modernos de su clase, fueron encargados por armadores bien conocidos por su talante innovador en el mundo de la navegación.

Ellos saben bien que la selección del equipo adecuado puede amortizarse rápidamente con una mayor seguridad y una mejora de las condiciones económicas. Saben también que el STEERMASTER 2000 puede gobernar al buque que maniobra, mejor que el timonel, recibiendo órdenes del oficial de guardia.

El oficial debe cuidar de que el timonel ejecute sus órdenes correctamente y darle nuevas órdenes para compensar las desviaciones.

Mediante el STEERMASTER 2000 de KOCKUM SONICS, provisto de gobierno por control de radio de giro, el armador maneja el mismo concepto que se utiliza en la cabina de mando de un avión. Una persona, el comandante, obtiene el control completo y puede llevar el barco de muelle a muelle con enorme seguridad.

Para más información, contactar con:



Kockum Sonics



Steermaster 2000 is type approved.

Kockum Sonics AB - P.O. Box 1035, S-212 10 Malmö, Suecia - Tel. Int. + 46 40 22 84 10 - Télex: 33792 - Fax. Int. + 46 40 21 65 13

Representante Nife España, S.A. - Avda Llano Castellano, 13 - 28034 Madrid - Tel. 729 37 00

Kockum Sonics posee una rica tradición marinera y más de 70 años de experiencia en instalaciones marítimas. Desde finales de los años sesenta, hemos vendido sistemas electrónicos de control de máquinas y autopilotos avanzados. Tenemos agencias de representación en todo el mundo, y somos bien conocidos por nuestros aparatos emisores de sonido TYFON.

EDITORIAL	3
ULTIMA PAGINA	82

REPORTAJES

74 CONFERENCIA MARITIMA DE LA OIT	6
CONVENIO INEM-ISM	12
ACUERDO SAR-ISM	16
AYUDAS DE LA CEE AL SECTOR PESQUERO	18
CONFERENCIA SOBRE ARBITRAJE MARITIMO	20
COOPERATIVAS: Un instrumento contra el paro	22
CIUDADES COSTERAS: San Sebastián	28

ENTREVISTAS

Secretario General de Europeche	62
---------------------------------------	----

INFORME

CANALES DE REPRESENTACION DEL SECTOR PESQUERO EN LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA .	57
---	----

DOSSIER

GUIA SANITARIA A BORDO: Una garantía para la salud	39
--	----

SECCIONES

PAISES DEL MUNDO: Islandia	48
GENTES DEL MAR	66
DE COSTA A COSTA	74
SUCEDIO EN TREINTA DIAS	78

Octubre

1987

EN PORTADA



La Guía Sanitaria a Bordo constituye un eficaz instrumento para la salvaguarda de la salud de las gentes del mar. Este número de MAR dedica un amplio espacio al contenido de los nuevos acuerdos y medidas en los que participa el Instituto Social de la Marina, y que están destinados al incremento de la seguridad y a la protección de la salud del colectivo marítimo.

N.º 256



74 CONFERENCIA DE LA OIT

VOLUNTAD DE FUTURO

Una amplia voluntad de consenso estuvo presente en todas las reuniones de la 74 Conferencia Marítima de la Organización Internacional de Trabajo (OIT), que se celebró en Ginebra entre los días 24 de septiembre y 9 de octubre. Conscientes de las dificultades que tiene planteadas la industria marítima como consecuencia de los cambios de carácter económico, social y técnico ocurridos desde la última reunión, en 1976, los delegados participantes optaron por posturas de flexibilidad con el fin de posibilitar el establecimiento de acciones sociales para favorecer a las gentes del mar.





La 74 Conferencia Marítima de la OIT debatió importantes cuestiones referentes a las condiciones de trabajo de los trabajadores del mar. La delegación española cumplió dentro de ello un papel de máxima importancia. En la fotografía inferior, una imagen de la delegación de nuestro país, en la que figuraban destacados representantes del Instituto Social de la Marina.



DURANTE los dieciséis días que duró la Conferencia, 600 delegados y consejeros técnicos gubernamentales, armadores y marinos de los países miembros de la OIT aprobaron una serie de convenios y recomendaciones que actualizan las normas vigentes. Esta reunión, la décima en la historia de la organización que trata exclusivamente de asuntos marítimos, tuvo como fin mejorar las condiciones de empleo y de trabajo de la gente del mar, mediante la adopción de instrumentos internacionales nuevos o revisados en relación con el bienestar en el mar y en puerto, la Seguridad Social, la Protección de la Salud, la Asistencia Médica y la Repatriación de las gentes que integran este colectivo. En este sentido, se puede afirmar que esta Conferencia ha sido la más prolífica, ya que se aprobaron cuatro convenios, dos recomendaciones y ocho resoluciones.

En resumen, los nuevos instrumentos aprobados se concretan en los siguientes apartados: respecto al bienestar de la Gente de Mar en Navegación y en Puerto, las normas aprobadas revisan las anteriores en vigor, y responden a las necesidades nuevas de la evolución de las condiciones de vida y trabajo.

Los Estados que ratifiquen las nuevas normas se comprometen a facilitar y financiar medios culturales, recreativos y de información en todo buque dedicado a la navegación por mar, especialmente cuando los marinos se encuentren en el extranjero o penetren en zonas de guerra. Igualmente, se recomienda la protección «especial» de los marinos extranjeros, particularmente en caso de detención y se prevé una serie de disposiciones que ayuden a la gente de mar a ahorrar y remitir fondos a sus familias.

En cuanto a la Seguridad Social, el convenio adoptado revisa los instrumentos vigentes en este terreno y obliga a los Estados que lo ratifiquen a prever para la gente de mar una protección en Seguridad Social y Seguro de Enfermedad al menos igual a la que se concede a los trabajadores de tierra. Los Estados miembros deberán

aplicar prestaciones suficientes en asistencia médica, enfermedad, desempleo, vejez, invalidez y supervivencia.

Igualmente, se estipula el pago de los salarios a los trabajadores que, debido a su estado de salud, sean desembarcados durante una travesía o hayan sido repatriados. En dicho convenio también se estipula la protección de la gente de mar extranjera o emigrante y se establecen reglas destinadas a evitar conflictos de leyes y garantizar la igualdad de trato.

En cuanto a los objetivos generales en defensa de los intereses españoles, hay que resaltar que habían sido fijados previamente por la delegación española —integrada por representantes de los sindicatos SLMM-CCOO y UGT, la patronal ANAVE y siete técnicos de la Administración— en las reuniones celebradas previamente en Madrid.

Las líneas maestras de estos objetivos pasan por la continuidad en la defensa activa de los proyectos de instrumentos presentados por la OIT en concordia con las posturas mantenidas en la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria y con los intereses de empleadores y trabajadores. Asimismo, la delegación española procuró aumentar la colaboración con los Organismos Marítimos Internacionales, especialmente con la OIT y el IMO, de cara no sólo al avance de los instrumentos reguladores del orden social internacional y de los sistemas de control y aplicación, sino también de los sistemas de colaboración tanto intracomunitarios como bilaterales, especialmente con América Latina.

También se iniciaron gestiones, por encargo de la Comunidad Económica Europea, para el establecimiento de acuerdos de colaboración con países de lengua hispana en relación con el desarrollo del programa MAC-NET-América y del Convenio de Protección de la Salud y Asistencia Médica a la «Gente de Mar», dado el relevante papel que España juega a nivel comunitario.

Por último, la delegación española fue especialmente activa en la defensa de la inclusión de los pescadores en la definición



«Gente de Mar» y de la consecuente aplicación de los nuevos convenios aprobados a este colectivo. Sin embargo, y tal como ya se anunciaba en el número anterior de esta revista, éste fue el principal escollo a salvar y la solución final ha sido ambigua. En un principio, el texto propuesto por la OIT definía el concepto «Gente de Mar» como «*las personas ocupadas en cualquier calidad a bordo de un buque de navegación marítima, matriculado en el*

territorio de un país miembro, que esté dedicado al transporte de mercancías o de pasajeros con fines comerciales, o que sea utilizado para cualquier otra finalidad comercial, se dedique a la pesca de altura o sea un remolcador de navegación marítima con la exclusión de las personas ocupadas en buques dedicados a la pesca costera». Es decir, el proyecto de convenio comprendía en su ámbito de aplicación a todos los tripulantes de navegación comercial y,

expresamente, a los pescadores de altura.

Esta redacción había sido propuesta en la Conferencia Preparatoria, celebrada el pasado año, que rechazó la enmienda de los armadores, que proponían suprimir la referencia a la pesca de altura, alegando que no podían hablar en nombre de los armadores de buques de pesca. Tal enmienda fue rechazada en su día ante la decidida intervención de la delegación española, apoyada por la

de Argentina y la Unión Soviética, y por el recordatorio de la Secretaría General de la OIT que aclaró que no había razón para que la protección de la Seguridad Social se limitara a categorías particulares de gente de mar.

A pesar de todo ello, la Comisión aceptó una nueva enmienda de los representantes de los empleadores encaminada a suprimir toda referencia a la pesca, y se añadió un nuevo apartado redactado en los si-



güentes términos: «en la medida que se considere factible, previa consulta con las organizaciones representativas de los armadores de pesca y de los pescadores, la autoridad competente deberá aplicar las disposiciones del convenio a la pesca comercial marítima.»

Pese a la oposición de España y de otros países como Senegal y la Unión Soviética, que propugnaron que las condiciones de trabajo de los pescadores debían disfrutar de igual protección de Seguridad Social, la enmienda fue aceptada en virtud de un acuerdo general con los trabajadores en el marco global de la Conferencia, que propiciaba una redacción similar en los restantes conve-

nios de Bienestar, Asistencia Médica y Repatriación.

En opinión del subdirector general de Seguridad Social del Instituto Social de la Marina, José María García-Casillas, elegido representante de la Asociación Internacional de la Seguridad Social en la Conferencia, «esta limitación del concepto de gente de mar es un paso atrás en la cobertura de la Seguridad Social a los pescadores de altura, quienes en los convenios de 1936 y 1946, que ahora se han revisado, figuraban ya de forma expresa como beneficiarios directos y automáticos de estos convenios sin necesidad de reconocimiento específico y particular de cada Estado miembro». No obstante, García-Ca-

aquellos casos en que la Seguridad Social no pueda intervenir, para garantizarles así las prestaciones. Aunque la oposición a esta propuesta fue importante —votaron en contra ocho países de la CEE, Japón, Liberia, Suecia y los representantes de los empleadores— la tesis defendida por España fue aprobada.

Por lo que se refiere a la Asistencia Sanitaria, es de destacar la acción comunitaria constatándose el elevado grado de cohesión y desarrollo alcanzado por la CEE y su importante papel a lo largo de la Conferencia. En este sentido, España está considerada como pionera y avanzada en estos programas comunitarios



Sigue sin existir una definición justa del concepto «gente de mar»

Pese a los esfuerzos desplegados por los representantes de la Administración española y por los de algunos otros Estados, el concepto de «Gente de Mar» utilizado en las normas de la Organización Internacional del Trabajo sigue sin incluir clara y precisamente a los pescadores. Incluso la referencia explícita que figuraba en anteriores convenios a los pescadores de altura fue suprimida. Esto puede considerarse como un cierto paso atrás, por más que hayan sido aprobados varios convenios de interés.

illas valora muy positivamente el consenso logrado en los restantes convenios que han empleado la misma fórmula definidora del concepto de «Gente de Mar».

Nuevamente, España volvió a tener una decidida intervención en la fijación de las responsabilidades del armador. En este sentido, la delegación de nuestro país se mostró partidaria de que éste se responsabilizara de la asistencia de los enfermos o accidentados en

(Cost-30L y MAC-NET) y es requerida por los responsables de la CEE como modelo para la implantación de los citados programas a nivel internacional.

Los responsables comunitarios habían encargado a la delegación española el inicio de relaciones de colaboración con los países de habla hispana, con objeto de que la Comunidad financiase la formación de médicos y marinos (capitanes, oficiales y subalternos) en los



programas Cost-301 y MAC-NET en España. En este aspecto, se mantuvieron contactos con México, Argentina, Brasil, Colombia, Panamá y Angola, a cuyos representantes se les entregó documentación sobre los programas que lleva a cabo el Instituto Social de la Marina, siendo especialmente valorados la recién editada *Guía Sanitaria a Bordo* y el Plan Piloto de Formación Profesional Ocupacional Marítima, lo que permite augurar en un futuro

España podrá adaptarse fácilmente a los nuevos convenios aprobados

No habrá dificultades para que nuestro país se amolde a lo establecido en los convenios que han sido adoptados por la 74 Conferencia Marítima de la Organización Mundial del Trabajo. En unos casos, su carácter de país pionero hace que las medidas propuestas por la OIT estén ya en pleno funcionamiento. En otros, posee buena parte de la infraestructura necesaria para convertirlos pronto en realidad. En fin, otros más encajan en mecanismos de adaptación inmediata, prestos a entrar en funcionamiento.

próximo una mayor presencia internacional de nuestro país en el área social.

Cabe destacar, a modo de conclusión, que la posición española respecto a los nuevos convenios aprobados es de fácil adaptación, en unos casos por ser un país modelo, especialmente en lo referente a la asistencia médica a la Gente de Mar, y en otros por contar con importante infraestructura (Convenio de Bienestar y Repatriación) o, por último, por tener dispuestos los mecanismos de adaptación inmediata, como es el caso del Real Decreto sobre Empleo y Protección Social de los Marineros Emigrantes Españoles.

El subdirector general de Acción Social Marítima del ISM, Rafael Lobeto, valora así los resultados de la Conferencia de la OIT: «los cuatro convenios aprobados son muy satisfactorios, porque sirven para la modernización del marco social marítimo a nivel internacional, y porque han supuesto un esfuerzo grande de consenso entre los trabajadores y las delegaciones gubernamentales.»

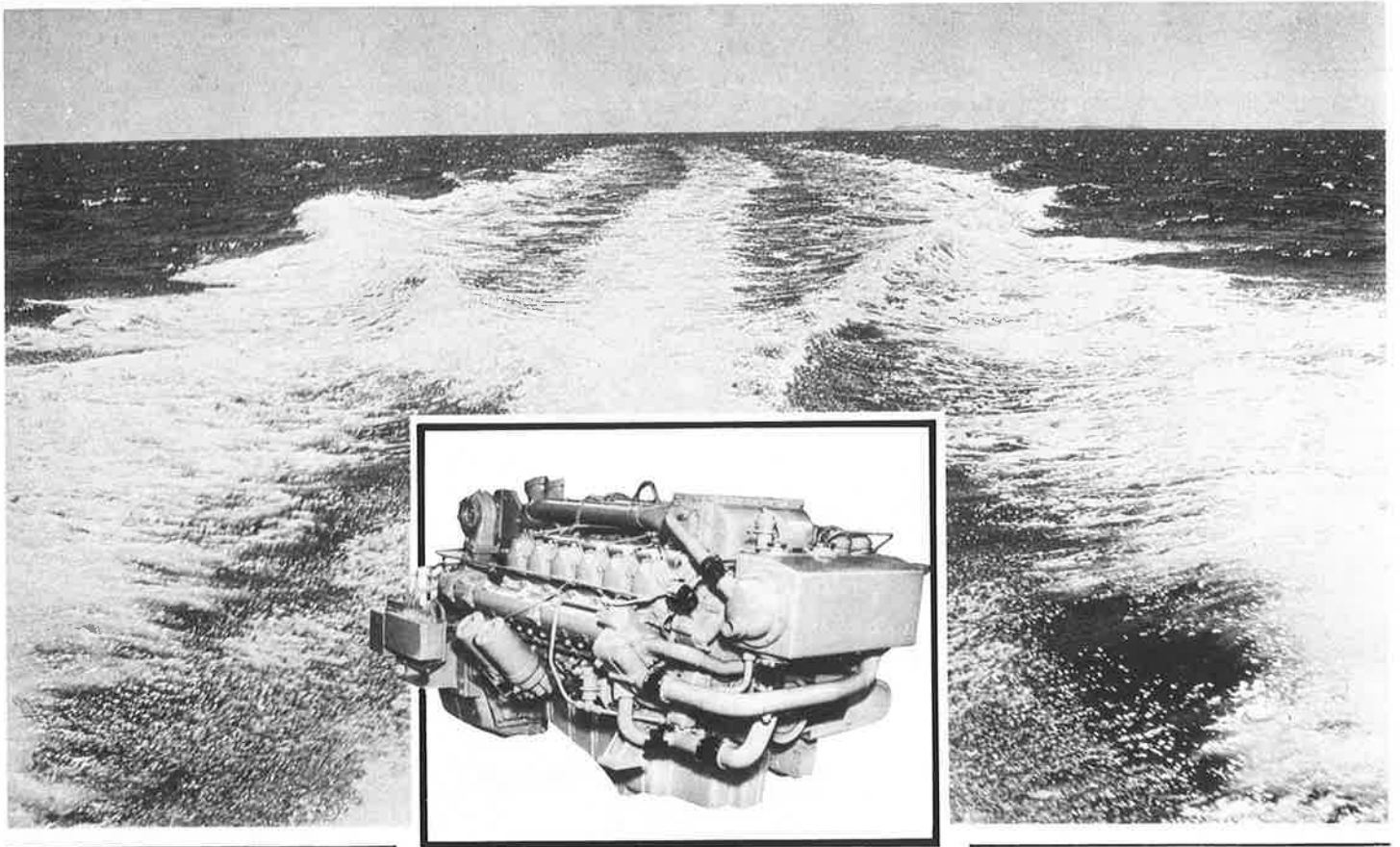
«Asimismo —añade Rafael Lobeto—, el resultado para España es muy satisfactorio desde una doble perspectiva: primero porque confirma la situación avanzada en que se encuentra, especialmente en lo que se refiere a Medicina Marítima, tanto en el marco de la CEE como en el de la comunidad internacional. Y, en un segundo aspecto, porque nuestro país ha recuperado un papel de mayor protagonismo, que se va a traducir en una mejora de los sistemas de colaboración con otras áreas con las que tradicionalmente hemos tenido mayor vinculación histórica como es Hispanoamérica.»

«En este sentido —concluye Rafael Lobeto— la acción del Instituto Social de la Marina se verá favorablemente beneficiada por la aplicación de la nueva normativa aprobada, que permitirá avances sustanciales en beneficio del sector marítimo, aunque seguiremos defendiendo nuestra posición con respecto al concepto de 'Gentes de Mar', para que se integre a los pescadores.» ■

Concha H. CARAZO

MOTORES M·A·N

tan fiables como para
salvar tu vida



30 unidades D 2566 MTE de 250 CV instaladas en las Lanchas de Salvamento de la Cruz Roja del Mar.
Propulsores ideales para boniteras, merluceras, yates, policía del mar, prácticos, etc.
Talleres homologados de servicio a lo largo de la costa española y en todo el mundo.

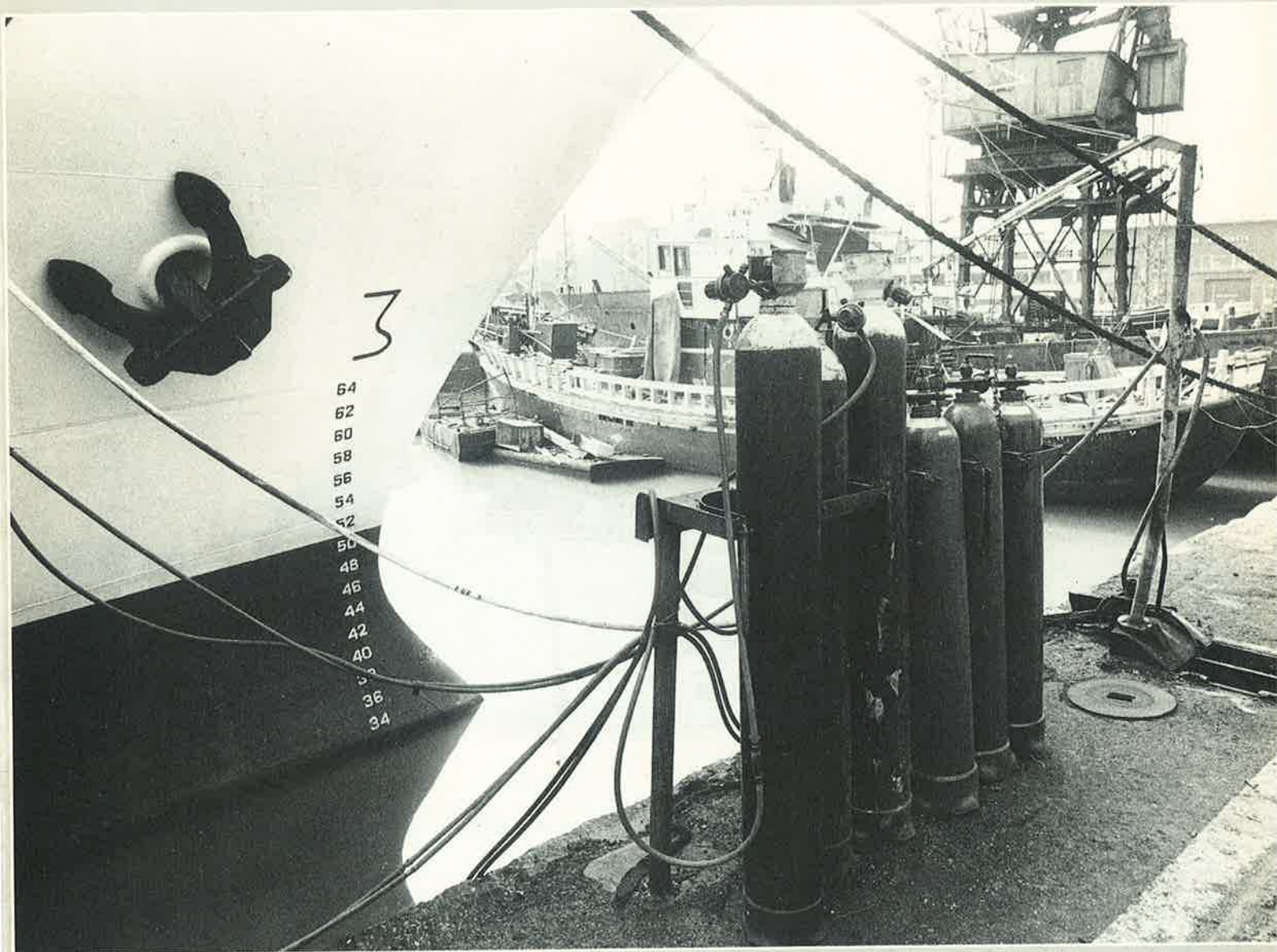
PASCH Y CIA, S.A.

BILBAO 48009	Alameda de Mazarredo, 47 Telf. 94-424 28 06 Telex 32720 - pasch-e
MADRID 28020	Capitán Haya, 9 Telf. 91-455 37 00 Telex 22696 - pasch-e
BARCELONA 08006	Tuset, 8 - 6º Telf. 93-217 19 63 Telex 53063 - pasch-e

CONVENIO INEM-ISM



MEJORAR
LA
CUALIFICACION



El Instituto Nacional de Empleo y el Instituto Social de la Marina trabajarán conjuntamente de cara a propiciar una mejor formación de los trabajadores del sector marítimo-pesquero. Tal es la intención que persigue un reciente Convenio de Colaboración firmado entre representantes de ambos Institutos, integrados en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

EL Instituto Nacional de Empleo y el Instituto Social de la Marina han firmado un Convenio de Colaboración con el fin de conseguir una mayor cualificación de los trabajadores dependientes del Sector Marítimo-pesquero. Dicho Convenio se enmarca dentro de la normativa vigente en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social por la que se regula el Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional y los cursos de Formación Profesional Ocupacional a impartir por los Centros colaboradores del INEM. Asimismo

se adecúa a la legislación por la que se atribuyen competencias al ISM en materia de formación y promoción profesional de los trabajadores del mar.

Las acciones que se llevarán a cabo como consecuencia de este acuerdo serán, entre otras, la elaboración conjunta de la familia profesional marítima, la determinación de contenidos de los cursos ocupacionales de formación, la impartición de dichos cursos, la elaboración de pruebas de evaluación de destreza y aptitudes para los distintos puestos de trabajo, la

CONVENIO INEM-ISM



formación metodológica del profesorado, la certificación profesional, la utilización de las estructuras formativas de ambas entidades y la programación de acciones formativas en los propios centros del Instituto Social de la Marina que, en esos casos, serán reconocidos como centros colaboradores del INEM.

Para llevar adelante todas las acciones antes ennumeradas el INEM dedicará el personal técnico necesario que se encargará también de realizar trabajos de análisis ocupacional, ordenación docente y formación del profesorado. Además está obligado a aportar personal docente, medios materiales y didácticos, en caso de que el Instituto Social de la Marina no disponga de ellos, y todas las ayudas económicas que, dentro de los programas de subvenciones para la instalación, ampliación o

remodelación de centros de formación, pudieran realizarse en el ISM.

Finalmente, el INEM financiará los costos de la enseñanza con la asignación de un módulo retributivo por alumno formado en cada especialidad. Este módulo cubrirá los gastos de profesorado, material de consumo y didáctico y los mantenimientos y reposición de equipo y seguro de accidentes de los alumnos.

Por su parte, el Instituto Social de la Marina, al quedar homologado, en virtud de este acuerdo, como Centro colaborador del INEM para la impartición de cursos de Formación Ocupacional, se compromete a presentar los correspondientes planes de formación así como a dedicar el personal necesario y los locales e instalaciones precisos para llevarlos adelante.

La selección de alumnos para estos cursos se realizará conjuntamente por personal de las dos entidades, contando con el apoyo técnico de las Oficinas de Empleo y Centros de orientación del INEM. Al final de cada curso se comprobará el grado de capacitación adquirido por los alumnos y se extenderán los correspondientes certificados, en los que se hará constar la duración del curso y las materias objeto del mismo.

El presente Convenio tendrá una duración de dos años, pudiéndose prorrogar por más tiempo si los representantes del ISM y del INEM lo consideran oportuno, aunque ello deberá decidirse tres meses antes de que expire. Asimismo, podrá ser rescindido si alguno de los organismos lo considera oportuno, comunicándolo con un mes de antelación como mínimo.

Con el fin de coordinar, organizar y programar los cursos de formación del colectivo marítimo-pesquero se ha creado una comisión de Programación y Seguimiento que se reunirá semestralmente y que está integrada por parte del INEM por el subdirector general de Gestión de Formación Ocupacional y los jefes de Servicio de Programación y Evaluación y Adecuación de las Ofertas y, por parte del Instituto Social de la Marina, por el subdirector general de Acción Social y los jefes de los Servicios de Empleo y de Gestión y Programación Sociales.

Por último, cabe reseñar que el total de instalaciones que el Instituto Social de la Marina pondrá a disposición de estos cursos es de 105, repartidas por toda la geografía costera española. ■



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



MUTUA DE SEGUROS DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA DE ESPAÑA

FUNDADA EN 1928

SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Delegaciones en los principales puertos españoles

DIRECCION:

Plaza de las Cortes, 3 - MADRID

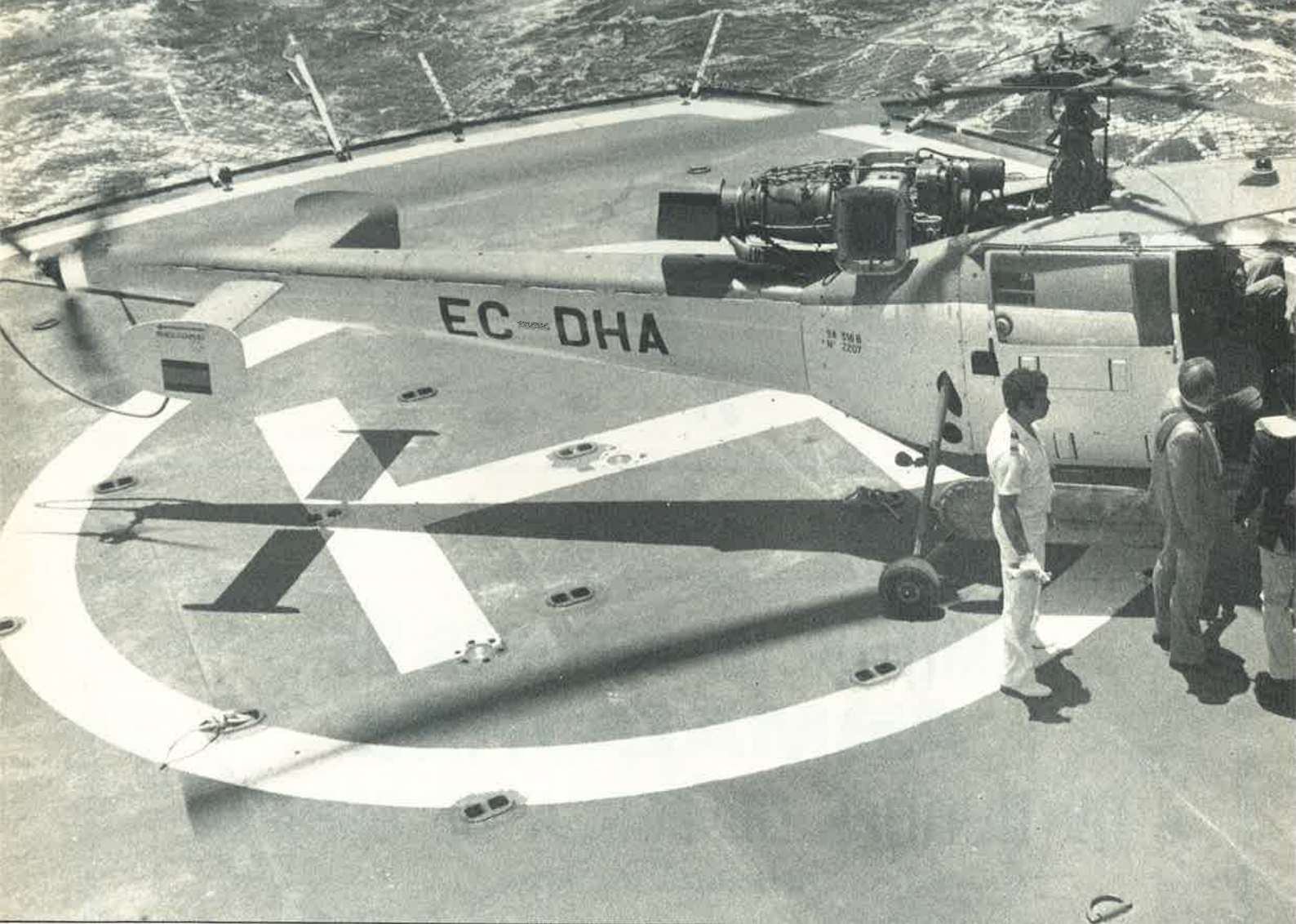
Tels. 429 26 76 y 429 47 69

• Télex: 46483 •

Apartado 249

SERVICIO AEREO DE RESCATE

UNA INTERVENCION MAS EFICAZ



Gracias a un convenio firmado entre los Ministerios de Defensa y de Trabajo y Seguridad Social, a partir de ahora se agilizarán notablemente los trámites necesarios para lograr la evacuación de pacientes embarcados a través de la intervención de los helicópteros del Servicio Aéreo de Rescate de las Fuerzas Aéreas Españolas.



GRACIAS a un acuerdo firmado entre los Ministerios de Defensa y de Trabajo y Seguridad Social, el Centro Radio-Médico del Instituto Social de la Marina y el buque hospital «Esperanza del Mar» podrán solicitar directamente del Centro Coordinador de Salvamento que corresponda, la intervención de un helicóptero del SAR, cuando el estado de gravedad del herido o enfermo, a bordo de una embarcación, exija su inmediata evacuación. Este acuerdo para agilizar el procedimiento de activación de una misión del Servicio de Búsqueda y Salvamento del

Ejército del Aire permitirá disminuir las demoras que se producían anteriormente, cuando el Centro Radio-Médico del ISM y el «Esperanza del Mar» tenían que cursar las peticiones de evacuación a través del delegado del Gobierno en Canarias, gobernador civil o Dirección General de Protección Civil.

Para hacer uso de este servicio de aeronaves del SAR será necesario que la vida del paciente dependa realmente de este medio de transporte y que no exista otro más adecuado para evacuarle. A tal efecto la solicitud deberá ser realizada por los titulares médicos que prestan servicio en el Centro

Radio-Médico del ISM, quienes, además, deberán garantizar que las condiciones del enfermo le permiten realizar el vuelo que, como es sabido, conlleva variaciones de presión, alteraciones y, posiblemente, turbulencias.

Asimismo, el facultativo deberá definir, con toda precisión, el centro sanitario en el que se prestará atención al evacuado al objeto de poder aterrizar la nave lo más cerca posible y se indicará, por vía telefónica, la entidad que se hará cargo de los gastos ocasionados para resarcir al Ejército del Aire de la carga económica que este tipo de servicios supone. ■



C

ASI desde el momento de su adhesión a la Comunidad, España planteó ante los responsables de Bruselas la necesidad de proceder a la inclusión en la organización común de mercados de algunas especies para las que ya existían reglas de juego en España y que, sin embargo, no habían sido consideradas de interés en un primer momento en el resto de los

tes del ingreso español en la Comunidad; tampoco se han empleado en los últimos meses con las disposiciones comunitarias.

La normativa comunitaria sobre la regulación de los mercados pesqueros tiene su punto de partida principal en el Reglamento 3796/81, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los productos de la pesca. La Comunidad consi-

abarcaba a los siguientes productos: pescados frescos, vivos o muertos, refrigerados o congelados; pescados desecados, salados o en salmuera, ahumados o cocidos antes de ser ahumados; crustáceos y moluscos; preparados y conservas de pescado, harina, etcétera.

La organización común de mercado abarca a todo el conjunto de producciones sometidas de alguna manera a las re-

especies: arenques, sardinas, mielgas o galludos, pintarrijas, gallinetas nórdicas, bacalao, carboneros, aglefinos, merlanes, marucas, caballas, boquerones, sollas y merluzas. Posteriormente, en 1986, ante las peticiones de varios países y especialmente de España, la Administración comunitaria incluyó también en este grupo de productos de la pesca los gallos, las palometas y los rapés.

TRAS LA INCLUSION DE NUEVAS ESPECIES

EL 70% DE LA PESCA, BAJO

REGULACION COMUNITARIA

Cerca del 70 por 100 de la producción pesquera española se encuentra incluida en las normas de la Organización Común de Mercados de la Comunidad Económica Europea. España ha

logrado que sean incluidas, entre las producciones reguladas, varias

especies de gran interés para el sector, como son la bacaladilla, el jurel y el bonito del norte.

países. Al igual que sucediera en otros sectores de la actividad económica de nuestro país (en el caso de la agricultura también existe una regulación de mercados), España había dado antes de 1986 los primeros pasos para lograr unos mecanismos cuya aplicación fuera capaz de evitar hundimientos de precios en los mercados. Esos mecanismos apenas si se utilizaron an-

deraba indispensable la fijación de unas reglas de juego para lograr un equilibrio en el sector desde una política de corresponsabilidad, señalando precios mínimos o de retirada siempre que se dieran unas determinadas condiciones en el mercado.

En ese primer acercamiento a la totalidad del sector de los productos pesqueros, la organización común del mercado

glas de juego marcadas por la Comunidad. Sin embargo, por lo que afecta a los sectores pesqueros españoles, el mayor interés radicaba en los productos para los que se fijan precios mínimos o de retirada en cada una de las campañas por lo que ello supone de posibles rentas para los hombres del sector. A estos efectos, la normativa comunitaria contempla las siguientes

Para este conjunto de especies, así como para las quisquillas, el Reglamento 3796/81 contemplaba la posibilidad de que las Organizaciones de Productores fijasen precios de retirada por debajo de los cuales no venderían los productos. En caso de una evolución negativa de los mercados, las Organizaciones de Productores concederían indemnizaciones a los productores.

res asociados, correspondiendo a la OP la determinación del uso que se haga con el excedente. La política comunitaria prevé igualmente la fijación de unos precios de orientación al inicio de la campaña que deberán responder a la media de precios habidos en las tres campañas precedentes. Cada uno de los Estados miembros concederá una compensación financiera a las Organizaciones de Productores

del resto de los países de la Comunidad en unos casos mientras en otros Estados miembros sufren las mismas dificultades que en España.

La política para la regulación de los mercados cuenta, en nuestra contra, el hecho de que tengamos unos precios generalmente superiores a los que funcionan en el resto de la CEE. Además, los porcentajes de precio a que debe llegar un determinado mercado hacen

del 90 por 100 de toda la producción que desembarca en España está bajo la bandera de una Organización de Productores. Sin embargo, en el último año, han quedado totalmente inéditas. Los bajos precios hacen que las retiradas del mercado dejen de tener interés para los productores. Además, para unas ayudas escasas, se requieren una serie de tramitaciones burocráticas que, en muchos casos, aun

los mercados pesqueros. El último paso en esta línea se ha producido esta campaña con la inclusión entre los productos con precios de retirada de un total de otras 14 especies de las que solamente algunas tienen interés para España. Estas especies son el abadejo, la faneca, la bacaladilla, la boga, el caramelo, el congrio, los rubios; la limanda, el mendo limón, el jurel, la lisa, la raya, el atún rojo y el atún blanco.



res que acometan medidas de intervención en base a un complicado sistema de porcentajes de retirada sobre el conjunto de la producción para acceder a una u otra ayuda.

La política común en cuanto a la organización de estos mercados en base a las operaciones de almacenamiento o retirada, requiere una estructura en las Organizaciones de Productores que existe en el

prácticamente imposible el que, por el momento, sea posible su aplicación en nuestro país.

Por este motivo, los resultados en el último año han sido tan escasos. España respondió fuertemente a las exigencias comunitarias para constituir Organizaciones de Productores en todos los sectores de la actividad pesquera. En este momento, se calcula que más

existiendo una OP, parece dudosa su utilización como tal, si no cambia el mercado o varían sensiblemente las circunstancias.

Respondiendo a ese interés, la Administración española ha luchado en los últimos años para tener, de una u otra manera, a la mayor parte de nuestras producciones dentro de la organización común de

De este conjunto de nuevas especies, las que tienen mayor interés para España son la bacaladilla, el jurel y el bonito del norte.

Las especies reguladas en el conjunto de la Comunidad se elevan en este momento a casi 50, que suponen aproximadamente el 60 por 100 de la producción pesquera de toda la CEE y casi el 70 por 100 de la española. ■

ORGANIZADO POR IMARCO

VIII CONGRESO INTERNACIONAL DE ARBITRAJE MARITIMO

Doscientos árbitros marítimos de todo el mundo se reunieron en Madrid durante los días 13 al 16 de octubre para participar en el VIII Congreso Internacional de Arbitraje Marítimo que, bajo la Presidencia de Honor de SAR el Príncipe de Asturias, don Felipe de Borbón, organizó el IMARCO (Instituto de Arbitraje y Contratación Marítimos).

En apretadas sesiones de trabajo, los participantes analizaron la actual situación del arbitraje marítimo y debatieron un amplio número de ponencias.

ESTE Congreso ha resultado especialmente significativo para los árbitros marítimos españoles, ya que, gracias a su celebración, han podido promocionar a nuestro país como sede de arbitraje de equidad en semejanza al que se practica en Londres y Nueva York. Precisamente este es uno de los objetivos que se propone IMARCO: el fomento del arbitraje comercial por la vía del conocimiento y solución de las controversias, así como la adaptación de las formas de contratación extranjeras a nuestro idioma e indiosincrasia comercial, homologando textos ajenos y modernizando los propios, en colaboración con los consejos documentarios de las principales entidades marítimas internacionales.

Según explica José María Alcántara, uno de los más activos socios de IMARCO, «*lo que a nosotros nos interesa,*

EL INSTITUTO MARITIMO DE ARBITRAJE Y CONTRATACION

IMARCO, fundada en junio de 1982, cuenta con 35 socios que apoyan una plataforma de desarrollo del arbitraje comercial en el marco del negocio marítimo, en la modalidad de equidad, autorizada por la vigente Ley de Arbitrajes Privados de 1953.

En esta asociación no están integrados todos los árbitros españoles, ya que mantiene como principio en sus estatutos dejar una lista abierta y que sean los contratantes quienes designen a sus defensores.

El número de arbitrajes que se realiza en España es muy variable y las sedes más frecuentes son Madrid, Barcelona y Bilbao. El tiempo que se tarda en emitir un laudo ronda entre los sesenta y noventa días y los precios son también muy variables, ya que depende del tipo de caso. IMARCO tiene tarifas propias, que se establecen en función de dos considerandos: la cuantía de lo que está en litigio y el tiempo que se emplea. Los arbitrajes pequeños suelen ser relativamente más caros, pero siempre es más barato que acudir a Londres o Nueva York, ya que a lo que cobra el árbitro hay que sumar el desplazamiento de los testigos.

Los contenciosos susceptibles de arbitraje son también muy variables, aunque los más frecuentes están referidos a deterioros de las cargas o al no cumplimiento de los tiempos de utilización de los buques establecidos en los contratos. El precio de un arbitraje no tiene límite establecido, pero los costes más bajos y medios oscilan entre los 30.000 y los 60.000 dólares.

Los servicios que IMARCO presta a sus miembros son: el asesoramiento en materia de arbitrajes marítimos; cuadro de árbitros de IMARCO y servicios administrativos de arbitraje; consultas sobre contratación de carácter sucinto y concreto, con exclusión de cuestiones jurídicas; un boletín mensual de noticias sobre contratación marítima y resoluciones arbitrales y judiciales, tanto españolas como extranjeras que afecten al sector marítimo español y acceso a estudios e informes monográficos existentes en los archivos del Instituto.

C. H. C.



VIII International Congress of Maritime Arbitrators

12-16 October, 1987



El IMARCO se propone el fomento del arbitraje internacional por la vía del conocimiento y la adaptación de la normativa extranjera a la lengua y hábitos locales.

puesto que España ya es sede de arbitraje comercial a través de la Corte de Arbitraje, establecida en 1981, es rescatar los arbitrajes marítimos internos, entre españoles, que tradicionalmente van a Londres y Nueva York. También tratamos de realizar arbitrajes marítimos con aquellos países que tienen dependencia de los laudos anglosajones intentando así una mayor diversificación de los centros de arbitraje, de forma que si hay dos terceros países que necesitaran un acuerdo en Madrid lo puedan tener. A tal efecto, nuestra organización tiene establecidos acuerdos de colaboración con otras entidades similares, tanto europeas como hispanoamericanas, mercado este último que nos interesa especialmente. De ahí que este VIII Congreso haya sido enormemente útil para nosotros».

El arbitraje marítimo es una especialidad del arbitraje comercial. En opinión de los especialistas en este tipo de prácticas jurídicas, es patente la desafortunada realidad de los conflictos presentados por los intereses españoles ante los tribunales ordinarios internos, dada la dificultad de los órganos judiciales para acometer con eficacia el estudio y resolución de los problemas que se suscitan en el ámbito del derecho marítimo, cuyas raíces se encuentran en la doctrina anglosajona.

Según explican los abogados de IMARCO «la dificultad que conlleva esta materia ha llevado a los tribunales ordinarios a dilucidar, en numerosas ocasiones, las cuestiones planteadas con criterios muy generales e insuficientes en el comercio marítimo. Tampoco la vía del arbitraje de

derecho ha sido un remedio satisfactorio para aclarar los conflictos relacionados con el sector marítimo, ya que la aplicación rigurosa de las normas de un derecho positivo, de un contenido obsoleto y desusado en dicha actividad, ha impedido el enfoque flexible, especializado y práctico que el comerciante marítimo requiere para resolver las diferencias surgidas con su oponente».

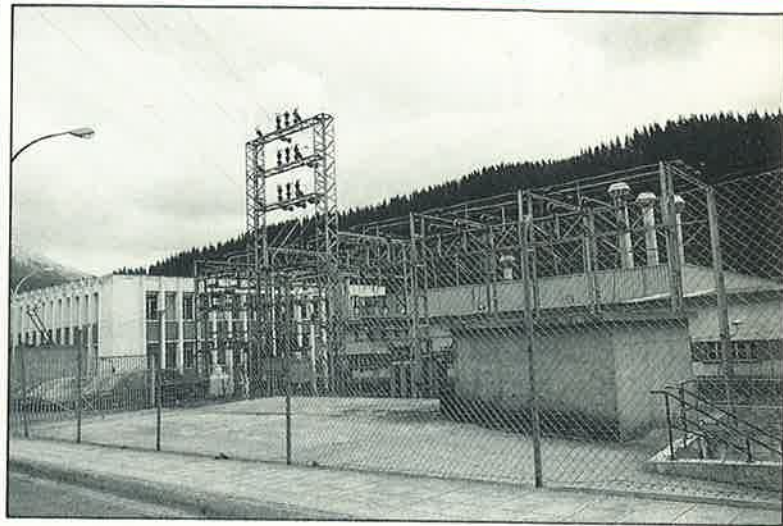
Así explica a MAR José María Alcántara las ventajas de este tipo de solución jurídica: «El arbitraje de equidad es el más eficaz para resolver los contentiosos marítimos, ya que en él los árbitros resuelven conforme a su saber, entender y experiencia y no están obligados a seguir las normas jurídicas, con lo que se gana en rapidez, economía y privacidad. En cambio, el arbitraje de derecho tiene formalidades muy semejantes a la actua-

ciones judiciales de ordinario, con lo que ello conlleva de lentitud y trámites.» En defensa de este tipo de soluciones jurídicas para los litigios marítimos se presentaron varias ponencias que predicaron la no intervención de los tribunales ordinarios en el arbitraje, siguiendo el ejemplo de la Ley de Arbitraje inglesa, belga y francesa. Otras ponencias estudiaron la forma de designación de los árbitros y las actividades que han de seguir durante el proceso en cuanto a neutralidad y mediación; también se ofrecieron soluciones para evitar los retrasos en los laudos. Asimismo se estudiaron comparativamente las legislaciones de distintos países en esta materia y se efectuaron críticas a la institución arbitral en cuanto a las circunstancias y causas que hacen que, en algunas ocasiones, el arbitraje resulte inoperante.

Al final del Congreso, el maritimista José María Alcántara se mostraba optimista en lo que se refiere a la evolución de la legislación española en materia de arbitraje. Según Alcántara el problema radica en que la actual Ley de Arbitraje española está desfasada y, para actualizarla, el Ministerio de Justicia tiene ya elaborado un anteproyecto de Ley que será remitido en breve al Congreso de los Diputados para su correspondiente discusión y aprobación. «La nueva Ley es excelente —asegura José María Alcántara— y ha tenido muy buena acogida en el sector, porque es un texto moderno, flexible, que favorece muy especialmente al arbitraje marítimo. Hasta ahora, la Ley de 1953 establecía que el arbitraje tenía que ser de derecho, a no ser que se pactase expresamente que fuese de equidad. En la nueva normativa sucede lo contrario: el arbitraje siempre será de equidad, a no ser que se pacte de derecho.»

Lo que sí mantendrá la nueva normativa es un principio existente en la anterior y desconocido en otras legislaciones: el límite de tiempo para realizar un arbitraje. Normalmente se fija en sesenta días, aunque se puede prorrogar a noventa. ■

Concha H. CARAZO



LAS COOPERATIVAS, UN INSTRUMENTO CONTRA EL PARO

Más de 16.000 entidades asociativas y cerca de tres millones de socios mantienen una relación directa con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social a través de la Dirección General de Cooperativas. Durante los últimos años, se ha producido un fuerte recorte de censos con el fin de clarificar definitivamente el movimiento cooperativo.

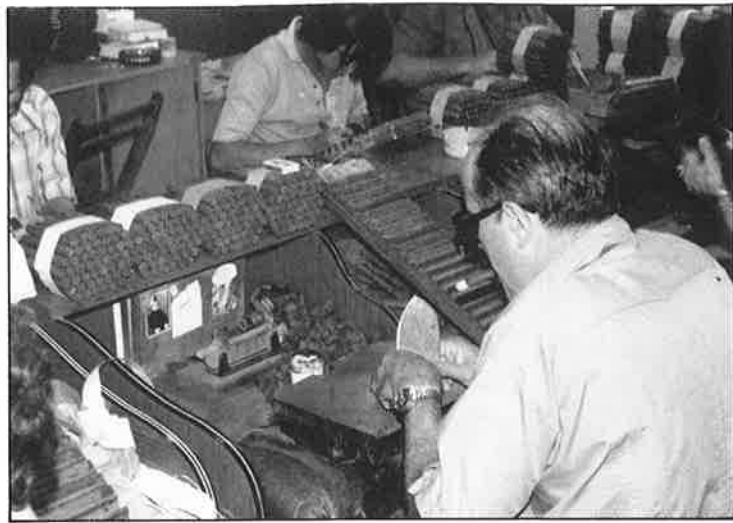
EN la actualidad, aunque dentro de sus limitaciones, las cooperativas han hecho una aportación significativa para la creación de puestos de trabajo en zonas como Andalucía, donde el paro tiene una mayor importancia. De cara al futuro, el reto de la Dirección General de Cooperativas, a cuyo frente se sitúa Sebastián Reyna, es la consecución de un movimiento asociativo más potente y que a la vez presente una mayor competitividad en cada uno de los sectores de la actividad económica.

La Dirección General de Cooperativas y Sociedades Laborales está integrada en la Secretaría General de Empleo y Relaciones Laborales del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Su encuadramiento actual parte de la reestructuración acometida en

abril de 1985. Según la disposición al respecto, la Dirección General de Cooperativas y Sociedades Laborales es el Centro Directivo al que corresponde la ordenación y desarrollo de la acción en el orden cooperativo y demás empresas comunitarias; la planificación y la ejecución de las actuaciones encaminadas al fomento y promoción del cooperativismo y otras formas de empresas comunitarias; el diseño, la financiación y gestión de los programas de formación de los socios y el control de los mismos así como la planificación, gestión, seguimiento y control de subvenciones financieras y ayudas de asistencia técnica a cooperativas y empresas comunitarias. Igualmente corresponden a esta Dirección General las tareas de coordinación con el resto del departamento o con las comu-

nidades autónomas en todas las cuestiones relativas a estas entidades.

Esta Dirección General cuenta con una Subdirección General de Ordenación y de Régimen Cooperativo, entre cuyas funciones destacan las siguientes: a) estudio, elaboración e interpretación de las normas reguladoras de las cooperativas, empresas comunitarias y fundaciones laborales; b) las actividades administrativas y de calificación, inscripción y certificación de los actos que deban tener acceso al Registro a nivel central así como la coordinación de dichas actividades a nivel periférico, todo ello sin perjuicio de las competencias atribuidas a las comunidades autónomas; funciones de planificación y de la formación cooperativa; asistencia técnica a cooperativas y otras empresas comuni-



tarias y la gestión, el seguimiento y control de las subvenciones financieras y otros tipos de ayudas.

A grandes rasgos, y de una manera muy simplificada, las funciones de la Dirección General de Cooperativas y Sociedades Laborales se concretarían en dos puntos. El primero, controlar el funcionamiento del Registro en colaboración y coordinación con cada una de las comunidades autónomas y las provincias. En segundo término, realizar tareas de fomento al cooperativismo, aportando subvenciones a los intereses de los créditos solicitados, prestando asistencia técnica y llevando a cabo planes de Formación e Inserción Profesional.

En la actualidad, en materia de Registros, tienen competencias las comunidades de Galicia, País Vasco, Cataluña, País Valenciano, Canarias, Andalucía y Navarra. En cuestión de fomento al cooperativismo, las competencias existen en Galicia, País Valenciano, Canarias, Andalucía y Navarra. Para las Sociedades Anónimas Laborales, el único registro funciona centralizado en la Dirección General de Cooperativas. En los casos de competencias transferidas, existe la necesaria coordinación para centralizar los datos globales, proceso en el que, hasta la fecha, participan todas las autonomías menos el País Vasco, que no ha enviado un solo dato.

La actuación en el mundo



del cooperativismo en los últimos meses y, sobre todo, el importante trabajo que se prepara para el futuro inmediato, arranca como es obvio de la Ley General de Cooperativas de 2 de abril de 1987. Esta Ley sustituye a la Ley General de 1974 y a su Reglamento de 1978, normas que, aunque su-

pusieron en su momento un avance técnico, partían de presupuestos políticos y socioeconómicos diferentes a los actualmente en vigor. La nueva Ley tiene en cuenta la realidad autonómica y aproxima nuestra legislación a la actualmente vigente en los demás países de la Comunidad. Las clases

Las cooperativas han hecho una valiosa aportación a la lucha contra el paro en zonas económicamente problemáticas de España, como es Andalucía

Las fotografías recogen diferentes aspectos de sociedades cooperativas en funcionamiento, dedicadas a actividades tan dispares como la pesca, la agricultura, la alimentación, las labores de tabaco...

de cooperativas reguladas en la nueva Ley fueron las siguientes: Trabajo Asociado, Consumidores y Usuarios, Vivienda, Agrarias, Explotaciones en Común de la Tierra, Servicios, Mar, Transportistas, Seguros, Sanitarias, Enseñanza, Educativos y de Crédito.

En los presupuestos de la Dirección General de Cooperativas para el próximo año se contempla una partida de 1.300 millones de pesetas como subvenciones a la financiación de las cooperativas con el fin de pagar parte de los intereses. Para asistencia técnica, las disponibilidades se elevan a 270 millones de pesetas y otros 214 millones de pesetas para los programas de formación y difusión.

Junto con estas partidas, se dispone igualmente de otros 1.300 millones de pesetas para los programas de Formación e Inserción Profesional y que están cofinanciados con la Comunidad Económica Europea. La participación de la CEE se acerca hasta el 47 por 100 de las disponibilidades.

De acuerdo con los planteamientos de la Ley General de Cooperativas de 1987 y con la Ley de Sociedades Anónimas Laborales de abril de 1986, el Ministerio de Trabajo ha desarrollado en los últimos años la normativa correspondiente para la aplicación de los programas de apoyo al empleo en cooperativas y en las Sociedades Anónimas Laborales. Estas disposiciones se concretan

CUADRO DE AYUDAS

TIPOS DE AYUDAS	BENEFICIARIOS	CONDICIONES	CUANTIA	FINALIDAD	OBSERVACIONES
Subvenciones financieras	Cooperativa o Sociedad Anónima Laboral de nueva creación o las existentes que pretendan su consolidación, saneamiento o reflotamiento.	Los préstamos los concederá las sociedades de crédito que tengan suscrito convenio con el Ministerio de Trabajo y S. S. Cuando no exista convenio, podrá suscribirse uno específico para cada caso concreto. Deberán destinarse los créditos a financiar inversiones que creen o mantengan empleo estable mediante la realización de proyectos empresariales viables.	<ul style="list-style-type: none"> — Hasta 6 puntos del tipo de interés acordado. — Máximo 500.000 ptas. de subvención por socio integrante de la cooperativa o sociedad anónima laboral, salvo casos excepcionales autorizados por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. — La subvención será pagadera de una sola vez, en cuantía calculada como si la subvención se devengase cada año de duración del mismo, inclusive el posible período de Carencia. 	Para inversiones en capital fijo. En el caso de constitución de cooperativas y sociedades anónimas laborales se podrán subvencionar créditos para capital circulante que no superen el 25 % de la inversión en activos fijos.	<ul style="list-style-type: none"> — Convenios con el Banco de Crédito Industrial y Banco de Crédito Agrícola. — Convenio con la Confederación Española de Cajas de Ahorros. — Convenio con la Caja Laboral Popular. <p>Tramitación por la entidad de crédito con la documentación que para la solicitud del préstamo establece la misma.</p>
Asistencia Técnica	<ul style="list-style-type: none"> — Cooperativas y Sociedades Anónimas Laborales. — Podrán concederse con carácter individual o conjuntamente para un sector, grupo o comarca. 	Se prestará por empresas o personas físicas especializadas y que reúnan garantía de solvencia profesional.	<ul style="list-style-type: none"> — 100 % del coste cuando sea promovida de oficio. — 50 % del coste, a instancia de parte. 	<ul style="list-style-type: none"> — Contratación de directores, gerentes o técnicos. — Estudios de viabilidad, organización, comercialización, diagnosis y otros de naturaleza análoga. — Estudios precisos para la obtención de financiación. — Auditorías o informes económicos. — Asesoramiento en las diversas áreas de gestión empresarial. 	Apoyo a la consolidación o proyección empresarial.
Ayudas de carácter excepcional.	Cooperativas de trabajo asociado de nueva creación constituidas exclusivamente por jóvenes menores de 25 años.	Con informe del Ministerio de Cultura (Instituto de la Juventud).	Entre 100.000 y 500.000 pesetas por socio en función del proyecto y de otras posibles subvenciones recibidas.	Para inversiones de establecimiento.	Medida de apoyo al empleo de los jóvenes, uno de los colectivos más castigados por el desempleo.
Subvención por renta de subsistencia	Desempleados menores de 25 años, o mayores de 15 años que lleven al menos un año inscritos en la oficina de empleo.	Que adquieran la condición de socios trabajadores de una cooperativa.	<ul style="list-style-type: none"> — Subvenciones de hasta 250.000 ptas. — La subvención se duplica si participa el Fondo Social Europeo. 	Contribuir a garantizar, durante el inicio de la actividad, unos ingresos mínimos o renta de subsistencia.	La solicitud se formulará por los socios de forma individualizada, pudiendo darse traslado a través de un expediente común.
Subvención para la integración laboral de retornados.	Emigrantes españoles retornados, siempre que no hayan transcurrido más de dos años desde su retorno y se encuentren inscritos como desempleados en las oficinas de empleo.	Que adquieran la condición de socios trabajadores de una Cooperativa o de una Sociedad Anónima Laboral.	La ayuda no podrá exceder en ningún caso de la cantidad de 300.000 ptas.	Facilitar la integración laboral en nuestro país de los emigrantes españoles retornados mediante su incorporación a Sociedades, Cooperativas o Sociedades Anónimas Laborales.	Las Solicitudes habrán de presentarse antes del 30 de noviembre de 1987.

en la Orden Ministerial de 21 de febrero de 1986 y otra Orden del 6 de abril de 1987.

A grandes rasgos, son beneficiarios potenciales de las ayudas dispuestas por la Administración: a) las cooperativas de trabajo asociado o de explotación comunitaria de la tierra, sus socios trabajadores así como los socios de trabajo de otros tipos de cooperativas; b) las Sociedades Laborales y/o sus socios trabajadores; c) las cooperativas de segundo grado integradas mayoritariamente por cooperativas de trabajo asociado; d) las asociaciones de cooperativas y/o Sociedades Anónimas Laborales

establecidas de acuerdo con la legislación asociativa que les sea de aplicación.

El programa de fomento al cooperativismo considera igualmente varias vías de ayuda entre las que destacan las siguientes: a) subvenciones financieras para la reducción de intereses hasta seis puntos de

los créditos concedidos por entidades financieras que tengan suscrito convenio con el Ministerio. Hasta el momento, esas entidades son el Banco de Crédito Industrial, el Banco de Crédito Agrícola, la Confederación Española de Cajas de Ahorros y la Caja Laboral Popular.

La Dirección General de Cooperativas forma parte de la Secretaría de Empleo y Relaciones Laborales del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

El límite de la subvención es de 500.000 pesetas por socio integrante de una cooperativa o Sociedad Anónima Laboral. Con autorización, y con carácter excepcional, es posible superar ese límite de las 500.000 pesetas. Los créditos deberán utilizarse para inversiones de capital fijo y circulante en la proporción del 75 y del 25 por 100 respectivamente, excepto si son cooperativas ya constituidas y donde se suprime la subvención para el capital circulante. b) Una segunda fórmula de apoyo se basa en las ayudas para asistencia técnica y que pueden elevarse hasta el 50 por

100 del coste total de las actuaciones. Estas subvenciones afectan a los estudios de carácter técnico-empresarial que sean precisos para el establecimiento, ampliación, proyección comercial, racionalización funcional, etcétera, de la entidad; a los gastos por contratación de gerentes o técnicos y al asesoramiento externo en los casos de constitución de una cooperativa o Sociedad Anónima Laboral. En el caso de que las actuaciones se promuevan de oficio, la subvención puede llegar al total de los gastos. c) Con carácter excepcional, existen subvenciones para cooperativas de trabajo asociado, constituidas exclusivamente por menores de 25 años. Estas entidades deberán ser de nueva creación. La subvención es de hasta 500.000 pesetas y la misma es compatible con las demás ayudas contempladas en el programa. Para este tipo de apoyo, es preceptivo el informe del Instituto de la Juventud del Ministerio de Cultura. d) En cofinanciación con el Fondo Social Europeo, y en concepto de renta de subsistencia, se contempla una ayuda de 500.000 pesetas si los socios son menores de 25 años, están inscritos en la Oficina de Empleo y se incorporan como socios trabajadores a una cooperativa. No existe ayuda si se trata de una Sociedad Anónima Laboral. La subvención es igualmente de 500.000 pesetas si las personas son mayores de 25 años pero llevan al menos un año inscritas en la correspondiente Oficina de Empleo. La ayuda queda reducida a solamente 250.000 pesetas si se trata de las comunidades autónomas de Aragón, Asturias, Baleares, Cantabria, Cataluña, Madrid, Navarra, Rioja, Comunidad Valenciana y el País Vasco. El resto de las comunidades se consideran para la CEE como superprioritarias por su grado de desarrollo económico y, por ese motivo, existe cofinanciación del Fondo Social Europeo. Como en el caso de los menores de 25 años, es condición indispensable para poder recibir la ayuda que el desempleado se

incorpore a la cooperativa existente o de nueva creación y que sea dado de alta en la Seguridad Social. En este caso tampoco hay ayuda si se trata de una Sociedad Anónima Laboral. e) Finalmente, la Dirección General de Cooperativas mantiene actividades de formación profesional para los socios cooperativos así como actuaciones para el fomento y la difusión del asociacionismo. La financiación de estos trabajos es diferente en cada caso, utilizándose recursos de la propia Dirección General, del INEM y de la Comunidad Económica Europea.

En 1987, la Dirección General de Cooperativas llevó a cabo un Plan de Formación, difusión y fomento del cooperativismo. Para las actividades de formación, se programaron cursos a tres niveles. Uno de información, un segundo de promoción y un tercero de especialización. Entre las actividades de difusión y fomento destacaron campañas en medios de comunicación, edición de publicaciones, organización de congresos, becas para actividades formativas, etcétera.

Finalmente, también en relación con esta actividad, la Dirección General de Cooperativas y Sociedades Anónimas Laborales, conjuntamente con el Instituto Nacional de Empleo, está aplicando el Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional (PIF), cuyo gasto está cofinanciado con el Fondo Social Europeo. Este Plan está volcado especialmente en la programación de cursos para la formación de agentes de desarrollo y, en general, de personas preparadas en gestión empresarial, técnicas empresariales y dirección de empresas.

El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social mantiene igualmente diferentes servicios y programas de ayuda para fomentar el autoempleo entre refugiados y asilados así como para emigrantes españoles retornados para el establecimiento de cooperativas o Sociedades Laborales. ■

En 1986 se constituyeron cerca de 3.000

CRECIMIENTO DISPARADO

- Oficialmente, con el registro en la mano existen en España unas 25.000.
- Para la Dirección General de Cooperativas, se debería hablar de solamente unas 16.000 en funcionamiento.

SEGUN los datos oficiales que se manejan en base a los correspondientes registros, en España existían el 30 de septiembre de 1986 un total de 25.128 cooperativas con 4.157.891 socios como figuran en el cuadro adjunto. Sin embargo, la realidad es muy distinta. Oficiosamente, en la Administración se considera que el número de cooperativas en funcionamiento real y asciende a unas 16.000 con unos 2,5 millones de socios sin contar la doble afiliación que existe en algunos sectores como es el agrario y las cooperativas de crédito.

La existencia de esta diferencia importante entre el censo del registro y el número de cooperativas que tienen alguna actividad, viene determinado en unos casos por

la apatía de las personas que en su día registraron una entidad y, en otros, por no hacer frente, eliminada la sociedad, a los gastos que supone su disolución.

De acuerdo con las cifras oficiales, el mayor número de cooperativas correspondería a las de trabajo asociado, con un total de 12.298 registradas con 169.500 socios. En segundo término están las cooperativas del campo con 5.139 y 1.606.000 socios. En este caso, la Administración ha procedido a una cierta depuración de censos y se estima que las cifras son bastante cercanas a la realidad. Para ello, se desarrollaron trabajos a pie de campo entre la Dirección General de Cooperativas y el Instituto de Relaciones Agrarias del Ministerio de Agricultura. Las

COOPERATIVAS EN FUNCIONAMIENTO EN ESPAÑA A 30-9-1986 DISTRIBUIDAS POR CLASES

CLASES	N.º COOPERATIVAS	N.º SOCIOS
CAMPO	5.139	1.606.391
CONSUMO	1.746	914.016
CREDITO	163	996.061
SERVICIOS	1.316	116.014
TRABAJO ASOCIADO	12.298	169.560
VIVIENDAS	4.372	353.693
2.º GRADO	94	2.156
TOTAL	25.128	4.157.891

cooperativas de crédito ascienden a 163, según el censo de 1986 con casi un millón de socios, personas que en este caso se repiten con las integradas en las cooperativas del campo al que corresponden a las Cajas Rurales.

Finalmente, entre otros sectores, destacan las cooperativas de viviendas, con un total de 4.372 y 535.000 socios.

Por comunidades autónomas, partiendo de las 25.128 cooperativas registradas, el mayor número corresponde a Andalucía con 5.794 entidades que suponen el 23 por 100. Cataluña ocupa el segundo lugar con 3.800 cooperativas y el 15 por 100, la Comunidad Valenciana el tercero con 2.943 cooperativas y el 11,7 por 100.

Teniendo en cuenta su extensión, destaca el bajo desarrollo del movimiento cooperativo en Castilla y León con solamente 1.717 entidades y las 1.551 de Castilla La Mancha. Aragón tiene solamente 947 cooperativas. Por el contrario, solamente Navarra tenía a esa fecha 456 cooperativas y Murcia 748.

De acuerdo con esos mismos censos, destaca la importancia de las cooperativas de trabajo asociado cuyo número ascendía a 12.298 y que tienen especial desarrollo en comunidades como Cataluña y el País Valenciano y, especialmente en Andalucía donde hay 3.500 entidades. Sus actividades principales se centran en sectores como la madera, el textil, calzado, etcétera, generalmente con el fin de aportar el máximo de puestos de trabajo y al margen de las innovaciones tecnológicas más en punta.

Objetivo de la Administración, según señalase el director general de Cooperativas, Sebastián Reyna es lograr la creación del mayor número posible de puestos de trabajo pero prestando también atención para su viabilidad. «La política de la Administración —señala— no puede

COOPERATIVAS EN FUNCIONAMIENTO EN ESPAÑA A 30-9-1986 DISTRIBUIDAS POR COMUNIDADES AUTONOMAS		
COMUNIDADES AUTONOMAS	N.º COOPERATIVAS	N.º TOTAL
ANDALUCIA	5.794	23,06
ARAGON	947	3,77
ASTURIAS	582	2,32
BALEARES	257	1,02
CANARIAS	427	1,70
CANTABRIA	243	0,97
CASTILLA-LEON	1.717	6,83
CASTILLA-LA MANCHA	1.551	6,17
CATALUÑA	3.800	15,12
COMUNIDAD VALENCIANA	2.943	11,71
EXTREMADURA	867	3,45
GALICIA	1.247	4,96
MADRID	2.210	8,79
MURCIA	748	2,98
NAVARRA	456	1,81
PAIS VASCO	1.100	4,38
RIOJA (LA)	200	0,80
CEUTA Y MELILLA	39	0,16
TOTAL	25.128	100,00

ser sólo de promoción, de creación de nuevas cooperativas, sino, ante todo del mantenimiento de las existentes con una política clara y realista, acorde con el principio de la viabilidad económica.»

Durante el último año, se ha producido un relanzamiento en la constitución de cooperativas en España alcanzando las 2.731 con casi 29.000 socios. De esta cifra,

destacan las 2.112 cooperativas de trabajo asociado con casi 18.000 socios frente a las 326 que nacieron en el sector agrario, las 127 en vivienda, 104 en servicios y las 44 en consumo. Por Comunidades autónomas, destaca nuevamente Andalucía con 763 cooperativas y Cataluña con 717, seguidas muy a distancia del resto.

De las 2.112 cooperativas de trabajo asociado consti-

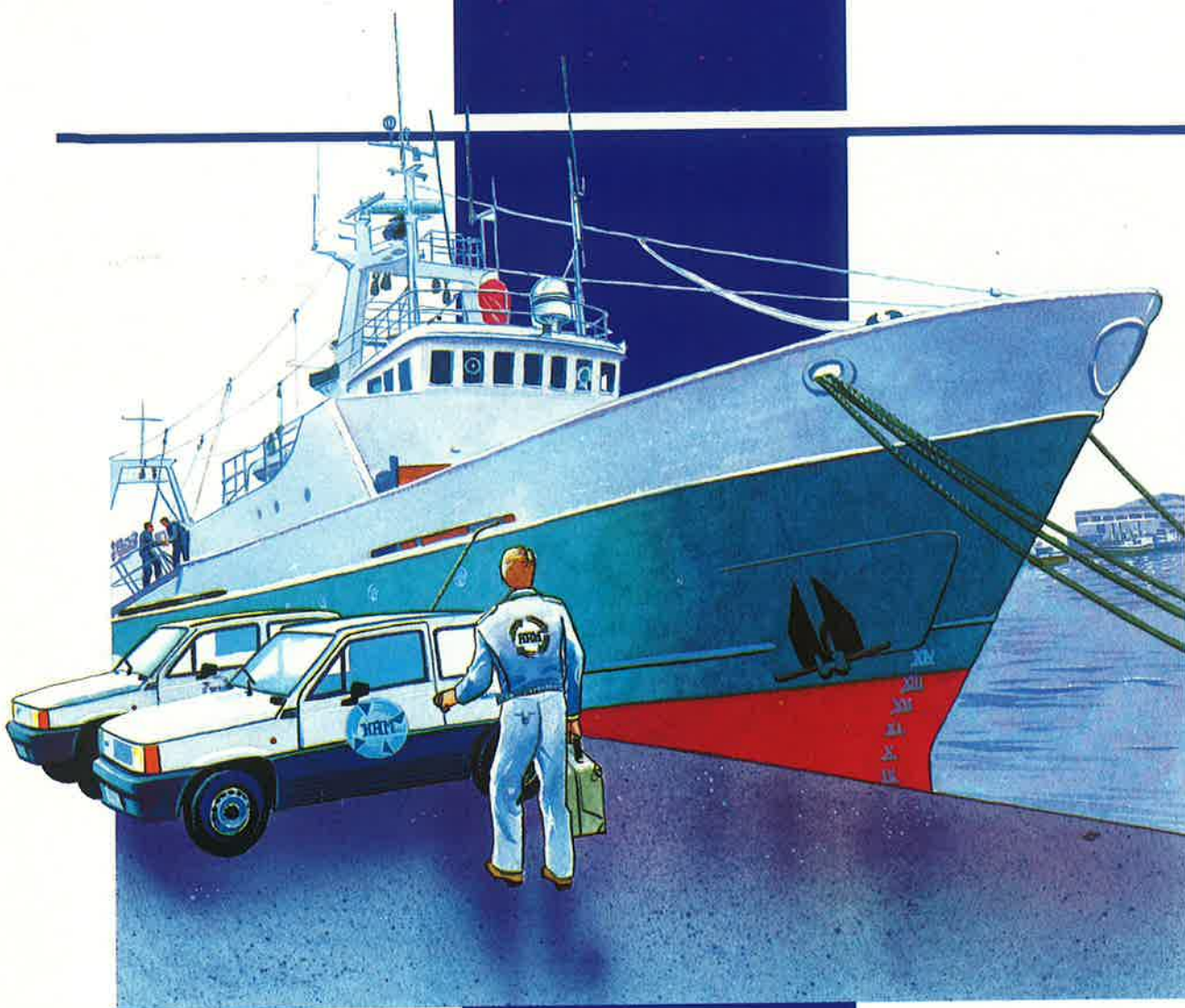
tuidas en 1986, nuevamente están a la cabeza Andalucía con 656 y 5.526 socios y Cataluña con 606 y casi 4.000 socios.

Durante los años precedentes, el crecimiento del número de cooperativas estaba situado en unas 2.000 en cada período. Esta tendencia se ha roto positivamente en 1986, línea que se espera seguir rompiendo en 1987. En el primer cuatrimestre de este año, el número de cooperativas constituidas se elevaba a 640 con un total de 6.000 socios. De estas cifras, 452 correspondían a trabajo asociado con 3.434 socios. Objetivo de la Dirección General de Cooperativas es mantener una línea de apoyo al sector para que pueda desempeñar su papel sin dificultades, en competitividad con las estructuras económicas donde se deban desenvolver.

Respondiendo a esta misma política de clarificación de entidades, el Ministerio de Trabajo pretende tener igualmente un conocimiento exacto de las Sociedades Anónimas Laborales. Según medios oficiosos, se situaría su actividad en unos 60.000 socios y su número exacto se desconoce. La Ley de abril de 1986 contemplaba la creación de un registro donde, en el plazo de un año a partir del 24 de octubre las Sociedades Anónimas Laborales existentes deberían adaptar sus estatutos y proceder a su registro si pretendían seguir en el futuro disfrutando de las condiciones especiales que disponga la Administración. Quienes no optasen por esa vía, a partir de ese plazo, quedarían únicamente como sociedades ordinarias, sin que ello afecte a la continuidad de su personalidad jurídica.

Hasta el pasado mes de agosto, únicamente se habían registrado unas 2.000 Sociedades Anónimas Laborales con unos 15.000 socios. ■

Se han dictado nuevas leyes destinadas a fomentar el cooperativismo y a que éste se ajuste a las normas que rigen en todos los países de la Comunidad Europea



SERVICIO

A la hora de adquirir un equipo electrónico para su buque, además de cumplir las condiciones técnicas precisas, Vd. quiere y necesita contar con el respaldo de un buen servicio post-venta.

Alcanzar un alto nivel de efectividad en el campo del servicio es realmente difícil. HISPANO RADIO MARITIMA aceptó este reto y hoy está en condiciones de garantizarle el mejor y más personalizado SERVICIO, para sus equipos electrónicos.

29 delegaciones propias y 35 agentes homologados, además de la red mundial RAMAC y de nuestras compañías asociadas, no sólo constituyen la más extensa red de servicio, sino la más profesionalizada del sector.

**ALGO MUY
IMPORTANTE
ENTRE NOSOTROS...
y Vd.**

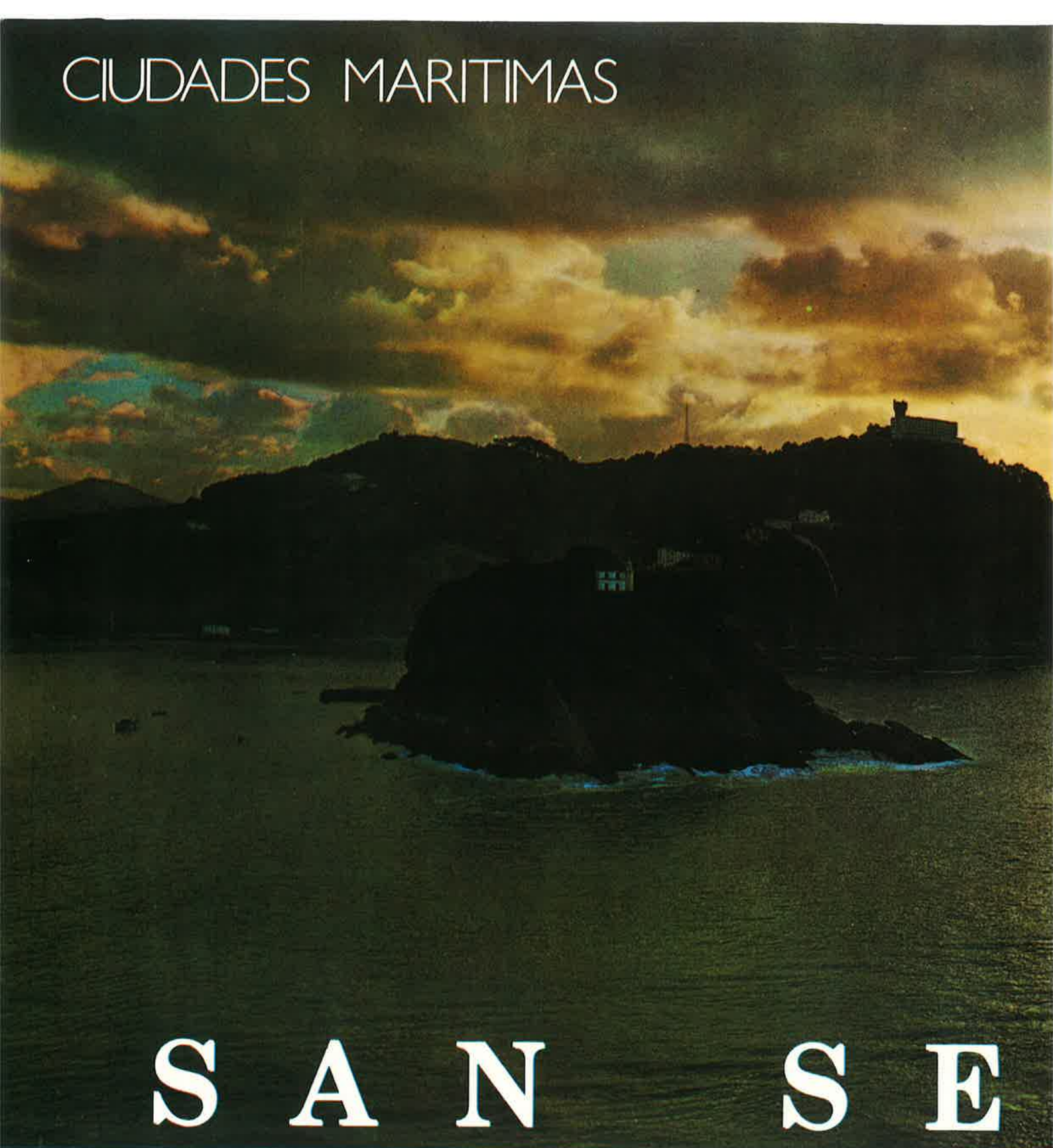


**HISPANO RADIO
MARITIMA S.A.**



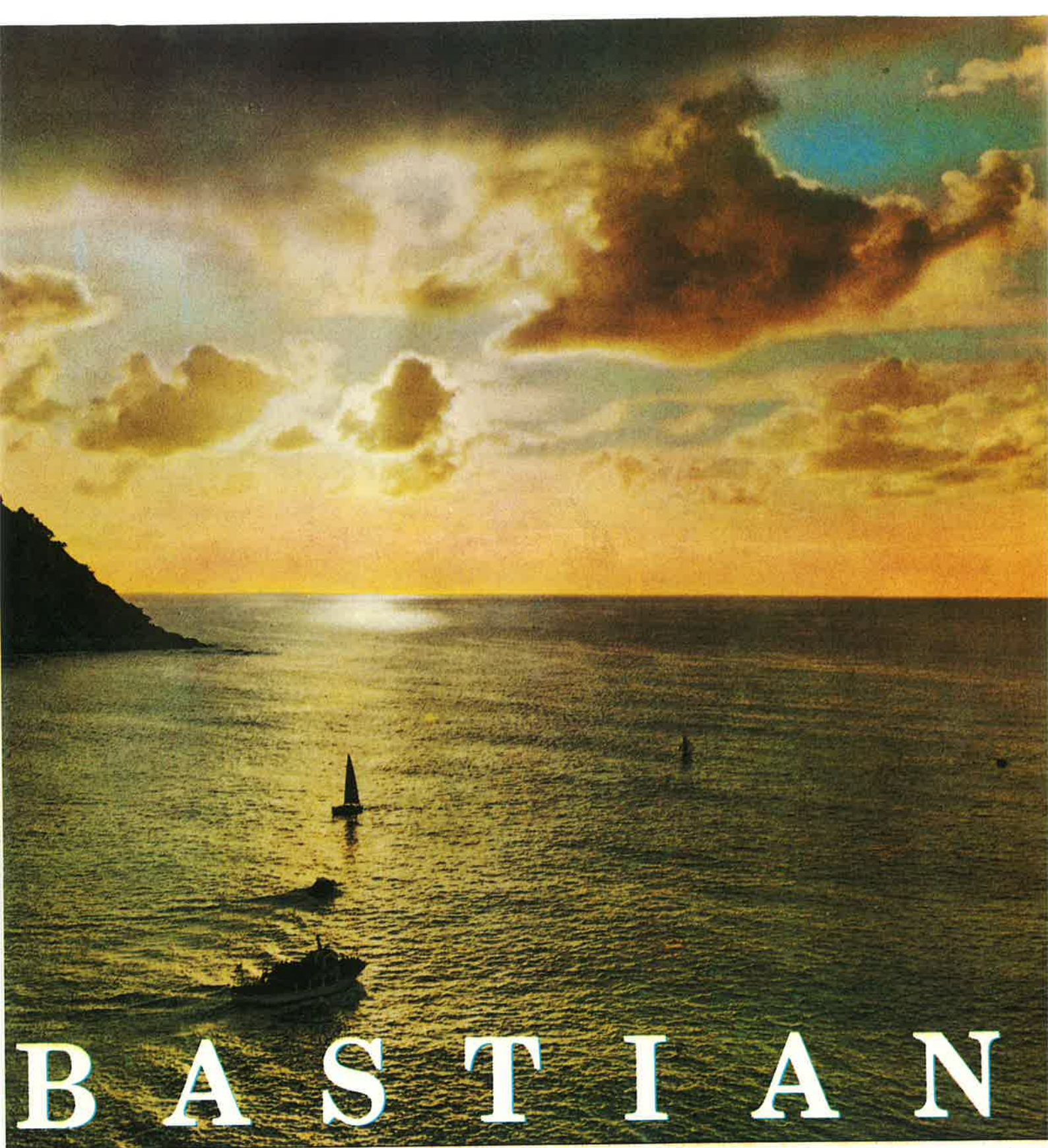
SEDE CENTRAL: c/. Julián Camarillo, 6 - Tel. 754 37 00* - Telex 42727 HRMJE E - 28.037 MADRID

CIUDADES MARITIMAS



S A N S E

Podría decirse que San Sebastián no es una ciudad: que la ciudad es Guipúzcoa, y Donostia tan sólo su barrio residencial. Villa propicia a los superlativos, provocadora de pasiones encontradas, la capital guipuzcoana es, para las gentes pescadoras, su centro político-administrativo, su plataforma de proyección. A tres pasos de ella, Pasajes, Fuenterrabía, Guetaria y Orio se encargan de dar a la pesca en Guipúzcoa una dimensión real. Hacemos un recorrido por la bella ciudad del Cantábrico y presentamos un retrato rápido de la pesca en su provincia.



BASTIAN



Aspecto de la desembocadura de la bahía de La Concha, entre el monte Urgull y la isla de Santa Clara, a la hora de un atardecer veraniego: todo dispuesto para la postal.



HIRU Zulo. Easo. Donostia. San Sebastián. Cuatro nombres arrastra la por lo demás pequeña capital guipuzcoana. *Hiru zulo* —o «iru txulo», como se escribía en dialecto guipuzcoano hasta hace escasas décadas— quiere decir «tres agujeros», en referencia a las tres bocas que San Sebastián tiene a la mar: la primera, entre los montes de Ulía y Urgull, con la playa de Gros y la desembocadura del río Urumea; la segunda, entre Urgull y la isla de Santa Clara, ya en la bahía de La Concha; la tercera, en fin, entre la isla de Santa Clara y el monte Igueldo, frente a la playa de Ondarreta. Pero tal vez sea cierto

que el nombre de las tres entradas se lo inventara Garibay, allá por el XVI, indagando en la etimología de un quinto hipotético toponímico: *Izurum*, citado —dicen— por Sancho el Mayor, rey de Navarra, en los albores del siglo XI. Ahí quedó, en todo caso, y ahí sigue empleándose, correcto o falso.

De la misma manera que, correcto o falso, sigue empleándose también el nombre de Easo. «La bella Easo» suelen llamar a San Sebastián, no sin un punto de cursilería, bastantes cronistas. Queda el hecho de que la villa fundada por el Imperio Romano con el nombre de Easo (u Oeaso) no parece que fuera San Sebastián, sino tal vez Oyarzun, o quizá Irún.

Con lo que mantendríamos una buena medida: dos nombres, dos falsedades.

A cambio, el tercer y el cuarto nombre (Donostia-San Sebastián) no son, en realidad, si-

no uno mismo. El *Don* con que el nombre euskérico arranca es la forma que en la toponimia vasca toma el «San» castellano, inspirándose en el «Dómine» latino: de ahí los *Donibane* que son los San Juan, a ambos lados de la muga. El resto no es sino una contracción deformada del Sebastián. «*Sancte Sebastianum, vulgo Donostien, ad mare oceanum...*», quedó así escrito ya en 1560 por Jorge Hoesnagle, artista de Amberes.

Creerán ustedes que todo esto muestra, al menos, que la ciudad es de considerable antigüedad. Nuevo engaño. Todos los testimonios existentes parecen confirmar fehacientemente que en 1813 San Sebastián no pasaba de ser una aldehuela de

E L NOMBRE
DE «DONOSTIA»
ES EL
EQUIVALENTE
VASCO DEL
MISMO
«SAN SEBASTIAN»



magro interés, salvando el militar, como se encargaron de probar las tropas anglo-portuguesas en el mencionado año, cuando la tomaron por asalto e incendiaron: apenas un puñado de casas al pie del monte Urgull (allí donde ahora se sitúa la célebre «Parte Vieja»), que quedaron prácticamente destruidas en su totalidad el 31 de agosto de la fecha antedicha. La pequeña ciudad fue reconstruida, sólo que ahora con calles rectas y edificios de moderno estilo, aunque sin rebasar el viejo recinto nuevamente fortificado. Como demuestra el grabado del inglés Wilkinson, fechado en 1835, que reproducimos junto a estas líneas, en aquel tiempo San Sebastián se-

guía siendo una urbe mínima, de no más de cinco mil habitantes.

El verdadero nacimiento de San Sebastián hay que situarlo realmente el 4 de mayo de 1864, cuando se procedió al derribo de las murallas de la

EL VERDADERO NACIMIENTO DE LA CIUDAD HAY QUE SITUARLO EN MAYO DE 1864

fortaleza que rodeaba el monte Urgull para ir abriéndose a la pequeña llanura que se extiende entre los montes de Ulía e Igueldo. Una apertura que pronto se colmó, arropada por diversos factores de índole económica, el principal de los cuales sería de naturaleza geográfica: que la ciudad resultara etapa obligada en la comunicación occidental entre Francia y España, fuera ésta por calzada o por ferrocarril. La estación de tren donostiarra quedó inaugurada en 1864 y, desde entonces, San Sebastián se hizo escaparate, más que aduana, del tránsito europeo hacia la península.

A esa fecha habrá que atribuir también otro cambio de

importancia. Donostia, villorrio de pescadores convertido en fortaleza militar, dejaría de vivir en la eterna contemplación del mar, esperando el regreso de sus barcos o el ataque de los ajenos, para dirigir sus ojos a tierra adentro, por donde comenzaron a llegarle la mayoría de las nuevas, materiales y espirituales. Hoy, todos los repetidores de tópicos litorales se afanan en criticar a nuestras ciudades marítimas por vivir «de espaldas al mar». San Sebastián no pudo hacerlo: el mar era seña imprescindible de su ser entero. Digamos entonces que pasó a mirarlo —eso sí— de reojo. Entretanto, construyó casas señoriales, trazó elegantes avenidas, tendió



A la izquierda, una de las impresionantes «mareas vivas» de otoño sobre el Paseo Nuevo. Junto a estas líneas, diversas imágenes del puerto donostiarra.



Alimentos de altura



Filetes de Merluza * Tronquitos de Pescadilla congelados

Ya puedes preparar platos por todo lo alto, con un presupuesto muy bajo.

Con los filetes de merluza y los tronquitos de pescadilla.

Han sido congelados en alta mar, para conservar todo su sabor y valor nutritivo.

Los filetes de merluza, ya limpios, sin espinas, y los tronquitos de pescadilla, ya sin cabeza, hacen más cómodo su trabajo en la cocina.

Descúbrelos.

Son dos alimentos de altura.

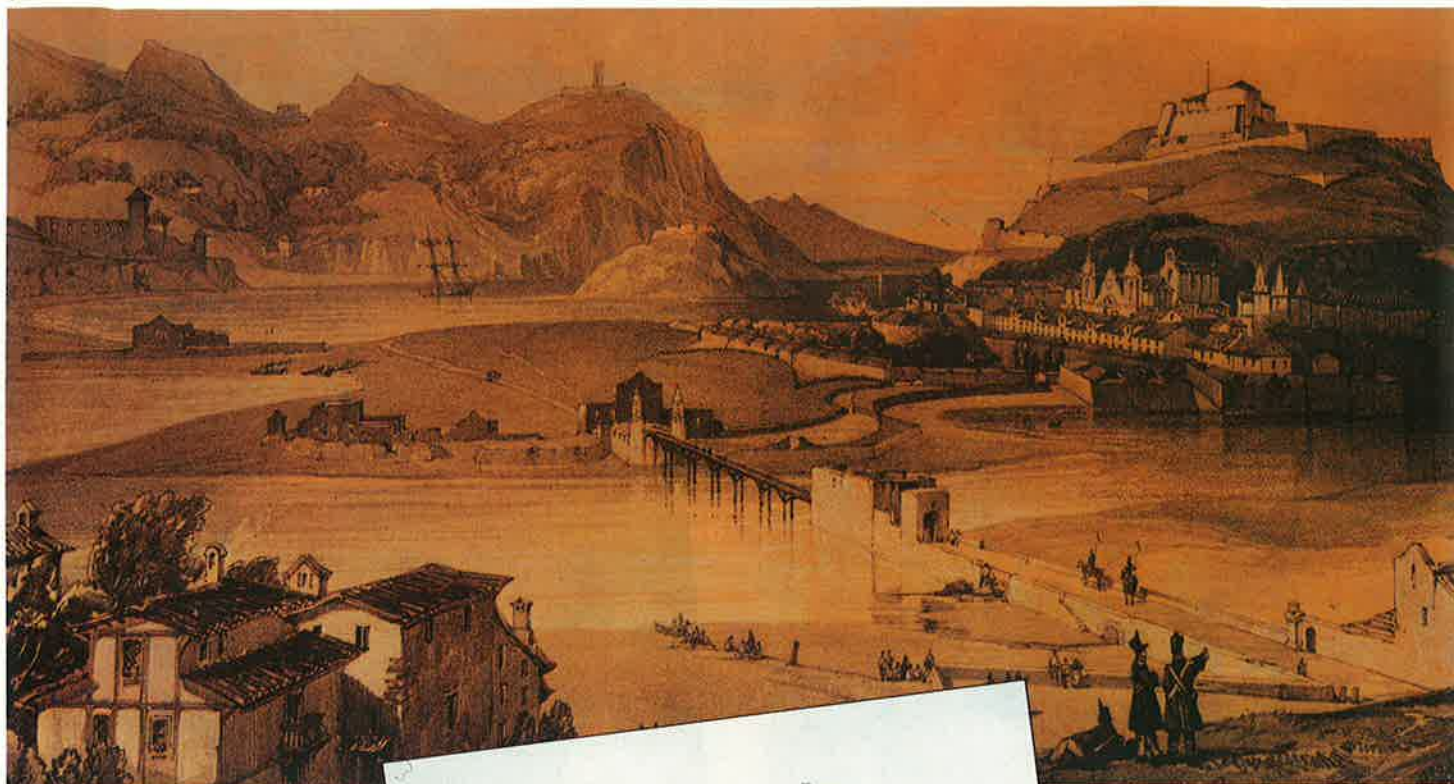
ES UN MENSAJE DEL

FROM

MINISTERIO DE AGRICULTURA,
PESCA Y ALIMENTACION

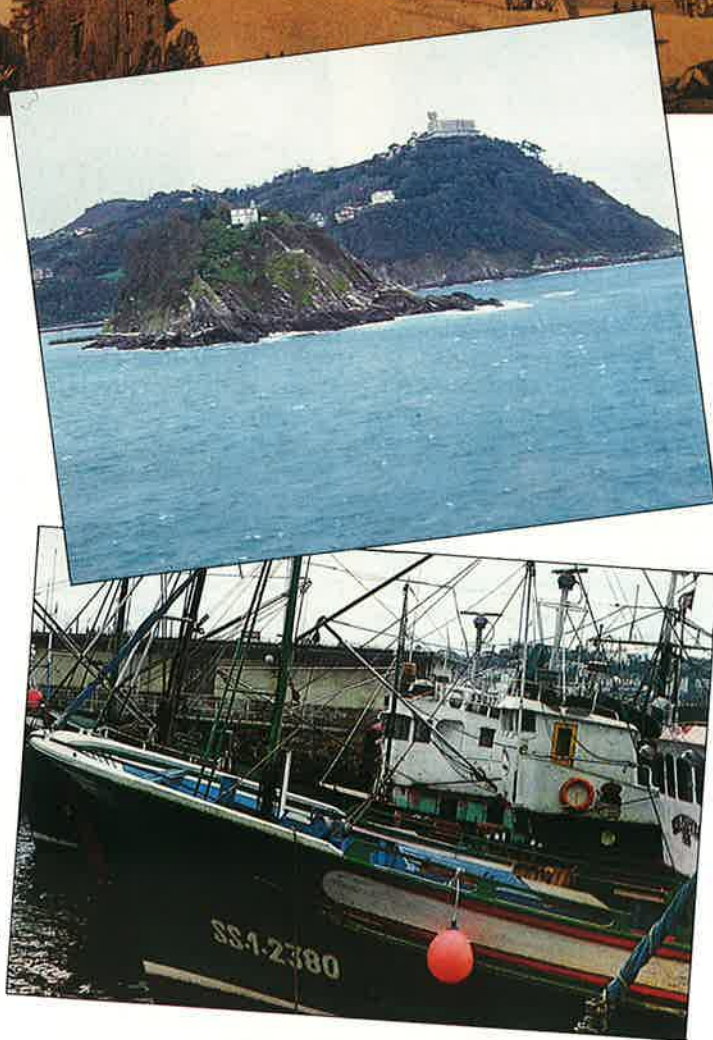
ARMADORES DE BUQUES CONGELADORES

SAN SEBASTIÁN



coquetos puentes sobre el viejo río y se maquilló —vaya que si se maquilló— para darse ese aire de vieja dama pulcra y digna que sigue aún ocultando la realidad de sus pocos años.

ODIO o amor: nunca indiferencia. Hay quien ve en San Sebastián una de las ciudades más bellas de la vieja Europa; quien la pinta como remanso de paz; quien considera insuperable la calidad de vida que ofrece: monte y mar en un palmo apenas, naturaleza y cultura, aire limpio y refinamiento. Hay también, en cambio, quien no soporta su universo a escala; quien se indigna porque haya expulsado la industria hasta más allá de sus límites, sin renunciar a explotar los beneficios; quien la juzga hipócrita, burguesa y provinciana. ¿La razón? Quizá la tengan todos y haya que apelar, una vez más, a gustos y vivencias personales. Queda el hecho, eso sí, de las contradicciones, innegables. Porque es real que la ciudad, sometida a las agudas tensiones que son de sobra conocidas, sigue siendo un espacio relajado, distendido: una permanente invitación al paseo, a la charla reposada, a la quieta contempla-



Arriba, grabado del inglés Wilkinson (1835) que se conserva en el Museo donostiarra de San Telmo. Bajo él, la bahía en una mañana invernal y un barco que exhibe el escudo de la Real Sociedad de Fútbol.

ción de una Naturaleza enamorante. Porque resulta indiscutible que, por debajo del cosmopolitismo de las apariencias, cabe seguir el trazo de la reducida villa que siempre ha sido. Porque la ausencia de industria —desterrada a los pueblos de la carretera Madrid-Irún, fuera de los confines donostiarra— confiere al ambiente un aire de privilegiada irrealdad, lograda a costa ajena.

Conviene no olvidar, sin embargo, que San Sebastián tiene más caras de las que enseña al visitante. En las trastiendas de la vieja Amara, de Sagüés, de Alza, de Eguía, hay también miles de donostiarra que no compran sus ropas en *boutiques*, ni tienen tiempo para pasear con aire displicente por la Avenida de la Libertad, antes de España. Y aquello es también San Sebastián. Gentes que no pueden permitirse *po-tear por lo Viejo*, ni han entrado nunca en donde Arzak. Que sólo saben de la Nueva Cocina Vasca cuatro cosas que han leído en *El Diario Vasco* o en *Egin*. Que nunca han pisado el nuevo «María Cristina», ahora que lo han remozado y suma sus cinco estrellas frente al horripilante panel luminoso de La Equitativa. Que *pasan* por obligación del «Txiki Tenis» y el hipódromo.



Y el puerto. Ha quedado dicho que San Sebastián es ciudad marítima. Pero marítima no quiere decir portuaria. San Sebastián se sabe envuelta por el mar, y la mar es su continuo adorno: mar al pie de sus montes, mar al término de su plácido río, mar para sus tres playas, salitre de mar en su aire... Se diría que el puerto no es, en el fondo, sino una pieza más para la orfebrería urbana de esta ciudad abrazada por la mar. Como si los barcos, los breves malecones, las casitas, el palomar, la iglesia de San Pedro, el Aquarium y los asadores de sardinas sólo estuvieran allí para ofrecer otro bello telón de fondo al paseante. Este deberá comprar un cucurucho de *karrakelak* —llámeles *mallak*, si prefiere, o bigaros— o de cangrejos de mar, e irlos comiendo sin dejar de andar, hasta llegarse a las instalaciones de la *Itxasoko Gurutze Gorria* (Cruz Roja del Mar), para volver luego hacia el arco que da entrada a la Parte Vieja. ¿Que esos barcos se hacen a la mar, pescan sardinas o merluza, van

al pincho-caña o al palangre? San Sebastián no parece inquietarse por ello: adornan. Ahí hay un barco que se llama «Jorge Oteya». ¿Puede ser algo más que un abalorio ese barco con nombre de escultor filosofante, buscador del vacío absoluto y la nada espiritual?

Paseamos por el puerto de San Sebastián al comienzo de un octubre que se ha vuelto temporal y rabia de viento. El muelle está repleto: aquí los barcos de recreo, allá los de pesca. No hay nada como esa gota de irritación en el tiempo

MARI: UN HEROE DEL PUERTO DONOSTIARRA CUYA VALENTIA AUN SE RECUERDA

para quitarle a San Sebastián el regusto de almíbar y conferirle lo que el nativo aprecia: otro contraste más.

—*Y es que somos así*— dice Angel Uresberueta, de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa. Está hablando del modo de ser de los pescadores guipuzcoanos; de los habitantes de Guipúzcoa en general: amigos de la sinceridad directa, hostiles a las medias tintas y a los juegos de pasillo, partidarios de las soluciones que tiran por la calle de enmedio. Una actitud que presenta, como todas, claros oscuros, y que se entronca con sentimientos tradicionales, hoy a veces reconvertidos: la religiosidad, el sentido de la identidad como pueblo...

Uresberueta nació en el puerto de San Sebastián, recorrió media Europa, terminó sus estudios de Economía en Bélgica, se instaló por un tiempo en Madrid y, finalmente, tomó el camino del regreso: San Sebastián es una droga que crea adictos. Ahora, en tanto que economista especializado en materias pesqueras, realiza labores de máxima responsabi-

lidad técnica dentro de la Federación Provincial de Cofradías de Guipúzcoa. Cuando se le pregunta por la realidad de la pesca local, habla directamente de la guipuzcoana, sin pararse en la donostiarra. Y no es sólo porque el puerto de San Sebastián sea de una importancia menor, sino también por otra circunstancia distintiva de la ciudad: obligada por la Naturaleza a no crecer apenas, San Sebastián se ha ido fundiendo, incluso físicamente, con el resto de su pequeña provincia, lo que ha ido generando una auténtica conciencia provincial: el donostiarra se identifica casi en primer término como guipuzcoano, cual si San Sebastián apenas fuera otra cosa que un barrio de la verdadera ciudad-provincia. Paralelamente, Pasajes, Fuenterrabía, Orío, Guetaria y Motrico no serían sino los diferentes muelles de un único puerto guipuzcoano.

GUIPUZCOA tiene dos puertos principales, o tres, si separamos los Pasajes de San Pedro y de San

motores marinos Caterpillar beneficios asegurados



DURANTE 3 AÑOS O 6.000 HORAS

Mediante contrato*



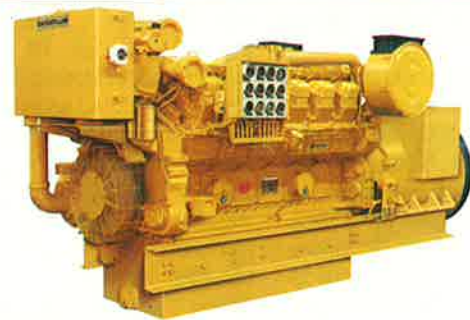
- **GARANTIA AMPLIADA DEL MOTOR O GRUPO MARINO.**

Cubre la reparación o sustitución de piezas y la mano de obra necesaria cuando presenten defectos de materiales o fabricación.

- **GARANTIA DE DISPONIBILIDAD DEL EQUIPO.**

Un plazo máximo de 72 horas en las reparaciones. En caso contrario recibirá una cantidad en pesetas por día de retraso en la reparación del motor averiado.

- **GARANTIA DE DISPONIBILIDAD DE PIEZAS.**
Un plazo máximo de 72 horas en la obtención del repuesto. Si Finanzauto lo suministrara fuera de dicho plazo, al cliente le resultará totalmente gratis.



(F-13-87)



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

BASES

ARGANDA
BARCELONA
VALENCIA
SEVILLA
BILBAO
OVIEDO

TENERIFE
LAS PALMAS
ZARAGOZA
MALAGA
LA CORUÑA

SUB-BASES

LERIDA
PALMA DE
MALLORCA
PONFERRADA

AGENTES

BARBATE
BENICARLO
BURELA
CEDEIRA
CUDILLERO

FIGUERAS
HUELVA
MARBELLA
RIVEIRA
SAN CARLOS
DE LA RAPITA

* Infórmese en su Base de las condiciones de esta garantía

CATERPILLAR, CAT y son marcas registradas de Caterpillar Inc.



A la derecha, y como suelen decir los donostiarros bromeando, «el día que nevó en San Sebastián». El puerto, pequeño y acogedor, no se escapa a la suciedad de rigor.

Juan. Pasajes se lleva la palma en cuanto a flota de altura y gran altura; Fuenterrabía es puntera en la de bajura. Les siguen, en importancia decreciente, Guetaria, Orio, San Sebastián y Motrico, volcados todos ellos en la pesca de bajura.

Dentro de la flota de bajura suelen distinguirse dos subsectores: el artesanal y el de superficie. En el primer campo deben situarse los barcos merlujeros, concentrados particularmente en Fuenterrabía, aunque Donostia cuenta también con alguno. La flota de superficie, polivalente, realiza tres campañas o *costeras*. En primavera, sale a la anchoa, al cerco. En verano captura bonito con cebo vivo. En el invierno se divide: una parte marcha a la costera del atún en aguas lejanas y

otra se dedica a la pesca de especies de litoral. El barco de bajura guipuzcoano tiene, por término medio, unas 60 TRB, algo más de 240 HP de potencia instalada, unos veinte años de edad y lleva una decena de tripulantes. Es una flota —como todas, por otra parte— en recesión y necesitada de remozamiento. La merlujera de Fuenterrabía, según nos contó su presidente, Esteban Olaizola, encara ahora un proceso de reconversión, con la voluntad de transformarse ella también en polivalente.

La pesca de arrastre de altura, que trabaja al cerco, se concentra sobre todo en Pasaje. Son *bous* y *bakas* de edad próxima a los veinte años, con motores de 600 a 1.200 HP y llevan una media de quince tri-

pulantes. Esta flota, dedicada preferentemente a la captura de merluza en aguas exteriores, ha sufrido en los últimos años una aguda crisis, resultante de las restricciones en materia de licencias y cuotas, lo que condujo a un proceso de drástica reducción en el número de embarcaciones. Pero aún más gra-

ve ha sido el golpe sufrido por la flota bacaladera de Pasajes, importantísima apenas hace veinte años y hoy recordada a su tercera parte. Aquí la clave de los problemas hay que buscarla en las dificultades puestas por Canadá, Noruega e Islandia, principalmente, tras la ampliación de las ZEE a 200 millas. Lamentablemente, no parece que el próximo futuro vaya a aclarar el panorama, lleno de incertidumbre y nuevas amenazas.

Sólo tres de cada doscientos trabajadores de Guipúzcoa son *arrantzales*. No obstante, el dato podría desorientar en cuanto a la importancia que la pesca tiene para la provincia. En primer lugar, naturalmente, porque la cifra mencionada se refiere tan sólo a los empleos

PASAJES
Y FUENTERRABIA
SON LOS PUERTOS
PRINCIPALES DE
GUIPUZCOA



directos en la extracción. Si a ellos se suman los puestos de trabajo generados en tierra, la cantidad debería ser doblada. En fin, la vinculación familiar eleva bastante más el índice de la población que se relaciona con la pesca. Pero, aún incluyendo todo ello, seguirá sin reflejarse fielmente la importancia que el mundo pesquero tiene para las gentes de la costa guipuzcoana. Porque ésta hunde sus raíces en una cultura marinera que ha marcado al conjunto, y aún lo sigue haciendo. Porque hay poblaciones —Fuenterrabía, Orío, Guetaria— que no tendrían sentido sin la constante referencia marinera. Y también, no lo olvidemos, porque el pueblo guipuzcoano, maestro en el arte de comer, da una importancia de

primera línea al pescado dentro de su dieta.

ES domingo en San Sebastián, y hoy el cielo ha asomado azul, y el viento huracanado de la semana se ha transformado en sua-

SOLO TRES
DE CADA
DOSCIENTOS
TRABAJADORES
DE
GUIPUZCOA SON
«ARRANTZALES»

ve brisa. A San Sebastián no hay que venir en agosto, a no ser que uno guste de la aglomeración y la barahúnda. Es en estas mañanas del otoño, o en sus equivalentes de la primavera, cuando la ciudad, tranquila y sin apenas foráneos, ofrece sus mejores encantos. ¿A qué sentarse detrás de una mesa para charlas, así sea en la bien acondicionada sede de la Federación de Cofradías, asomada a la mismísima bahía? Volvemos al paseo, desde el Peine de los Vientos hasta el puerto, hablando de perspectivas y problemas. De la utilización de artes pelágicas por la flota pesquera francesa, que arruinan los caladeros tradicionales y espantan la pesca. De la necesidad de encontrar ayudas que permitan renovar la

vieja flota y mantener lo que aún se conserva, pese a las crecientes dificultades.

Grupos de gitanos recogen algas en La Concha. Equipos infantiles corren detrás de balones endurecidos por el agua y la arena, soñando con ser los Beguiristain y Arconadas del mañana. No faltan incluso los que, tras un rato al sol, se lanzan al agua, este día como todos. En el puerto, un puñado de barcos se balancea suavemente bajo el monumento a Mari, el héroe que dio su vida por salvar las ajenas en medio de la tempestad. La última impresión es igual a la primera: aquello, más que una flota de pesca, parece el decorado dispuesto para la foto de una postal. ■

J. ORTIZ

MAR 37

Una Pintura Maestra

Con soluciones anticorrosivas que protegen
A fondo.

Y productos antiincrustantes y de acabado de alta tecnología
para cubrir bien
En superficie.

Color y protección navegan juntos en una mano de pintura.
Una pintura maestra que permanece.
Obra de GLASURIT.



La que más pinta en Europa.

Sede Social:
Embajadores, 225-233
Tels. (91) 239 96 00 - 468 11 00
Telex: 46.194 GLA-E
Telefax: 2276-323
28045 Madrid

Fábrica:
Polígono del Henares
Tels. (911) 21 17 00 - 21 30 23
Telex: 49.642 GLG-E
19004 Guadalajara

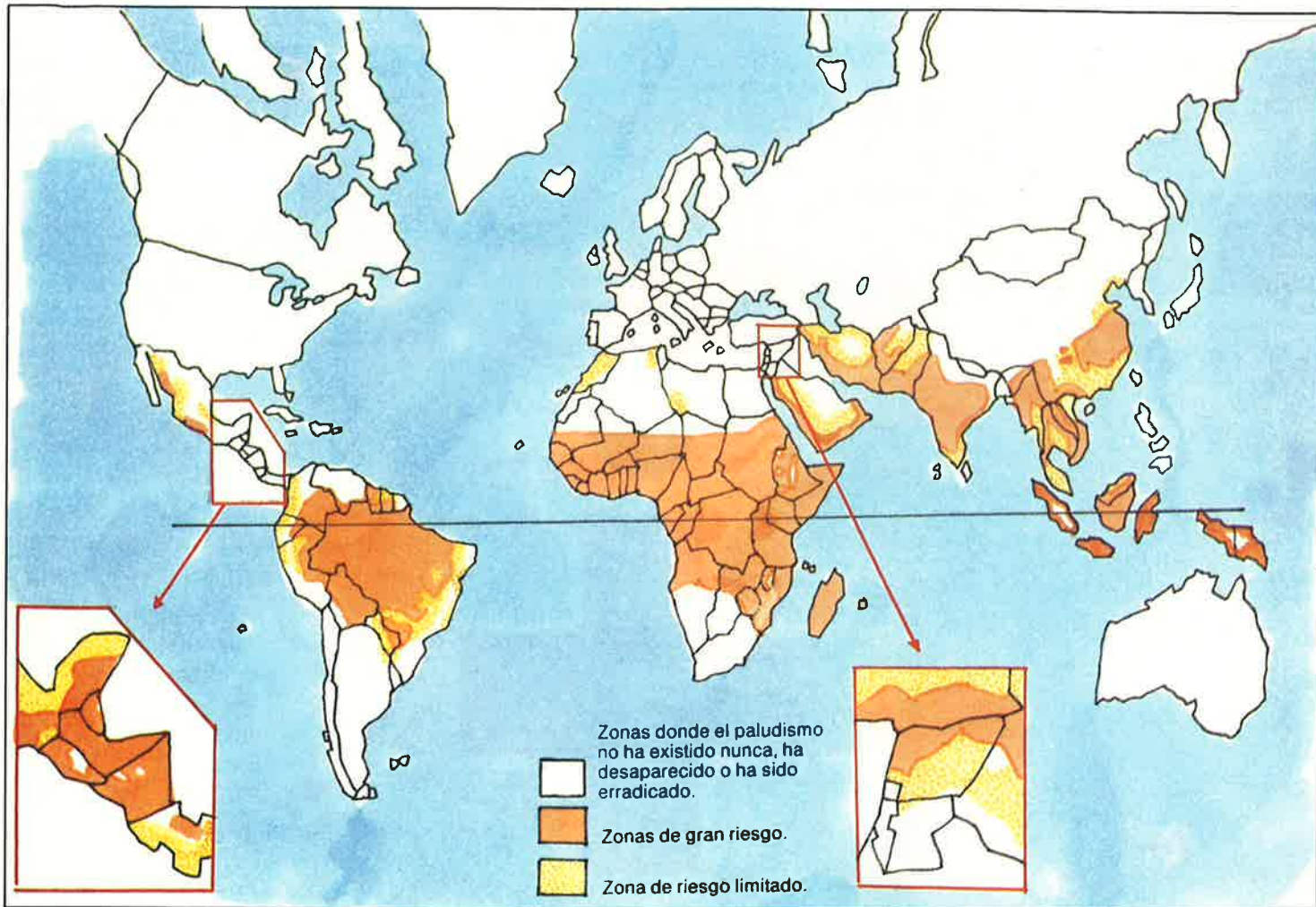
GUIA SANITARIA A BORDO



A CABA de iniciarse la difusión de la nueva *Guía Sanitaria a Bordo*, realizada y editada por el Instituto Social de la Marina. La nueva Guía es un compendio, preciso pero suficientemente detallado, de los conocimientos de todo género que los trabajadores de la mar precisan para poder afrontar los diversos problemas que la defensa de la Salud plantea a bordo. Dividida en once capítulos y un anexo, la Guía empieza por explicar el Programa de Sanidad Marítima del ISM. A ello sigue el capítulo referente a higiene y vacunaciones. La alimentación y la nutrición son objeto del capítulo tercero, que da paso al

apartado destinado a la anatomía y el examen del paciente. El capítulo quinto aborda con el detalle de rigor una materia de singular importancia: los primeros auxilios. Los accidentes subacuáticos y el transporte de enfermos y accidentados constituyen el contenido de los capítulos sexto y séptimo. El octavo se centra en otra técnica clave: las consultas radio-médicas y sus particularidades. El apartado noveno aborda todo lo referente a botiquines y administración de medicamentos. Las defunciones a bordo se examinan en el capítulo décimo, en tanto el último pasa a ocuparse de reglamentación sanitaria, documentación y trámites.

GUIA SANITARIA A BORDO



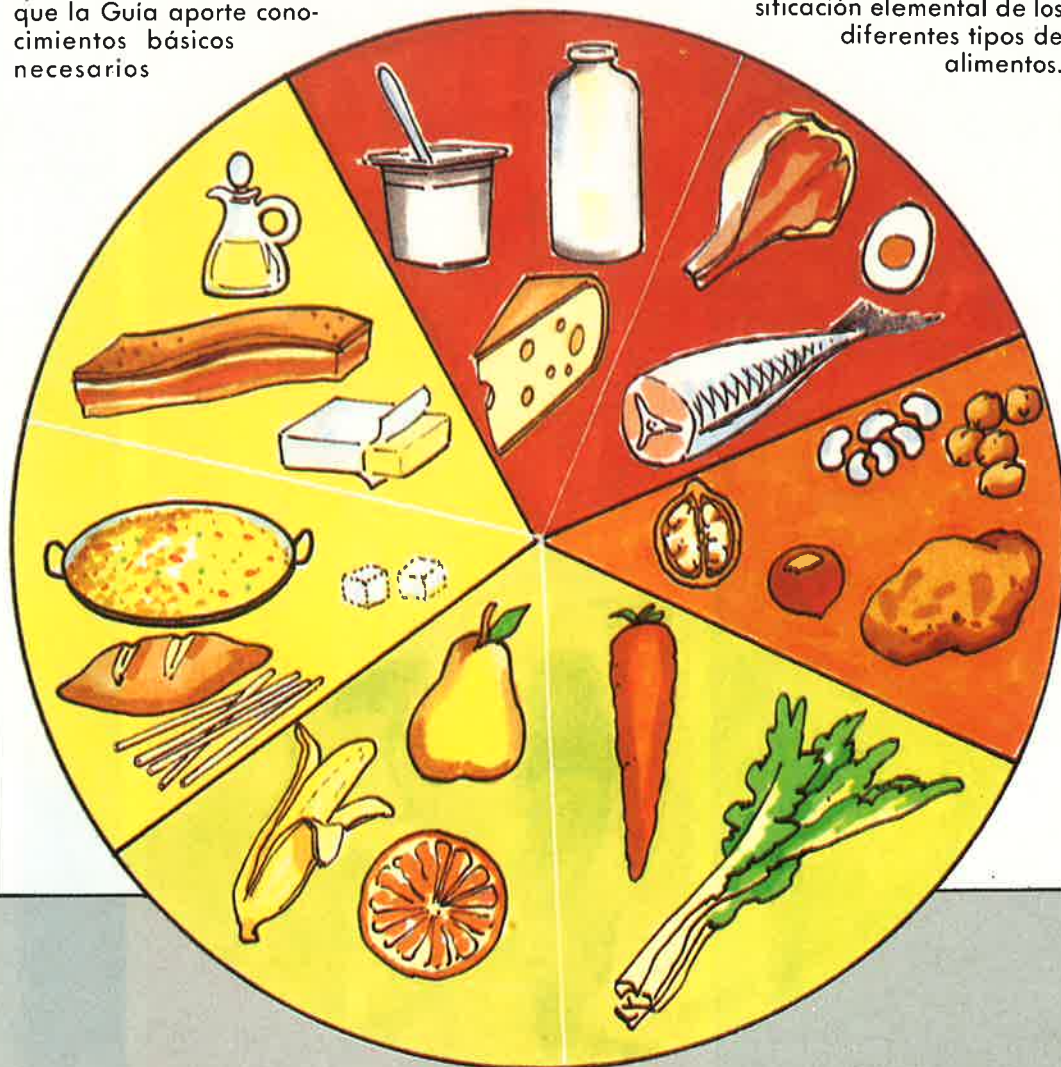
CALCULO SEMANAL DE LA RACION MODELO

Grupo	ALIMENTOS	Aprovechables gs.	Calorias	PROTEINAS			MINERALES		VITAMINAS				
				Total gs.	Animal gs.	Vegetal gs.	Calcio mgr.	Hierro mgs.	A U.I.	B ₁ mgs.	B ₂ mgs.	Niacina mgs.	C mgs.
1	Leche	400 × 7	1.960	98	98	—	3.350	2,8	3.900	1,25	2,95	2,0	20
	Carne	100 × 2	400	38	38	—	22	4,6	60	0,20	0,4	8,0	—
2	Pescados	150 × 4	1.020	108	108	—	120	6,0	600	0,5	1,2	17,0	—
	Pescados en aceite	80 × 1	240	20	20	—	272	1,7	80	0,04	0,3	0,1	—
	Huevos	3 unid.	240	18	18	—	90	4,5	1.500	0,22	0,4	0,2	—
3	Legumbres	80 × 6	1.900	112	—	112	840	38,5	560	2,5	1,4	11,1	—
	Patatas	300 × 7	1.790	42	—	42	210	12,6	—	2,1	0,7	25,0	168
4	Verduras	145 × 7	200	15	—	15	500	12,0	30.000	0,6	0,3	5,0	300
	Frutas	140 × 7	400	10	—	10	300	4,0	2.000	0,8	1,0	4,0	300
6	Pan	400 × 7	7.840	224	—	224	335	39,2	—	3,1	1,7	22,4	—
	Arroz o pastas	50 × 3	360	10	—	10	16	1,5	—	3,1	0,1	1,0	—
	Azúcar	30 × 7	840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Aceite	50 × 7	3.150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Semanal			20.340	695	282	413	6.055	127,4	38.700	11,46	10,65	95,8	788
Diario			2.905	99	40	59	865	18,2	5.530	1,6	1,5	13,7	112

ALIMENTACION Y NUTRICION

No pocos trastornos orgánicos de los trabajadores de la mar proceden de la inadecuación de su dieta alimentaria. De ahí que la Guía aporte conocimientos básicos necesarios

para conocer el valor nutritivo de los diferentes alimentos. El gráfico de la Guía que aparece bajo estas líneas muestra una clasificación elemental de los diferentes tipos de alimentos.



MEDIAS PREVENTIVAS NECESARIAS

La Guía destina un amplio apartado a la explicación de las medidas higiénicas de especial aplicación en el mar: higiene del medio, higiene individual, higiene en climas tropicales y, en fin, vacunaciones (a la izquierda, mapa de la distribución del paludismo en el mundo, incluido en la Guía, donde se observa la importancia de esta enfermedad en zonas frecuentadas por los trabajadores españoles del mar).

UNA DIETA RACIONAL

La Guía proporciona una tabla destinada a facilitar el cálculo de una ración alimentaria semanal adecuada (reproducida a la izquierda). Además de esta indicación general, se facilita información sobre cómo establecer diferentes tipos de dieta: líquida, blanda, astringente, laxante, pobre en sal, pobre en hidratos de carbono, para combatir la gota y el exceso de ácido úrico, hipercalórica e hipocalórica, indicando en qué casos debe utilizarse cada una.

La sanidad es, sin lugar a dudas, uno de los capítulos básicos de la protección social dentro de las comunidades modernas. Un programa sanitario ajustado a las necesidades colectivas implica todo un conjunto de facetas, adquieren particular relieve las referentes a la salud ocupacional y aquellas otras que se vinculan a las condiciones en que los trabajadores desarrollan su labor profesional. En el caso del mundo laboral marítimo, dentro del cual las condiciones de vida y trabajo se funden en un todo, difuminándose los perfiles

que diferencian las diversas actividades vitales —trabajo, descanso, diversión, etcétera—, la puesta en marcha de un correcto programa de salud profesional alcanza una dimensión específicamente relevante.

La actividad laboral marítima integra uno de los sectores en los que los sistemas de protección y seguridad se hallan más necesitados de desarrollo urgente por parte de las empresas concernidas y en el que igualmente debe acrecentarse, y mucho, la conciencia de esa necesidad. Llevar adelante esta tarea

repercutirá directamente en la mejora de la calidad de vida de las gentes del mar y contribuirá a generar una nueva conciencia colectiva, tanto de las personas integrantes del sector como del conjunto de la sociedad, sobre las vías que conducen al logro de una calidad de vida digna de ese nombre.

La Administración viene estando presente en ese esfuerzo común a través de la política social que, destinada particularmente a las gentes del mar, despliega el Instituto Social de la Marina, en coordinación con otras instituciones y organismos. A este respecto, la publicación

de la *Guía Sanitaria a Bordo*, que aquí comentamos, es otra muestra más de esa firme voluntad, que sólo conseguirá plasmarse en realidades, ciertamente, si se inserta dentro de lo que obligatoriamente debe ser una labor de conjunto, protagonizada por todo el sector.

Siguiendo las pautas dictadas por los organismos internacionales, España ha desarrollado los cuatro mecanismos que se consideran básicos para obtener un nivel adecuado de protección sanitaria de la gente de mar: un centro radio-médico, un sistema de botiquines a bordo, una guía sanitaria para la atención a bordo y un programa de información sanitaria para los profesionales marítimos.

Ha desarrollado y puesto en marcha también otros mecanismos de gran importancia tanto en el nivel preventivo (centros especializados en el reconocimiento médico previo al embarque, red informática, banco central de datos, etcétera) como en el asistencial (buque hospital, centro de repatriación, centros en puertos de países extranjeros donde existe especial incidencia de la flota nacional, etcétera). Podría decirse, sin reparo alguno, que hoy España dispone en el área marítima de unos mecanismos modernos y ágiles. Buena prueba de ello es el relevante papel que desempeña en los programas de colaboración internacional, en los que su presencia viene siendo imprescindible.

La característica fundamental del conjunto de esa actividad ha sido la interrelación de todos los



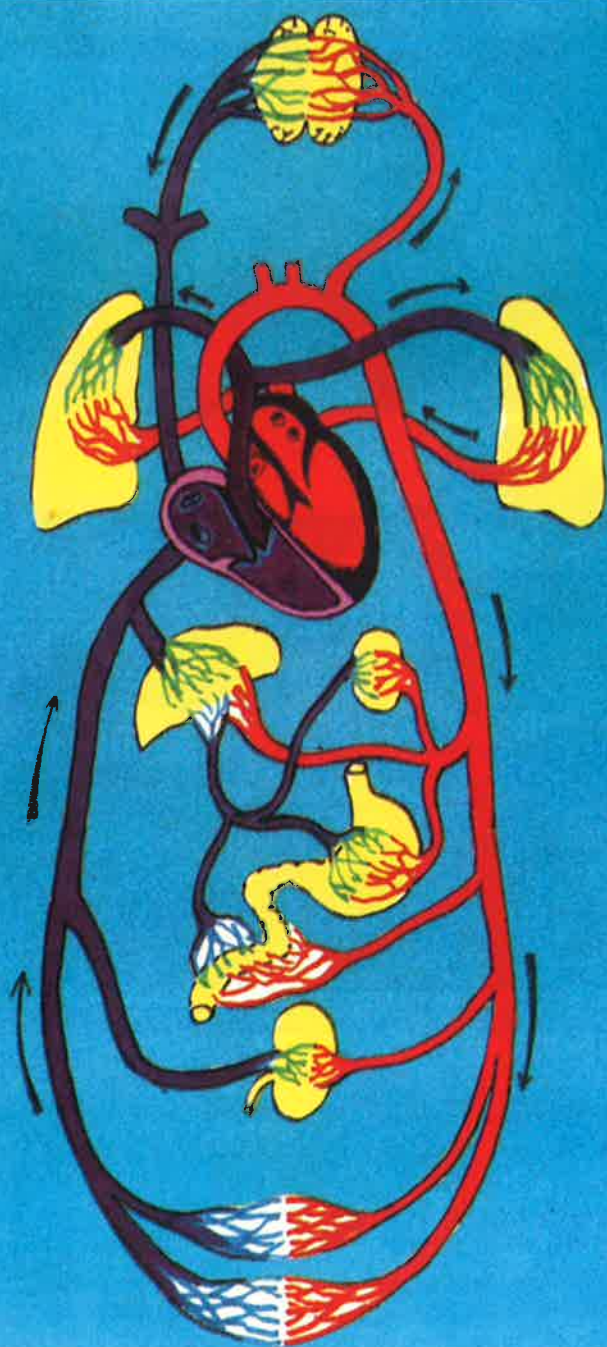
CONOCER EL CUERPO HUMANO

Para estar en condiciones de prestar cuidados sanitarios a bordo, los responsables de ello precisan conocimientos básicos de anatomía. La *Guía Sanitaria* se los proporciona de manera didáctica y, a la vez, precisa. Para ello se parte de la llamada «postura anatómica», cuya visión anterior ofrece el dibujo reproducido sobre estas líneas, y que permite un examen racional del cuerpo.



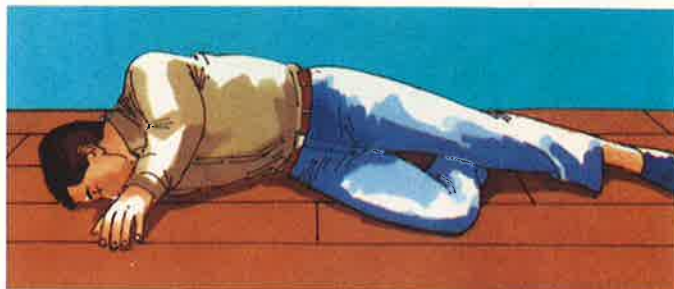
EL SISTEMA MUSCULAR

No pocas de las dolencias y accidentes que suelen producirse a bordo de un navío implican al sistema muscular. De ahí la necesidad de conocer en qué consiste, qué funciones cumple, etcétera. El dibujo —uno de los que la Guía dedica al sistema muscular— reproduce la visión posterior del sistema muscular humano.



EL APARATO CIRCULATORIO

Dentro del capítulo que la Guía dedica al conocimiento anatómico, el aparato circulatorio es objeto de un apartado especial, en el cual se explican las funciones del corazón, de las venas, las arterias y la sangre, detallándose su importancia. Igual tratamiento reciben el aparato digestivo, el respiratorio, el urinario, el reproductor, los diferentes órganos, la piel, etcétera.



LOS PRIMEROS AUXILIOS

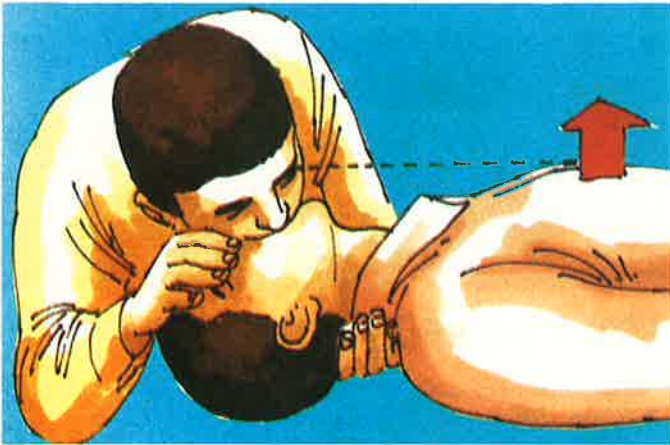
No parece necesario subrayar la importancia que las técnicas de primeros auxilios adquieren en una correcta Guía Sanitaria a bordo. Este es, obviamente, uno de los capítulos más extensos de la Guía. Los dibujos reproducidos aquí sirven para mostrar cómo debe hacerse para colocar a una persona en estado de inconsciencia en la posición llamada «de seguridad».

elementos y actuaciones que componen el programa de Sanidad Marítima, interrelación que ha posibilitado una puesta en acción programada y que permite ahora un aprovechamiento integral de los datos y de los medios disponibles.

No obstante, esta interrelación a que nos referimos no sólo no excluye, sino que hace necesaria la participación empresarial. A las empresas corresponde incorporar a los centros de trabajo las condiciones y la tecnología que favorezcan y garanticen la prestación del trabajo conforme a óptimos de seguridad, de higiene, de calidad de vida; y a los

representantes de los trabajadores, cuya actividad ha de trascender la frontera de la reivindicación para comprometerse en el esfuerzo de la mentalización y formación de los profesionales de la mar en la importancia de la seguridad, de su seguridad. De ahí que estemos hablando de la Sanidad Marítima como un proyecto colectivo.

Era lógico que España, estando a la cabeza de los países marítimos que ofrecen medios de protección y asistencia a sus tripulantes, efectuase ahora este esfuerzo de edición de una nueva *Guía Sanitaria*, que rebasa ampliamente las indicaciones básicas de los organismos



internacionales y que está en perfecto equilibrio con el esfuerzo desplegado desde 1983 en la renovación de los medios disponibles y en la ejecución de un programa que cierra su primer ciclo de actividad en este mismo año.

La *Guía Sanitaria* viene a ser no sólo un instrumento de apoyo a la consulta radiomédica, sino también un manual de consulta ágil que permite la atención sanitaria básica y que prevé un número importante de los supuestos más frecuentes a bordo en materia de accidentes o enfermedad. Asimismo, ha de ser el manual en cuyo uso debe de ser instruido aquel tripulante en quien vaya a recaer la responsabilidad de la seguridad de la tripulación. Es, por último, una oportunidad más para cada trabajador marítimo, una oportunidad para reducir sus

riesgos y para eludir sus consecuencias.

Se ha pretendido con este Manual acertar en el justo término medio entre la calidad científica que una obra de consulta médica debe tener y la adaptación del lenguaje y de los contenidos a las condiciones en las que la consulta radio-médica se realiza, atendiendo a hacerla atractiva, manejable y didáctica.

La edición de esta *Guía Sanitaria* viene a ser el colofón del primer gran bloque de medidas sanitarias que el Instituto Social de la Marina puso en marcha en 1983, dentro de su programa de salud ocupacional para los trabajadores de la mar.

Sin duda se trata del programa más ambicioso de entre los que el Instituto viene ejecutando y también uno de los que más nivel de

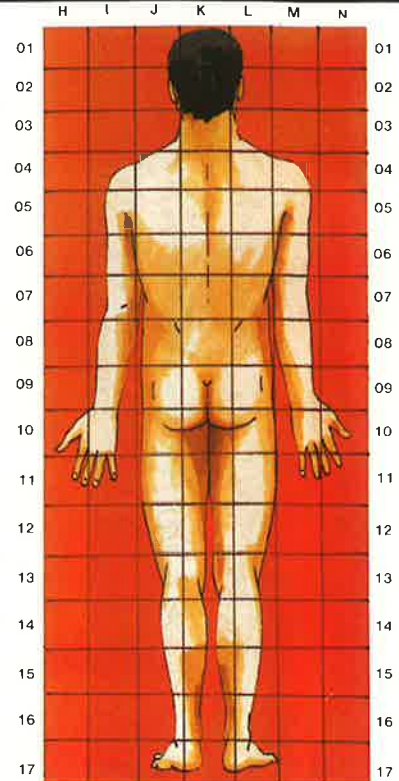
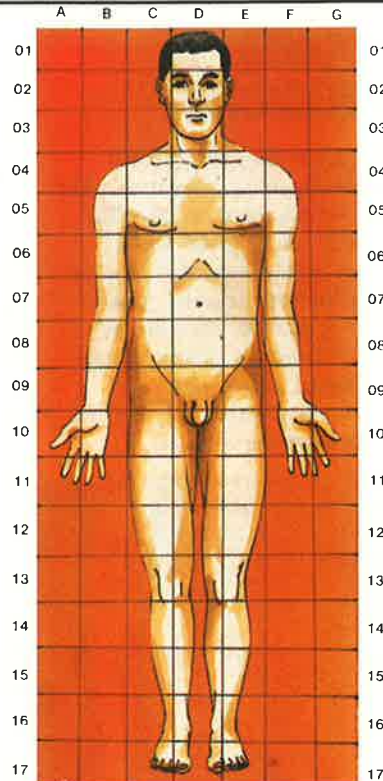
TRANSPORTE DE ENFERMOS

La corrección o incorrección en el modo de transportar a un enfermo o un accidentado puede determinar el desarrollo de su proceso curativo. La camilla del tipo «Neil Robertson», que la Guía recomienda, es excelente para el transporte a bordo, ya que permite colocar en posición vertical a la persona transportada, permitiendo su paso por lugares de difícil acceso.



RESPIRACION ARTIFICIAL

El aprendizaje de los métodos de respiración artificial es elemento clave dentro de las técnicas de primeros auxilios. De entre los métodos de referencia, el más eficaz es el denominado «boca a boca», ilustrado en los dibujos de la izquierda. No obstante, la Guía explica también otros métodos y describe con detalle de qué modo deben ser aplicados para obtener resultados positivos.



CONSULTAS RADIO-MEDICAS: UNA TECNICA ESPECIAL

La especificidad de las consultas radio-médicas, en las que el médico se encuentra a gran distancia, exige una división convenida del cuerpo humano, lo que ahorra explicaciones prolijas y elimina errores. Arriba, la división realizada en la *Guía Sanitaria* del ISM.

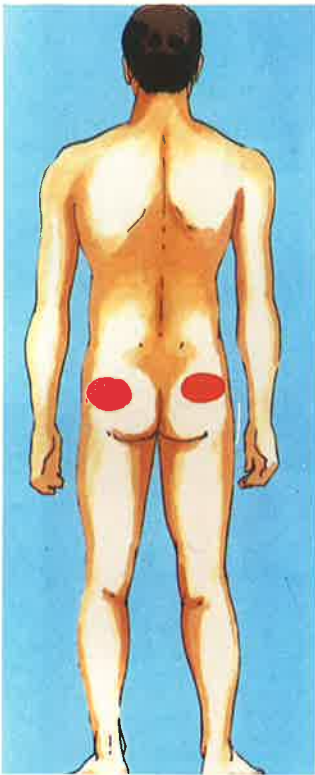


aceptación ha tenido.

Las condiciones de la actividad marítima son determinantes de numerosas situaciones de riesgo que han hecho figurar a este sector productivo al frente de los índices más altos de la siniestralidad laboral de este país. Junto a ello deberíamos añadir el deterioro que en el desarrollo e integración social de los trabajadores del mar produce el sistema de trabajo y las circunstancias que le rodean.

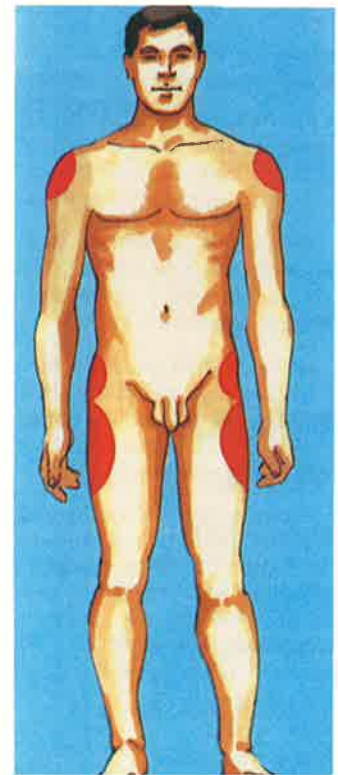
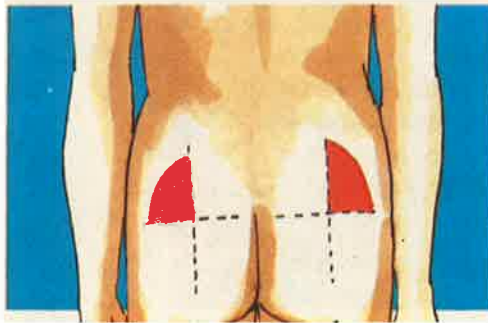
La Administración trata de concitar el esfuerzo común de los interlocutores sociales en el empeño por ir haciendo camino en la transformación de esas condiciones de trabajo que, al fin y a la postre, producen unas condiciones de vida que han de ser necesariamente mejoradas.

A esa mejora se dirige la *Guía Sanitaria* que el



¿COMO PONER UNA INYECCION?

El botiquín de a bordo incluye una panoplia básica de medicamentos cuya administración no siempre es sencilla. Así, la Guía debe aleccionar sobre, por ejemplo, en qué zonas del cuerpo deben ponerse las inyecciones, sean intramusculares (caso de los dibujos adjuntos), subcutáneas o intravenosas, o cómo administrar suero. Las indicaciones son detalladas al máximo, en evitación de errores.



Instituto Social de la Marina acaba de editar. A una mejora real de los métodos de educación sanitaria y de atención a bordo de los enfermos y accidentados. A una mejora real, tangible, en la atención que el Estado quiere prestar al mundo marítimo. A una mejora en la propia estimación que los trabajadores tendrán de las organizaciones que los atienden y que se preocupan por elevar cada vez más los sistemas de protección. A una mejora en la que, cada día, todos debemos y podemos aportar algo.

Detrás de esta *Guía Sanitaria* ha estado la voluntad de abordar la salud de los profesionales de la mar como el principal objetivo de nuestra actividad. Reivindicar la salud como un equilibrio psico-físico, en el cual el trabajo y las condiciones en que éste se realiza son elementos fundamentales, es hoy una imperiosa necesidad.

Ha estado también presente durante la elaboración de esta *Guía Sanitaria* el esfuerzo colectivo

CONOCER LAS LEYES

Un capítulo importante de la asistencia sanitaria viene dado por el cumplimiento preciso de las leyes, reglamentaciones y normas correspondientes. La Guía ofrece, también en este terreno, indicaciones precisas y detalladas sobre documentación y trámites necesarios para que el barco y los tripulantes no encuentren problemas suplementarios de esta índole.

LIBRETA DE INSCRIPCION MARITIMA
DOCUMENTO DE IDENTIDAD DE LOS INSCRIPTOS PARA EJERCER LAS INDUSTRIAS MARITIMAS A FLOTE

Dedo pulgar derecho Fotografía descubierto Tamaño 4 x 5 Dedo índice derecho

(Sello)

Nombre y apellidos _____

Firma del inscrito _____

SEÑAS PERSONALES

Cuerpo	Nariz
Ojos	Boca
Cejas	Color
Pelo	Barba
Frete	Particulares
Estatura	

RECONOCIMIENTO MEDICO

(1) _____ de _____ años de edad, ha sido reconocido en _____ el día _____ de _____ de 19 _____ habiendo sido declarado (2) _____ para los trabajos de su profesión habitual

La vigencia de este reconocimiento caduca el día _____ de _____ de 19 _____

(Sello) _____ Firma del Médico

(1) Nombre y apellidos del titular de la libreta.
(2) Indicación APFO NO APFO

de un especializado grupo de profesionales de lo que hemos venido en denominar Sanidad Marítima. Sin la enorme ilusión que todos ellos han puesto en confeccionar este Manual Sanitario no hubiera sido posible abordar la tarea que hoy nos permite ambicionar nuevas metas.

Cuando esta Guía comenzó a distribuirse entre toda la flota mercante y de pesca española, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) celebró la Conferencia Marítima Internacional. En el curso de la misma se debatieron temas de gran importancia para este sector, como el bienestar de la gente de mar, la repatriación, la salud, etcétera. Se trata de una feliz coincidencia en el tiempo. El Instituto Social de la Marina estuvo allí defendiendo el progreso social de la gente de mar: un progreso que afronta más dificultades que las que conlleva en otros grupos sociales, pero que estamos seguros se conseguirá con el esfuerzo y la lucha cotidiana, día a día. ■

LA IMAGEN DE NUESTRO PRESENTE

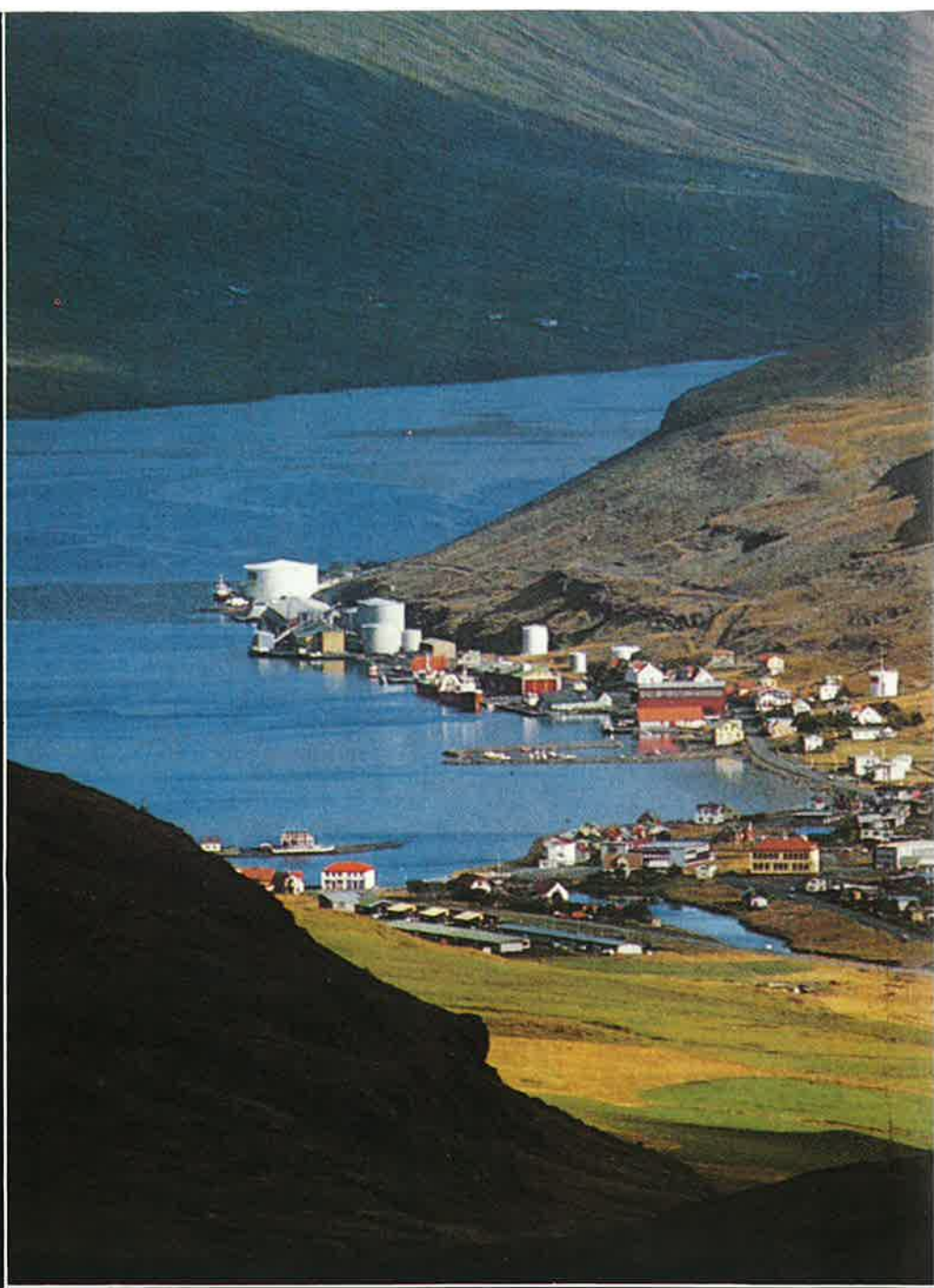
CON LOS MEDIOS DEL FUTURO

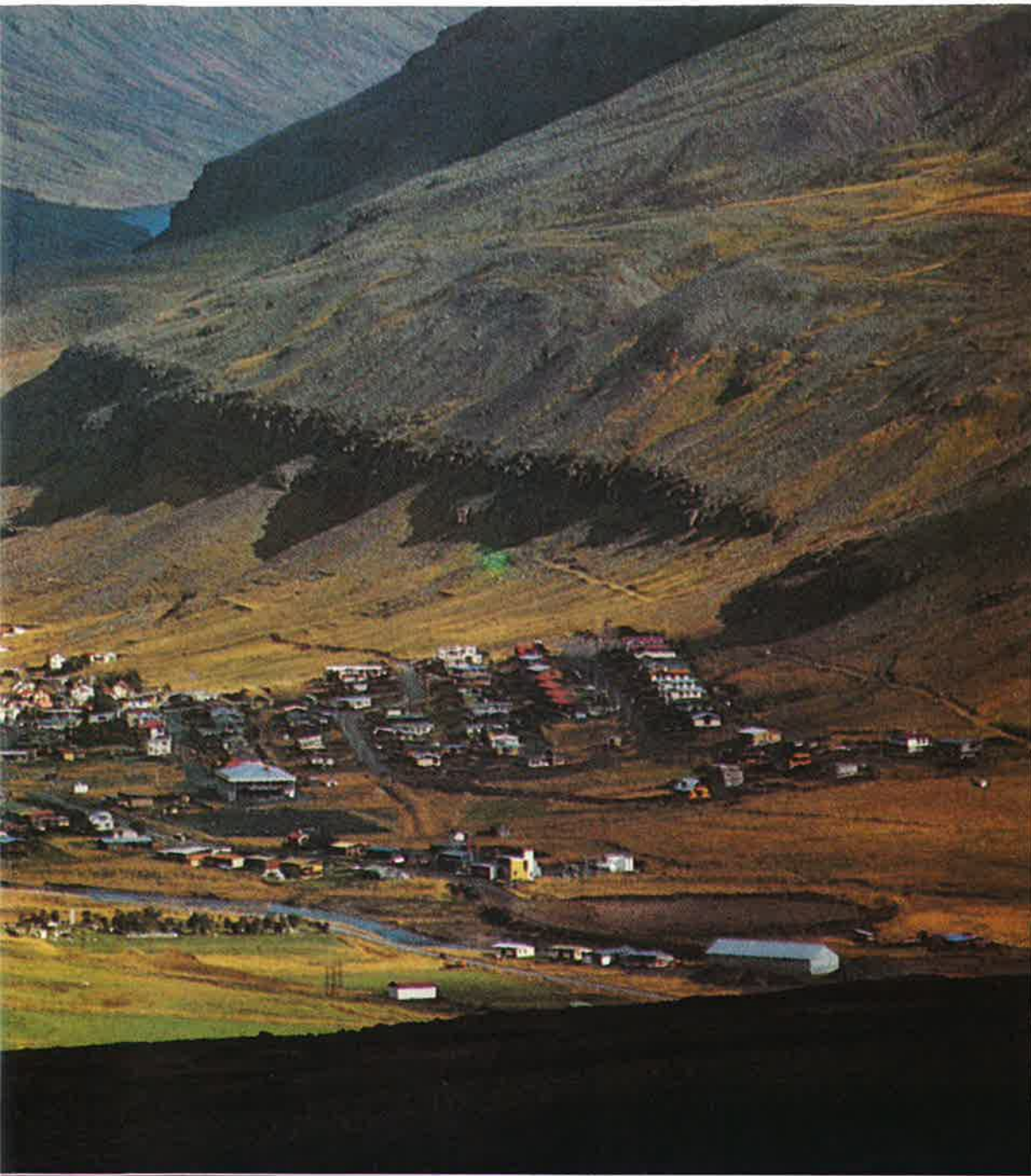
Compañía Radio Aérea Marítima Española

EDIFICIO "EDISON"
C/EDISON,4 - 28006 MADRID
TLF.: 571 10 37-FAX:411 42 56

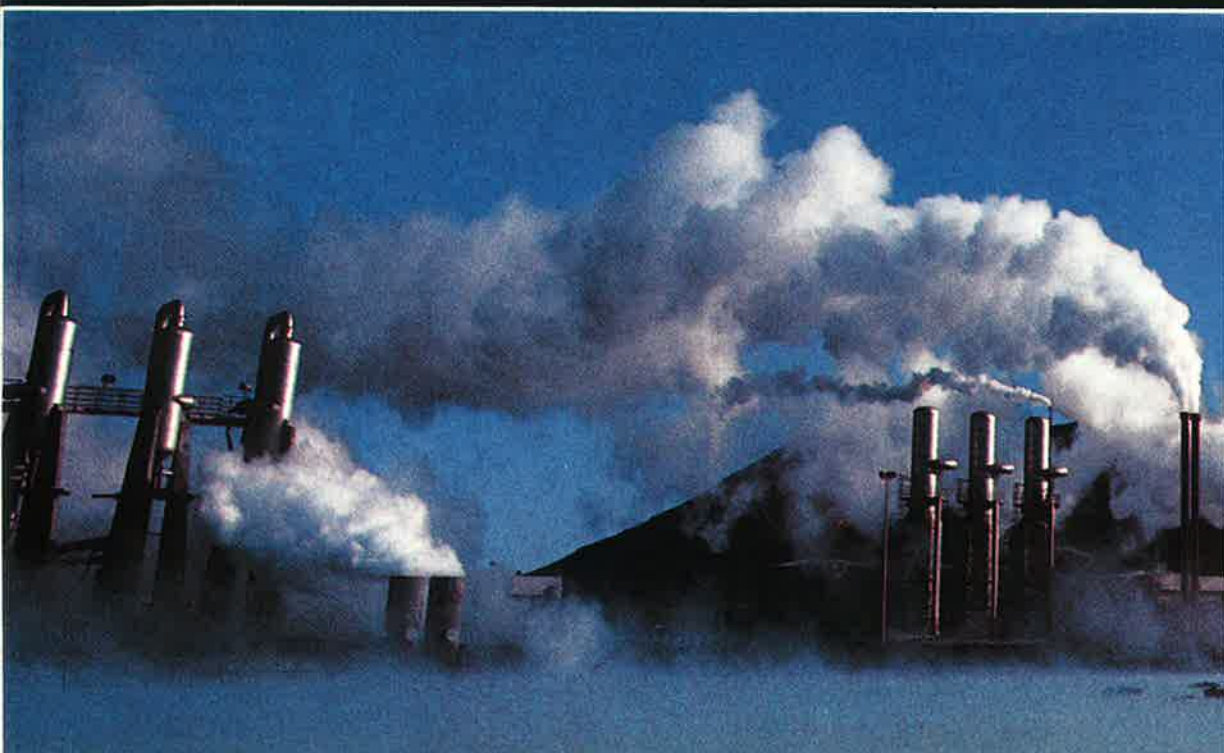
CROME
CROME
CROME
CROME
CROME
CROME
CROME

ISLANDIA





La vida económica de Islandia gira en torno a la pesca y sus industrias derivadas, puesto que las condiciones de su suelo y clima apenas permiten el mantenimiento de una pobre agricultura y algunos pastos para abastecer una ganadería de autoconsumo.



ISLANDIA

TRAS sucesivas invasiones de vikingos y normandos, Islandia pasó, en 1261, a poder de Noruega, y años después, en 1830, a Dinamarca. En 1874 obtenía su autonomía, y en 1918 se proclamaba estado soberano, dependiente de la corona danesa. Aún sin concluir la Segunda Guerra Mundial, el país consiguió cortar los últimos lazos políticos con la antigua metrópoli, para proclamarse república independiente.

Desde esta fecha de 1944, este país, que cuenta con 102.828 kilómetros cuadrados que albergan escasamente a un cuarto de millón de personas, ha alcanzado un alto nivel de vida, en el cual el capítulo cultural ha logrado cotas muy altas. Como dato indicativo, es el país que más libros



El mayor cliente de Islandia es la Comunidad Económica Europea, que adquiere casi el 40 por 100 de sus ventas al exterior. A su vez, la CEE suministra a Islandia la mitad de sus importaciones. El producto islandés más exportado es el pescado fresco.

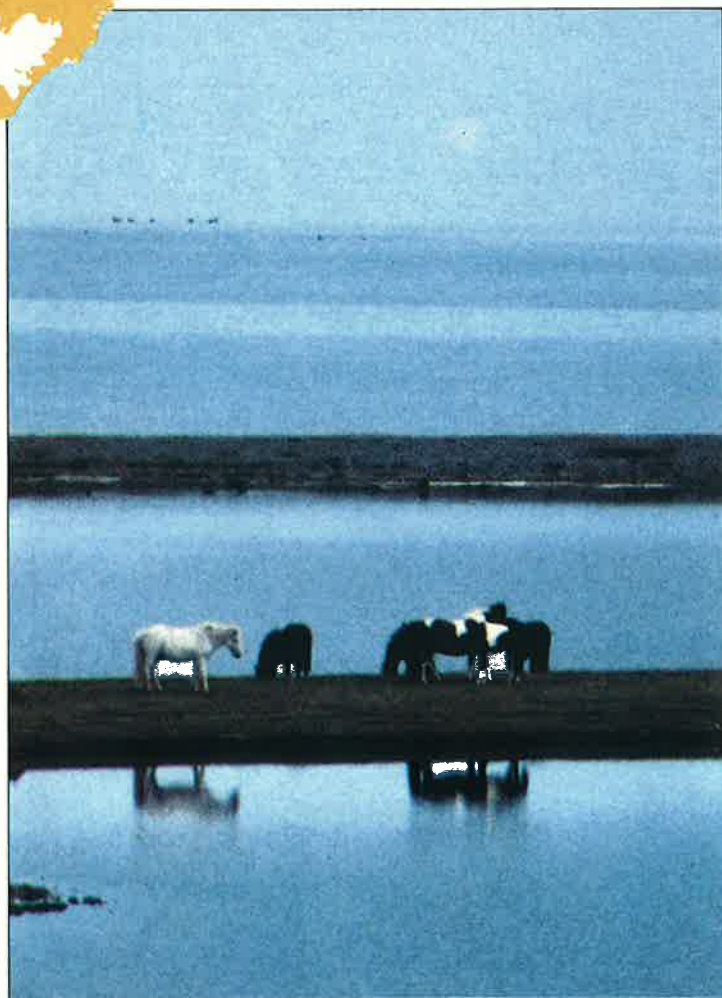


publica por habitante en todo el mundo.

Tal como se ve en el cuadro 1, la flota pesquera islandesa, que totaliza 826 unidades y 110.588 toneladas de registro bruto, tiene una importancia más que notable teniendo en cuenta la escasa población. Si bien su número es reducido, en tonelaje de registro bruto duplica a la República Federal Alemana y es casi similar a la antigua metrópoli, Dinamarca.

Estudiando la composición de esta flota por tipo de embarcaciones, se aprecia que el censo correspondiente a los barcos de pequeño tonelaje, hasta 50 TRB, resulta bastante escueto: 399 barcos y 6.618 TRB; e igual sucede con los registrados a continuación, entre 50 y 99,9 toneladas, que se componen de 102 unidades y 6.848 TRB.

Tampoco llega al 10 el por-



centaje correspondiente a buques que oscilan entre 100 y 149,9 de TRB, que globalizan las 10.607 toneladas. Sin embargo, se aprecia una notable subida en la categoría inmediatamente superior, la de barcos medios de hasta 499,9 TRB, donde se sustenta el grueso de la potencia pesquera islandesa, pues alcanzan las 210 unidades que aglutinan 64.132 toneladas, más de la mitad del total. 29 embarcaciones de tonelaje superior a 500 TRB, con 22.973, completan la composición de la flota, puesto que no existen barcos con más de 1.000 toneladas.

La plantilla laboral es de 6.400 pescadores, según datos

GS 751, 753, 710
 Radares profesionales con representación convencional en pantalla de 7 pulgadas. Todos los modelos incorporan anillo variable. Su precio es un gran atractivo, pero aún lo es más su calidad.



GS 930

El radar sencillo sin complicaciones y altos resultados, el de más alta relación precio/prestaciones. Imagen fija en pantalla de luz día.

- 16 millas en 7 escalas
- Anillos fijos
- 3 Km. de potencia
- Antena radome de 62 cm Ø



Modelos 751 y 753
 48 millas en 8 escalas
 5 Kw de potencia
 Antena radome de 88 Ø (751)
 o 4 pies abierta (753)

Modelo 710
 72 millas en 9 escalas
 10 Kw de potencia
 Antena abierta de 5 pies (155 cm.)



GS951 y 952 Turbo

Radares de prestaciones profesionales al alcance de la flota deportiva y pequeños pesqueros. Imagen fija en pantalla luz día de alta resolución. Anillo y demora variable, alarma de aproximación.

- Alcance 24 millas (951) y 32 millas (952)
- Potencia emisión 5 Kw.
- Antena radome de 62 cm. Ø (951). Abierta de 91,5 cm. (952)
- Consumo 60 W.
- Resolución mejor de 30 m.



Sonda FFC2000

Sonda profesional en pantalla color de 12 pulgadas, alta resolución la más útil herramienta para pesca. Dispone de una pantalla de memoria, representación individual o simultánea de las 2 frecuencias que dispone. Salida para cassette de audio. Entrada de temperatura y LORAN-C. VRM y expansión en cualquier escala. Transmisor de 50 KHz (2Kw) y 200 KHz (1.5 Kw)



es un producto de:



GoldStar

Precision Co., Ltd.



C/. Muntaner, 44
 08011 - BARCELONA
 Tel. (93) 323 43 15
 FAX 3235062

ISLANDIA

de 1985, de los cuales 1.321 faenan a tiempo parcial.

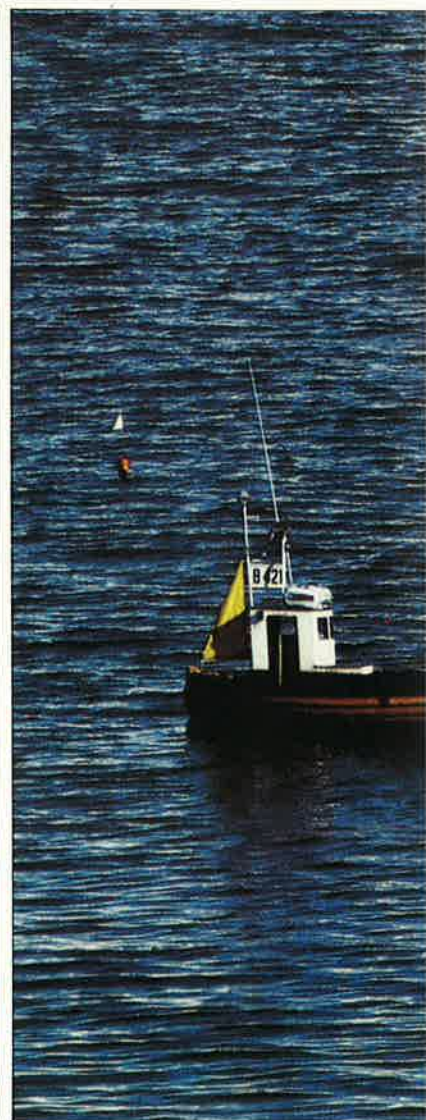
Por contraste con otros países europeos, totalmente inmersos en políticas de reestructuración de sus respectivas flotas pesqueras, Islandia mantiene prácticamente el número y tonelaje total de sus buques desde hace diez años, sin que se hayan producido cambios de interés, salvo en la modernización de sus elementos.

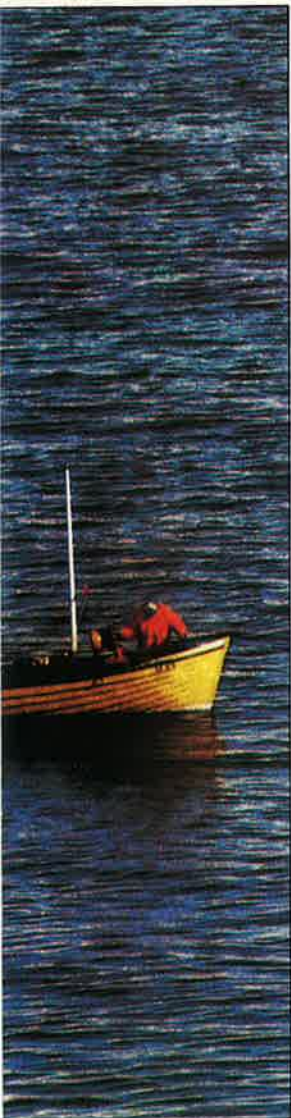
Con esta flota, Islandia obtuvo 1.680.000 toneladas de pescado en 1985, registrando un incremento cuantitativo del 10 por 100 sobre el año anterior. Este aumento es, básicamente, achacable al capelán, cuyas capturas rebasaron en 129.000 toneladas las 865.000 contabilizadas en 1984. Aunque de menor entidad, también tiene importancia la subida de las especies demersales, unas 20.000 toneladas, gracias, sobre todo, a la excelente campaña bacaladera que ha redundado en el aumento del peso de las unidades capturadas y que se traduce en 40.000 toneladas más que en 1984.

También hay resultados positivos en la rentabilidad de las empresas pesqueras. Esta mejora comparativa respecto de 1984 se debe a varias razones: aumento de las tasas de capturas por barco, fluctuaciones de mercado favorables para el pescado fresco en los mercados extranjeros, disminución de los tipos de interés financiero y precios más bajos para el combustible.

Lo mismo que la flota islandesa se mantiene sin cambios desde los últimos diez años, tampoco ha sufrido modificaciones espectaculares la estructura de propiedad de las empresas pesqueras. Actualmente, son sociedades anónimas o de particulares, ya que las dos únicas que quedaban de los ayuntamientos fueron vendidas a entidades privadas, con lo que no quedan empresas públicas en el sector pesquero islandés.

En cuanto a los precios, son fijados por un consejo compuesto por compradores y vendedores; es decir, fábricas





Islandia, Estado de muy reciente independencia —sólo la logró plenamente en los años 40 del presente siglo—, vive fundamentalmente del mar: de la pesca y las industrias derivadas de ella, que permiten la existencia de un alto nivel de vida.

de transformación del pescado, por una parte, y trabajadores y armadores, por otra.

Por lo que se refiere al comercio exterior, Islandia experimentó un aumento en volumen de casi el 28 por 100 durante 1985, que afectó a los precios corrientes con una subida del 58 por 100. Todo ello se debe al incremento de las exportaciones de pescado fresco, de las especies desembarcadas y del precio de los productos exportados.

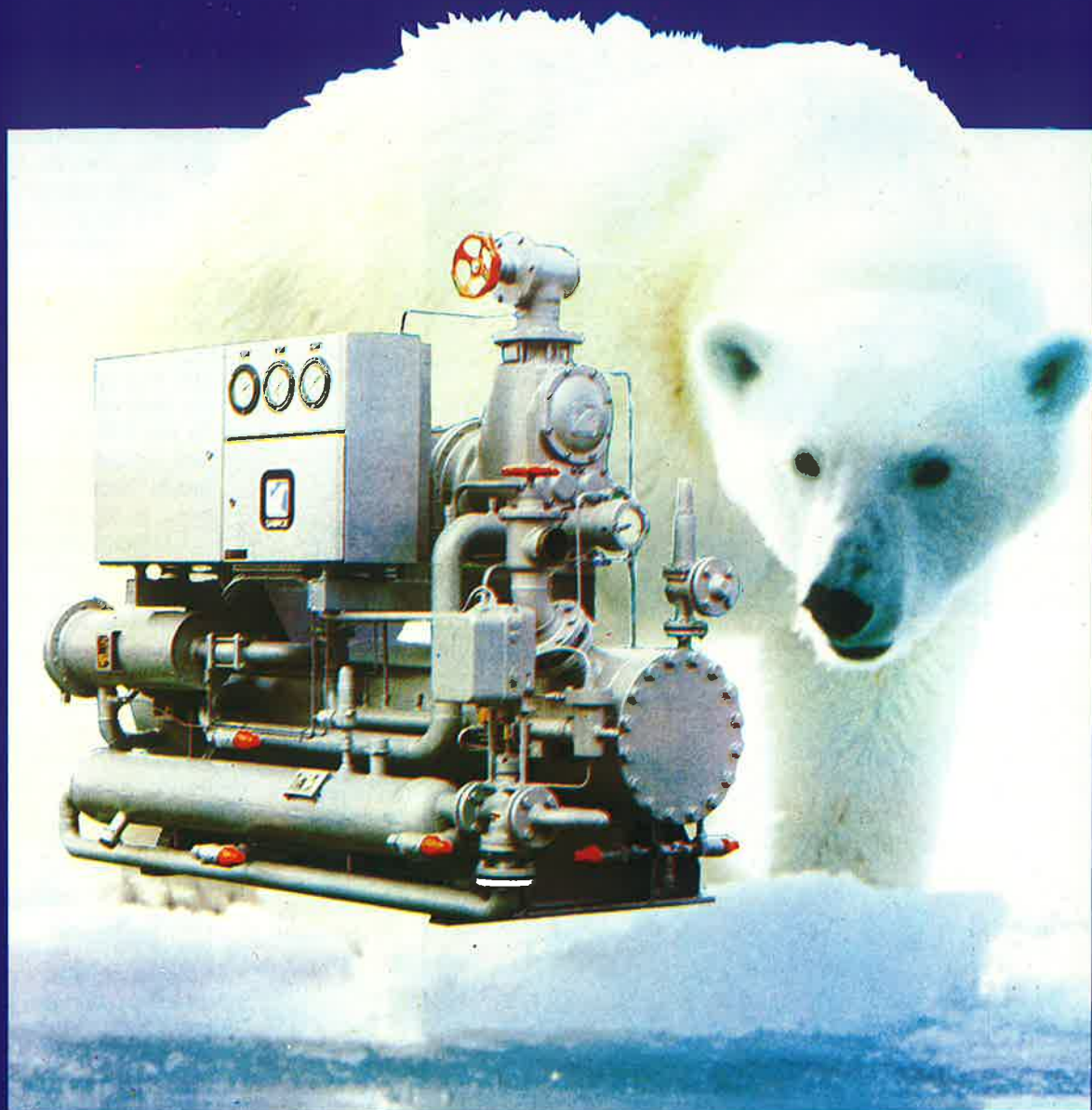
Teniendo en cuenta que el comercio exterior representa, en Islandia, el 50 por 100 de su producto interior bruto, y que el pescado y sus productos derivados monopolizan el 76 por 100 de las exportaciones, se comprende la importancia decisiva que tiene la pesca en la economía del país.

El mayor cliente de Islandia es la Comunidad Económica Europea, que adquiere el 39,3 por 100 del total de sus ventas al exterior, seguido de América del Norte, particularmente Estados Unidos, con un 27,3 por 100. A su vez, la CEE suministra la mitad de las importaciones que hacen los islandeses.

Desglosando el capítulo de las exportaciones, dada su capital importancia, aparece, en primer lugar, un incremento del pescado fresco en 1985, tanto mediante desembarcos directos como por contenedores. Por el contrario, las ventas de pescado congelado han declinado ligeramente, pese al aumento de capturas de especies destinadas a la congelación. Vuelve a registrarse subida en el capítulo de salazones, mientras que la producción de pescado seco se ha paralizado prácticamente, excepto en pequeñísimas cantidades orientadas hacia el mercado italiano, con lo cual existen «stocks» en volúmenes peligrosamente elevados, provenientes de campañas anteriores a 1984, a causa, fundamentalmente, del hundimiento del mercado nigeriano, que era el principal cliente de este producto.

Igualmente, hay problemas para los artículos transformados, a pesar de la mejora co-

ESTAMOS EN TODOS LOS TERRENOS DEL FRIO INDUSTRIAL Y NAVAL



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

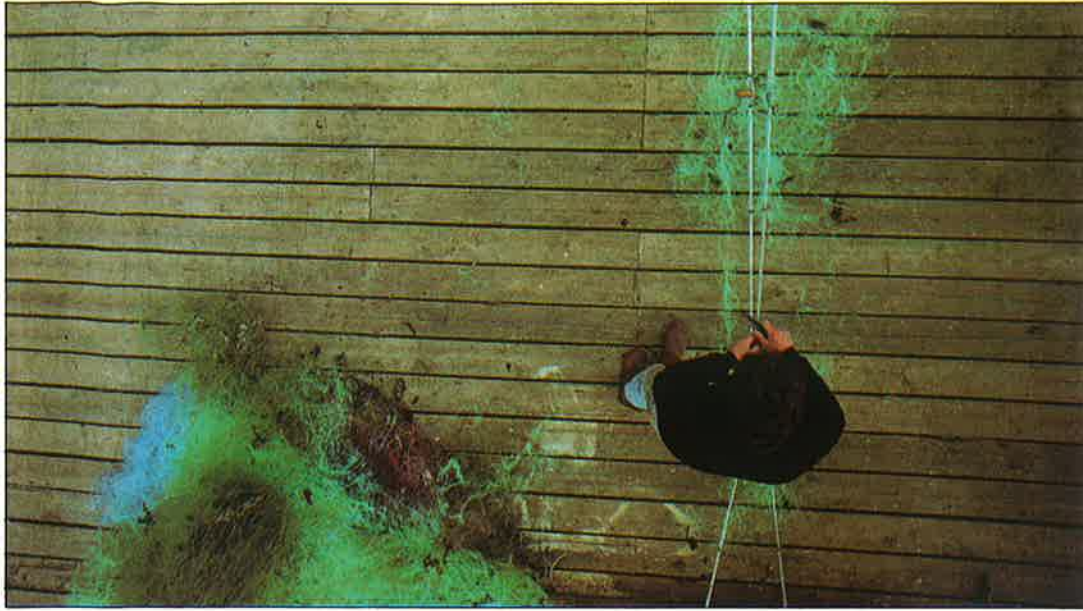
Los Compresores Frigoríficos SABROE tienen un Alto nivel de Investigación, Calidad, Efectividad y Garantía con un Bajo costo de explotación y Mantenimiento, que son razones con suficiente peso para no quedar ocultas al analizar la inversión de su Planta Frigorífica.

POLAR IBERICA DEL FRIO, S.A.

Dirección Postal
FAX: 439458 (986)
Tel. 43 97 55



C/Marqués de Valladares, 9
36201 Vigo (Pontevedra)
ESPAÑA



yuntural registrada en los últimos meses de 1985. La causa, básicamente, fue la caída del dólar, al ser Estados Unidos el cliente más importante de varios de estos productos transformados.

Es de destacar, por último, que los cambios de tarifas en la CEE aplicables a los pescados en salazón provenientes de la importación tendrán efectos perturbadores para la producción de los salazones islandeses.

Partiendo —como se ha señalado por varios conceptos— de la importancia esencial de la pesca en el conjunto de la economía islandesa, la gestión de recursos pesqueros ocupa una dimensión absolutamente fundamental en lo que se refiere a la acción del estado.

Las medidas en torno a la conservación y gestión de «stocks» adoptadas en 1984 fueron mantenidas al año siguiente, si bien introduciendo algunas modificaciones como resultado de la experiencia adquirida. Estas medidas contemplan el establecimiento de TRC para todas las principales especies demersales, además de la atribución de contingentes individuales de estos «stocks» a todos los barcos de pesca con más de 10 TRB, en gran parte dependiendo de los resultados obtenidos a lo largo de los últimos tres años.

Por otra parte, los propietarios de cada embarcación ma-



Con algo más de 100.000 kilómetros cuadrados de territorio, el escaso cuarto de millón de habitantes de Islandia afronta una Naturaleza tan difícil como bella.

yor de este tonelaje han debido procurarse una licencia de pesca. En consecuencia, tiene que cesar toda actividad extractiva cuando hayan cubierto la totalidad de su contingente de capturas. Además, las transmisiones de contingentes han sido autorizadas de acuerdo con reglas muy específicas.

La razón fundamental de fijar un contingente de capturas muy estricto ha sido el asegu-

rar una reducción suficiente del ritmo de capturas, a la vista del deterioro de la situación de los «stocks» de diversas especies, como, por ejemplo, el bacalao. De hecho, entre 1977 a 1982, las capturas anuales, tanto de ésta como de otras especies, fueron mediocres, o, en el mejor de los casos, modestas. El motivo hay que buscarlo en el descenso del peso medio, entre un 10 y un 15 por 100, en función de la edad de

las piezas capturadas, por culpa de adversas condiciones hidroclimáticas, circunstancia que, afortunadamente, ha cambiado en los dos últimos años.

Entrando en aspectos más específicos, y para el caso de los peces de fondo, cada barco de más de 100 TRB debe escoger entre contingente de capturas o de esfuerzo. En el primero de los casos, cada embarcación debe atribuirse un cupo de capturas para cada una de las cinco especies principales de peces demersales, con la salvedad de que, si no se consigue, puede transmitir el cupo a otro barco de la misma empresa, o bien con base en otro puerto. Si se opta por un contingente de esfuerzo, el pesquero puede faenar durante un número determinado de días y temporadas al año, sin que su correspondiente cupo de capturas sea transmisible en ningún caso. Esta política restrictiva se aplica igualmente para fijar contingentes globales en el caso concreto del bacalao y siempre que se trate de embarcaciones inferiores a las 10 TRB.

También como medida de conservación de «stocks», hay disposiciones muy precisas sobre las artes de pesca destinadas, sobre todo, a la captura de especies importantes en la zona; es el caso, entre otras, del arenque, la cigala y el capelán.

En el caso del capelán, o gallineta, cada barco debe atribuirse una parte del contingente total; dos partes de cada tres son repartidas a partes iguales entre cada embarcación, y el tercio restante, de acuerdo con las respectivas capacidades de carga.

Cuando se trata del arenque, los contingentes no son transmisibles sin previa autorización del Ministerio de Pesca. Para la langosta, se especifica que sólo pueden dedicarse a su captura los barcos que anteriormente se ocupaban de tal menester, y tampoco son transmitidos los contingentes. ■

Carlos GONZALEZ DEL PIE
María Antonia F. SAINZ

CUADRO 1

FLOTA DE PESCA ISLANDESA		
Tipo de barco	Núm. Unidades	TRB
De 0 a 49,9 TRB	399	6.618
De 50 a 99,9 TRB	102	6.848
De 100 a 149,9 TRB	86	10.607
De 150 a 499,9 TRB	210	64.132
De 500 a 999,9 TRB	29	22.973
Más de 1.000	—	—
Totales	826	110.588

Fuente: OCDE.
Datos referidos a 1985.

CONTENEMAR S.A.

VELAZQUEZ, 150. Madrid 28002. Tel. 262 57 00 . Télex 22225 y 23823

Transporte de mercancías
en contenedores desde
la Península a las Islas Canarias
Modalidad puerta a puerta



DELEGACIONES

BILBAO

Berastegui, 5 - 2.º D
Tlf. 423 28 93/4/5/6
Telex:

OVIEDO

Melquiades Alvarez, 20 - 4.º A
Tlf.: 22 02 28 - 22 02 50
Telex: 84365

VIGO

Concepción Arenal, 8
Tlf.: 43 38 38 - 43 37 77
Telex: 83114

AGENCIAS

TERMISUR EUROCARGO, S.A.

Ctra. de Andalucía, Km. 11,300
Tlf.: (91) 796 26 62 - 796 26 66
Telex: 42161

MADRID

TERMISUR EUROCARGO, S.A.

Muelle del Centenario, s/n.
Tlf.: 45 04 87 - 45 09 50

SEVILLA

CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.

Presidente Alvear, 52
Tlf.: 27 41 00 / 04 / 08
Telex: 95228
LAS P. DE G. CANARIA

TINERFEÑA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.

Francisco La Roche, 1 y 2
Tlf.: 27 43 12 - 27 43 08
Telex: 92261

TENERIFE

CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.

Quiroga, 6
Tlf.: 81 13 80 - 81 69 15
ARRECIFE DE LANZAROTE

LA NAO IBERBOX, S.A.

Pl. de Galicia, 2 - 1.º D
Tlf.: 12 41 33
Telex: 63828
ALICANTE

MARCARGO, S.A.

Dr. J.J. Domínguez, 18
Tlf.: 367 69 58 - 367 45 50
Telex: 64700
VALENCIA

CIA. BARCELONESA DE CONSIGNACIONES, S.A.

Muelle de Lepanto, s/n.
Tlf.: 332 28 58 - 332 25 16
Telex: 51583

BARCELONA

ISCOMAR, S.A.

Prolongación Muelle Adosado, s/n
Tlf.: 72 66 70
Telex: 68683
PALMA DE MALLORCA

BASILIO FIDALGO ARNALDO, S.A.

ASTILLEROS "LA PARRILLA"
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

(ASTURIAS)



- Construcción de barcos con casco de madera hasta 250 toneladas, unidad.
- Construcción de barcos con casco de acero hasta 100 toneladas, unidad.
- Reparaciones y transformaciones en barcos de acero.
- Reparaciones y transformaciones en barcos con casco de madera.
- Muelle de armamento - 150 mtrs.-.
- Taller de calderería para acero y aluminio.

TELEFONOS: Particular: Muros de Nalón, 58 32 41 - Oficina: S. Esteban, 58 01 28 y 58 03 13

LA REPRESENTACION DEL SECTOR PESQUERO ANTE LA CEE



La entrada de España en la Comunidad Económica Europea ha supuesto un importante cambio en toda la política pesquera europea. Los convenios internacionales, la organización de mercados, la política de estructuras de la pesca y la acuicultura, son decididos en Bruselas por las Instituciones Comunitarias. Para poder participar en esta política comunitaria existen diferentes canales y procedimientos de representación. La descripción de esos procedimientos es el objetivo del presente informe de MAR, elaborado por Dionisio Rodríguez Alvarez.

Las instituciones europeo-comunitarias encargadas de asuntos pesqueros han recibido una considerable inyección de actividad tras el ingreso de España y Portugal.

El Comité Consultivo de la Pesca fue creado en 1973

La participación institucional de España ante la Comisión correspondiente y los otros órganos europeos se realiza mediante la actuación del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Toda propuesta de nuevo Reglamento es enviada a este Departamento para que emita su opinión. (Los Reglamentos son las leyes comunitarias de aplicación obligatoria en todos los Estados miembros). Todos los países integrantes de la CEE discuten los diferentes puntos de vista en los llamados *Comités de Gestión*. De este modo, las diferentes organizaciones profesionales españolas del sector pesquero ya tienen una primera forma de expresar su voz por medio de la representación institucional. Conviene señalar que las diferentes Comunidades Autónomas no son interlocutores ante Bruselas, y también deben canalizar sus opiniones a través del Estado Central.

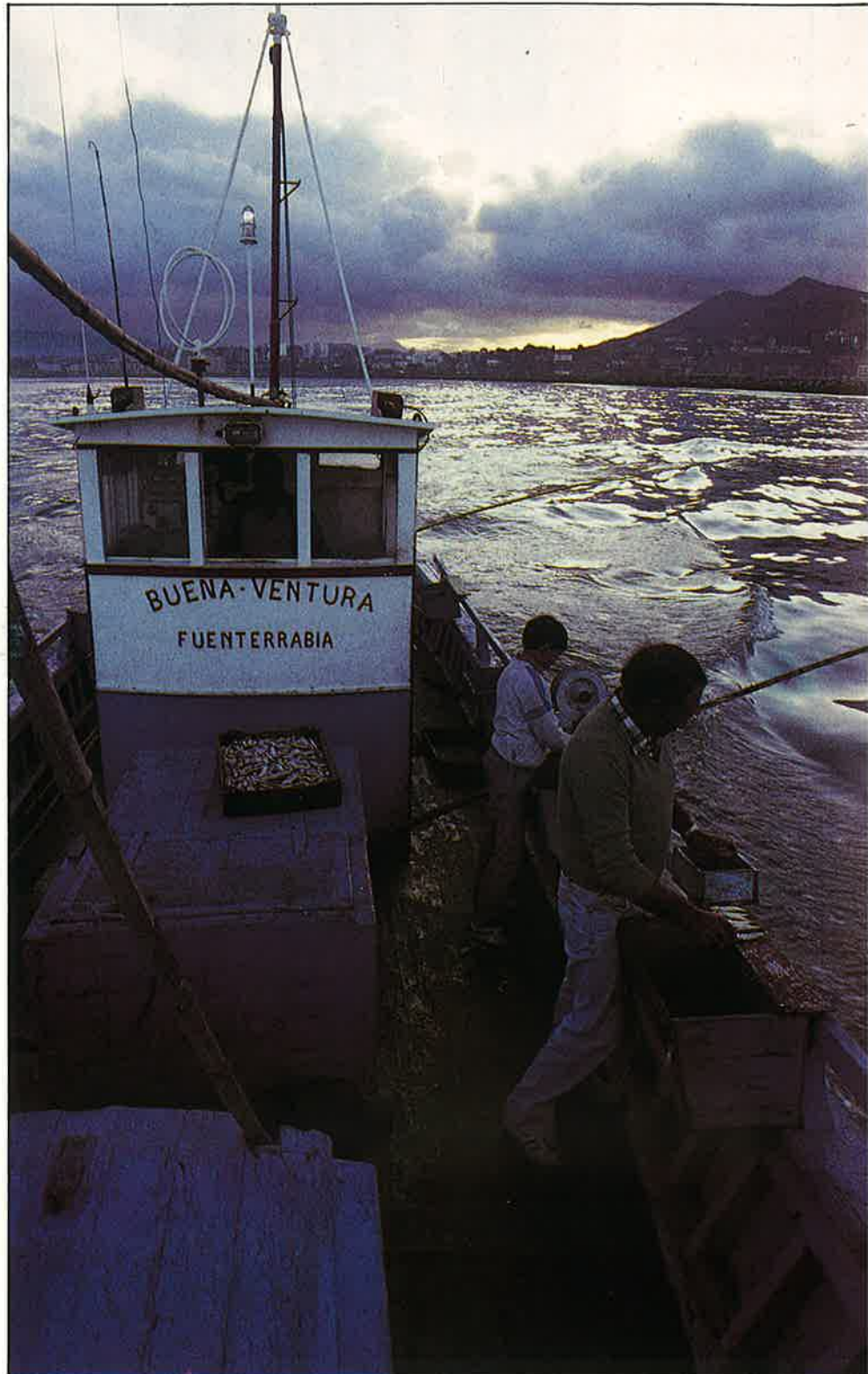
Como instrumento formal de consulta, la Comisión creó en febrero de 1971 —reformándolo en marzo de 1973— el *Comité Consultivo de la Pesca*, en el que deben estar representadas todas las categorías económicas que intervienen en el sector pesquero.

En julio de 1974 se creó el *Comité Paritario para los Problemas Sociales de la Pesca Marítima*, cuya misión es asesorar a la Comisión en la elaboración y aplicación de la política social comunitaria, de manera que ésta tienda a mejorar las condiciones de vida y trabajo del sector de la pesca marítima.

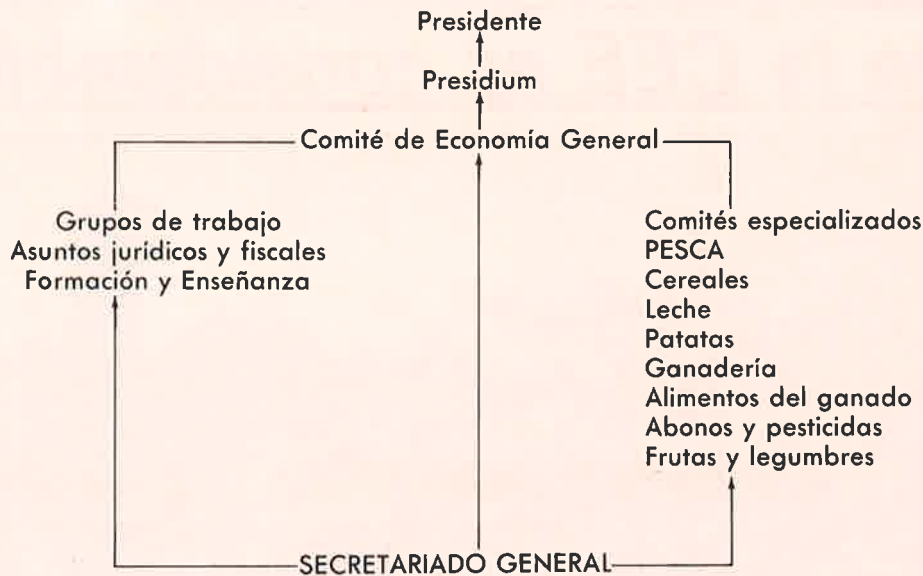
En el primer Comité están presentes armadores, cooperativas, empresas pesqueras y Organizaciones de Productores. En el segundo Comité, la representación corre a cargo de los sindicatos. Dentro de los Comités existen «grupos de trabajo» para facilitar las discusiones sobre los diferentes asuntos.

Dejando al margen la representación sindical, los intereses eco-

El ingreso del Estado español en la Comunidad Económica Europea mostró pronto algunas aristas conflictivas en el terreno de las relaciones pesqueras, con los incidentes protagonizados por barcos guipuzcoanos en el «triángulo de Eskota».



ORGANIGRAMA DEL COGECA:



La organización de Europêche se basa en:

- Una Asamblea General, que es el máximo órgano de decisión.
- Un presidente y dos vicepresidentes, elegidos por dos años.
- Un secretario general, con carácter administrativo.

Según las características y cuestiones de las consultas que formula la Comisión, el presidente de Europêche cita a los expertos de las diversas organizaciones nacionales para elaborar una posición común.

Antes de la ampliación experimentada por la CEE, Europêche era ya una organización importante, definida por los siguientes parámetros: 17 organizaciones nacionales de empresas pesqueras, 10.000 empresas, 11.000 buques y 58.000 marinos.

Después de la entrada de España y Portugal, estas cifras han crecido considerablemente y, así, de España se han afiliado:

- Confederación Española de Asociaciones Pesqueras.
- Federación Española de Armadores de Buques de Pesca.
- Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.

COGECA. Es la organización que agrupa a las cooperativas agrícolas y de pesca de la CEE. Sus siglas corresponden a *Comité General de Cooperación Agrícola*. Sus objetivos son:

- Representar los intereses generales y específicos de las cooperativas agrícolas y pesqueras ante las instancias comunitarias.
- Realizar estudios jurídicos, económicos, financieros y sociales sobre los intereses de las cooperativas.
- Promover las relaciones y la cooperación agrícola entre los países de la CEE.

En el organigrama de COGECA se puede observar que las cooperativas pesqueras participan en las decisiones a través del Comité Especializado de la Pesca.

Por lo que se refiere a la importancia del sector cooperativo de la pesca en los diferentes países de la CEE, cabe señalar:

- **Bélgica:** La pesca no está representada en el COGECA.

nómicos pesqueros se canalizan en la CEE fundamentalmente por tres vías:

- Organización de Armadores: EUROPECHE.
- Organización de Cooperativas: COGECA.
- Organización de Productores: AEOP.

Europêche, es la asociación de organizaciones nacionales de Empresas Pesqueras de la Comunidad Económica Europea. Creada en 1962, son sus miembros de pleno derecho las organizaciones de armadores de los 11 países comunitarios con litoral marítimo. Sus objetivos son:

- Representar los intereses comunes de las organizaciones miembros ante las diferentes instancias comunitarias, así como ante otras.
- Organismos internacionales.
- Promover las relaciones entre las organizaciones nacionales de empresas de pesca de la CEE, y defender sus intereses generales y específicos.
- Buscar puntos de vista comunes sobre las cuestiones relativas al sector pesquero y que son de interés según los planes de la CEE.



El portugués Antonio Cardoso, comisario de Pesca de la CEE.

El cooperativismo pesquero en la CEE es considerable



El COGECA es la organización que se encarga de representar los intereses de las cooperativas pesqueras en la CEE.

● **Dinamarca:**

- Número de cooperativas: 22 locales y una nacional.
- Número de miembros: 1.100.
- Personal asalariado: 600.
- Cuota de mercado: 15 por 100 de la comercialización del pescado en Dinamarca en 1980.

● **Alemania Federal:** La DRU (*Deutscher Raiffeissenver Land*) es el miembro del COGECA y en dicha organización están incluidas las cooperativas pesqueras alemanas.

- Número de cooperativas: 31.
- Número de miembros: 1.800.
- Volumen de comercialización: 180 millones de DM.

● **Francia:** El sector cooperativo francés está representado en el COGECA por la *Confederation de la Cooperation, de la Mutualité et du crédit Maritimes* (CCMCM).

En ella se agrupan todas las cooperativas marítimo-pesqueras, sea cual sea su actividad: crédito marítimo, mutualidad, seguros mutuos, etcétera.

- Número de cooperativas: Regionales: 111. Nacionales: dos asociaciones, tres uniones de cooperativas, una sociedad (SO-COPART).
- Número de miembros: 23.000.
- Número de asalariados: 3.000.
- Cifra de negocios: unos 800 millones de FF.

(* Cifras de 1978).

● **Grecia:** El miembro del COGECA es PASEGES (*Panhellenic Confederation of Unions of Agriculture Cooperatives*)

- Número de cooperativas: 27.
 - Número de miembros: 837.
- Existen más cooperativas de pesca, pero con escasa actividad.

Se realizan actualmente esfuerzos para animar a los pescadores independientes a afiliarse a las cooperativas ya existentes.

● **Irlanda:** La Organización de Cooperativas que es miembro del COGECA es la ICOS (*Irish Cooperative Organisation Society*).

- Número de cooperativas: 17.
- Número de miembros: 1.400.
- Número de asalariados: 130.
- Cifra de negocios: 75 por 100 de las descargas de pescado.

● **Italia:** El miembro del sector cooperativo en Italia en el seno del COGECA es la *Confederazione Cooperative Italiane*. La organización de los pescadores italianos está integrada en la llamada FEDERCOOPESCA.

- Número de cooperativas: 458.

● **Holanda:** El sector cooperativo pesquero en los Países Bajos está representado por la *Stichting van de Nederlandse Visserij*, formada principalmente por cooperativas de compra-venta de accesorios navales.

- Número de cooperativas: 10.
- Número de miembros: 2.000.
- Cifra de negocios: 12 millones de florines.

● **Inglatera:** El socio del COGECA es la FAC (*Federation of Agriculture Cooperatives LTD*). Esta organización representa las diferentes federaciones que existen en Inglaterra de cooperativas pesqueras que son tres: La FOS, la SFFC y la FCTS.

La FOS se creó en 1973. Tiene 75 cooperativas afiliadas y su finalidad principal es aumentar la potencia comercial de los pescadores. La SFFC es miembro de



ENTREVISTA CON GUY VERNAEVE

**«LA COMISION
DE LA CEE DEBE
CONSULTAR
A EUROPÊCHE»**

Guy Vernaeve es el secretario general de Europêche (Asociación de Organizaciones Nacionales de Empresas de Pesca de la CEE), entidad que representa los intereses de las empresas pesqueras ante las

instituciones comunitarias. En unas declaraciones concedidas a MAR en Bruselas, Guy Vernaeve explica las principales cuestiones que afectan a la gestión de Europêche.



Edificio del Consejo de Ministros de la CEE en Bruselas. Europêche, en tanto que representante de los grandes armadores europeos, considera que sus opiniones deben contar en la Política Común Pesquera.

LES consulta la Comisión su opinión sobre la Política Común de Pesca?

G. V.—Hay dos vías de emitir nuestras opiniones ante la Comisión de la CEE. Una, institucional, a través del Comité Consultivo de la Pesca. Y otra por iniciativa propia. Recientemente hemos expresado por escrito nuestra posición referente al Reglamento 4028/86 sobre reforma de las estructuras del sector pesquero. Se trata de un informe de diez páginas, en el que opinamos sobre las diferentes medidas estructurales de dicho reglamento. Su contenido es bastante general, debido a la diversidad de intereses de las empresas de nuestra organización. Además, las posiciones de Europêche y COGECA, aunque con intereses similares, no son idénticas. Por eso, es necesario encontrar un compromiso entre las dos organizaciones puesto que Europêche representa fundamentalmente a grandes empresas de pesca de altura, y el COGECA a cooperativas pesqueras, de pesca artesanal y costera. En realidad, se mezclan grandes y pequeñas empresas pesqueras tanto en una como en otra organización. Por tanto, al final se hace necesario adoptar una posición común.

MAR.—¿Son más fáciles los acuerdos entre organizaciones cuando se trata de obtener mayores ayudas económicas para la pesca?

G. V.—Pues sí, pero fundamentalmente lo que pedimos siempre es que haya consultas formales por parte de la Comisión antes de comenzar cualquier reforma. Por ejemplo, en la reforma de la Organización Común de Mercados que se está llevando a cabo no hemos sido consultados. Creo que las organizaciones representativas más fuertes, como la AEOP, el COGECA y Europêche, deben ser consultadas. A nosotros nos extraña y nos frustra que no nos hayan consultado los servicios de la Comisión al elaborar dicha proposición.

No obstante, hemos criticado dicha reforma de la OCM enviando una carta a la Comisión. Solemos manifestar nuestros criterios por escrito y enviarlos a la Comisión cuando no podemos hacer otra cosa.

MAR.—¿Tienen ustedes una posición común sobre esta reforma de la Organización Común de Mercados?

G. V.—Todavía no la hemos adoptado. Pero tampoco han realizado consultas formales a través del Comité Consultivo de la Pesca. En el Diario Oficial de veintidós de marzo de mil novecientos setenta y cinco se dice quiénes deben formar ese Comité Consultivo de la Pesca y es el canal normal que debería utilizarse para realizar todo tipo de reformas.

MAR.—¿Es obligatorio que la Comisión consulte a este Comité?

G. V.—No, no es obligatorio. Pero este órgano es el adecuado y existe por decisión de la propia Comisión. Lo que pedimos nosotros es mayor atención al sector de la pesca y más consultas antes de elaborar la política pesquera. Mayor atención que significaría un mayor financiamiento, puesto que la pesca no cuesta nada en relación al presupuesto Comunitario.

MAR.—¿Cómo funciona Europêche?

G. V.—Existe una Asamblea General que elige al presidente y a los vicepresidentes. El cargo de secretario general es administrativo.

La Asamblea General es el órgano de decisión de

Europêche. Está compuesta por todos los socios y se reúne en función de las necesidades, aunque, como mínimo, lo hace una vez al año. Ella es la que determina la política para conseguir los objetivos de la asociación. Funcionamos, más o menos, como las otras organizaciones pesqueras. Presidente y vicepresidentes son elegidos cada dos años por la Asamblea General.

MAR.—¿Cómo se adoptan

La Comisión debe consultarnos, y de modo formal, antes de emprender cualquier reforma que nos afecte»

los diferentes criterios respecto a la política pesquera?

G. V.—Hay reuniones, que convoca el secretario de *Europêche*, a las que asisten los expertos de las organizaciones afiliadas. Debo remarcar que hay muchas interacciones entre las organizaciones. Por ejemplo, nuestro miembro belga es la *Reedresentrale* que, a través de *Europêche*, defiende sus intereses profesionales; como ustedes saben es también el secretario de la EAPO. También son socios de la EAPO cooperativas pesqueras que, a su vez, están integradas en el COGECA. Cuando convocamos a las diferentes asociaciones tratamos de

Del Comité Consultivo de la Pesca dependen cinco grupos de trabajo, en los que *Europêche* está presente

que dependen del Comité Consultivo de la Pesca: Estructuras de Producción, Precios y Mercados, Recursos del Mar, Estructuras de Mercado y Acuicultura. Este es el canal formal a través del cual puede *Europêche* expresar su opinión. Eso no obsta para que por carta u otro medio se envíen nuestras posturas al comisario de Pesca o a los diferentes directores de la Comisión. Por ejemplo, se le ha escrito recientemente protestando por no habernos consultado en la Reforma de la OCM ni en el Balance de Aprovechamiento de Productos Pesqueros.

MAR.—¿Cómo funciona el Comité Consultivo de la Pesca?

ciones con el Parlamento Europeo?

G. V.—En este caso, al no existir cauce reglamentario, los contactos son mucho más informales. Sin embargo, la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo nos pidió nuestra opinión sobre el asunto de las licencias y elaboramos el correspondiente informe. Ahora bien, no hay ningún procedimiento automático de relación entre el Parlamento Europeo y los profesionales del sector.

MAR.—¿Dónde se ubicarían las Cofradías de Pescadores de España, en *Europêche* o en el COGECA?

G. V.—Se incluirían en *Europêche*. De hecho, ya están afiliadas a la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.

MAR.—Entonces, ¿cuál es la diferencia real entre COGECA y *Europêche*?

G. V.—Al principio, hubo dos órganos administrativos diferentes, que después se fusionaron. Ahora tienen el mismo secretario general; no obstante sus posturas ante la política pesquera no siempre coinciden. Por ejemplo, en cuanto al Reglamento de Estructuras la posición del COGECA es más propensa a favorecer las inversiones y modernización de los barcos pequeños, mientras que *Europêche* se inclina por los grandes barcos.

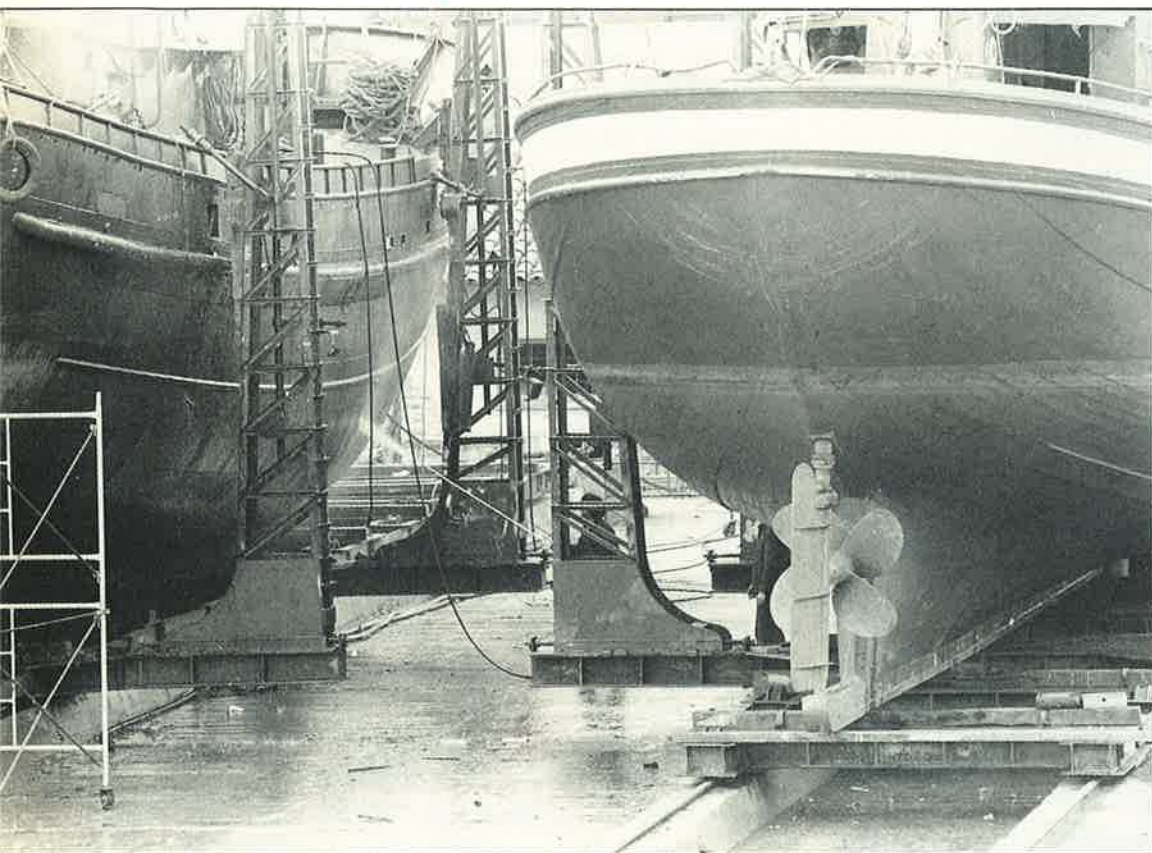
MAR.—¿Cuándo se han entrevistado con el comisario Cardoso y cuáles son los principales asuntos que le han planteado?

G. V.—Nos entrevistamos en noviembre de 1986 y en febrero de 1987 y le expusimos nuestra posición sobre estructuras, el Comité Consultivo de la Pesca y la polución del mar, y sobre la Política exterior.

MAR.—¿Qué tipo de información transmiten ustedes a sus miembros?

G. V.—Esa es principalmente mi misión. Solemos transmitir a nuestros socios información de todo lo que pasa en cuanto a política pesquera en el Parlamento Europeo, la Comisión, el Consejo, y, si es posible, convocamos reuniones para poder manifestar nuestra opinión. ■

Dionisio RODRIGUEZ
ALVAREZ



elaborar un criterio común, porque lo que nos interesa transmitir a la Comisión es el punto de vista europeo. Por eso es muy importante que funcione el Comité Consultivo, en el que están representadas todas las categorías económicas de la pesca.

Europêche, como Asociación de Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras, es representante por la parte empresarial en el Comité paritario para los problemas sociales en la pesca marítima, creado por la decisión 74/441 CEE de la Comisión.

Hay cinco grupos de trabajo

Aunque entre el Parlamento Europeo y la organización de los grandes armadores europeos no hay contactos formalmente establecidos, la Comisión de Pesca del Parlamento de Estrasburgo ha recurrido en ocasiones a *Europêche* para recabar su opinión sobre tales o cuales cuestiones.

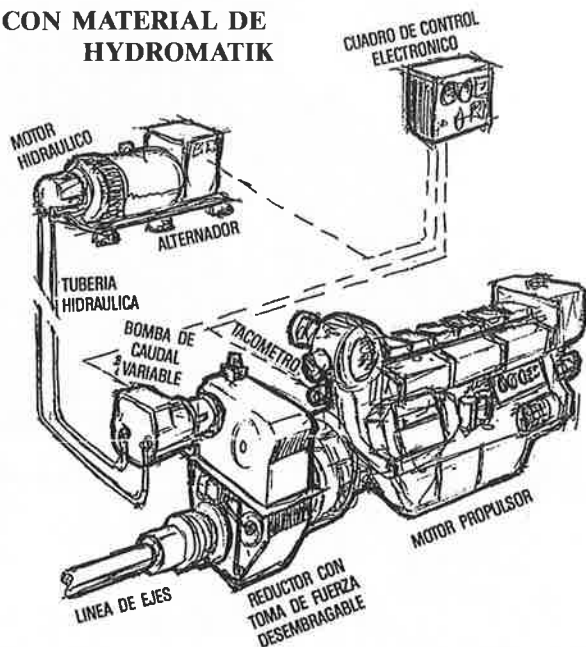
G. V.—Desde hace dos años, no se ha reunido el Comité Consultivo Plenario. Si se ha reunido, en cambio, el Grupo de Trabajo, que lo hace normalmente una vez al año. Se reunió en octubre para estudiar el informe del Comité Científico-Técnico, en el que se le exponen los diferentes TACS previstos para el año siguiente. Aquí, los profesionales emiten su opinión, los científicos la suya y la Comisión trata de equilibrar la balanza que presenta después a los Comités de Gestión, donde están ya representados los diferentes países.

MAR.—¿Cuáles son sus rela-

ALTERNADORES DE COLA ACCIONADOS MEDIANTE TRANSMISION HIDROSTATICA

GOIMENDI - TRANSMAR

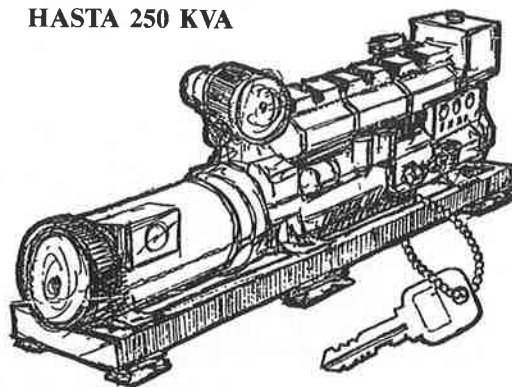
CON MATERIAL DE HYDROMATIK



DESDE 30 KVA
HASTA 250 KVA

GRUPOS ELECTROGENOS MARINOS TRANSMAR

DESDE 20 KVA
HASTA 250 KVA



TRANSMAR

TRANSFORMACIONES MARINAS, S.A. (TRANSMAR)
Barrio ugaldetxo OIARTZUN (Guipúzcoa)
Teléfonos: (943) 35 53 43 - 35 53 44
Télex 36068 OZUN-E

Novedades Editoriales

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación



PESQUEROS ESPAÑOLES Autor: Arbex, J. C.	9.500 Ptas.
PESQUEROS ESPAÑOLES (ILUSTRACIONES DEL LIBRO) 12 LAMINAS Autor: Arbex, J. C.	5.000 Ptas.
TUNIDOS Y DEMAS ESCOMBRIDOS MUNDIALES Autor: Dávila Fernández, C.	1.800 Ptas.
JAQUETONES. TIBURONES DEL GENERO CARCHARHINUS DEL ATLANTICO ORIENTAL Y MEDITERRANEO OCCIDENTAL Autor: Moreno García, J. A.	2.000 Ptas.
ANUARIO DE PESCA MARITIMA 1985 Autor: S. G. T.	3.000 Ptas.
ACUICULTURA MARINA Autor: Más Alvarez, B. y Tiana Mariscal, J. A.	500 Ptas.
ARTES Y APAREJOS. TECNOLOGIA PESQUERA (SEGUNDA EDICION) Autor: De la Cueva Salas, M. S.	1.000 Ptas.
CATALOGO DE DENOMINACIONES DE ESPECIES ACUICOLAS ESPAÑOLAS (2 TOMOS) Autor: FROM	2.500 Ptas.
POSTERS ESPECIES DE INTERES ECONOMICO (5 LAMINAS) Autor: FROM	5.000 Ptas.
CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE MARINERO, CONOCIMIENTOS TECNOLOGICOS Autor: Secretaría Gral. de Pesca Marítima.	500 Ptas.
CARTILLA DEL MARCULTOR, LA Autor: Vera Kichner, J.	1.700 Ptas.

INFORMACION Y VENTA: Librerías especializadas - Centro de Publicaciones, Secretaría General Técnica, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Pº Infanta Isabel, 1 - 28014 MADRID

GENTES DEL MAR

El título del célebre cuadro («¡Y aún dicen que el pescado es caro!») tendría menos connotaciones demagógicas si los beneficios redundaran convenientemente en favor de los trabajadores del mar.

Indicadores sociales y calidad de vida laboral(4)

Tradicionalmente, las normas de seguridad e higiene en el trabajo han venido siendo consideradas como un sistema técnico de protección del trabajador. En la práctica, sin embargo, se muestran como un importante factor social, que depende de la lógica última que rige el sistema de producción: la reducción de los gastos y la maximización de los beneficios.





A pesar de que la regulación sobre seguridad e higiene en el trabajo aparece como un intento de frenar el creciente aumento de los accidentes de trabajo, la siniestralidad laboral no sólo no ha desaparecido, sino que se manifiesta en la actualidad de forma brutal e intensa. En España, la media anual de nuevos pensionistas por incapacidad permanente o muerte en el trabajo supera los 5.000 (1).

La expresión «seguridad e higiene en el trabajo» se refiere a: *«los sistemas e instrumentos de protección del ambiente de trabajo y ordenación de la actividad productiva que tienen como objetivos fundamentales la evitación de daños a la vida, la integridad y la salud del trabajador, y el logro de mejores condiciones de salubridad y bienestar en los centros y puestos de trabajo»* (2). Según González Ortega, la realización plena del contenido de la seguridad e higiene en el trabajo exige una doble actividad de tutela: *«De un lado, la dirigida a eliminar las agresiones directas, las situaciones inmediatas de riesgo para la vida, la salud o la integridad derivadas de las condiciones, normalmente impuestas de manera unilateral por el empresario (...) De otro lado, seguridad e higiene en el trabajo supone también articular los mecanismos de protección que, partiendo de la ausencia del riesgo o del daño inmediato, se dirijan a la obtención de una mejora progresiva del bienestar en el trabajo, de unas cada vez más sanas, idóneas y humanas condiciones de desarrollo de la actividad productiva»* (3).

En la práctica, la regulación sobre seguridad e higiene en el trabajo ha sido interpretada como una mera protección técnica de la salud, limitándose a algunos aspectos relacionados con el trabajo que se consideran causa de riesgo de accidente, como la protección de las máquinas y ciertas prendas que deben usarse para la prevención de las agresiones del medio ambiente de trabajo (4).

La valoración que hacen Galenson y Smith sobre los efectos que ha tenido en EEUU la OSHA (Ley de Seguridad e Higiene en el Trabajo) sobre los

VALORE LA
IMPORTANCIA
DE UN BUEN
PROYECTO



- ESPECIALMENTE ESTUDIADO PARA SUS NECESIDADES
- SOLUCIONES MODERNAS Y EXPERIMENTADAS
- MAXIMA RENTABILIDAD A SU INVERSION

**UN EQUIPO CON GRAN EXPERIENCIA
TRABAJANDO A SU SERVICIO**



CINTRANAVAL, S. A.

OFICINA TECNICA NAVAL

Avda. Zugazarte, 20
Apartado 29
LAS ARENAS (Vizcaya)
Tel.: (94) 463 16 00* - Télex: 32632 cnvl-e

HF SA HIDROFERSA

FABRICA DE CHAVIN, S.A.

INGENIERIA NAVAL E INDUSTRIAL

- Servodirecciones de 0.3 a 35 TM
- Haladores
- Maquinillas eléctricas e Hidráulicas
- Chigres de maniobra
- Molinetes de ancla
- Pescantes para botes
- Grúas hidráulicas y toda la maquinaria para la pesca y maniobra de cubierta

Apto. 1 y 37 - Tel. (982) 56 00 50

Telefax: (982) 56 22 20 - CHAVIN-VIVEIRO (Lugo)



CORDELERIAS MARIN S.L.

- Malletas en polypropileno
- Malletas en polyetileno
- Malletas en sisal
- Malletas en rafia
- Trallas semialambradas en polypropileno alquitranado
- Trallas semialambradas en sisal
- Trallas alambradas o de chorizo
- Burlones en nylon
- Cuerda de nylon
- Cuerda de polietileno

Apartado de Correos, 100 - Tel. 88 44 62
COIRADOS - SAN JULIAN - MARIN (Pontevedra)

accidentes laborales puede extrapolarse a la «Ordenanza General de Seguridad e Higiene en el Trabajo» en España: «su influencia en la reducción de los accidentes laborales ha sido nula» (5). Después de cinco años, la experiencia de la *Occupational Safety and Health Act* (OSHA) se resume en: escasas mejoras de las condiciones de trabajo, reducido número de inspecciones y pocas sanciones por incumplimiento de las normas. Parece que estos resultados no han sido ajenos a la acción de las empresas encaminada a neutralizar el control de la ley sobre las condiciones de trabajo peligrosas. Una Administración condescendiente con los empresarios en la aplicación de la ley (6), bajos presupuestos para ejecutar la ley (7) y sanciones mínimas a las empresas que la han infringido, han neutralizado la presión de la *Occupational Safety and Health Act* sobre los empresarios (8).

En España, el artículo 427 del Código Penal, destinado a la protección de delitos contra la seguridad en el trabajo y lesiones laborales, dice: «Las penas señaladas en los artículos 420 y 422 (delitos de lesiones) en sus respectivos casos, serán aplicables a los que por infracciones graves de las Leyes y Reglamentos de Seguridad e Higiene en el Trabajo ocasionen quebranto apreciable en la salud o en la integridad corporal de los trabajadores». Según algunos laboristas, «la eficacia del artículo 427 era y es nula. La Exposición de Motivos de la ley de

CUADRO 1

EVOLUCION DE LAS TARIFAS DE PRIMAS PARA LA COTIZACION A LA SEGURIDAD SOCIAL POR ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES EN LOS SECTORES MARINA MERCANTE Y PESCA, SEGUN LOS DECRETOS REGULADORES DE DICHAS TARIFAS

Decretos que regulan la tarifa de primas para la cotización a la Seguridad Social por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales	Descripción general de los trabajos	
	Tripulaciones de barcos pesqueros	Navegación de altura, cabotaje y servicio de puertos
D. 2343/1967		
I. L. T. (a)	3,50	2,00
I. M. S. (b)	3,50	3,00
TOTAL	7,00	5,00
R. D. 15/1976		
I. L. T.	3,15	1,80
I. M. S.	3,15	2,70
TOTAL	6,30	4,50
R. D. 2824/1977		
I. L. T.	2,60	1,80
I. M. S.	3,70	2,70
TOTAL	6,30	4,50
R. D. 2930/1979		
I. L. T.	4,75	3,50
I. M. S.	4,75	2,50
TOTAL	9,50	6,00
R. D. 2475/1985		
I. L. T.	4,28	3,15
I. M. S.	4,28	2,25
TOTAL	8,56	5,40

(a) Incapacidad Laboral Transitoria.
(b) Invalidez, Muerte y Supervivencia.
Elaboración propia.

NOTAS

(1) Véase: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, *Anuario de estadísticas laborales. Años: 1982, 1983, 1984, 1985 y 1986*.

(2) S. González Ortega, «La seguridad e higiene en el trabajo en la Constitución», *Revista de Política Social*, número 121, página 199.

(3) *Ibid.*, páginas 200-201.

(4) «La normativa existente y la práctica empresarial parecen entender la inseguridad y la nocividad ambiental como una condición obvia de la producción, en la que, como máximo, son factibles algunas intervenciones puntuales que aminoren el riesgo, la toxicidad o la penosidad.» F. Miguelez Lobo, *Seat, empresa modelo del Régimen*, Dope-sa, Barcelona, 1977, página 124.

(5) A pesar del elevado número de normas que contiene la legislación sobre se-

guridad e higiene, «existen indicios de que sólo entre el 2 y el 20 por 100 de los accidentes de trabajo corresponden a los tipos de riesgo que pueden preverse eficazmente mediante la adopción de normas». W. Galenson y R. S. Smith, «Estados Unidos», en: J. T. Dunlop y W. Galenson, *El trabajo en el siglo XX*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, 1985, páginas 100-102.

(6) V. Navarro, refiriéndose a la influencia de los empresarios sobre los órganos del Estado, dice: «Según se indica en un *memorandum* publicado por el Comité Watergate del Senado, un funcionario de la Administración Nixon prometió a la comunidad empresarial que 'no se propondrán normas altamente polémicas (algodón, polvo, etcétera) por parte de la *Occupational Safety and Health Administration*, durante los próximos cuatro años de la Administración

Nixon. Y los documentos de las Administraciones Ford y Carter no son mucho mejores tampoco. La legislación para proteger la vida y la seguridad del trabajador es extremadamente escasa (...) En realidad, después de tres años de actuación de la *Occupational Safety and Health Act*, sólo dos empresas han sido declaradas culpables de violaciones criminales, y la multa media por violaciones a esta ley ha sido de 25 dólares. Y la preocupación expresada por la Administración Carter, en el sentido de que las funciones normativas de la *Occupational Safety and Health Administration* no impidiesen el funcionamiento de la economía, muestra un conjunto similar de prioridades.» V. Navarro, *Capitalismo, imperialismo, salud y medicina*, Ayuso, Madrid, 1979, páginas 104-106. También Charles F. Sabel se refiere a la neutralización de la legisla-

25 de junio de 1983 así lo reconoce expresamente», y lo confirman las cifras de accidentes graves y mortales producidas durante los diez últimos años. «Ante estas cifras, el legislador, obligado además por el artículo 40.1 de la Constitución, no podía permanecer impasible e introdujo el artículo 348 bis a)», que dice: «Los que estando legalmente obligados no exijan o faciliten los medios para que los trabajadores desempeñen una actividad con las medidas de seguridad exigibles, con infracción grave de las normas reglamentarias y poniendo en peligro su vida o su integridad física, serán castigados con la pena de arresto mayor o multa de 30.000 a 150.000 pesetas.» Pero la pena prevista en este artículo es «prenda segura de ineficacia intimidante, (y) constituye una auténtica invitación a tentar la suerte por parte del empresario». De hecho, la situación no parece haber cambiado en el período 1984-1986, puesto que las tasas de accidentes graves y mortales se han mantenido constantes. Y es que, en opinión de estos laboristas: «Las causas de la siniestralidad laboral, y, por tanto, la búsqueda de medios de prevención y control, radican en ámbitos lejanos al Derecho Penal», y citan el dato aportado por Angel Carcoba Alonso en el «Informe sobre condiciones de trabajo en España»: «el 82 por 100 de los accidentes mortales en construcción, madera, textil y hostelería ocurridos en 1985 y segundo trimestre de 1984, tenían contratos

CUADRO 2

TASA MEDIA ANUAL DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES (‰) - PERIODO: 1976-1982	
Marina mercante	1,86
Pesca	0,90

FUENTES: Expedientes de accidentados asegurados en el ISM, Mutuas Patronales, OCDE y DGPM.

CUADRO 3

TASA MEDIA ANUAL DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES EN EL SECTOR PESQUERO SEGUN EL TIPO DE FLOTA (‰) - PERIODO: 1976-1982	
Flota industrial	1,80
Flota pre-industrial	0,44

FUENTES: Expedientes de accidentados asegurados en el ISM, Mutuas Patronales y DGPM.

CUADRO 4

TASA MEDIA ANUAL DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES SEGUN EL VALOR DE LAS TARIFAS POR ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES (‰) - PERIODO: 1976-1982			
	Año 1976 (punto de referencia)	Años 1977 a 1979 (período de bajada de las tarifas)	Años 1980 a 1982 (período de subida de las tarifas)
Marina mercante	1,48	1,89	1,60
Pesca	0,77	1,07	0,78

FUENTES: Expedientes de accidentados asegurados en el ISM, Mutuas Patronales, OCDE y DGPM.

CUADRO 5

TASA MEDIA ANUAL DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES EN EL SECTOR PESQUERO SEGUN EL TIPO DE FLOTA Y EL VALOR DE LAS TARIFAS POR ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES (‰) - PERIODO: 1976-1982			
	Año 1976 (punto de referencia)	Años 1977 a 1979 (período de bajada de las tarifas)	Años 1980 a 1982 (período de subida de las tarifas)
Flota industrial	1,60	2,18	1,48
Flota pre-industrial	0,33	0,49	0,43

FUENTES: Expedientes de accidentados asegurados en el ISM, Mutuas Patronales y DGPM.

NOTAS

ción: «Las regulaciones referentes al medio ambiente y a la seguridad pueden ser destruidas por los legisladores favorables a la industria o aplicadas sin interés por los amigos que tiene ésta en el gobierno. (...) Los informes sobre los peligros para la salud que comportan determinados productos y procesos de producción se pueden refutar alegando que, hasta que no se comprenda perfectamente la etiología de las enfermedades relevantes, las correlaciones entre su incidencia y la exposición a determinadas sustancias o condiciones no es una prueba concluyente de que exista una conexión causal», en Ch. F. Sabel, *Trabajo y política*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, 1985, página 279.

(7) «El número de inspectores es tan reducido que sólo el 10 por 100 de los trabajadores se benefician cada año de una ins-

pección y, para cubrir a todos los empresarios al ritmo actual, se precisarían setenta años.» Galenson y Smith, *op. cit.*, pág. 102.

(8) En EEUU, la cuantía de las multas impuestas a las empresas por infracciones a la ley de seguridad e higiene en el trabajo «son tan bajas (el promedio es de 26 dólares) que los incentivos para cumplir las normas antes de que se lleve a cabo la inspección son prácticamente nulos». Galenson y Smith, *op. cit.*, página 102.

(9) Comisiones Obreras, *Guía jurídica del delegado sindical*, Confederación Sindical de CCOO, Madrid, 1987, páginas 182-183.

(10) APD, *Estudio socio-laboral de la empresa española*, APD, Madrid, 1981, páginas 75-78.

(11) «La cotización por este concepto está destinada a la cobertura de estas contingencias, siempre que se produzcan con

ocasión o por consecuencia del trabajo que se ejecuta por cuenta ajena, facilitando el acceso a todas las prestaciones económicas recuperadoras, rehabilitadoras, readaptadoras y demás ayudas, indemnizaciones o beneficios sociales reconocidos en las leyes. En este concepto se distinguen dos subconceptos distintos:

— Cuotas por ILT (Incapacidad Laboral Transitoria), que se destinan a la cobertura de este riesgo específico.

— Cuotas por IMS (Invalidez, Muerte y Supervivencia), que se destinan a todas las coberturas de todas las contingencias protegidas distintas de la ILT», Tesorería General de la Seguridad Social, *Manual práctico de cotización. Régimen General de la Seguridad Social, 1986* Tesorería General de la Seguridad Social, Madrid, 1986, página 16.

(12) Ministerio de Trabajo y Seguridad

temporales entre tres y seis meses. Esta modalidad de contratos (...) lleva a situaciones desesperadas a los trabajadores, que prefieren poner en peligro su vida o su salud antes que perder su empleo» (9).

El primer estudio socio-laboral sobre la empresa española, realizado por la APD (Asociación para el Progreso de la Dirección), ofrece algunos datos de interés sobre el número de sanciones administrativas a las empresas por incumplimiento de las normas de seguridad. Durante los años 1978 y 1979, un 90 por 100 de las empresas que respondieron al cuestionario de la APD no tuvo ninguna sanción; un 8 por 100 tuvo menos de cinco sanciones; y un 2 por 100 más de diez sanciones. La distribución de las causas por las que se sancionó «la última infracción registrada a la hora de responder al cuestionario APD se reparte casi homogéneamente entre los factores 'ruido', 'temperatura', 'humos' e 'iluminación'». Aunque el estudio no correlaciona estos datos con los accidentes laborales mortales o que han ocasionado incapacidad permanente en el trabajador, sí señala que se observa «una fuerte estabilidad» en el número de este tipo de accidentes durante los años 1976, 1977 y 1978 (10).

Entre los conceptos por los que obligatoriamente y con carácter general debe cotizar una empresa a la Seguridad Social se encuentran los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales (11). Según el presu-

puesto de la Seguridad Social para 1985: «excepción hecha del Régimen General y de las contingencias Accidentes de Trabajo que presentan superávits, los demás regímenes son deficitarios en su totalidad» (12). Tal vez este superávit justifique la reducción de las tarifas de primas por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales en un 10 por 100 en cumplimiento de

conjunto de pensionistas por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales era de 29.200 pesetas en 1986 (14).

La reducción de las tarifas no sólo impide que crezcan las pensiones por accidentes y enfermedades profesionales, sino que reduce la presión sobre las empresas para mejorar las condiciones de trabajo. Las cuotas para la cotización dependen de



La relación entre la cuantía de las cotizaciones por accidente y las tasas de siniestralidad revela la estrecha vinculación entre uno y otro factor.

lo dispuesto en el Acuerdo Económico y Social (13). Pero si, en términos contables, las cuotas que se recaudan para el régimen de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales parecen ser suficientes para cubrir los gastos originados por los accidentes, no parecen serlo para el colectivo humano que sufre los siniestros. La pensión media mensual para el

los salarios reales y de los tipos de cotización (15). Y los tipos de cotización «vienen determinados de manera general para todos los trabajadores conforme a las tarifas de primas de accidentes vigentes, cuya cuantía depende de la peligrosidad de la clase de trabajo realizado» (16). Según esto, resulta sorprendente que la tarifa de cotización por accidentes de trabajo y en-

fermedades profesionales sea más reducida en la marina mercante que en la pesca (ver Cuadro 1), ya que la peligrosidad es mucho menor en los barcos pesqueros. En efecto, en la flota mercante se produce el doble de accidentes mortales que en el conjunto de la flota pesquera (ver Cuadro 2). Pero la tarifa que se aplica al conjunto del sector pesquero tampoco se ajusta a los grados de peligrosidad que se producen en los diferentes tipos de flota que lo componen. En los barcos pesqueros de más de 100 TRB (flota industrial) se producen cuatro veces más accidentes mortales que en los barcos inferiores a ese tonelaje (flota pre-industrial) (ver Cuadro 3).

Por último, no puede pasarse por alto la relación que se observa entre la cuantía de las tarifas de cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y las tasas de siniestralidad mortal. Tomando el año 1976 como punto de referencia, pues es a partir de este año cuando se dispone de estadísticas de siniestralidad contrastadas (17), se observa que en los periodos en que baja el valor de las tarifas (años 1977 a 1979) aumenta la tasa de siniestralidad mortal; por el contrario, en los años en que se ha aumentado el valor de las tarifas (1980 a 1982) ha disminuido la tasa de accidentes mortales (ver Cuadros 4 y 5) (18). ■

José Manuel MONTERO-LLERANDI

Social, *El presupuesto de la Seguridad Social para 1985*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, página 83.

(13) Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, *Liquidación del presupuesto de la Seguridad Social, 1985*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, página 29.

(14) Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, *Anuario de estadísticas laborales 1986*.

$$\text{Cuota para la cotización} = \frac{\text{Base} \times \text{Tipo}}{100}$$

Base: Salarios reales.

Tipo: Tarifas de primas por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

Véase: *Manual práctico de cotización. Régimen General de la Seguridad Social, 1986*, op. cit., páginas 23-26.

(16) ISM, *Manual de Seguridad Social del mar*. ISM, Madrid, 1976, página 137.

(17) Véase: Enrique Rodríguez Alos, *In-*

dustrialización y accidentes de trabajo. El sector pesquero, Facultad de Ciencias Políticas y Sociología, Madrid, 197. Memoria de Licenciatura (no publicada).

(18) En el Decreto 2343/1967, de 21 de septiembre, por el que se revisa la tarifa de primas para la cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales en el Régimen General de la Seguridad Social, se justifica la actualización de las tarifas «habida cuenta de la fecha en que fue aprobada —30 de marzo de 1949—, y de que las rectificaciones que ha experimentado con posterioridad sólo han supuesto ligeros retoques o simples adiciones». En el Real Decreto 2824/1977, de 23 de septiembre, se recoge, en una nueva tarifa, la reducción general del 10 por 100 establecida en el Real Decreto-ley 15/1976, de 10 de agosto, en el que se disponía: «Las primas de la

primera tarifa para la cotización por accidente de trabajo y enfermedad profesional, (...) aprobadas por Decreto 2343/1967, de 21 de septiembre, se reducirán en un 10 por 100 a partir del 1 de octubre de 1976.» En el Real Decreto 2824/1977, de 23 de septiembre, se dice que «en base de la experiencia acumulada», era preciso «retocar, además, a la baja, los tipos de cotización para incapacidad laboral transitoria e incrementar ligeramente los de invalidez y muerte y supervivencia, lo que, en conjunto, sobre la citada reducción del 10 por 100, representará una menor cotización para las empresas». En el Real Decreto 2475/1985, se reducen las tarifas en un 10 por 100, siguiendo el Acuerdo Económico Social (AES), en el que se decía: «Las actuales tarifas de primas por accidentes de trabajo se reducirán, en promedio, un 10 por 100.»

Fira de Barcelona

BUENA PESCA

Te esperamos en el sector PESCA MARITIMA del 26 Salón Náutico Internacional de Barcelona. Ven a conocer las últimas novedades de los más conocidos fabricantes de los siguientes sectores:

Astilleros, Motores, Artes

de Pesca y Electrónica y Accesorios. Así como las

aportaciones en la especialidad

de Pesca y Electrónica y

Accesorios. Así como las más recientes aportaciones en la especialidad de la Acuicultura. Con unas interesantes Jornadas Técnicas, con el sábado 6 de Febrero como Día de la Pesca dedicado a las Cofradías de Pescadores y, sobre todo, con la presentación de los últimos avances en tecnología pesquera, en el sector PESCA MARITIMA del Salón Náutico Internacional tienes asegurada una BUENA PESCA.



PESCA MARITIMA

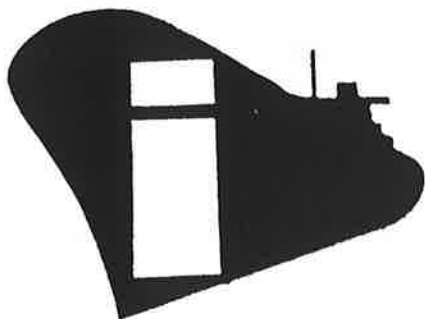
**26 SALON NAUTICO
INTERNACIONAL**

**Del 30 de Enero al
7 de Febrero de 1988**

IBERIA
LINEAS AEREAS DE ESPAÑA
AIRLINES OF SPAIN



Barcelona, 100 anys de Fires



**Asociación de Fabricantes de Equipos, Material
e Instalaciones para Buques**

INDUNARES

INDUNARES, constituida en 1965 como agrupación voluntaria de empresas, integra en su seno a las más importantes del sector. Tiene como objetivos fundamentales promocionar la industria de equipos y servicios navales y fomentar las exportaciones. Nuestras empresas están capacitadas para cubrir cualquier demanda de equipos, materiales e instalaciones en todo tipo de buques. Las exportaciones se dirigen a todos los países del mundo.

Príncipe de Vergara, 74 - Teléfono (91) 411.38.61
Télex 46.229 EQNA E - Fax (91) 262.14.48
28006-MADRID (España)

GALICIA:

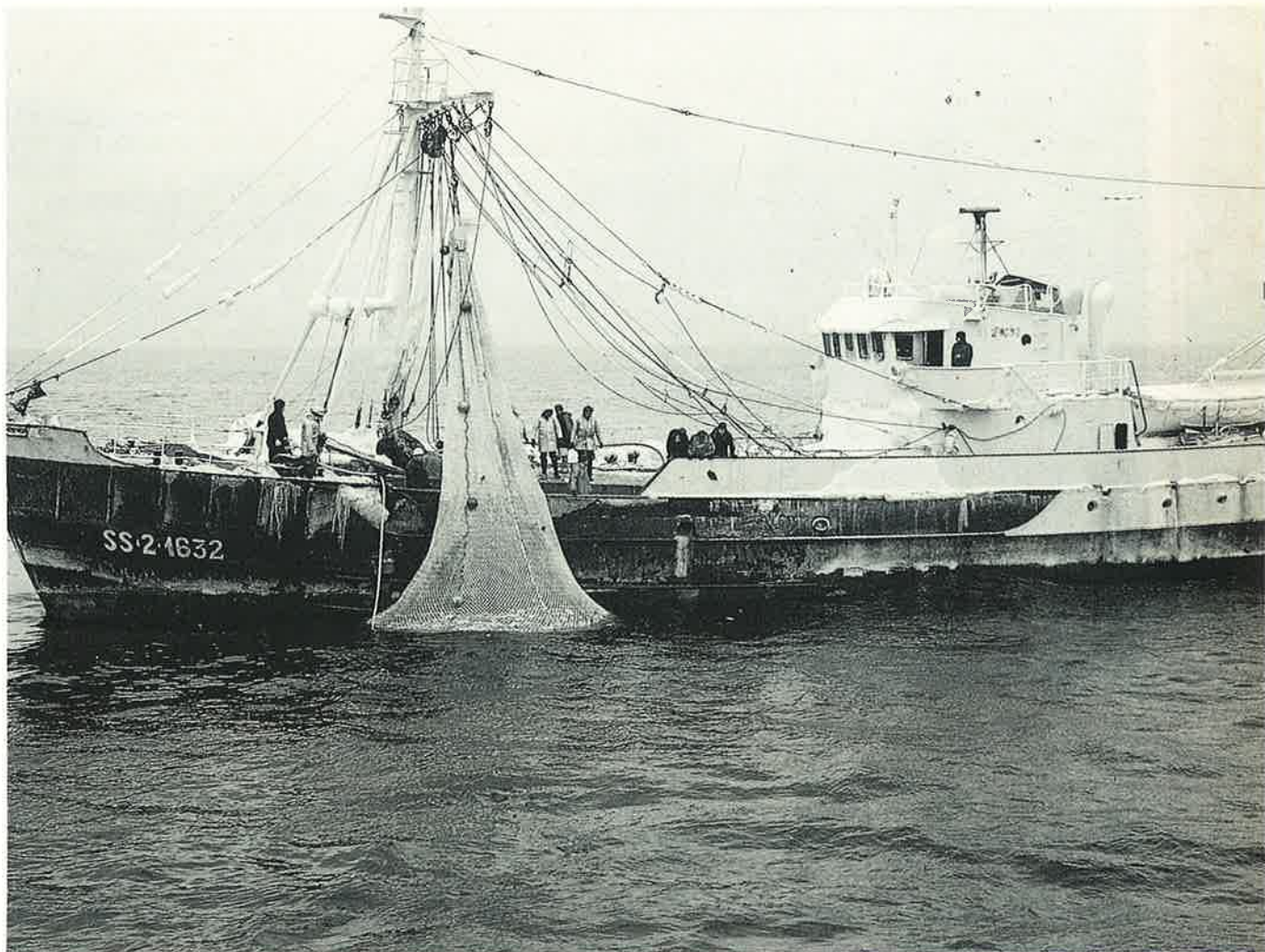
SIMPOSIO SOBRE MAREAS ROJAS

Más de 200 especialistas biólogos, mejilloneros y técnicos relacionados con la sanidad alimentaria, participaron durante los últimos días de oc-

de mantener una permanente vigilancia y dictar instrucciones de prevención que sean cumplidas a rajatabla por todos los sectores implicados, porque de dicho cumplimiento dependen incluso vidas humanas.»

El estudio y control analítico de las biotoxinas paralizantes (PSP) y disintéricas (DSP) fue el eje de estas jornadas. El tema fue abordado por el profesor Takheshi Yasumoto, de la facultad de Agricultura de la Universidad de Tohoku (Japón), y por el doctor Anto-

problema de las toxinas PSP y DSP en los mejillones, además de plantear las ventajas e inconvenientes del método de análisis por bioensayo en ratones, que es el utilizado actualmente en Galicia, y de su sustitución por el método de análisis químico. Según los ponentes, el bioensayo es impreciso, ya que no permite detectar cantidades inferiores a los 30 microgramos de toxina por cada 100 gramos de vianda, además de ser un proceso lento que requiere una gran



tubre en la isla de La Toja, en el «II Simposio de Mareas Rojas», organizado por la Consejería de Sanidad de la Xunta de Galicia. Su titular, Pablo Padín, puso de manifiesto en el acto de apertura la sensibilidad de la Administración gallega frente a un problema de tanta trascendencia económica y sanitaria como es el de las mareas rojas. «A nosotros —dijo Padín— nos correspon-

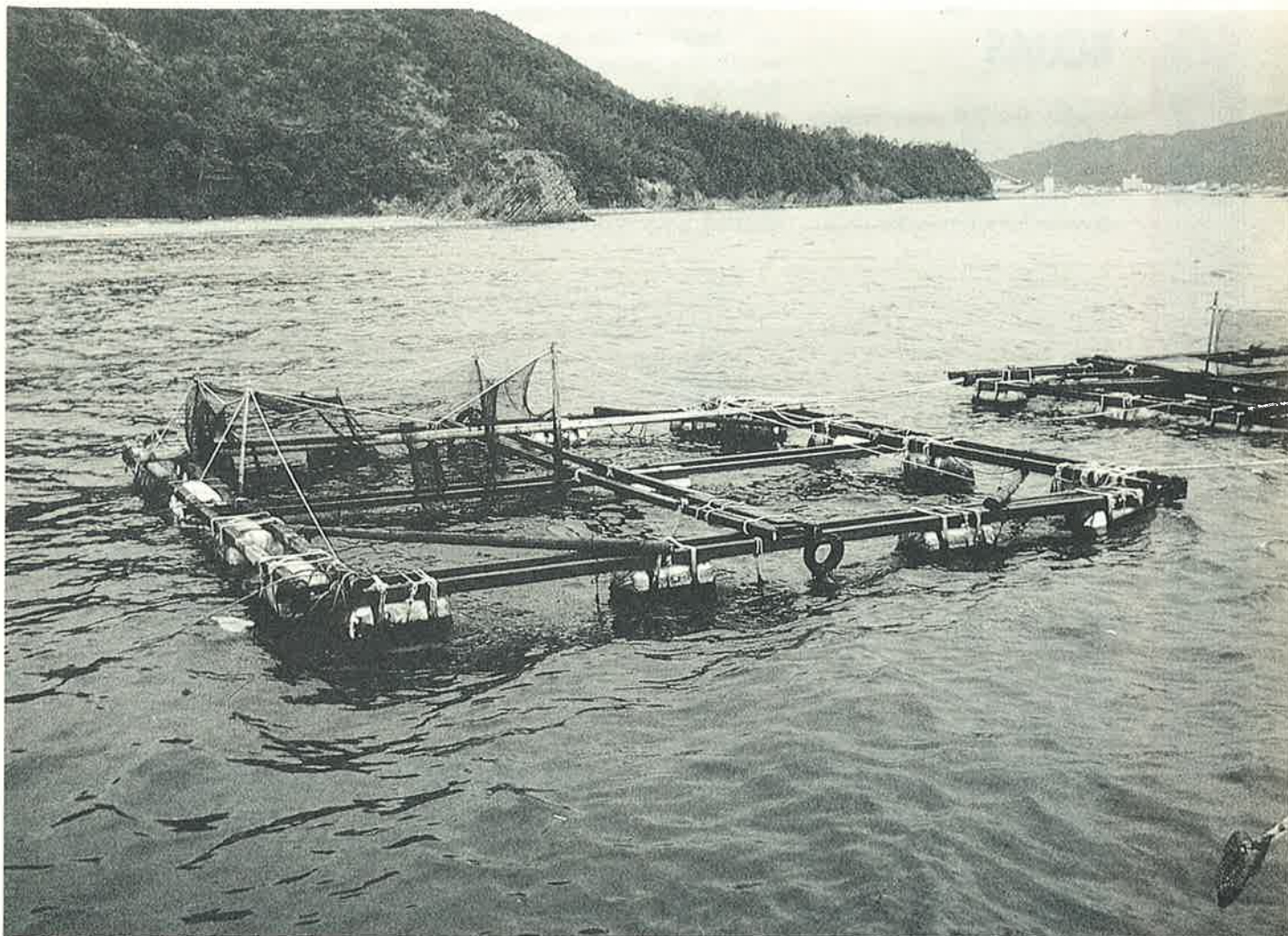
do Mouriño Mosquera, director del Departamento de Química Orgánica de la Universidad de Santiago de Compostela, quien centró su exposición en la toxina paralizante que, en aquellos días, afectaba a la mayor parte de los polígonos mejilloneros existentes en las Rías Bajas.

La principal aportación del profesor Yasumoto fue la clara visión que ofreció sobre el

problema de las toxinas PSP y DSP en los mejillones, además de plantear las ventajas e inconvenientes del método de análisis por bioensayo en ratones, que es el utilizado actualmente en Galicia, y de su sustitución por el método de análisis químico. Según los ponentes, el bioensayo es impreciso, ya que no permite detectar cantidades inferiores a los 30 microgramos de toxina por cada 100 gramos de vianda, además de ser un proceso lento que requiere una gran

colonia de ratones, por lo que ya está topando con la oposición de los ecologistas. El método analítico es mucho más sensible, más rápido y barato, y permite determinar y cuantificar los distintos tipos de tóxicos. Por su parte, el profesor Mouriño calificó el método analítico como el ideal cuando la sasitoxina es mayoritaria, pero impracticable, a su

El Simposio sobre mareas rojas celebrado en A Toxa abordó los problemas relativos a la lucha contra este importante enemigo del cultivo mejillonero.



juicio, cuando la neosaxitoxina y otras sustancias tóxicas se presentan en elevada proporción.

Las artes y modalidades del marisqueo, fueron explicados por el biólogo José Luis Gabeiras, quien puso de manifiesto la relación existente entre las artes agrícolas y marisqueras. En otra de las ponencias, los veterinarios Jesús Piñeiro, Baldomero Puerta y Antonio Vega expusieron los métodos de depuración de los moluscos, funcionamiento de las estaciones depuradoras, razones de la depuración y fases de la misma.

Las conclusiones de este Simposio sobre mareas rojas abogan por el cumplimiento de la legislación vigente, con lo que se puede garantizar la salubridad de los moluscos procedentes de las rías gallegas. Señalan también la necesidad de potenciar las investigaciones para identificar todas las toxinas y estudiar sus propiedades, mantener los métodos de detección de toxinas mediante bioensayo, y potenciar la investigación para la puesta en marcha en la comunidad autónoma gallega de técnicas químicas y bioquímicas, manteniendo el grado de conciencia que están demostrando todos los sectores implicados en

el problema de las mareas rojas.

No hay que olvidar la importancia que el marisqueo tiene en Galicia, que es el primer producto mundial de mejillón, con un volumen de facturación anual de 10.000 millones de pesetas y que, además, da empleo a 23.000 personas.

EUSKADI:

RENOVACION DE LA FLOTA

El gobierno vasco ha recibido 19 proyectos de moderni-

zación, transformación, reparación de barcos y nueve para otros de nueva construcción. Los proyectos han sido presentados por empresas propietarias de buques de altura y también de bajura.

La cuantía máxima que se distribuirá por los conceptos de reparación, modernización y construcción de buques pesqueros en la CEE otorgados por los estados miembros y por el FEOGA depende de la calificación de la zona correspondiente y de los metros de eslora del futuro buque. Así, para proyectos de buques de 9 a 33 metros el FEOGA concede de un 20 a un 30 por 100 de ayuda y el gobierno vasco

Las autoridades del puerto pasaitarra están gestionando, en colaboración con algunos municipios vecinos, la compra de una lancha de limpieza de residuos.



da un 20 por 100. Cuando el barco es mayor de 33 metros de eslora, las subvenciones oscilan entre el 10 y el 30 por 100.

El FEOGA acordó subvencionar este año dos proyectos de construcción, por un importe total de 73 millones de pesetas, y 12 de los 16 proyectos de modernización remitidos a Madrid para su posterior tramitación en Bruselas, por un montante final de 41,4 millones de pesetas. En este año, destacaron las ayudas concedidas para modernización a la flota de Orio, con 14,5 millones de pesetas; Ondárroa obtuvo 12 millones para modernización y 30 para

construcción. La única construcción a realizar en Guipúzcoa la obtuvo Guetaria con una ayuda de 43,5 millones de pesetas.

BARCO ANTI-POLUCION PARA PASAJES

Representantes de la Junta del Puerto de Pasajes, junto con los ayuntamientos colindantes de Rentería, San Sebastián y Lezo, están efectuando gestiones para comprar mancomunadamente una lancha de limpieza de sólidos y líquidos oleaginosos. La iniciativa

ha partido de la Junta del Puerto de Pasajes, en su deseo de contribuir al saneamiento de la bahía. Actualmente, y en cumplimiento del Convenio Internacional contra la contaminación, la Junta del Puerto dispone de un servicio gratuito que recoge los residuos de los barcos atracados en la bahía.

El costo total de este tipo de lanchas, que pueden absorber diariamente 20 toneladas de materias grasas flotantes, es de 50 millones de pesetas aproximadamente. Las características de estas embarcaciones permiten su traslado por carretera, lo que posibilita su utilización en cualquier lugar de la costa vasca.

Las embarcaciones antipolución han empezado a funcionar en los principales puertos del mundo. Recientemente en Sines (Portugal) se produjo una fuga de 230 toneladas de petróleo que fueron absorbidas por un barco de características semejantes al que podría funcionar en Pasajes.

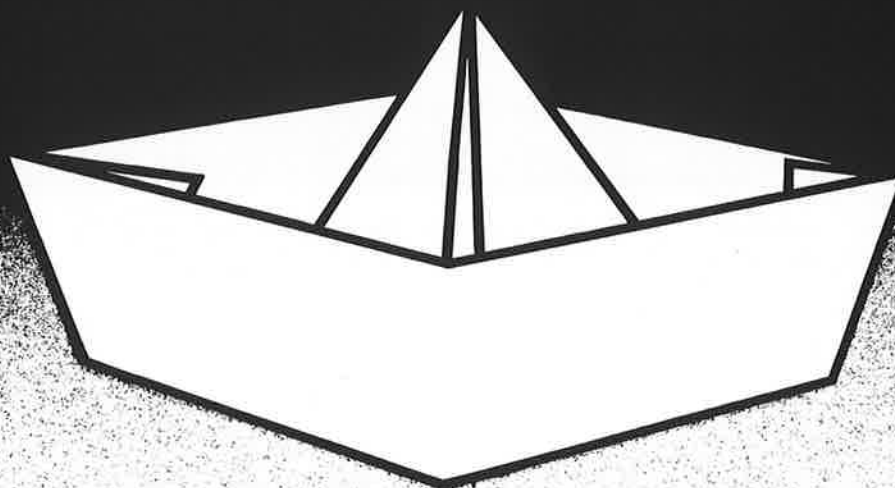
ASTURIAS:

POLEMICOS RESIDUOS TOXICOS

La polémica en torno a los residuos tóxicos marcó la ac-

Unidos en una mutua para lograr seguridad

El riesgo de la pesca
no debe
convertirse en aventura.



Navegación Pesquera
Aparatos radio-electrónicos, Aparejos,
Seguros Pesca, Desembolsos, Equipaje Tripulaciones, etc.

SOCIEDAD DE SEGUROS
MUTUOS
MARITIMOS DE VIGO

Desde 1895

Avda. García Barbón, 12-2.º — Telf. **43 29 33**
Telex: 83128 MUTU. Vigo



El Gobierno de Vitoria ha recibido 19 proyectos de modernización, transformación y reparación de barcos y otros nueve de construcción de barcos nuevos.

tualidad marítima en Asturias durante el mes de octubre. A primeros de mes, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones decidió suspender el permiso concedido a la empresa holandesa Ocean Combustion Services (OCS) para la incineración en aguas del mar Cantábrico —a 200 millas del norte del Cabo Peñas— de 10.000 toneladas de residuos tóxicos procedentes de la industria petroquímica nacional.

La quema de las primeras 1.200 toneladas, almacenadas en los depósitos de Terminales Químicos de Santander, estaba prevista para mediados de octubre y había suscitado la oposición de la organización ecologista Greenpeace, así como de partidos políticos y un amplio sector de la opinión pública asturiana.

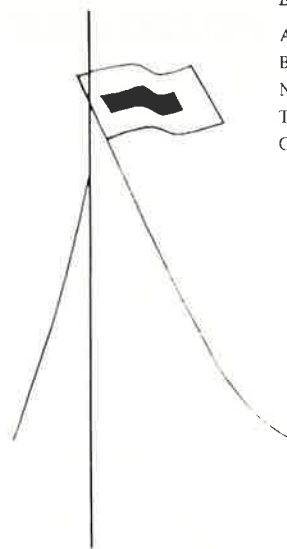
Una vez conocida la prohibición de las autoridades españolas, los responsables de la OCS almacenaron los residuos en el buque incinerador *Vulcanus II*, uno de los tres barcos dedicados a la destrucción de residuos industriales que operan en aguas europeas, para que zarpase con destino a las costas holandesas con el fin de efectuar la destrucción de su cargamento.

Las autoridades aduaneras

de Bélgica retuvieron al *Vulcanus II* en puerto como consecuencia de una protesta de Greenpeace y presentaron una

denuncia contra la empresa OCS por introducir ilegalmente en el país desechos tóxicos a bordo del *Vulcanus*.

MARITIMA DEL NORTE, S.A.



EMPRESAS ASOCIADAS:

AUXILIAR MARITIMA, S.A.
BUQUES DE APOYO, S.A.
NAVIERA DE PRODUCTOS LICUADOS, S.A.
TERMINALES QUIMICOS, S.A.
CONANSA, S.L.

Miño, 4. 28002 MADRID
Teléfono: 262 93 00 (seis líneas)
Télex: 27718 y 27295
Telefax: 2618962
Telegramas: MARINORTE, MADRID

FLOTA PROPIA

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

FLOTA GERENCIADA

LÍNEAS REGULARES Y TRAMP DE MERCANCIAS FRIGORÍFICAS	LAIETA	GNL	40.000 M3
	SANT JORDI	Etileno-GLP-GNL	5.000 M3
TRANSPORTE DE GASES LICUADOS	AMAPOLA	Buque de Apoyo	5.000 BHP
	AMATISTA	Buque de Apoyo	5.000 BHP
	GALANTE	Buque de Apoyo	7.200 BHP
BUQUES DE APOYO para servicio a plataformas de perforación	GALLARDO	Buque de Apoyo	7.200 BHP

PRIMERA SOCIEDAD DE ESTIBA Y DESESTIBA

Durante el mes de octubre quedó constituida en Bilbao la primera sociedad de estiba y desestiba de las treinta y siete que aún están pendientes de establecerse en los puertos de todo el Estado.

Esta sociedad cuenta con un capital de 49 millones de pesetas, de los que el 51 por 100 ha debido desembolsarlo el Estado y el 49 por 100 restante las empresas, que en el caso concreto de Bilbao suman 21. La sociedad contará con cinco miembros en el Consejo de Administración, de los cuales tres —el presidente, el director general y un delegado de los trabajadores— representarán los intereses del Estado, y los otros dos restantes los de las empresas.

El presidente de esta sociedad, que a su vez lo es del Puerto de Bilbao, José Miguel Abarrategui, ha asegurado que a partir de la constitución de esta sociedad se pondrá en marcha el proceso administrativo de búsqueda de locales para la sede, informatización, etcétera y posteriormente, en diciembre, se enviarán contratos a los trabajadores portuarios para que pasen a depender de la nueva sociedad. Paralelamente, se pondrá en marcha el proceso de jubilaciones anticipadas para aquellos trabajadores que así lo deseen —que pasarán a depender del Instituto Social de la Marina, quedándole garantizado el 100 por 100 de su sueldo— de tal manera que el personal inscrito finalmente en la sociedad alcanzará la cifra de 600 (del total aproximado de 750 trabajadores con

que actualmente cuenta el puerto).

Por su parte, el director general de la Comisión Ejecutiva de la OTP, Angel Delgado, quien presidió el acto de constitución, afirmó que «esta sociedad no va a ser una solución definitiva a los problemas, pero sí la realización de un nuevo marco de las reglas del juego para racionalizar los trabajos portuarios y la transparencia de la gestión».

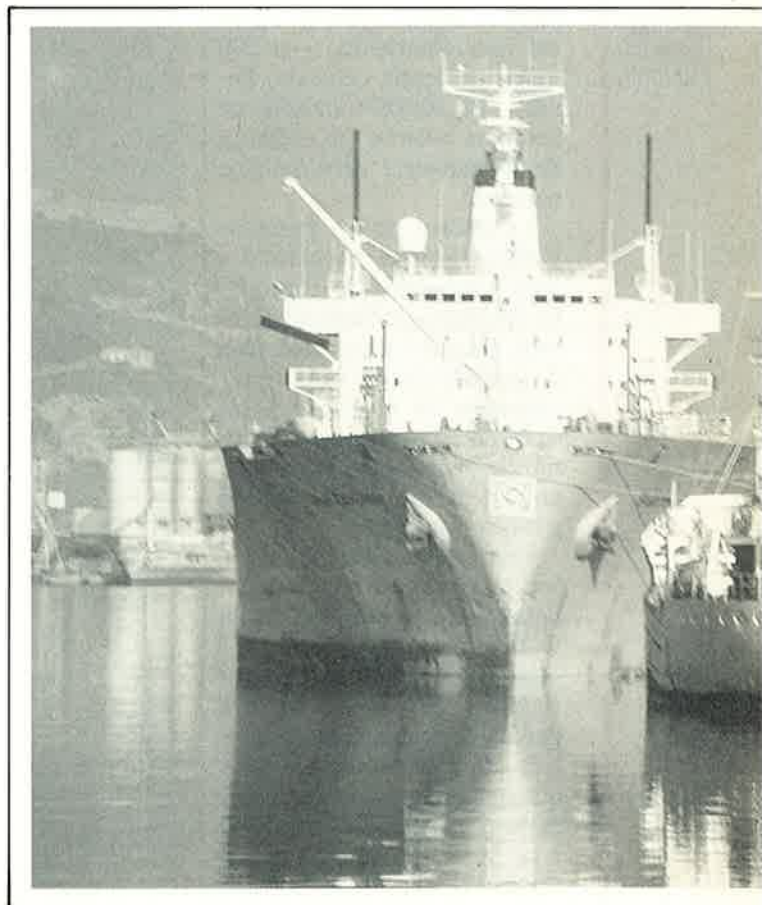
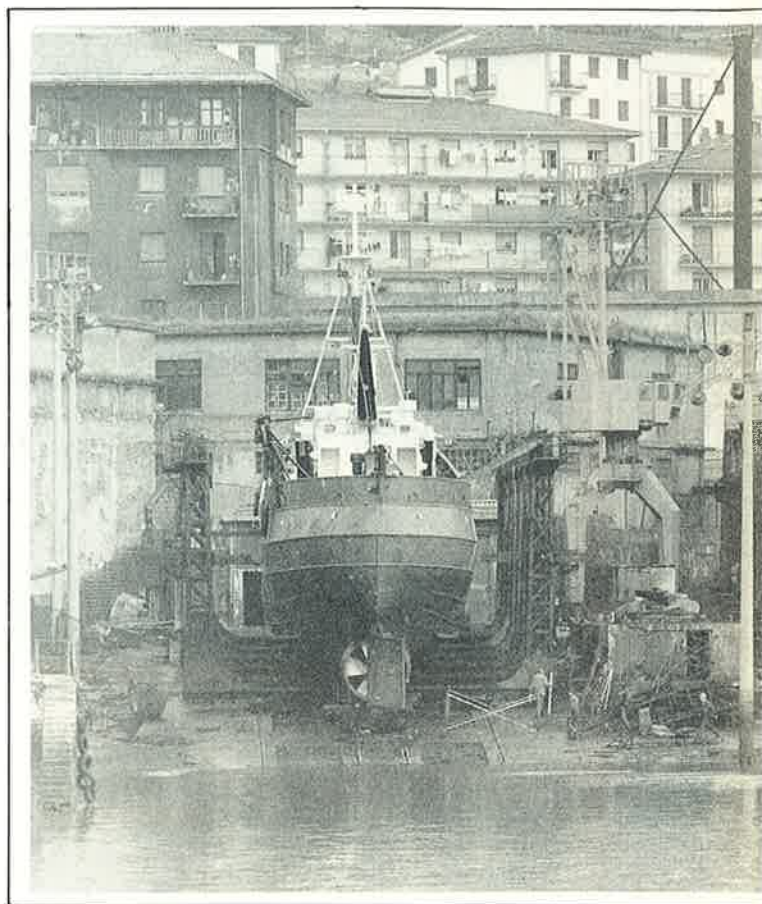
Las dos próximas sociedades que se constituirán serán las de Barcelona y Las Palmas. Esta última comenzará a funcionar a primeros de diciembre. ■

RENOVACION DE LA FLOTA ARTESANAL

La Secretaría General de Pesca Marítima ha iniciado un amplio proceso informativo para dar a conocer el programa quinquenal 1987-1991. Este programa tiene por objeto la renovación del 15 por 100 de la flota pesquera de entre seis y nueve metros de eslora.

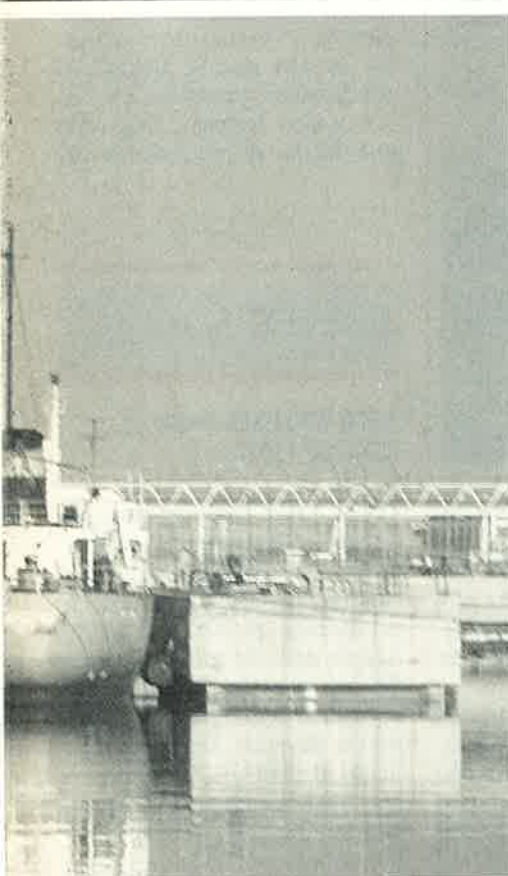
El porcentaje en cuestión equivale a la construcción de unos 1.200 nuevos buques pesqueros, repartidos entre distintas comunidades autónomas que, en algunos casos (Galicia, Canarias, Andalucía Cataluña y la Comunidad Valenciana) cofinanciarán junto con la Administración Central las ayudas a la construcción de los buques.

La campaña de información al sector pesquero se ha iniciado con la distribución de un folleto explicativo realizado por la Secretaría General de Pesca Marítima, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, del cual se han editado 5.000 ejemplares. Serán distribuidos por las cofradías de pescadores, las direcciones territoriales y provinciales del Ministerio de Agricultura, las Co-





La política europeo-comunitaria en materia de flota apunta a la progresiva reducción de los barcos de pequeño porte, y a la potenciación de las flotas compuestas por barcos de tonelaje importante.



Tras la constitución de la sociedad de estiba y desestiba del puerto de Bilbao, ahora llegará el turno de las correspondientes a los puertos de Las Palmas y de Barcelona.

mandancias de Marina, y los organismos competentes de las Comunidades Autónomas.

Las ayudas para la construcción de estos buques cubrirán el 20 por 100 del coste aceptado del nuevo buque, como subvención. Además, pueden contar con créditos del Banco de Crédito Industrial (BCI) a un tipo de interés más bajo que el del mercado.

Podrá solicitar estas ayudas toda persona individual o colectiva (empresa, cooperativa o sociedad) cuya actividad esté

quinquenal 87-91, supone la construcción de 408 nuevos buques en Galicia, 150 en Canarias, 64 en el País Vasco, 61 en la Comunidad Valenciana, 88 en Baleares, 74 en Asturias, 29 en Murcia, 22 en Cantabria y 5 en Ceuta. ■



La Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha puesto en marcha el proceso informativo destinado a divulgar su programa quinquenal 1987-1991.

encuadrada dentro del sector pesquero. De la misma manera pueden solicitar estas ayudas aquellos pescadores que, con una antigüedad mínima en la profesión de tres años, no hayan tenido acceso a la propiedad de un barco. En este último caso, las subvenciones a fondo perdido pueden alcanzar al 30 por 100 del coste de la construcción.

La renovación del 15 por 100 de la flota pesquera artesanal y costera, completada por el plan

CREDITOS PARA CONSTRUIR BUQUES

Ya está en vigor el Real Decreto del Ministerio de las Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno sobre las medidas de carácter financiero que se aplicarán a los préstamos concedidos a los armadores nacionales para la construcción de los buques mercantes, dragas y otros buques para realizar obras en el mar.

Tales buques deberán ser de casco metálico y de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100 y remolcadores de potencia igual o superior a 365 Kw. También se aplicarán estas medidas a las transformaciones de buques, entendiéndose por transformaciones aquellas obras que lleven consigo modificaciones sustanciales del sistema de carga, del casco, del sistema de propulsión o en las superestructuras de alojamiento de pasajeros.

En el caso de nueva construcción, las condiciones de financiación serán de un crédito de hasta el 85 por 100 del valor base determinado por la gerencia del sector naval, fijándose el período de amortización de los créditos en doce años, ampliables excepcionalmente a catorce.

En el caso de haber transformaciones, el importe del crédito será de hasta el 75 por 100 del valor de la obra. El período de amortización, de ocho años como máximo. ■

CUERPO UNICO DE GUARDACOSTAS

El Parlamento Europeo estudiará en breve la propuesta de crear un cuerpo único europeo de guardacostas, propuesta que le ha sido presentada por el presidente de la OFME (Organización Francesa del Movimiento Europeo), Louis Leprince-Ringuet, que recientemente ha celebrado una convención para tratar esta cuestión.

Este cuerpo es necesario, en opinión de Leprince, porque a partir de 1992 el litoral será la frontera natural más importante de la CEE. Sólo una dimensión europea permitirá homogeneizar las competencias actuales, que en algunos países miembros están dispersas entre los servicios de aduana, policía, marina, Secretarías del Mar, etcétera.

La creación de este cuerpo civil financiado por la Comunidad permitiría, además, acelerar las intervenciones en caso de urgencia y evitar situaciones como la del Montlouis. En aquella ocasión, mientras los productos tóxicos se escapaban del carguero, las administraciones implicadas, en vez de actuar rápidamente, discutían sobre si el buque accidentado estaba en aguas belgas o internacionales. ■

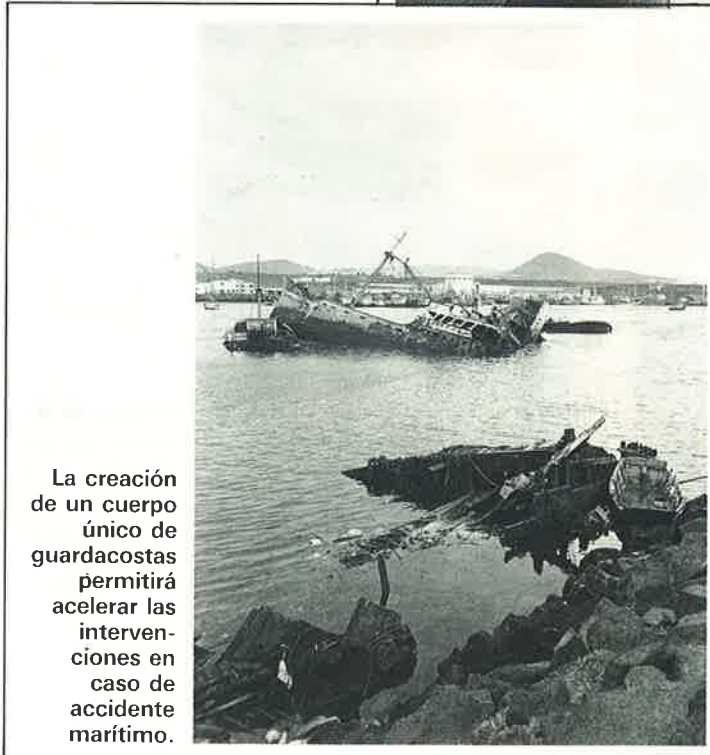
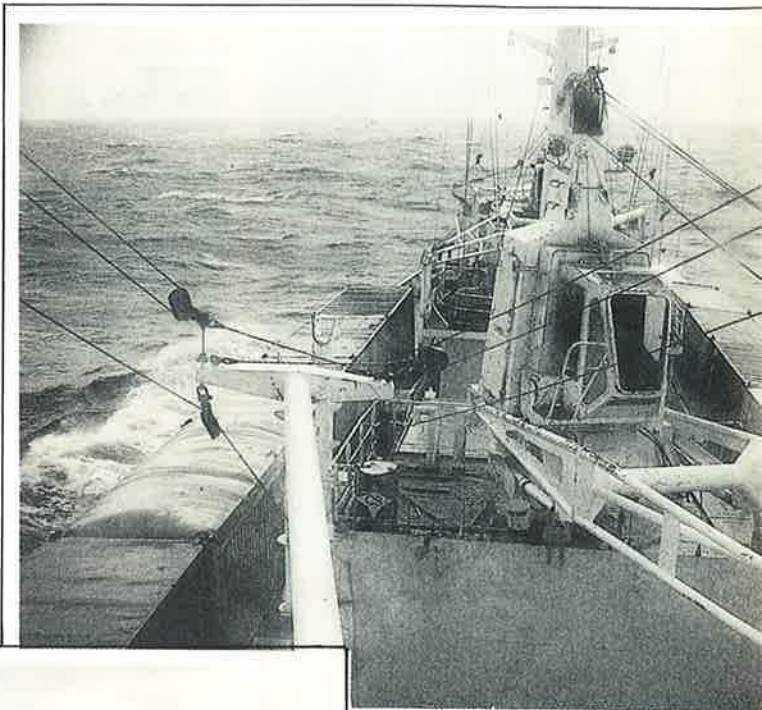
CAJA NEGRA PARA LOS BUQUES

Los buques que realicen vertidos de productos tóxicos serán equipados con una «caja negra», a fin de controlar rigurosamente el cumplimiento de las condiciones establecidas en

las autorizaciones correspondientes, según ha anunciado el ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Abel Caballero.

Este anuncio del ministro coincide con la presentación en Londres de la primera «caja negra» por parte de la aseguradora británica Lloyds. Su precio es de 17 millones de pesetas. Con esta presentación concluye un proyecto que ha costado muchos años desarrollar y que tiene por objeto dotar a los barcos de un sistema que registre los datos mínimos en caso de avería o accidente.

Esta «caja negra» es un cilindro de color amarillo fuerte, que pesa cerca de 100 kilos, capaz de almacenar los datos



La creación de un cuerpo único de guardacostas permitirá acelerar las intervenciones en caso de accidente marítimo.

provenientes de 60 fuentes, entre las que figuran los de la sala de máquinas, comportamiento de las hélices o cambios del tiempo. Todas estas funciones puede realizarlas durante una travesía de cincuenta y cuatro días.

En caso de incendio o accidente, el aparato lanza automáticamente una señal que tiene por objeto guiar las tareas de salvamento.

Se pretende que esta «caja»

sea obligatoria pronto para todos los barcos. Entre 1977 y 1986 se han perdido 3.661 naves en accidente, lo que ha provocado la muerte o la desaparición de más de 10.000 personas.

Actualmente la compañía británica mantiene conversaciones con otras 10 compañías navieras, tanto de aquel país como extranjeras, para que instalen la «caja negra» en sus barcos. Aunque la iniciativa ha

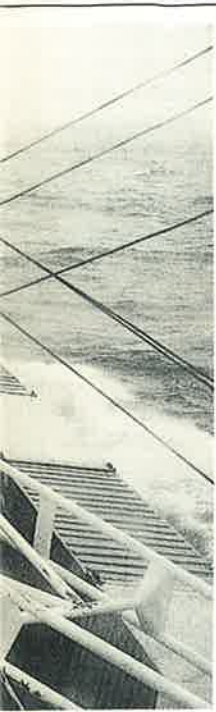
sido bien acogida, el problema reside en el alto costo de este aparato.

Habría que salvar también el escollo de los propietarios de barcos con bandera de conveniencia, que no están muy dispuestos a instalar este «chivato» en sus navíos. Dadas las condiciones precarias en las que suelen trabajar, ésta sería una forma de controlarlos. ■

BREVES

7.000 MILLONES PARA EL PLAN DE FLOTA

Los 7.045 millones de pesetas que se dedicarán a la materialización del plan de flota cuadran perfectamente con las previsiones puestas de manifiesto a raíz del primer examen del centenar de planes de viabilidad remitidos por las empresas navieras, según ha afirmado el ministro de Transportes, Abel Caballero. Esta cantidad se desagrega en 2.000 millones para primas al desguace, 1.000 millones de ayudas a la



La existencia de una «caja negra» en los buques contribuirá a las tareas de salvamento y a la investigación de averías y accidentes.

inversión y mejoras tecnológicas. Los restantes 4.045 millones de pesetas corresponden a las ayudas a tráficos.

PREMIOS ONDA PESQUERA

Constantino Méndez, actual director general del Instituto Nacional de la Seguridad Social y hasta hace poco director general del Instituto Social de la Marina, y Alfonso Paz Andrade, director de la Feria Mundial de la Pesca, recibieron en San Sebastián, en un acto organizado por la Cadena SER, los premios anuales otorgados por el programa «Onda Pesquera» a las personas que más se han distinguido por su trabajo en favor de la gente del mar.

Al recibir el galardón, consistente en una rueda de timón de barco de tamaño natural, los dos homenajeados anunciaron que continuarán trabajando en favor del sector marítimo desde cualquiera de los destinos que ocupasen en el futuro.

Este es el tercer año que «Onda Pesquera» concede tal premio, que en anteriores ocasiones fue otorgado al Rey Juan Carlos y al presidente de la Telefónica, Luis Solana. ■

SEPTIEMBRE

Fecha	Noticia	Medio
26-9	El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones suspende la incineración de residuos tóxicos en el Cantábrico	P. Cantabria
28-9	La empresa propietaria del transbordador «Herald of Free Enterprise», naufragado el pasado mes de marzo, decide desguazarlo	P. Nacional
28-9	La carabela «Marigalante», idéntica a la que utilizaron los descubridores zarpa de Méjico tras las huellas de Colón	P. Nacional
29-9	Los ministros de pesca de la CEE discuten en Bruselas la reorganización del mercado	P. Nacional

OCTUBRE

1-10	La tripulación del pesquero «Bahía de Altea», hundido frente a las costas de Agadir, regresa sana y salva	P. Nacional
1-10	Comienza en Santander el 75 Congreso del Consejo Internacional para la Exploración del Mar	P. Cantabria
2-10	El ministro de Transportes, Abel Caballero anuncia que los buques que realicen vertidos tóxicos llevarán una «caja negra»	P. Nacional
2-10	Rescatados con vida los marineros del pesquero «Glorioso Mohedano», de Santoña, hundido en aguas próximas a esta costa	P. Cantabria
6-10	Comienza la temporada marisquera en las rías gallegas sin que se registrasen incidentes	P. Gallega
6-10	El pesquero cántabro «Ría de Ares» es apresado por las autoridades francesas por faenar sin licencia	P. Cantabria
6-10	La Secretaría General de Pesca comienza una campaña informativa sobre la renovación de la flota artesanal	P. Nacional
7-10	Apresados por autoridades mauritanas los pesqueros onubenses «Senemar I» y «Senemar II», por faenar ilegalmente	ISM
9-10	Alberto Jardim (Madeira) es nombrado presidente de las Regiones Periféricas marítimas de la CEE	P. Nacional
9-10	Comienzan a cerrarse bases en las rías gallegas a causa de la marea roja	P. Gallega
10-10	Entra en vigor el Decreto del Ministerio de Relaciones con las Cortes sobre concesión de créditos para construcción de buques	P. Nacional
10-10	Finaliza en Ginebra la 74 Conferencia Marítima de la Organización Internacional de Trabajo	Agencia EFE
13-10	El Gobierno de Canarias anuncia que recurrirá ante el Tribunal Constitucional la Ley de Costas	P. Canaria
13-10	El Gobierno belga retiene en Amberes el buque «Vulcanus» cargado de residuos químicos españoles	P. Nacional
13-10	El carguero «Punta Lucero» encalla en la Ría de Bilbao sobre los restos de una embarcación hundida en 1983	P. Vasca
15-10	Se constituye en Bilbao la primera sociedad estatal de estiba y desestiba, que contará con 600 empleados y 21 empresas	P. Vasca
16-10	Firmado el convenio colectivo de puertos	P. Nacional
20-10	El comisario de Pesca de la CEE, el portugués Antonio Cardoso, visita Vigo para conocer los problemas que afectan al sector	P. Gallega
21-10	Las Cofradías de Pescadores piden la unificación de los combustibles para la flota	P. Nacional
22-10	Comienza en la Isla de A Toxa el II Simposium sobre Mareas Rojas	P. Gallega
22-10	Los vigilantes de aduanas reclaman medios y formación para ponerse a nivel europeo y anuncian movilizaciones	P. Nacional
23-10	Más de 270 embarcaciones resultaron dañadas a causa de los temporales en las costas gallegas	P. Gallega
26-10	Organizaciones pesqueras gallegas piden la prohibición de las importaciones de pota congelada	P. Nacional
28-10	Rescatados por el SAR los tripulantes del pesquero «La Generosa», que había embarrancado en la Costa de la Muerte	P. Gallega

SIMPOSIUM EN VIGO

El pasado día 4 de noviembre, cerrado ya este número de MAR, comenzó en Vigo el «I Simposium Internacional sobre Alcoholismo y Toxicomanías en las Gentes del Mar» organizado por el Instituto Social de la Marina en colaboración con el CIPAT (Consejo Internacional para los problemas del alcohol y las toxicomanías).



En este encuentro, que fue inaugurado por el director general del ISM, Jesús Muela Megino, participaron alrededor de 300 profesionales, procedentes de Escocia, Noruega, España, Francia, Canadá, Alemania, Nigeria y Yugoslavia, entre otros países.

A lo largo de las tres jornadas del Simposium se llevó a cabo un intenso programa científico, con la presentación de diversas ponencias y comunicaciones, a cargo de especialistas nacionales y extranjeros. Estas abordaron los hábitos de la gente de mar sobre el alcoholismo, las toxicomanías y la drogodependencia, analizando su patología y sus consecuencias sociales e individuales en la

gente del mar, la asistencia médica y social correspondiente y otros aspectos.

Asimismo, en el transcurso de este encuentro fue presentada la nueva publicación del Instituto Social de la Marina *Cuadernos de Sanidad Marítima*, cuyo primer número, de carácter monográfico, está dedicado precisamente al «Alcoholismo de la Gente del Mar».

Con esta nueva publicación se pretende establecer una plataforma de discusión científica y médica en la que puedan verse reflejadas las opiniones de los facultativos que, tanto a escala nacional como internacional, trabajan de un modo directo con las gentes del mar. El próximo número de MAR ampliará debidamente estas informaciones. ■

«GUARDIA DA COSTA» PARA GALICIA

Galicia contará antes de que finalice la actual legislatura autónoma con una *Guardia da Costa*, que se encargará de la vigilancia en las aguas de la Comunidad Autónoma y de combatir el furtivismo, según ha anunciado el conselleiro de Pesca, José Enrique Rodríguez Peña, en su comparecencia ante la comisión correspondiente. Rodríguez Peña ha explicado que el proyecto de ley, que será remitido próximamente por el Ejecutivo a la Cámara, regulará la conversión del actual servicio de inspección en un cuerpo de vigilancia y establecerá claramente sus competencias.

Aunque el conselleiro no ha hablado de plazos para la presentación del referido proyecto, ha manifestado su intención de prestar especial atención a las cuestiones relacionadas con la vigilancia y la seguridad en el mar. Para ello ha prometido solicitar al Gobierno central que adopte medidas para impedir la navegación de barcos por las zonas próximas a las costas, principalmente de la Costa de la Muerte y las Islas Cíes, donde se han producido numerosos accidentes, con el consiguiente hundimiento de pequeñas embarcaciones dedicadas a la pesca y la muerte de los marineros. ■

JORNADAS DE INDUSTRIAS DE PRODUCTOS DEL MAR

Con asistencia de representantes de la Administración, empresas del sector, proveedores y clientes se han celebrado en un hotel madrileño las Primeras Jornadas de Industrias de Elaboración de Productos del Mar organizadas por ANIEPM.

Esta organización, que cuenta con 50 empresas asociadas, aglutina en el sector de pesca una parte del subsector de las salas o industrias de elaboración, dedicado a la manipulación del pescado para su venta directa al consumidor.

Durante las Jornadas se discutió sobre la necesidad de que la CEE, las Administraciones central y autonómicas «concedan subvenciones necesarias

para el desarrollo y fomento de la distribución y consumo del pescado elaborado y congelado».

Otro de los objetivos de este encuentro fue favorecer los encuentros entre los armadores de flotas nacionales e internacionales e importadores para asegurar el abastecimiento de materias primas para este tipo de industria.

Asimismo se trató de la «forma de concienciar a los sectores tradicionales del comercio de pescado congelado sobre el futuro que ofrecen los productos elaborados e informar sobre las nuevas tecnologías y nuevos productos como parte de la oferta para el mercado nacional e internacional».

DECLARACIONES DE LA NUEVA PRESIDENCIA DEL FROM

Las Organizaciones de Productores de Pesca dispondrán de unas subvenciones para facilitar su gestión durante los primeros años de funcionamiento, según ha declarado la nueva presidenta del FROM (Fondo de Regulación y Organización de los Mercados de los Productos de la Pesca), Rosa Fernández León.

Estas organizaciones, formadas en España desde la integración en la CEE, recibirán unas subvenciones prolongadas durante tres a cinco años desde su constitución, que serán cofinanciadas por la Administración española y el Mercado Común, en porcentajes similares al 50 por 100 de su importe.

Rosa Fernández ha informado que a estas ayudas tendrán acceso por ahora las 33 organizaciones de Productores de Pesca que existen en España, en las que se encuadra ya el 80 por 100 de la producción pesquera española.

La presidenta del FROM ha señalado que las ayudas podrán ascender a un máximo de 400 millones de pesetas entre los últimos meses del presente año y 1988 y añadió que estas subvenciones se determinarán en función del valor de la producción comercializada por cada organización, con un porcentaje decreciente durante los cinco primeros años de cada una. ■

AUTOPULIMENTANTES para PESQUEROS



MAS de 100 buques
españoles lo confirman



El desgaste controlado durante
el servicio, proporciona ausencia
de incrustación a lo largo del
período deseado.



Hempel's Antifouling NAUTIC* 7673-7674

* Marca
registrada
del GRUPO HEMPEL

Pinturas Hempel, S.A.

Dirección postal: Apartado de Correos 1559 - 08080 BARCELONA
TELÉFONO (93) 725 05 00 - TELEX 52.754 hempel - TELEFAX (93) 7266144

ESPAÑOLES EN LA MAR

Radio Exterior de España Instituto Social de la Marina



El programa «ESPAÑOLES EN LA MAR» se emite por R.E.E. a las 14,05 UTC para Oriente Próximo y Medio y África, en las frecuencias 17.890 KHz y 11.820 KHz, y a las 21,35 UTC para América, en 9.630 KHz y 15.125 KHz.

R.E.E. también emite en castellano en las siguientes frecuencias:

FRECUENCIA	ZONA	FRECUENCIA	ZONA	FRECUENCIA	ZONA	FRECUENCIA	ZONA
5960 kHz	Europa	9570 kHz	Europa	11730 kHz	Australia	15125 kHz	Or. Medio
6055 kHz	Am. Norte	9580 kHz	Or. Medio	11775 kHz	Afr. Norte	15325 kHz	Am. Sur
6130 kHz	Europa	9620 kHz	Europa	11775 kHz	Am. Centro	15365 kHz	Am. Centro
6140 kHz	Europa	9630 kHz	Am. Norte	11790 kHz	Europa	15375 kHz	África
7105 kHz	Europa	9650 kHz	Australia	11870 kHz	Or. Medio	17770 kHz	África
7275 kHz	Europa	9675 kHz	Afr. Norte	11880 kHz	Am. Norte	17845 kHz	América
7450 kHz	Europa	9745 kHz	Or. Medio	11880 kHz	Am. Sur	17890 kHz	Or. Medio
9360 kHz	América	9745 kHz	Am. Sur	11890 kHz	África	21570 kHz	América
9530 kHz	Am. Sur	9765 kHz	Europa	11920 kHz	Europa	21575 kHz	Or. Medio
		11715 kHz	Europa	11945 kHz	Am. Sur	21595 kHz	Med. e Ind.

ATENCIÓN: Debido a las condiciones de propagación, algunas de estas frecuencias están sujetas a cambios que se anuncian oportunamente a través de los programas de RADIO EXTERIOR.