

MAR

HOJA DEL N.º 243

JUNIO - 1986

Programas sociales

UNA POLITICA PARA EL SECTOR

CENTRO RADIO-MEDICO

UN MEDICO EN CADA BARCO

CASAS del MAR

el mejor techo



MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
SECRETARIA GENERAL PARA LA SEGURIDAD SOCIAL
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

OPINION: Una política social para el mar	4
CRUCIGRAMA	83

REPORTAJES

OTP: Punto final	6
DICTAMEN APESCO-CEEPESCA	14
MERCADOS PESQUEROS	18
REGISTRO PARA LAS OPES	22
INVERSIONES EN LA INDUSTRIA PESQUERA	24
INCIDENTE FRENTE A TERRANOVA	26
CASAS DEL MAR	28
POLITICA DE EMPLEO	36
CENTRO RADIO-MEDICO	40
LA EVOLUCION DE LAS PENSIONES	47
IV CONGRESO DE UGT-TRANSPORTES	59
CONFERENCIA PREPARATORIA EN GINEBRA	62
PAISES COMUNITARIOS: IRLANDA	64

SECCIONES

INFORME: Régimen Especial del Mar	53
ECOLOGIA: La guerra, ese ecocidio	68
SOCIOLOGIA	72
SUCEDIO EN TREINTA DIAS	78

Junio
1986

EN PORTADA



El término de cada legislatura suele ser momento propicio para la realización de balances. En esta ocasión, HOJA DEL MAR ha pretendido ofrecer a sus lectores en este número, que coincide con el proceso electoral, una serie de reflexiones sobre la reciente evolución de los problemas que aquejan al colectivo marítimo.

(Foto portada:
Antonio Girbés)

N.º 243

HOJA DEL MAR 3



CONSTANTINO
MENDEZ

DIRECTOR GENERAL
DEL INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

UNA POLITICA SOCIAL

DURANTE los últimos años, los medios de comunicación han venido mostrando un creciente interés por la información marítima, lo cual ha contribuido a elevar el nivel general de conocimiento sobre la actividad productiva de ese sector, a la vez que descubría al conjunto de la sociedad aspectos significativos sobre la realidad social del mismo. Esta nueva sensibilidad hacía el hecho marítimo, así como la aceptación generalizada de las características que le diferencian tan profundamente de cualquier otra actividad productiva, ha llevado hasta amplios sectores de la opinión pública el convencimiento de que no es concebible la relación con el colectivo marítimo sin la existencia de una serie de programas sociales que puedan proporcionar un adecuado nivel de protección y calidad de vida a la gente de mar.

El hecho de que en la Organización del Estado exista una Institución dedicada específicamente al control y a la mejora de las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar, así como a la gestión de la Seguridad Social de ese colectivo, no puede ya resultar llamativa para los sectores de la opinión pública conocedores de la realidad del sector. Sin duda, la convicción generalizada de que la actividad relacionada con el mar se desarrolla históricamente en un marco de marginación, con un colectivo igualmente marginado, ha generado la conciencia social y política necesaria para poder pasar de un concepto fatalista sobre el futuro de nuestra periferia costera a una profunda voluntad de transformación de las estructuras que aún permiten la supervivencia de esa marginación. Coherentemente con esta evolución, y en consonancia con los compromisos políticos adquiridos, la gestión social

marítima llevada a cabo por el Gobierno socialista durante los últimos cuatro años ha estado encaminada a la consecución de tres objetivos básicos:

- Disponer de un aparato administrativo eficaz y moderno, capaz de prestar a los ciudadanos un servicio con la calidad y rapidez que requiere una sociedad como la nuestra.
- Llevar a cabo una gestión transparente y democrática, con el más alto nivel posible de información para los administrados y, lo que resultaba igualmente imprescindible, con la plena participación de los distintos interlocutores sociales que representan los diversos intereses de la sociedad y del sector.
- Definir claramente el conjunto de los programas sociales que el sector marítimo requería, dado que, tras el oportuno diagnóstico de los padecimientos sociales que afectan a la gente de mar, solamente se podría dotar a este colectivo de los elementos necesarios para su transformación mediante un conjunto de medidas que, adecuadamente interrelacionadas entre sí, supusieran un cambio sustancial en las condiciones objetivas que han determinado su marginalidad. Cuatro años más tarde, el balance de la gestión realizada refleja claramente la voluntad de avanzar en las direcciones señaladas, y permite afirmar que se han alcanzado importantes niveles de mejora. Hoy, el Instituto Social de la Marina ha puesto en marcha su Consejo General y sus Consejos Provinciales, y los representantes sociales participan activamente en el control y en la determinación de los criterios de actuación del Organismo. Ha mejorado el nivel de atención y servicio a los administrados, abriendo canales de comunicación e información, simplificando trámites, informatizando la red provincial, avanzando en las garantías jurídicas, etcétera. En este marco de readaptación de la estructura administrativa, el Instituto ha

«Los verdaderos protagonistas de la transformación del sector serán las gentes de mar. Cualquier dirigismo social es estéril.»

AL PARA EL MAR

podido poner en marcha los mecanismos de seguimiento e información sobre su propia gestión, lo cual permite un detallado control por parte de los representantes sociales, así como un mayor rigor en la toma de decisiones.

También durante estos cuatro últimos años, se han puesto en funcionamiento programas de gran importancia para la mejora del marco en que se realiza el quehacer marítimo, como son el de Medicina Marítima, el de Empleo, el de Acción Social o el de Información, programas que están llamados a contribuir a la evolución de las condiciones del sector.

No es esta la ocasión para realizar una pormenorizada relación de las medidas adoptadas durante este período, pero sí puede resultar útil una breve reflexión sobre algunos aspectos que han orientado la gestión y el trabajo del Organismo. Nadie duda que el trabajo marítimo reúne unas

excepcionales condiciones de dureza, y que supone riesgos importantes, todo lo cual implica unas difíciles condiciones de vida y trabajo. Condiciones cuyos efectos repercuten de forma directa, y a veces dramática, sobre el trabajador y su entorno familiar y social, creando múltiples dificultades para el progreso de los hombres y mujeres del mar, a la vez que generan un cierto pesimismo social en el sector.

Ahora bien, si es cierta la necesidad de progresar en la eliminación de la dureza que conlleva la actividad marítima, no es menos cierto que se trata de una actividad que siempre se desarrollará en un marco hostil, difícilmente previsible, y extremadamente peligroso.

Todo ello obliga al Estado a proporcionar una respuesta global y coherente para ese conjunto de problemas. No es ésta la primera vez que el Estado hace frente a su obligación de llevar a cabo actuaciones específicas en materia social para el colectivo marítimo.

Sin embargo, frente a los ficticios efectos de la sobre-protección auspiciada por anteriores administraciones

—sobreprotección que trataba de ocultar la desigualdad, pero no la impedía— el programa socialista pretendía incidir en las auténticas raíces del problema, poniendo en marcha los mecanismos internos del sector para que fueran las propias gentes del mar, las verdaderas protagonistas de las transformaciones necesarias. De ahí que el Instituto precisara, en primer lugar, de un aparato administrativo eficaz, sin el cual toda propuesta de acción devendría en simple voluntarismo o en pura demagogia. Al mismo tiempo, se hizo preciso efectuar el diagnóstico de la situación en el sector, de modo que pudieran establecerse las oportunas prioridades y, en función de ellas, desarrollar los distintos programas de actuación. Por último, se pretendía alimentar un amplio debate en el cuerpo social marítimo, de modo que la participación de la gente de mar en las medidas adoptadas evitara cualquier tipo de dirigismo social. Un buen ejemplo de la aplicación de estos criterios sobre la presencia del Estado en los núcleos costeros puede ser el Programa de Inversiones llevado a cabo por el Instituto Social de la Marina. Los asentamientos de la población marítima han contribuido, sin duda, a reforzar el papel marginal desempeñado por sus habitantes. Papel marginal que, con independencia de las condiciones de la propia actividad marítima, también han sufrido numerosas localidades costeras. La función desempeñada por las 120 Casas del Mar en funcionamiento, distribuidas a lo largo del litoral en poblaciones inferiores a 50.000 habitantes y escasamente beneficiadas en equipamientos del Estado, ha sido decisiva en el proceso de participación y acercamiento de las comunidades pescadoras al resto de su entorno social. No se trata solamente de

que, mediante las Casas del Mar, el Estado pueda prestar sus servicios sanitarios, administrativos, culturales, etcétera, sino que, además, éstas se constituyan en factores determinantes para el desarrollo de las pequeñas comunidades periféricas.

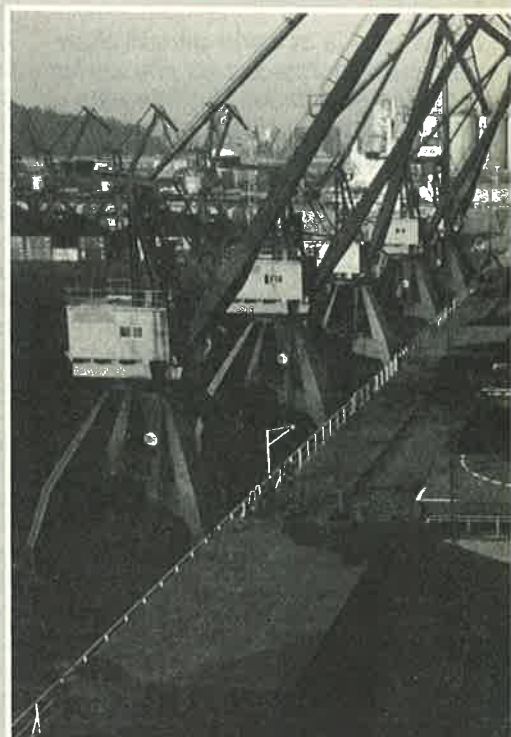
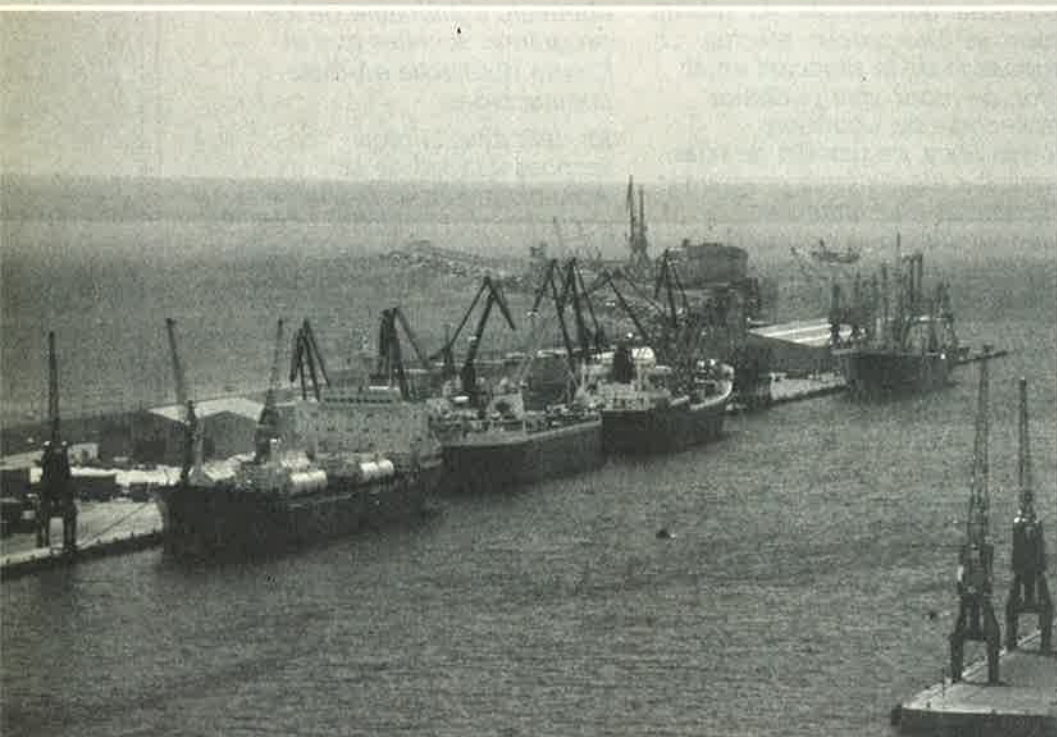
Por ello, el ISM ha planificado la actividad de las Casas del Mar en el marco de una actuación solidaria, prestando atención a todo el conjunto de la población, de manera que casi dos millones de personas utilizan ya la red de Casas del Mar, produciéndose un fenómeno integrador alrededor de las mismas, y actuando como elemento aglutinante de los programas sociales que el Estado desarrolla en estas comunidades.

En definitiva, la gran responsabilidad de la Administración es facilitar a la sociedad y al colectivo marítimo los elementos necesarios para la definitiva integración de la gente del mar en el conjunto social de nuestro país. Y a ello han estado orientados todos los Programas desarrollados por el Instituto a lo largo de estos últimos cuatro años.

Sin embargo, para hacer frente a las consecuencias del histórico divorcio entre el mar y la sociedad, es preciso que toda la política del Estado se formule coordinadamente para que, desde sus respectivas áreas de actuación, permita crear las condiciones objetivas en las que se lleve a cabo la necesaria integración y transformación. Para ello, debe la Administración dotarse a sí misma de una estructura suficiente y eficaz en materia marítima. Ese es precisamente, el papel desempeñado por la Comisión Interministerial para la Reforma de los Organos de la Administración Competentes en Materia Marítima, cuyos resultados obran ya en poder del Gobierno, y de cuyo desarrollo depende, en buena medida, el futuro del sector. ■

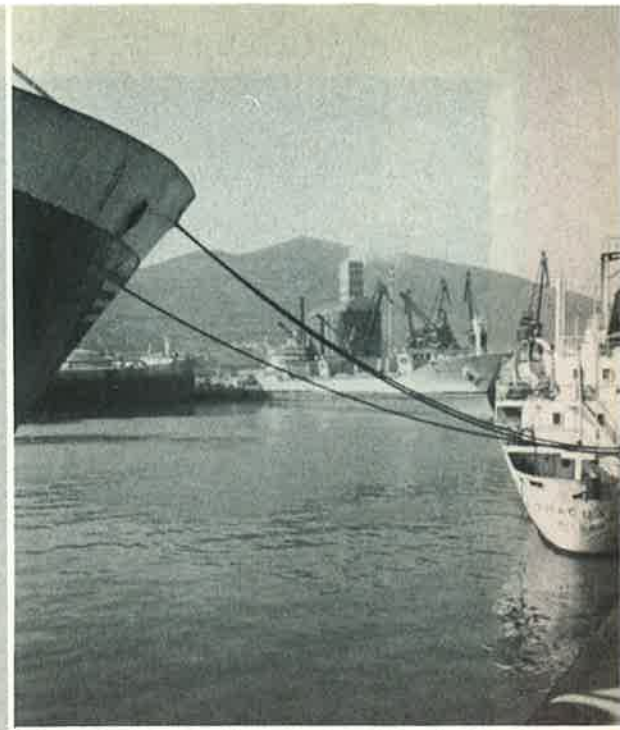


Más de 40 puertos para



OTP: PUNTO

La decisión definitiva llegó en las páginas del Boletín Oficial del Estado del pasado 23 de mayo: allí salía a la luz el Real Decreto-Ley 2/1986, que ha puesto punto final a las cuatro décadas de historia de la Organización de Trabajos Portuarios. Había un punto de general coincidencia:



lizados por la huelga



TO FINAL

cambiar. A partir de ahí, el desacuerdo. La vía finalmente elegida por el Gobierno —que asegura haber buscado el equilibrio más adecuado entre las posiciones del empresario y los trabajadores— ha distado de encontrar respuesta unánime.



UN Real Decreto-Ley del pasado 23 de mayo sobre regulación de los trabajos de estiba y desestiba de buques como servicio público ha representado la firma del acta de defunción de la Organización de Trabajos Portuarios. El gobierno se ha decidido a dar luz verde a todo un proceso reorganizador, que ha sido acogido en los medios portuarios con división de opiniones. Respondiendo a la convocatoria de CC. OO. y de la Coordinadora de Estibadores, más de cuarenta puertos tuvieron paralizadas las tareas de carga y descarga entre los días 18 al 27 de mayo. Estas organizaciones consideran que el Decreto-Ley no representa una adecuada respuesta a los problemas existentes en el sector. En cambio, según fuentes del Ministerio de Trabajo, la disposición oficial supone el asentamiento de las bases para una profunda reforma de la actividad portuaria, acorde con los criterios de la OIT y las exigencias de la nueva situación económica del sector.

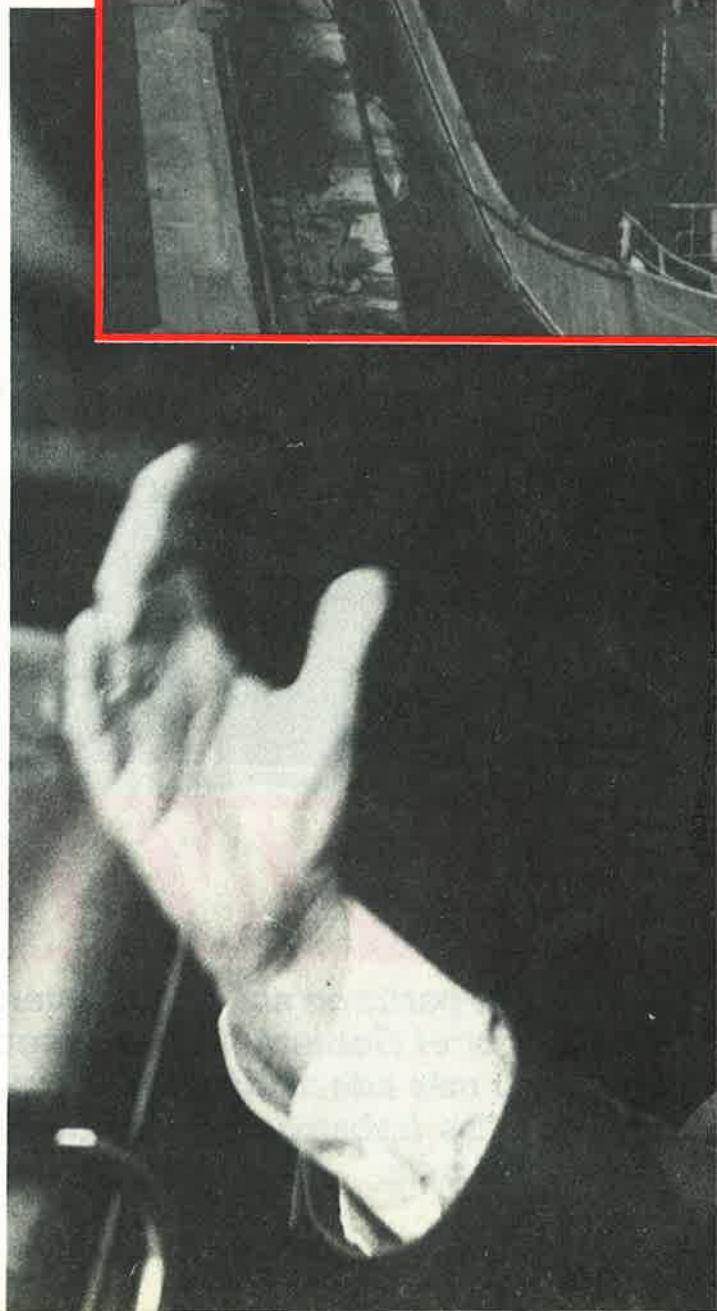
La necesidad de modificar la Organización de Trabajos Portuarios era una exigencia con la que estaban de acuerdo todas las organizaciones vinculadas a la actividad portuaria, desde los sindicatos hasta las asociaciones empresariales. Esto se hizo evidente ya en los contactos celebrados durante los meses de abril y mayo del pasado año, que pusieron de manifiesto tan-

to la unanimidad del deseo de cambiar como las contradicciones sobre la vía que el cambio debía seguir.

Desde entonces han variado las cosas. La Administración sostiene que la salida adoptada pretende hallar un punto de equilibrio entre las posiciones de las diferentes parte. El pasado año, algunos medios oficiales estudiaban la posibilidad de constituir una corporación de empresas portuarias entre las sociedades que ya estaban operando en el sector, con lo que el Ministerio de Trabajo habría roto toda vinculación con la actividad portuaria. Frente a este planteamiento, el conjunto de los sindicatos defendió, con diferentes matices, la creación de una empresa pública, llegando a solicitar también una mayor «funcionarización» para todo el colectivo.

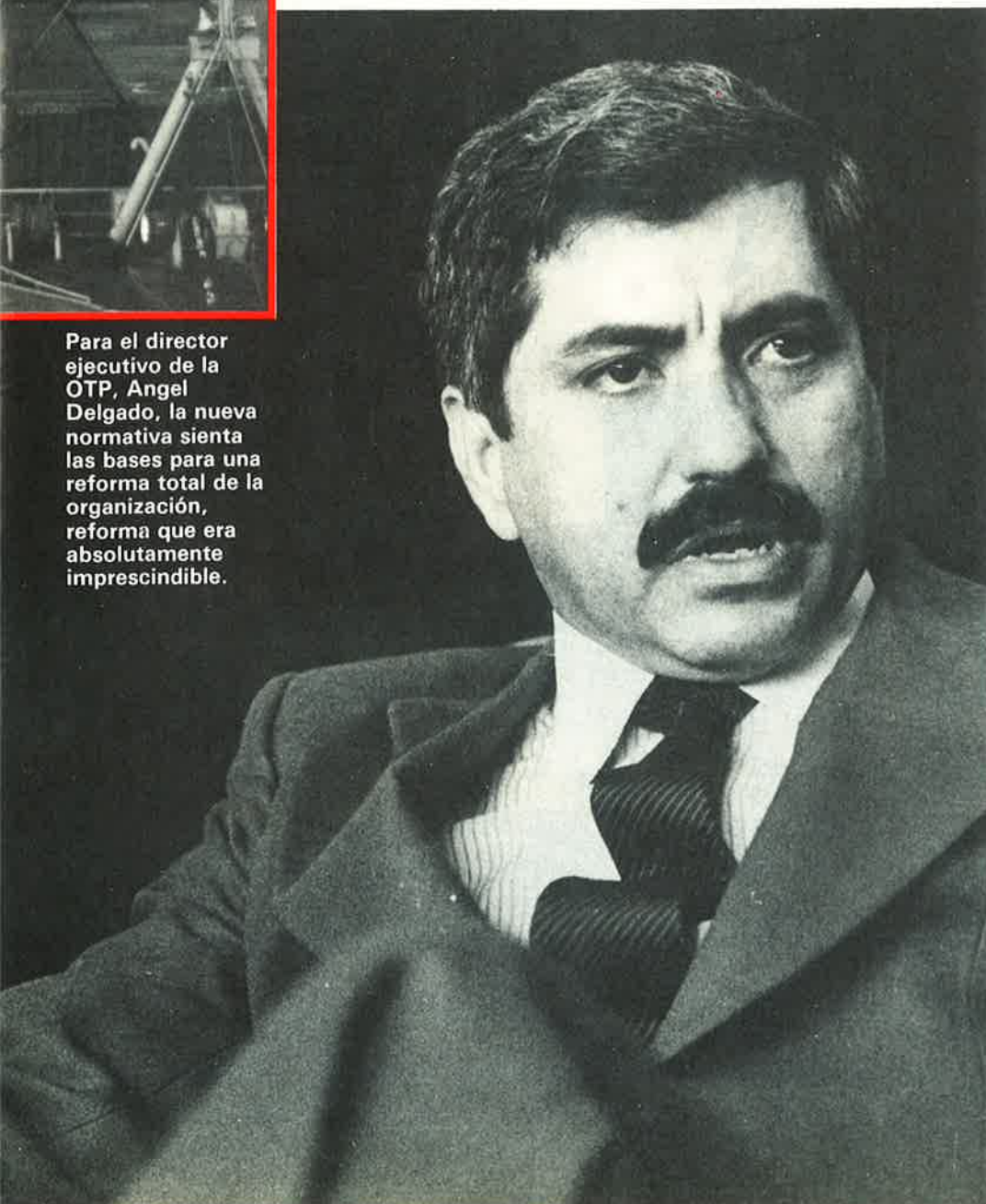
A lo que parece, la Administración tenía pensado sacar adelante la nueva ley a través del procedimiento legislativo normal, por la vía parlamentaria. La situación del sector en las últimas semanas y el adelanto de las elecciones, que supone la paralización de la actividad legislativa parlamentaria por varios meses, han sido las razones aducidas para justificar el recurso al Decreto-Ley, que fue publicado en el *BOE* del pasado 27 de mayo.

En la Organización de Trabajos Portuarios presta sus servicios un total de unos 9.500 trabajadores. Aunque en el con-





Para el director ejecutivo de la OTP, Angel Delgado, la nueva normativa sienta las bases para una reforma total de la organización, reforma que era absolutamente imprescindible.



junto de la actividad portuaria funcionan organizaciones como CC. OO., UGT, INTG y CNT, la realidad es que la mayor parte de los delegados (aproximadamente el 85 por 100) se encuadran en la Coordinadora de Estibadores. Esta organización fue la que protagonizó las recientes protestas, sostenida en ello por Comisiones Obreras. Los trabajos de carga y descarga estuvieron prácticamente paralizados en cuarenta puertos. En algunos de ellos la situación fue tensa y se produjeron ciertos problemas de abastecimiento de puntos de la España no peninsular. Se han barajado extraoficialmente diferentes cifras de pérdidas causadas por la huelga; la Coordinadora las ha estimado en unos 24.000 millones de pesetas. Sin embargo, los efectos han sido probablemente mucho mayores, al tener repercusiones que se prolongan más allá los días del conflicto.

Según manifestaciones del director ejecutivo de la OTP, Angel Delgado, con la nueva normativa se han sentado las bases para una reforma total de la organización, reforma que era solicitada y esperada por todas las partes, aunque en este momento haya considerables diferencias de criterios con respecto a la vía adoptada por el gobierno. Para Angel Delgado, el Real Decreto-Ley tiene sobre todo tres puntos de cambio: A) Jurídicamente, establece una estructura empresarial que antes no existía, dando una estabilidad

laboral a quienes antes no la tenían garantizada. En su criterio, las sociedades vendrían a resolver los problemas anteriores. Con todo ello —afirma Delgado— no se trata de recortar empleo, sino de ajustar la demanda a las necesidades de una actividad donde cada día hay más avances tecnológicos y menos tráfico. Se quita mano de obra improductiva —dice— allí donde ésta existe, cara a lograr una adecuación de la situación sin situaciones traumáticas para los trabajadores. B) Desde el punto de vista económico, la normativa —siempre según Delgado—, fija unos criterios objetivos para las empresas que quieran acceder a las nuevas Sociedades y pone fin a la actual incertidumbre, al exigir solvencia económica y dejar bien delimitadas las responsabilidades. C) Finalmente, Angel Delgado afirma que el Decreto-Ley pone las bases para una nueva organización del trabajo, asentada sobre la racionalización de las plantillas.

En contra de los reproches formulados por las organizaciones sindicales críticas, Angel Delgado entiende que la nueva disposición no divide a los tra-

bajadores portuarios, sino que establece distinciones dentro del colectivo, de acuerdo con las normas en vigor en la Organización Internacional del Trabajo. Afirma que ya se han iniciado negociaciones con todas las partes afectadas por el desarrollo del Decreto-Ley y espera que pueda lograrse un acuerdo para llevar adelante la reforma en profundidad, sin afectar con ello a los intereses legítimos de los trabajadores. La Administración, según sus estudios, estima que existe un excedente de unas 3.000 personas. Sin embargo —insiste—, todos los datos se van a poner sobre la mesa para, desde la negociación, finalizar el proceso sin traumas.

El Decreto-Ley define las actividades de estiba y desestiba como un servicio público esencial de titularidad estatal. Como tales actividades se consideran

LA HUELGA DE LOS ESTIBADORES SUPUSO IMPORTANTES PERDIDAS

las labores de carga y descarga, estiba y desestiba, trasbordo de mercancías objeto de tráfico marítimo en los buques y dentro de la zona portuaria. Formula una serie de exclusiones, entre las que destacan los materiales de Defensa, el embarco y desembarco del Correo, los vehículos de motor (cuando las operaciones las realicen sus propietarios), las operaciones en régimen de concesión, el avituallamiento de buques y la descarga, arrastre hasta lonja y almacén, así como otros trabajos que se deriven de la manipulación del pescado fresco procedente de barcos con menos de 100 TRB, o de aquellos que, superando ese límite, estén sujetos a un acuerdo para que estas tareas sean efectuadas por sus tripulantes.

La Administración definirá qué puertos se verán sujetos a la ley: eso ocurrirá con los puertos de interés general y con aquellos otros que, sin tener consideración de tales, albergaran una OTP. En cada uno de ellos se constituirá una Sociedad Estatal bajo la forma de sociedad anónima, con una participación del Estado en su capital superior siempre al 50 por

Extraoficialmente, se han barajado diferentes cifras sobre las pérdidas causadas por la huelga de estibadores, cuya Coordinadora las estimó en unos 24.000 millones de pesetas.

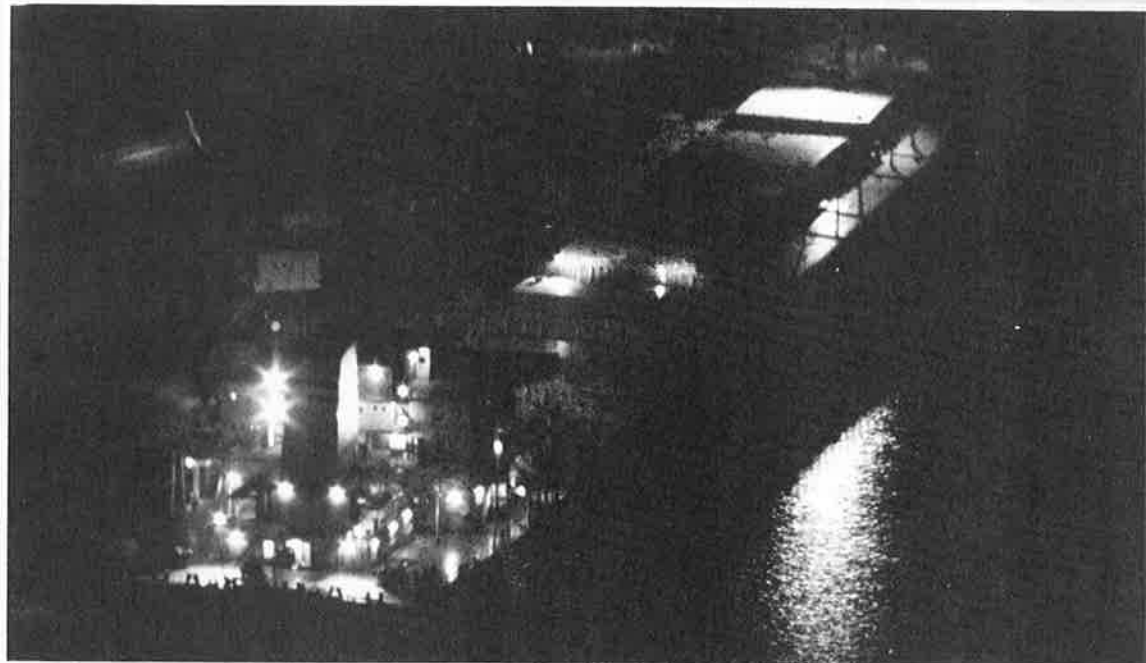
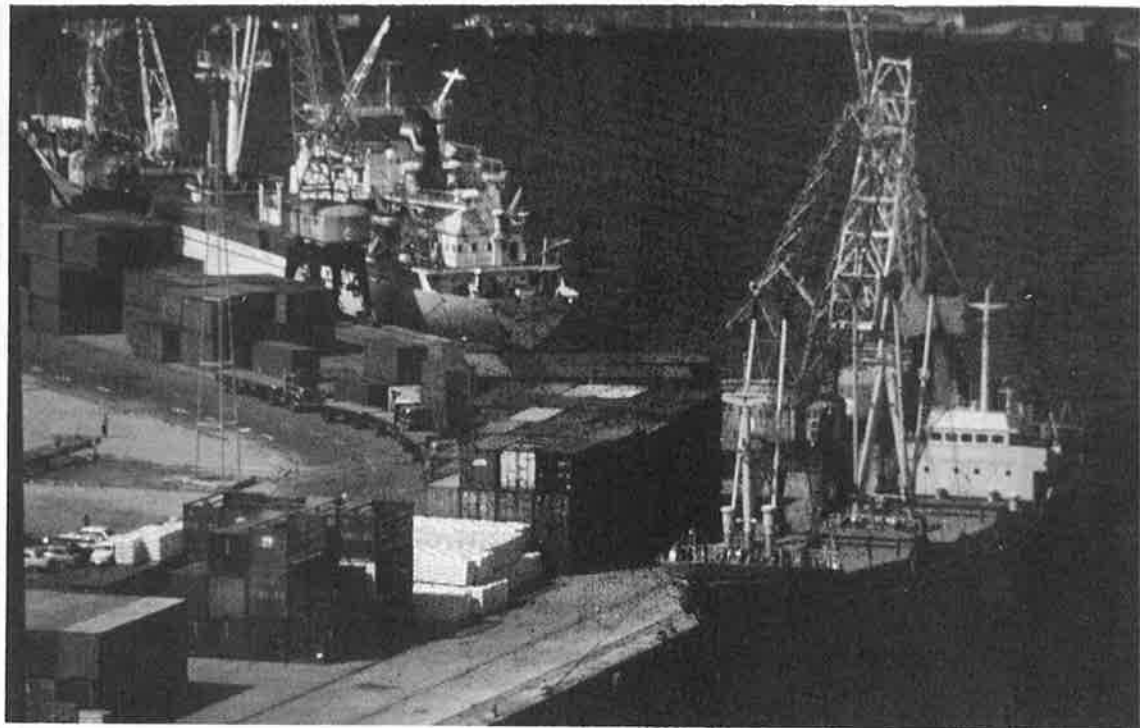


100. Para cubrir su parte, la Administración aportará el patrimonio neto perteneciente a la OTP. La otra parte será cubierta por las empresas dedicadas a esta actividad. El desarrollo del Decreto-Ley determinará el volumen de las aportaciones de cada empresa en función de su actividad y de la plantilla de trabajadores fijos.

Solamente podrán ser contratados por la Sociedad los trabajadores inscritos en el Registro Especial de Trabajadores Portuarios que habrá en las Oficinas de Empleo. El contrato en el ámbito de esa relación laboral especial sólo podrá concertarse por tiempo indefinido. La remuneración será la pactada en el convenio colectivo o en el contrato individual.

Según las disposiciones adicionales del Decreto-Ley, corresponde a los ministerios de Economía y Hacienda, Trabajo y Seguridad Social, Obras Públicas y Urbanismo y Transportes, Turismo y Comunicaciones la designación de los representantes del capital del Estado en las Sociedades que se formarán en un plazo máximo de doce meses.

Por este Decreto-Ley, queda suprimida la Organización de Trabajos Portuarios y se fija un plazo de un año para la liquidación de su activo y pasivo. El patrimonio neto resultante será aportado por el Estado a las So-



ciudades. Los trabajadores que a la entrada en vigor de esta norma estuvieran incluidos en los censos gestionados por la OTP, o que pertenezcan a las plantillas de las empresas portuarias, pasarán a las plantillas de las nuevas Sociedades. Sin embargo, en función de las necesidades de funcionamiento operativo, el Decreto-Ley prevé la posibilidad de una adecuación del censo, a través de la reducción de plantilla. Este delicado punto habrá de ser objeto de negociación y estudio detallado en cada uno de los puertos. El Decreto abre para estas actuaciones un plazo de cinco años, a lo largo de los cuales deberá establecerse también el mecanismo destinado a financiar las medidas de recorte de puestos de trabajo.

Entre las organizaciones sindicales y empresariales, las posiciones respecto al Decreto-Ley aprobado por el Gobierno son opuestas. Hay coincidencia en la necesidad de cambio de la OTP. Sin embargo, no hay acuerdo en la forma como se ha llevado a cabo el proceso hasta la fecha y se espera a que el correspondiente desarrollo del reglamento mejore los puntos más polémicos de la normativa.

Para Alberto Bonilla, de CC. OO., esta disposición sería solamente el primer paso hacia la total privatización de la actividad portuaria. Su aplicación puede suponer la destrucción de más de cien pequeñas empresas que operaban en los puertos, en tanto las grandes seguirían creciendo, pactando con las grandes multinacionales, que detentarían en definitiva el control. Con el Decreto-Ley, para CC. OO., se acentuará la competencia entre los puertos y se romperá la unidad de un colectivo con el que no simpatizaba la Administración. En opinión de CC. OO., con la aplicación de esta disposición pueden ser muchas más de 3.000 las personas que se vean apartadas de la actividad portuaria, ya que habrá un número reducido de fijos por empresa, otra cifra superior en las futuras sociedades, y la mayor parte quedará en precario. CC. OO. defendía la necesidad de modificar la OTP y de que ésta quedase como empresa pública, pero en otras condiciones. Estima que es importante desarrollar ahora negociaciones con el sector, nego-

ciaciones que no han tenido lugar de cara a la redacción del Decreto-Ley.

En contra también de esta disposición se ha manifestado Andoni Lecertúa, del SLMM, para quien el Decreto es, para empezar, un nuevo signo de prepotencia del gobierno, acostumbrado, según él, a actuar sin mediar el diálogo con el sector. Sindicalmente, el Decreto se interpreta como un golpe al sindicalismo asambleario que practican tanto la Coordinadora como el propio SLMM, al promover aquel la Constitución de sindicatos diferentes en cada puerto y empresa, y al modificar totalmente el anterior sistema de funcionamiento. La se-

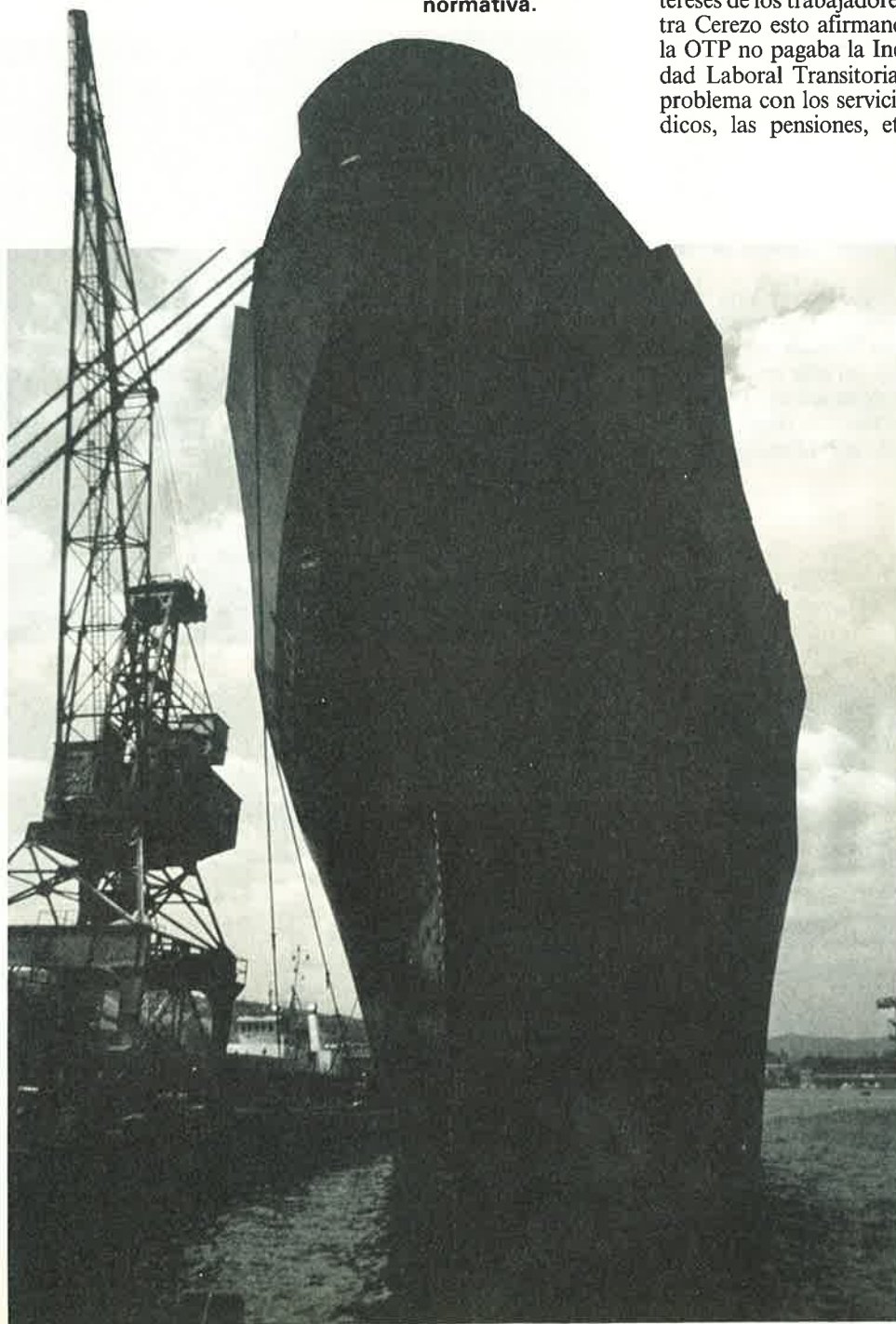
LAS RESPUESTAS AL DECRETO-LEY HAN RESULTADO CRITICAS

Con distintos grados y matices las respuestas al Decreto-Ley sobre la OTP han resultado críticas. Solamente la UGT y las organizaciones empresariales han considerado como «positiva» la nueva normativa.

paración por puertos y por colectivos de fijos y eventuales es, para Lecertúa, un intento de romper una estructura sindical que, si bien en algunos puntos podía tener un componente gremialista, tenía también un alto contenido solidario y de clase.

El SLMM considera positiva la modernización de la estructura de la actividad portuaria. Este sindicato defiende un cambio de la OTP que no atente contra la coordinación y unión entre los puertos, y que abra la vía hacia una salida única de todo el tráfico marítimo.

Para Félix Cerezo, de la Coordinadora de Estibadores, la OTP era una estructura que debía ser modificada porque, sobre todo en los últimos tiempos, tampoco servía ya a los intereses de los trabajadores. Ilustra Cerezo esto afirmando que la OTP no pagaba la Incapacidad Laboral Transitoria, tenía problema con los servicios médicos, las pensiones, etcétera.



40 AÑOS DE HISTORIA

El organismo autónomo «Organización de Trabajos Portuarios», suprimido por el Real Decreto-Ley 2/1986 del pasado 23 de mayo, tiene su precedente histórico más alejado en el Servicio Central de Trabajos Portuarios creado el 12 de diciembre de 1944, destinado a coordinar las Secciones Provinciales de Trabajos Portuarios, dependientes directamente de los delegados provinciales. Según el artículo 3.º del Reglamento, aprobado el diciembre de 1947, su finalidad era intervenir para **«favorecer el mejoramiento moral, profesional y económico-social de los trabajadores portuarios»**.

El Real Decreto del 18 de febrero de 1960, que aprobaba el Reglamento Orgánico del Ministerio de Trabajo, reguló el Servicio de los Trabajos Portuarios, estableciendo en su artículo 32, como misión general, conocer y resolver, en la esfera de sus atribuciones, los asuntos y problemas referentes a la ordenación laboral, relaciones de trabajo y asistencia social de los trabajadores de dicha rama, velando por su perfeccionamiento, por la elevación de su nivel moral, profesional y económico y por la mejora de su productividad, todo ello sin perjuicio de las atribuciones y competencias del Ministerio de Trabajo.

Un Real Decreto del 18 de enero de 1968 modificó el nombre del organismo, que pasó a llamarse «Organización de Trabajos Portuarios». Otro Real Decreto, éste del 15 de junio de 1972, adscribió la OTP a la Subsecretaría del Ministerio de Trabajo. Finalmente, un último Real Decreto, fe-

chado el 24 de octubre de 1980, y una Orden Ministerial, datada el 16 de junio de 1981, regularon la estructura de la OTP.

La Organización de Trabajos Portuarios era un organismo autónomo del Estado, de carácter administrativo, adscrito al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social a través de la Subsecretaría del departamento, que tenía, en tanto que oficina especial de empleo para el sector portuario, el cometido de asegurar la regularidad en el empleo de los estibadores del censo portuario, atendiendo a las solicitudes que formularon las empresas estibadoras. Entre sus funciones destacaban la de establecer la organización adecuada para facilitar a las empresas los trabajadores que solicitaron, la gestión y administración de los fondos correspondientes para el pago de salarios, la creación y sostenimiento de instalaciones destinadas a los servicios administrativos, sanitarios y de acción social, la formación y perfeccionamiento profesional de los trabajadores y la colaboración en el funcionamiento de la Seguridad Social.

Su estructura organizativa estaba integrada por un órgano central y varios territoriales. El central era el Consejo General, presidido por el subsecretario de Trabajo, y compuesto por siete representantes de la Administración, nueve de las organizaciones sindicales de estibadores, otros nueve de las asociaciones empresariales y el director ejecutivo de la OTP. Los órganos territoriales contaban con gerencias y Consejos Locales, creados en los puertos de interés general. ■

En realidad, —dice— la estaban desmontando. La Coordinadora defiende una OTP constituida como empresa pública, con todas las consecuencias. En su opinión, el Decreto-Ley supone el primer paso para la entrega de esta actividad a los empresarios, a quienes les da todas las ventajas. Para la Coordinadora, la propia Administración debería haber asumido el conjunto de las competencias. Manifiesta igualmente su profundo temor a la posibilidad de una total privatización en el futuro.

En el campo sindical, la Coordinadora cree que el Decreto-Ley representa un ataque directo contra la propia existencia de la Coordinadora, al tratar de romper la unidad del colectivo y pretender el establecimiento de estructuras devidadas por puertos o empresas. Rechaza el contenido del Decreto-Ley en materia de empleo, por entender que atenta contra las posturas solidarias entre fijos y eventuales existentes en el colectivo.

Aprobado el Decreto-Ley, la Coordinadora insiste en la necesidad de proceder a negociaciones con la Administración para poner en marcha un reglamento que desarrolle la normativa. Esperan que esa negociación permita mejorar algunos de los aspectos contenidos en la disposición del Ministerio de Trabajo.

Eladio Carreras, secretario general de Puertos de UGT, sostiene por su parte que el Decreto-Ley responde, en líneas generales, a las peticiones de su organización de cara a la estructuración de la OTP como una empresa pública en la que la Administración sea mayoritaria. UGT piensa que no hay razones ni argumentos jurídicos para suponer que éste sea un paso hacia la privatización. En la primavera de 1985, UGT fue a la protesta en defensa de un empresa pública y en contra de los proyectos de privatización. El texto oficial recoge igualmente la consideración de la actividad portuaria como un servicio público, y esto, para la UGT, es una posición oficial muy importante.

Partiendo de estas posiciones oficiales, de acuerdo con la Administración en los principios básicos, la UGT mantiene reservas sobre algunos puntos del Decreto-Ley y señala la necesidad de llegar a acuerdos con la

Administración para que no haya perjuicios para el conjunto de los trabajadores de estiba y desestiba. La UGT está en contra de que la ley deje fuera de su ámbito ciertas actividades portuarias que este sindicato considera de servicio público: pone como ejemplo en este terreno el caso de los buques de pescado fresco de menos de 100 TRB. La UGT destaca entre sus principales reivindicaciones, de cara a las negociaciones con la Administración destinadas al desarrollo del Decreto-Ley, la necesidad de evitar desigualdades económicas entre los diferentes tipos de trabajadores. Estima que es importante lograr un acuerdo-marco estatal para la actividad de este colectivo, de modo que haya una normativa que rija la negociación de los convenios colectivos, sean estos de puerto o de sociedad. No cree que la disposición oficial sea un punto de ruptura del colectivo,

en cuanto que, a su juicio, hoy también existen desigualdades salariales entre unos y otros puertos.

Por su parte, Antonio de los Mozos, de la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias (ANESCO), considera que la solución dada por la Administración no es la ideal para el empresariado; éste hubiera preferido la abierta privatización. Sin embargo, la solución oficial le parece básicamente positiva, en la línea que, a su juicio, estaba necesitando urgentemente el sector. Para la asociación de los empresarios, la OTP era una estructura de profundo desorden, que hacía falta clarificar, dado que, según ANESCO, no estaban correctamente definidas las relaciones laborales; se desarrollaba una figura jurídica ilegal (la cesión de mano de obra) y no se sabía muy bien quién constituía cada parte.

ANESCO espera que el Decreto-Ley dé paso a una definitiva clarificación de la situación «confusa y farragosa» que persistía desde la Ordenanza de 1980 y que ponga fin igualmente a la «política de parcheo» que se había llevado a cabo en el pasado. En opinión de ANESCO, la nueva organización no va a tener efectos importantes en materia de costes. Con la normativa de 1980 ya se había iniciado un proceso de reestructuración. Entiende que ya existe un alto grado de profesionalización y tecnificación de las operaciones.

Actualmente, existen en el sector unas 300 empresas. Se mantienen dudas sobre las necesidades de inversión que entrañará la nueva organización cuyo nacimiento prevé el Decreto-Ley. ■

Vidal MATE
Fotos: Luis M.ª Castellá

Conflicto entre APESCO y CEEPESCA

LA Dirección General de los Servicios Jurídicos del Estado del Ministerio de Justicia ha sido concluyente en la polémica que desde hace varios meses mantienen las organizaciones pesqueras Apesco y Ceepesca por la actual distribución de licencias o autorizaciones de pesca: el Acuerdo para la adhesión española a la Comunidad Económica Europea no deroga la Orden del 12 de julio de 1981 sobre reparto de los derechos; las autorizaciones son verdaderos derechos subjetivos que no pueden ser desconocidos ni infringidos; los derechos no son del Estado; son, además, acumulables y transferibles.

Con estas tres conclusiones finaliza el dictamen emitido por los Servicios Centrales Jurídicos del Ministerio de Justicia a las cuestiones más importantes que habían sido planteadas por la Dirección General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación con el fin de buscar una salida al conflicto que, por cuestión de derechos, existía entre los armadores pertenecientes a Ceepesca y Apesco. Las negociaciones celebradas en el seno de la Administración no hicieron posible un acercamiento entre las partes enfrentadas. Ante esa situación, los responsables de Pesca optaron por solicitar un dictamen de los servicios jurídicos del Ministerio de Justicia. Parecía de antemano que las conclusiones de ese dictamen iban a ser aceptadas por ambas partes, y principalmente por los armadores de Apesco, que eran los que mantenían las posiciones de protesta.

Durante algún tiempo, cuando se planteó el conflicto en diferentes ocasiones, armadores de este grupo manifes-

El dictamen emitido por los servicios jurídicos del Ministerio de Justicia sobre los problemas que vienen enfrentando a los armadores de APESCO y CEEPESCA ha sido concluyente: tomadas las cosas desde el ángulo de la legalidad vigente, la postura de los armadores de CEEPESCA no es objetable. Sin embargo, los servicios competentes del Ministerio de Justicia tampoco cierran la puerta a una posible modificación de la normativa actual. Eso sí: sobre la base de un acuerdo pactado entre las partes que hoy se encuentran en litigio.



UN DICTAMEN



taron la necesidad de aguardar al contenido de ese dictamen, el cual al final ha rechazado todos los planteamientos que hacía esta asociación. Para el dirigente de Apesco, Jesús Etchevers, el dictamen habría sido redactado a la medida de la propia Administración. Insistió además Etchevers en que su organización no tenía muchas esperanzas de que el dictamen dijera lo contrario. Tras el conocimiento del dictamen, es probable que los armadores de Apesco inicien otras vías de recurso dentro de la Comunidad Económica Europea o que recurran a otras instancias del Estado español.

Para el representante de Cee pesca, J. M. Tovío, el dictamen no ha supuesto ninguna sorpresa, y viene a corroborar simplemente todo lo que desde hace muchos meses está defendiendo su organización. Tovío insiste en que no es cierto que sobren derechos en todas partes, con carácter general. Hablando

del puerto de La Coruña, opina que las autorizaciones están ajustadas a las necesidades, e incluso hay algunos armadores englobados en Cee pesca que necesitarían más derechos. En casos como el de Pasajes, reconoce que pueden existir algunos sobrantes: *«Pero, como dice el dictamen, la salida debe estar en las negociaciones que permite la propia Orden ministerial, siempre que éstas sean autorizadas por la Administración o refrendadas en una nueva normativa, respetando siempre nuestros derechos»*, añade.

La polémica arranca de los tiempos más difíciles para nuestras pesquerías en la Comunidad Económica Europea, cuando las licencias disminuían y era indispensable reducir el número de barcos. Para ello la Administración puso en marcha la correspon-

diente normativa: el Real Decreto del 28 de marzo de 1980 y la Orden del 12 de julio de 1981. Se partía de 460 barcos con derecho a faenar. Desde aquella fecha, en conformidad con las nuevas normas, muchas unidades se enviaron al desguace, otras se exportaron o pasaron a integrarse en empresas mixtas, en otros países. Los derechos de cada barco los mantuvieron sus propietarios, razón por la cual hoy hay personas con menos barcos y más derechos, en tanto que en otros casos se mantienen los mismos barcos y derechos, lo que restringe el tiempo de faena en los caladeros afectados.

Las preguntas cursadas por la Secretaría General de Pesca al Ministerio de Justicia se centran en tres cuestiones: a) Si el Tratado para nuestra

Todo empezó en los tiempos en que la CEE redujo el número de licencias: unos se adaptaron, otros no.

Adhesión a la CEE modificaba la Orden de 1980. b) Qué calificación jurídica merecía la clasificación de los derechos. c) Si esos derechos eran acumulables y si pertenecían al Estado.

La Dirección General de los Servicios Jurídicos del Estado tardó quince días en emitir el dictamen. Este supone un rechazo total de los argumentos utilizados por los armadores de Apesco.

En relación con la primera de las preguntas (si la Orden de 1980 había sido derogada por el Tratado de Adhesión), los servicios jurídicos señalan que en la normativa de 1980 se justificaba la actuación de la Administración apelando a la reducción de licencias de pesca exigida por la Comunidad. Entienden los juristas que las razones no han varia-

...MEN INEQUIVOCO

Conflicto entre APESCO y CEEPESCA

do. El acuerdo ha sido igualmente examinado por el Ministerio de Justicia en los artículos que hablan sobre el acceso a los caladeros, que van del 156 al 166. Para los servicios jurídicos oficiales, el Tratado se refiere únicamente a las cuestiones generales del Acuerdo, cuales son los tonelajes, las capturas y el número de embarcaciones. Sin embargo, entienden que lo referente a la distribución se debe seguir regulando según la normativa de cada país: en este caso, siguiendo la que fue publicada en 1980. El dictamen concluye en este punto que la Orden está totalmente en vigor y que sólo puede desaparecer cuando se derogue expresamente o si se mostrara incompatible con la normativa anterior, de acuerdo con el artículo 2.2 del Código Civil. Pero los autores del dictamen no aprecian incompatibilidades en este caso.

Aunque los servicios jurídicos del Estado sean en este aspecto concluyentes, no cierran las salidas. Incluso indican algunas, a sugerencia de la propia Dirección General de Pesca. El dictamen apunta la posibilidad de que se modifique la Orden y dice, entre otras cosas: *«Ello no quiere decir que no sea posible e incluso resulte conveniente modificar la Orden, respetando los derechos adquiridos derivados de las autorizaciones ya concedidas..., ajustándose a las nuevas circunstancias económicas a que dio lugar la adhesión... y para adecuarse al futuro.»*

Se puede decir, de este modo, que la Administración considera la modificación de la Orden de 1980 como una puerta abierta para resolver el conflicto, pero siempre que se respeten los derechos existentes. Ello significa que para modificar la Orden sería indispensable un acuerdo entre las partes, cosa que no se ha producido todavía.

La segunda de las preguntas



estaba referida a la calificación de las autorizaciones y a la creación o no de derechos en favor de los beneficiarios. En este punto el dictamen señala que se trata de autorizaciones operativas y de funcionamiento para el ejercicio de una actividad por un tiempo indefinido y que suponen una relación permanente entre la Administración y las personas autorizadas. La licencia en sí —señala el dictamen—

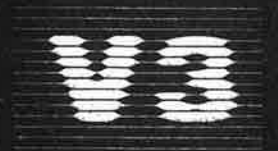
no genera un derecho; se limita a permitir su ejercicio por los administrados. Sin embargo, al ser autorizaciones operativas de funcionamiento, suponen una expresión de auténticos derechos subjetivos, con obligaciones jurídicas que no pueden ser desconocidas ni infringidas. Respecto a la última de las preguntas planteadas por la Dirección General de Pesca (sobre transmisión y acumu-

lación de derechos), el dictamen, comentando la normativa de 1980 sobre este punto, concluye señalando que los derechos son transmisibles, aunque no libremente, de acuerdo con la Orden ministerial de 1980. El artículo primero, punto 3-2; indica que ninguna empresa puede enajenar, ceder o transmitir por cualquier procedimiento legal su derecho de acceso a una pesquería sin enajenar, ceder o transmitir el propio barco. Pero el mismo artículo 1, 3-3 señala a su vez que, se pueden hacer traspasos de esos derechos, siempre que se realicen de acuerdo con la normativa vigente, lo que supone el conocimiento de la Administración. El dictamen apunta la posibilidad de acometer modificaciones de esa disposición para lograr una salida a la actual polémica, aunque para ello sea previo un entendimiento entre las partes, para que sea posible legislar en consecuencia. El dictamen señala que los derechos son de las empresas y no de las asociaciones, por lo cual el primer paso deben darlo los propios empresarios. De lo contrario, la modificación resultaría inoperante.

Si siguiendo los mismos planteamientos, el dictamen apunta incluso la posibilidad de conceder créditos ajustados a las líneas en vigor y sometiendo a las partidas asignadas en los Presupuestos Generales del Estado. La compra-venta de derechos, barcos incluidos, correspondería solamente a un proceso de negociación en el mercado libre, en el cual la Administración ha de permanecer al margen. Tras este dictamen, parece que las armas más importantes están en manos de CEEPESCA y que las únicas vías para la solución del problema pasan por la negociación. ■

**NO CABE OBVIAR
LOS DERECHOS
ADQUIRIDOS**

A LOS HOMBRES DE MAR



C/. AGUSTIN DE FOXA,
25 - 5.º A
28036 MADRID
TELEFONOS:
(91) 733 79 49/99
TELEX: 45663 CEOR-E
41428 ITEL-E

Queridos compañeros
Nos dirigimos a vosotros para presentar la
empresa de video "V-3" S.A.
Por que queremos por experiencia la vida
a bordo y queremos ayudaros a que ésta
sea más llevadera.
Hemos seleccionado para vosotros más de
2.000 títulos y en más de 50 buques,
ya están nuestras películas y videos,
que enviamos a cualquier puerto del
mundo.

Después de analizar varias marcas,
hemos llegado a la conclusión que los
videos MITSUBISHI son los más apro-
piados para las condiciones del mar, por
su dureza y calidad de imagen y
sonido.

A lo que habeis confiado en nosotros
os damos las gracias y lo que toda-
ría os os conocéis contactar con nos-
tros que os procuraremos singladuras
más provechosas y divertidas.
Hasta la vista, buena suerte.

F.F. Garcia
Capitán de la Marina M.



SEGUN los datos oficiales sobre las operaciones más importantes en el comercio exterior durante todo el año 1985, las importaciones de pescado ascendieron a 13.500 toneladas de túnidos, 21.000 toneladas de bacalao, 26.000 toneladas de merluza y pescadilla, 20.000 toneladas de sardinas y arenques, 25.000 toneladas de anchoas y boquerones, 40.000 toneladas de calamares y pota, 16.000 toneladas de jibias, 7.500 toneladas de gambas, langostinos y ca-

En contra de lo que se temía en algunos medios, la integración española en la Comunidad Económica Europea no ha supuesto una invasión de nuestros mercados por productos pesqueros procedentes de otros países comunitarios. Hasta el momento, los precios se han mantenido estabilizados en el sector, con la única excepción del calamar. A unas importaciones no

cha, aunque puedan surgir mayores dificultades en el futuro.

Los productos de la CEE más temidos en España eran la merluza y el conjunto de pescados planos, como el rape, el gallo o el lenguado, especies en cuya comercialización la Comunidad juega con la gran ventaja de que sus precios son más bajos que en España.

Según José Manuel Sán-

Tras el ingreso en la CEE

NO HUBO INVASION DE LOS MERCADOS PESQUEROS

rabineros, y 3.000 toneladas de cigalas. En lo que se refiere a exportaciones, fueron 30.000 toneladas de túnidos, 16.000 toneladas de bacalao, 22.000 toneladas de mejillones, 42.000 toneladas de pulpos, 6.000 toneladas de jibias, 9.000 toneladas de sardinas y arenques, y partidas más bajas en otras especies.

En total, unas exportaciones por valor de 53.000 millones de pesetas, frente a unas importaciones de 46.000 millones.

A partir de esos datos, y considerando los puntos débiles de nuestro comercio, la Administración española planteó unas negociaciones con la Comunidad Económica Europea que pretendían proteger nuestros mercados de importaciones masivas, lo que se ha logrado hasta la fe-

controladas con los mecanismos comunitarios, se suman en este caso nuestros excedentes, producidos al superar la oferta a la demanda. En el futuro, a pesar de que el acuerdo de adhesión contiene cláusulas para evitar la «colonización» de pescados frescos por otros países de la CEE, es probable que se produzcan entradas más altas, principalmente de merluza y de pescados planos, lo que podría hacerse sentir en el mercado.

chez Mora, jefe de los Servicios Técnicos del FROM, no se han detectado hasta la fecha, movimientos extraños en estas demarcaciones. Pescadores de países vecinos, como Francia, podrían descargar su pescado en puertos españoles. Actuaciones que serían inmediatamente transmitidas a los responsables pesqueros españoles, para que la Administración pueda adecuar sus actuaciones a este tipo de movimientos legales en el conjunto de la CEE y sepa exactamente la actividad de cada puerto en cada momento.

La Administración no tiene datos sobre la existencia de esos desembarcos. El aumento de oferta de esas especies planas en el mercado debería haberse notado en la evolución de las cotizaciones, circunstancia que no se ha producido. Un caso similar se daría con el boquerón, dado que nuestros precios para esta es-



LAS IMPORTACIONES DE TUNIDOS ASCENDIERON A 13.500 TONELADAS EN EL AÑO 1985

pecie están por encima de los comunitarios.

De acuerdo con los datos provisionales de la Dirección General de Aduanas, durante el mes de marzo las importaciones se elevaron a 6.500 toneladas frente a las 4.990 toneladas del mes anterior. También en marzo las exportaciones fueron de 6.115 toneladas, mientras en el mes anterior se habían elevado a 4.709 toneladas. En consecuencia, no se han producido alteraciones significativas del mercado.

Sin embargo, en un futuro, se pueden plantear más dificultades en aquellas especies donde las diferencias de precios siguen siendo más elevadas, a pesar de la aproximación de este año. A la vista de estas diferencias, la Administración española negoció en su

Las importaciones de bacalao fueron de 21.000 toneladas; las de merluza y pescadilla, 26.000; las de sardinas y arenques, 20.000; las de anchoas y boquerones, 25.000; y las de calamares, 40.000.

día algunas cláusulas del Tratado de Adhesión en las que se especificaban los aspectos especiales que España está haciendo valer en el actual proceso de transición. El artículo 174 del Acuerdo de Adhesión está referido a la aplicación de los Mecanismos Complementarios de Intercambios (MCI), que no son otra cosa que los instrumentos legales de control importaciones y exportaciones de la CEE hacia España. El MCI establece unas cantidades máximas de im-

portaciones y exportaciones en cada una de las campañas. Hay un seguimiento especial, por trimestres, para que no se rebasen esas cifras; se trata de evitar perturbaciones en los mercados, tanto de España como del resto de los Estados de la Comunidad Económica Europea. El MCI se fija en función de las importaciones medias de un determinado producto realizadas por cada país en las campañas precedentes. Tiene un carácter circunstancial. En el caso de los

productos pesqueros, será de aplicación solamente hasta el 31 de diciembre de 1992 y afecta a los siguientes productos:

- En bacalao, parte de unas importaciones frescas o refrigeradas (no en otras presentaciones) de unas 3.070 toneladas. De esta cantidad, 1.090 toneladas proceden de los países comunitarios. Para esta próxima campaña, las entradas de bacalao se limitarán a esas 1.090 toneladas, más un aumento del 15 por 100, que se aplicará cada año sobre la cifra del anterior. Ese cupo se distribuye en cantidades trimestrales. En los tres primeros meses de 1986 correspondía la importación de 370 toneladas. Están previstas 460 toneladas para el segundo trimestre.

- En el caso de la merluza, se partía de unas importacio-

nes globales de 7.130 toneladas en total. De esa cifra, la mayor parte (6.405 toneladas) procedía de otros países de la CEE. Conforme a los mecanismos del MCI, este año pueden entrar en España unas 7.365 toneladas de merluza, de las cuales 230 correspondían al primer trimestre y 2.130 al segundo.

- En bacaladillas frescas y chicharro, las importaciones se elevan solamente a 20 toneladas anuales desde otros países de la CEE, y se ha fijado el tope en 23 toneladas procedentes de la Comunidad para cada especie.

- En filetes de bacalao, España importó una media anual de 3.550 toneladas, de las cuales 2.500 provenían de otros países de la CEE. Este año, las entradas desde la CEE serán de 2.875 toneladas, distribuidas a lo largo de todo el año. En el primer trimestre deberían haberse importado 354 toneladas y 860 en el segundo.

- En bacalao sin secar, salmuera o salados, las importaciones medias son anualmente de 11.420 toneladas de las que más de 3.000 procedentes de otros países de la CEE. Para 1986, las importaciones desde la Comunidad se elevarán a 3.760 toneladas, de las cuales 460 deberían entrar en el primer trimestre, 1.440 en el segundo, 840 en el tercero y 1.020 en el cuarto.

- En centollas frescas, por el sistema de MCI, España deberá importar como máximo desde la CEE 630 toneladas.

- Finalmente, en almejas frescas, las importaciones de la CEE en 1986 se elevarían a 31.740 toneladas. Por este mismo sistema de control y seguimiento, España podrá exportar este año al resto de los países de la CEE, 9.200 toneladas de sardinas congeladas y 4.600 toneladas de calamares congelados.

También como medida de defensa del mercado, el artículo 176 del Tratado de Adhesión fija una serie de restricciones cuantitativas respecto a las importaciones desde terceros países. Estas limitaciones

UNA EXCEPCION: EL CALAMAR

EN el conjunto de operaciones de importación, la tranquilidad la ha roto el calamar. A los problemas estructurales se sumó la entrada de calamar a bajos precios, lo que supuso un hundimiento, contra lo que hubo de actuar la Administración.

Los problemas planteados en esta especie están referidos casi exclusivamente al calamar patagónico. En un período de pocos años, las capturas se han incrementado de forma muy importante, pasando de 15.000 a 55.000 toneladas. Este año se habla de llegar hasta las 70.000 toneladas. Frente a estas cifras, el consumo interior se ha mantenido estabilizado, no superando las 27.000 toneladas. El resto va a ser considerado como excedente. Este pueden estar a finales de junio ya en unas 40.000 toneladas.

A estos problemas de desajuste entre las capturas y la demanda, se ha sumado la oferta de calamar procedente de las flotas de Polonia y la Unión Soviética. Como terceros países, tienen la obligación de cumplir con un precio de referencia o mínimo de entrada, que está situado para esta campaña en 168,7 pesetas kilo. Sin embargo, los citados países vendieron calamar a unos precios muy por debajo de las cotizaciones fijadas, lo que supuso el hundimiento del mercado. Se calcula que las entradas realizadas en esas condiciones fueron de unas 2.000 toneladas.

Ante esto, la Administración española solicitó el pasado 14 de abril a la CEE la aplicación de la cláusula de salvaguardia. La CEE respondió casi de inmediato afirmativamente, con lo que a partir de aquel momento se aplicaría estricta-

mente el precio de referencia fijado por la CEE, con el consiguiente seguimiento por parte de la comisión de vigilancia. La Administración española no ha bajado la guardia para evitar que las flotas polaca y rusa tratasen de colocar en España calamar envuelto con pota, ante la escasez de existen-

sarrollaron negociaciones para el establecimiento de un acuerdo con entidades bancarias privadas, para realizar el almacenamiento financiero de entre 10.000 y 12.000 toneladas. Bancos y Cajas aportarían recursos a un interés bajo, que a su vez será subvencionado por el FROM para que los tipos



cia en las industrias de esta segunda materia prima para atender al consumo.

Junto a estas soluciones por la vía del control de precios, España solicitó igualmente a la CEE ayudas para el almacenamiento privado de entre 10.000 y 15.000 toneladas, a razón de 9,78 pesetas kilo para tres meses. Finalmente, responsables del FROM de-

de interés finales no superen el 9 por 100.

Con este conjunto de medidas, el FROM confiaba en solucionar el problema del calamar, sea por la vía del consumo interior o por la de la exportación, se deben buscar salidas a una pesquería que ya hoy es excedentaria. ■

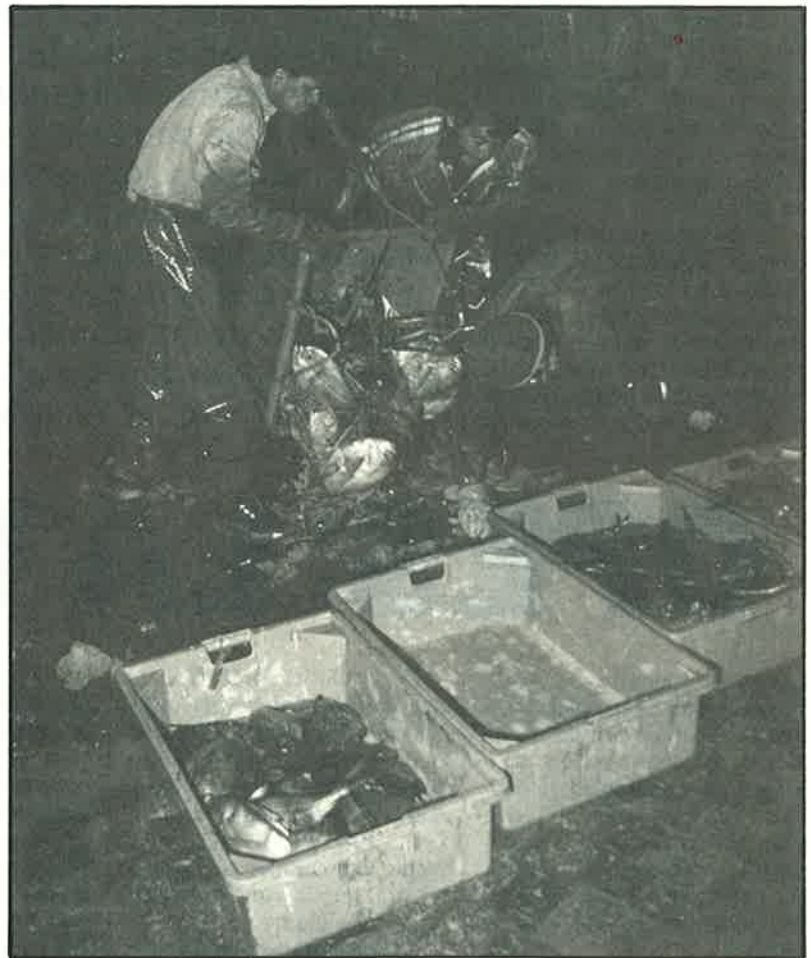
V. M.

serán suprimidas progresivamente. Este año están referidas a los siguientes productos: bacalao fresco o refrigerado (1.980 toneladas), anchoas frescas o refrigeradas (380 toneladas), merluzas frescas o refrigeradas (725 toneladas), merluzas congeladas (9.250 toneladas) filetes de bacalao (1.050 toneladas), filetes de merluza congelada (2.330 toneladas), bacalao sin secar, salados o en salmuera (8.150 toneladas), centollas frescas o vivas (55 toneladas) y almejas frescas o refrigeradas (450 toneladas).

oscilaciones a la baja en las producciones que podían llegar con más fuerza desde la Comunidad Económica Europea. En los boquerones, los precios en Mercamadrid, Mercabarna, Mercasevilla y Mercabilbao estuvieron entre las 350 y las 400 pesetas, cuando el precio de Orientación es de 166,47 pesetas. La caballa tuvo un precio que osciló entre las 70 y las 80 pesetas en los mercados antes citados, en tanto el precio de orientación se ha fijado en 40,86 pesetas. En la merluza, los precios en los *mercados* estuvieron en los

últimos días entre las 850 en (Bilbao) y las 1.200 pesetas (Mercasevilla), cuando el precio de orientación en la Comunidad Económica Europea se fijaba en 365 pesetas. España pujó por elevar esa cotización para ajustarla más al mercado local. El objetivo se logró en parte, pero lo establecido queda aún muy lejos de las cotizaciones españolas. La sardina ha estado en los *mercados* entre las 60 y las 70 pesetas, frente a las 48 pesetas que se fijaron para la especie en el Atlántico y las 66,27 pesetas para el Mediterráneo.

El FROM ha mantenido en las últimas fechas reuniones en el seno de la Dirección General de Aduanas y en Comercio para lograr la máxima coordinación e información sobre las operaciones con el exterior. Quiere conocer cada movimiento, sobre todo de las importaciones, para poder detectar posibles movimientos especulativos o intentos de «invasiones», como estaba sucediendo con el calamar procedente de las flotas polaca y rusa. En esta tarea están empeñados el FROM, Aduanas, la Secretaría General Técnica



Por el artículo 175 del Tratado, la CEE establece también las restricciones cuantitativas a las entradas de productos desde España.

La inexistencia de efectos negativos sobre el mercado local como consecuencia de importaciones se refleja principalmente en el comportamiento de los precios en los principales mercados. No han existido, en líneas generales,

En un período de tiempo muy corto, las capturas de calamar se han incrementado hasta llegar a las casi 70.000 toneladas, mientras que su consumo se ha estabilizado en unas 27.000 toneladas, lo que está colocando la comercialización de esta especie de una difícil situación.

Este comportamiento de los mercados pone de manifiesto la inexistencia de desajustes en las relaciones comerciales entre España y el resto de los países de la CEE. Sin embargo, es un período muy corto para llegar a esa conclusión. Esto puede presentar diferencias notables en el futuro, cuando existan ya estructuras más organizadas para las operaciones comerciales.

del Ministerio de Agricultura, y el Soivre, organismo de Comercio dedicado a la inspección en frontera. La falta de coordinación ha sido uno de los principales problemas detectados en los primeros meses posteriores a la adhesión a la CEE. Se quieren superar esta deficiencia con carácter inmediato. ■

Vidal MATE

POR una Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación del pasado 5 de mayo, publicada el día 9 en el Boletín Oficial del Estado, ha sido creado el Registro para el reconocimiento de las Organizaciones de Productores en España. Abierta la ventanilla en el FROM, el sector pesquero ha iniciado una carrera para la constitución de las OPES, paso indispensable para participar en la política de la Comunidad Económica Europea en el terreno de la regulación del mercado. La Administración pretende que las Organizaciones de Productores vean luz verde con la máxima celeridad. A finales del pasado mes de mayo, tenían ya el reconocimiento pleno y estaban operando como tales dos OPES relacionadas con la pesca del atún.

La normativa para la formación de Organizaciones de Productores en España se publicó con un cierto retraso, tras más de un año de trabajo, y tomó pie en diferentes borradores del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Aunque en

Administración y el propio sector han creado una corriente de opinión que empuja a considerar preferible la formación de OPES fuertes, más allá de esos mínimos, para lograr un comportamiento equilibrado del mercado.

mundo de las OPES. Pero Carlos Romero, ministro del ramo, se inclinó por una disposición más simple, que contuviera tan sólo lo justo para iniciar el proceso. Ciertos medios del sector habían desarrollado ya diferentes movimientos en este senti-

meses contados desde su presentación.

El primer paso para la formación de una OP, siempre que se cumplan los requisitos sobre capturas, es la constitución de una entidad de derecho privado (una cooperativa, o cualquier otra organización basada en la legislación sobre asociaciones), proceso que tiene como eje al IMAC. A partir de ese momento, se inicia el trámite de reconocimiento de la Organización de Productores, proceso que en algunos medios pesqueros podía ser objeto de varias interpretaciones, pero que para la Administración pesqueros ha sido objeto de Varona, Presidente del FROM, no tiene puntos oscuros.

Algunos representantes de Cofradías estiman que una primera información para el reconocimiento de una OP podía ser hecha por los organismos competentes de las diferentes Comunidades Autónomas que tienen atribuciones en materia de ordenación pesquera, caso de Cataluña, País Vasco y Galicia. De ser así, no quedarían muy claras las competencias del FROM en la información definitiva, al existir previamen-

Los atuneros han sido la avanzada

Engrasados ya todos los mecanismos necesarios para la constitución de las Organizaciones de Productores, la preocupación fundamental que tienen ahora los responsables del sector es que se acelere al máximo su formación y se consiga que se constituyan conforme acriterios realmente racionales y operativos. La lentitud del proceso puede acarrear la pérdida de fondos que la CEE tiene previstos para ayudar al despegue de las OPES en el Estado español.

OPEs: LA VENTANILLA

principio se pensaba que las directrices iban a estar listas para antes del pasado 1 de enero, fecha de la incorporación española a la Comunidad Económica Europea, el Real Decreto para el reconocimiento de las OPES no apareció en el Boletín Oficial del Estado sino en los primeros días del mes de febrero.

Esta disposición, aunque tenía en cuenta algunos aspectos concretos referidos a la realidad española, se ceñía en líneas generales a las directrices de la Comunidad, incluso en lo relativo a los volúmenes de capturas mínimos para la formación de una Organización, que son muy bajos para los niveles de pesca existentes en algunas zonas del Estado español. Sin embargo, esa cantidad se ha considerado siempre como prácticamente simbólica. La

Publicado el Real Decreto que contenía las normas básicas para fijar el punto de arranque, quedaban por definir otros puntos concretos relacionados con la dinámica del proceso. Era ésta fundamentalmente una cuestión de competencias, que la Administración pesquera tenía que decidir.

La respuesta ha venido en la línea esperada. Dado que el FROM es el organismo encargado de las materias relacionadas con la organización de los mercados, parecía lógico que la ventanilla para el registro de las OPES quedase bajo su competencia. Y así ha sucedido.

La Orden Ministerial del pasado mes de mayo tiene solamente un artículo. En un primer momento, se pensó al parecer en una disposición que hiciera referencia también a otros aspectos relacionados con el

do de cara a la constitución de las OPES desde el momento de la integración en la CEE. El Real Decreto de febrero fijó unos criterios que habían sido largamente madurados en algunos estamentos de la pesca. Esta Orden viene a organizar el proceso en marcha.

Según el artículo 6.º del Real Decreto 337/86 del pasado mes de febrero sobre la constitución de las OPES, las solicitudes para su reconocimiento se presentarán ante el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación o, en su caso, ante las Comunidades Autónomas que tengan atribuidas competencias en materia de ordenación del sector pesquero. De acuerdo con la misma disposición, esas Comunidades Autónomas remitirán los expedientes a la Administración del Estado para su resolución en un plazo de tres

te el filtro de un organismo autónomo dotado de competencias similares.

El presidente del FROM estima, sin embargo, que ésta es una cuestión que nadie puede plantear como problema. Entiende que las competencias están muy claras: las Comunidades Autónomas que tengan atribuidas competencias en materia de ordenación pesquera se limitarán a tramitar las correspondientes solicitudes, sin emitir informes encaminados a la constitución de la OP, tarea que considera competencia exclusiva del FROM. La posibilidad de que se produzca un conflicto en este terreno no se plantea en el caso de las peticiones para OPES de pesca de altura, pero sí en las de bajura, en relación a las Cofradías. Las relaciones con estas Corporaciones, en algunos casos, están



LA ESTA ABIERTA

transferidas a las Administraciones autónomas. Sin embargo, los argumentos en esta línea parecen de difícil aplicación, dado que las Organizaciones de Productores son asociaciones diferentes de las Cofradías, aunque sus afiliados sean los mismos. Javier Varona sostiene que no hay ninguna duda de que la organización del mercado es competencia exclusiva de la Administración central a través del FROM.

La constitución de las OPES, iniciada con un cierto retraso, ha tomado fuerza en las últimas semanas. Las Cofradías están trabajando en la formación de Organizaciones de Productores de ámbito geográfico provincial. Están avanzados los trabajos en varias demarcaciones (Lugo, Castellón, Valencia...), en tanto en otras, como La Coruña, es probable que

acaben por constituirse varias organizaciones.

Según los datos manejados por el FROM, a finales del mes de mayo había ya más de una docena de Organizaciones de Productores con los trámites muy avanzados para su puesta en funcionamiento. Aunque el plazo para las deliberaciones del FROM desde que se recibe una petición puede ser de hasta tres meses, Javier Varona asegura que se están acelerando al máximo. En el caso de los proyectos cuya documentación está muy clara, el reconocimiento es inmediato. Cuando haya dudas sobre la representatividad de los solicitantes o polémicas con otras entidades, el FROM hará lo posible para que la resolución se acelere. Ya han sido reconocidas como OPES dos organizaciones de atuneros congeladores: una de

Bermeo (la antigua Anavac) y otra con sede en Madrid, la OGAC. Están en proceso de reconocimiento la Organización de Productores de Pesca Fresca de Vigo, la de merluza congelada y cefalópodos de Vigo, la de Marín, la de Lugo, las de las Cofradías de Guipúzcoa y Vizcaya, una de mejilloneros, la del puerto de Huelva, la de los productores de trucha, la de la Cofradía de Pontevedra y la de Aspe, dedicada a la merluza congelada. Hay muchas más en proyecto que podrían cerrar el mapa de las organizaciones en los próximos meses.

El presidente del FROM insiste en la necesidad de un proceso racionalizado al máximo y en su deseo de que las OPES de las diferentes zonas que se dediquen a la misma actividad procedan a formar asociacio-

nes a escala estatal. Conforme a derecho, en España es teóricamente posible una gran proliferación de organizaciones de productores. Sin embargo, el objetivo de las OPES se centra en la ordenación y la regulación de los mercados, y eso se logra principalmente con estructuras de fuerte implantación. De ahí que la CEE, aunque los mínimos aceptados por su normativa sean bajos, abogue por la formación de pocas pero fuertes organizaciones de productores. La Comunidad dispone de fondos, en principio ilimitados, para esos fines, siempre que se den las condiciones fijadas en la regulación. Son unos recursos que el sector pesquero español puede perder si las OPES llegan con retraso. ■

V. M.

Más proyectos remitidos a Bruselas



LA INDUSTRIA PESQUERA DUPLICA LAS INVERSIONES

VEINTICINCO proyectos, por un importe aproximado de 6.000 millones de pesetas, han sido presentados en Bruselas por la industria pesquera española, de acuerdo con las condiciones establecidas en el reglamento 355/77 de la Comunidad Económica Europea. Esta cantidad supone el doble de la que representaban los proyectos enviados en los primeros meses de este año y sobre los que deberá decidir el FEOGA en las próximas semanas.

A través del reglamento ci-

La industria pesquera española ha remitido al FEOGA comunitario un nuevo lote de proyectos destinados a obtener las ayudas previstas por el Reglamento 355/77 de la CEE para la racionalización y modernización de los procesos de transformación, conservación y comercialización de la pesca. Son esta vez 25 los proyectos, y 6.000 los millones de pesetas que éstos pueden poner en marcha.

tado, la Comunidad fija unas determinadas ayudas, variables según cada una de las regiones, pero que nunca son inferiores al 25 por 100 del presupuesto de inversión aprobado. Se trata de facilitar la racionalización y modernización de los procesos industriales, desde la transformación a la conservación y la comercialización. Estas ayudas despertaron el lógico interés en los medios agrarios y pesqueros, al igual que en el resto de la industria relacionada con esas materias primas. Esta preocupación para adecuar las es-



IERA RSIONES

estructuras se reflejó en el envío el pasado mes de enero de 188 proyectos, con unas inversiones totales previstas de 40.000 millones de pesetas.

Aquella primera remesa de proyectos remitida a Bruselas se reunió prácticamente contra reloj. Fueron incluso resucitados en algún caso viejos planes, tratando de no perder ninguna oportunidad de ayuda de Bruselas. La pesca estuvo presente en aquel momento con solamente ocho proyectos, con unas inversiones de 3.629 millones de pesetas.

Pasados los meses, el sector

ha continuado trabajando en la elaboración de nuevos proyectos para el futuro. Con el fin de acceder a las ayudas que se puedan conceder antes de finales de este año, era indispensable que los planes de inversiones estuvieran en Bruselas antes de que finalizase el primer semestre. Así lo ha hecho la Dirección General de Industrias Agrarias y Alimentarias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

En este caso, los proyectos se han acercado también a los 200 y las inversiones totales llegan a los 43.000 millones de pesetas. De esas cifras, 25 proyectos corresponden al sector de la pesca y las inversiones ascienden a 6.000 millones de pesetas, destacando los 2.182 millones de la empresa Karenza, S. A., de Canarias.

Antes de la presentación de un proyecto ante el Fondo Europeo de Orientación y Garantía Agrícola (FEOGA), los estudios son analizados en las Comunidades Autónomas para pasar luego de éstas, bien a la Dirección General de Industrias Agrarias, bien al FROM, según sea el objeto de las inversiones.

La Administración central ha elaborado una relación de los proyectos y de las inversiones admitidas que cuentan con posibilidades de ser subvencionadas de acuerdo con el reglamento 355/77 de la Comunidad Económica Europea. De los 25 proyectos presentados, 14 corresponden a las provincias gallegas, cuatro a Cataluña, dos a Andalucía, dos a la Comunidad Valenciana y uno a Canarias. La rela-

ción es la siguiente:

Etnomaya, S. A. Se dedicará a los trabajos de salazón de pescado. Ubicación en Huelva, con una inversión admitida de 25.870.000 pesetas.

Manuel Amorós e Hijos, S. A. Dedicada también a la salazón de pescado, con instalación en Huelva. La inversión admitida asciende a 44.600.000 pesetas.

Karenza, S. A. Se dedicará a la manipulación de pescado. Es la inversión más importante de todas las presentadas, con 2.183 millones de pesetas.

Desarrollará la actividad en Las Palmas de Gran Canaria.

Frigrove, S. L. Se dedicará a la manipulación de productos marinos con instalación en Pontevedra. Su presupuesto es de 99 millones de pesetas.

Onza de Oro, S. A. La actividad es de conservas de pescado, con instalación en La Coruña y una inversión admitida de 314 millones de pesetas.

Alimentos del Atlántico. Se dedica a la elaboración y comercialización de productos de la pesca, con sede en La Coruña y una inversión admi-

Hay proyectos de Galicia, Cataluña, Andalucía, País Valenciano y Canarias.

tida de 268 millones de pesetas.

Conservas Hermanos Places. Tiene una inversión de 21 millones de pesetas. La instalación se encuentra en La Coruña. Se dedica a las conservas de pescado.

Industrias Cerdeimar. Fábrica de conservas de pescado con instalación en La Coruña y una inversión admitida de 77 millones de pesetas.

Jesús Alonso, S. A. Fábrica de conservas de pescado, con inversión de 171 millones de pesetas. Instalada en La Coruña.

Luis Calvo Sánchez. Tiene una inversión de 446,5 millones de pesetas. Su actividad es la de platos preparados y fábrica de conservas de pescado. Su instalación está en La Coruña.

Pez Austral, S. A. Dedicada a la elaboración de productos de pescado con instalación en Pontevedra y con una inversión de 456 millones de pesetas.

Osumar, S. A. Dedicada a la elaboración de productos marinos. Con sede en Castellón y una inversión admitida de 56 millones de pesetas.

Boapesca, S. A. Inversión de 50 millones de pesetas. Ubicada en Galicia en el ramo de la elaboración y comercialización de productos de la pesca.

Boanova, S. A. Inversión de 176 millones de pesetas. Su instalación está en Vigo. Dedicada a la elaboración, con-

gelación y almacenamiento de productos de la pesca.

Frigalsa. Actividad relacionada con la conservación de productos del mar. Su instalación está en Vigo y la inversión admitida es 93,5 millones de pesetas.

Safricope, S. A. En la provincia de Pontevedra. Tiene una inversión admitida de 41 millones de pesetas y se dedicará a la transformación, conservación y comercialización de productos del mar.

Industrias Fontán, S. A. Con sede en La Coruña. Está dedicada al envasado, procesado y congelación de pescado, con un presupuesto admitido de 101 millones de pesetas.

Servicios del Frío. Tiene una inversión admitida de 77,5 millones de

pesetas. Con sede en Pontevedra. Realizará una instalación frigorífica para fábrica de hielo.

Moncho, S. A. La inversión admitida es de 251 millones de pesetas. Trabaja en líneas de productos en fresco, congelados y otros. Tiene su sede en Oviedo.

Cofradía de Pescadores de Santa (provincia de Santander). Inversión admitida de 201 millones de pesetas para una fábrica de hielo y planta frigorífica.

Cofradía de Pescadores de Calpe. Inversión de 95 millones, para instalar una fábrica de hielo.

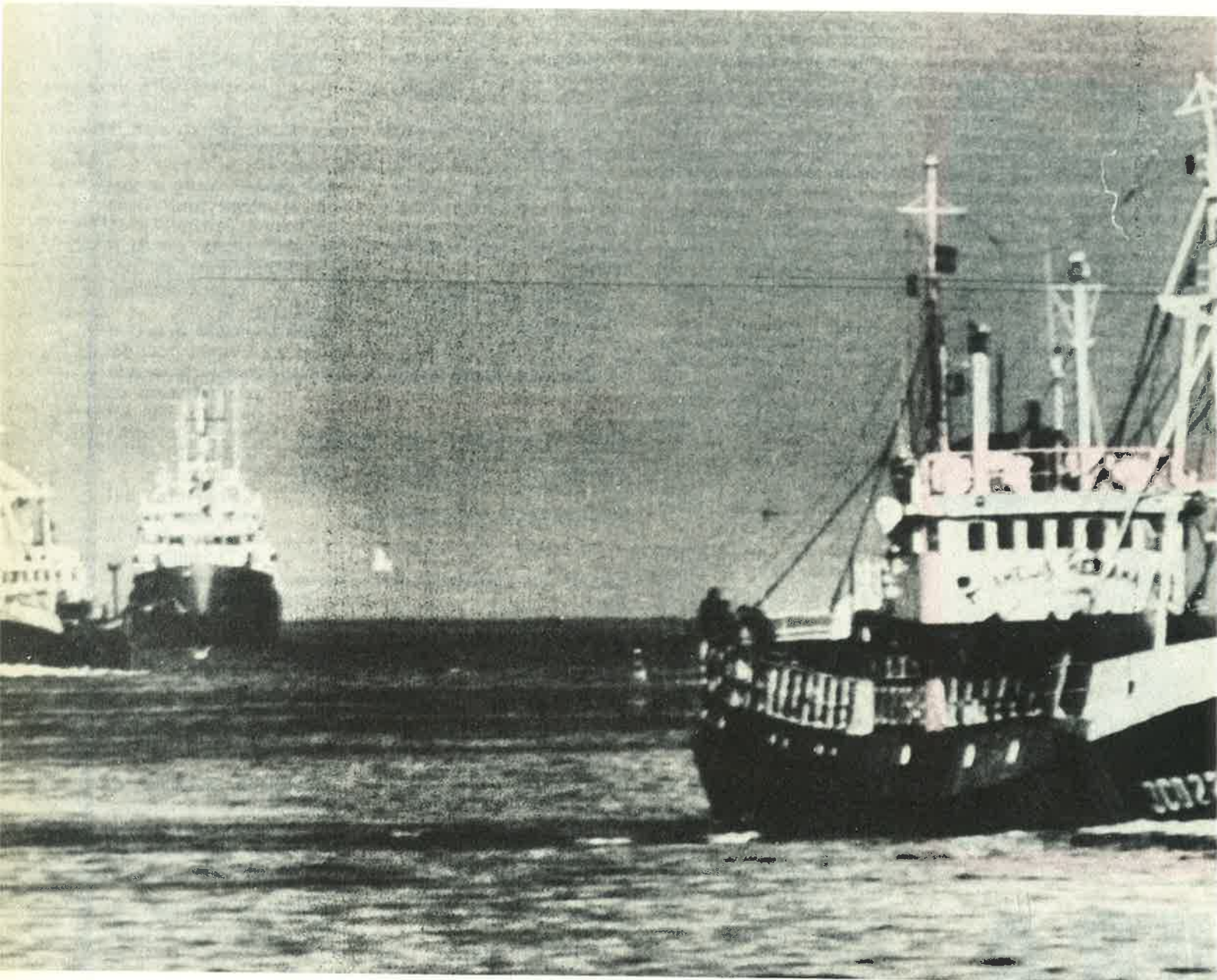
U. de Productores de Moluscos del Delta del Ebro. Inversión admitida de 151 millones de pesetas para la limpieza y manipulación de mejillones.

Depoalsa. Inversión de 114 millones de pesetas para una depuradora de moluscos bivalvos y mariscos, también en Cataluña.

Depuradora de Frutos del Mar. Relacionada asimismo con la producción de moluscos bivalvos y mariscos en Cataluña, con una inversión admitida de 115 millones de pesetas.

E. E. S. A. Inversión de 122 millones de pesetas para la instalación de una planta depuradora de moluscos bivalvos y mariscos en Cataluña. ■

V. M.

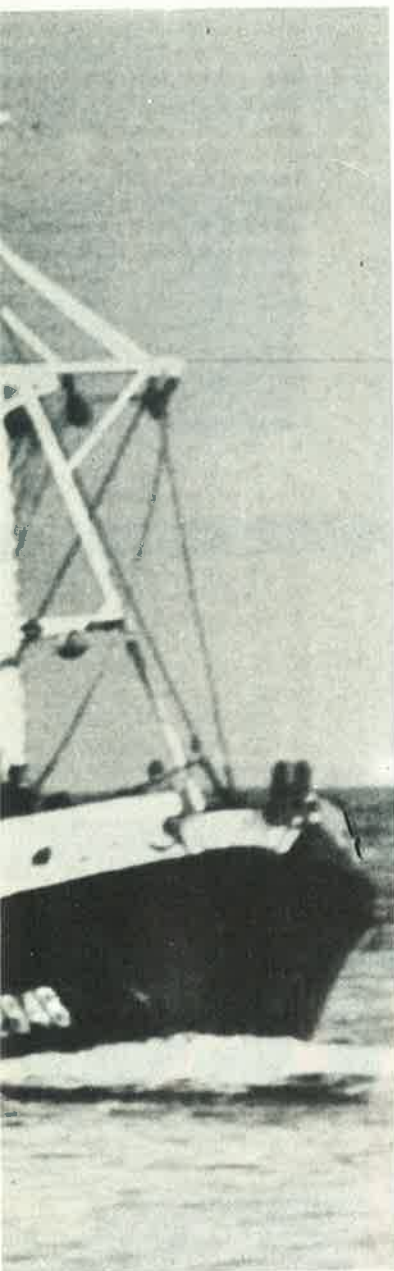


INCIDENTE FRENTE

La historia, de ribetes rocambolescos en su inicio, ha derivado hacia la tragedia: un armador en dificultades y 44 marineros gallegos sin trabajo. Es el fruto momentáneo del incidente habido entre los bacaladeros gallegos «Amelia Meirana» y «Julio Molina» y las autoridades de la Marina canadiense en el límite de las 200 millas de Terranova. Un conflicto de desarrollo confuso que tiene como telón de fondo las problemáticas relaciones pesqueras que España, al igual que otros países europeos, mantiene con Canadá.

DOS bacaladeros gallegos, el «Amelia Meirana» y el «Julio Molina» se vieron envueltos a finales del pasado mes de mayo en uno de los incidentes más graves de la larga historia de las relaciones pesqueras hispano-canadienses. El conflicto se desató a las 2 horas y 45 minutos de la madrugada del día 2, cuando los dos barcos gallegos se encontraban en el límite de las aguas territoriales canadienses, frente al puerto de

LOS MARINEROS GALLEGOS FUERON REPATRIADOS POR EL ISM



gobierno canadiense que pretendían multar a los barcos por faenar ilegalmente en aguas canadienses.

Las versiones de lo sucedido son ciertamente contradictorias, según a cual de las dos partes en litigio se atiende. En primer lugar, es difícil determinar si los barcos gallegos se encontraban dentro o fuera del límite de las 200 millas canadienses en el momento de la inspección. En tanto los representantes gubernamentales de Canadá hablan de «milla y media dentro», los marineros españoles sostienen que estaban fuera. Tampoco está clara la acusación que formularon en aquel momento los funcionarios del gobierno de Otawa: mientras los patrones gallegos sostenían que les hablaban de una infracción cometida la víspera, éstos parecen referirse a la posición de los pesqueros en el momento mismo en que fueron interceptados. Es de suponer que, además de lo contrapuesto de los intereses defendidos por ambas partes, el hecho de que unos no hablaran más que inglés y que los otros ignoraran esa lengua no contribuiría precisamente a la comprensión.

se produjo 500 millas más lejos. Tras efectuar disparos de intimidación, el barco de guerra obligó a los pesqueros a dirigirse a Saint John's, añadiendo a los cargos anteriores el de «resistencia a la autoridad».

El «*Amelia Meirama*» y el «*Julio Molina*» llegaron al puerto canadiense el día 27 de mayo por la noche. Allí, varios cientos de personas, atraídas por la publicidad un tanto sensacionalista dada al hecho por los medios de comunicación locales, esperaban expectantes. Jesús Romero y Salvador Omil, patrones de los dos barcos gallegos, fueron encarcelados directamente. Los otros 42 marineros españoles se instalaron en un hotel, a la espera de ser repatriados.

Entretanto, el Ministerio de Asuntos Exteriores español ya había puesto en marcha diversos resortes para atender a la defensa de los pescadores detenidos, tanto a través de la delegación diplomática en Otawa como mediante gestiones desde el propio Palacio de Santa Cruz. Por su parte, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, exponía la

sional el 29 por la noche, los dos patrones gallegos comparecieron ante el juez Joseph Woodrow en la vista preliminar de la causa. Tras oír a las partes en litigio, el juez apreció la existencia de indicios de delito en la actuación de los pescadores españoles y decidió su procesamiento, fijando una fianza de 500.000 pesetas para cada uno de ellos y estableciendo una multa de más de 70 millones de pesetas para el armador (unos 12 millones en metálico y el resto en avales), pese a la insistencia y el dramatismo con que éste había descrito el carácter ruinoso de su situación económica. De regreso ya a Galicia los marineros, repatriados por el Instituto Social de la Marina, se calcula que el juicio tardará varios meses en celebrarse.

Con lo que quedan en el aire, no obstante, varios interrogantes y no pocos problemas. Entre los interrogantes, los referentes al punto preciso en que fueron interceptados los dos bacaladeros. Porque, si se encontraban fuera de las 200 millas canadienses, poco importaría que hubieran estado anteriormente dentro: quedaría anulado el derecho de la Armada de Ca-

TE A TERRANOVA

Saint John's, en la provincia de Newfoundland. Fue en ese momento cuando varias embarcaciones, que en principio se identificaron como pertenecientes a la Organización de Pesquerías del Atlántico Norte (NAFO), se acercaron a los dos barcos gallegos. Subidos a bordo varios tripulantes de estas embarcaciones con la excusa de realizar una inspección rutinaria por cuenta de la NAFO, los marineros españoles se encontraron con la sorpresa: se trataba en realidad de funcionarios del

Sea como sea, lo que sí parece establecido es que los funcionarios canadienses ordenaron a los patrones de ambos barcos que pusieran proa a Saint John's, a lo que éstos se negaron, procediendo a invitar a aquellos a regresar a sus barcos. Catorce horas duró el tira y afloja, y al final los gallegos adoptaron la determinación de tomar el camino de casa, y a toda máquina. La patrullera «*Captain Roger*» de la Armada canadiense inició inmediatamente la persecución. El encuentro

cuestión en Bruselas ante los organismos comunitarios, y el secretario de Pesca de la CEE, el portugués Antonio Cardoso, aseguraba que tomaría cartas en el asunto, de confirmarse la irregularidad del comportamiento de los funcionarios canadienses. Salvador Correa, armador de los dos buques apresados, desplazado a Saint John's, afirmaba simultáneamente su incapacidad para hacer frente a cualquier multa de importancia que se le impusiera.

Puestos en libertad provi-

nada a perseguir a los pesqueros gallegos en aguas internacionales y sería un caso obvio de detención ilegal. Cabe formular igualmente serias reservas sobre la licitud de la actuación consistente en presentarse como inspectores de la NAFO, cuando en realidad se pertenece a servicios gubernamentales de Otawa.

Y, entre los problemas, el principal: el de los 44 marineros que, al haberse incautado la autoridad judicial canadiense de los barcos, se han quedado sin trabajo. ■



CASAS DEL MAR **EL MEJOR TECH**





MAR

10



LAS Casas del Mar han terminado por convertirse en una estampa indisolublemente unida a los paisajes costeros de nuestro país. Sin embargo, tras esa imagen, y más allá de las prestaciones sociales que en su seno se



desarrollan, las Casas del Mar constituyen el soporte de la presencia estatal en las comunidades marítimas, y, en muchas ocasiones, son su único vínculo con el resto del colectivo social.



CUANDO los participantes en la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, recientemente celebrada en Ginebra, terminaron sus trabajos, la delegación española pudo tener, al fin, una satisfacción: una significativa parte de las recomendaciones elaboradas por los expertos internacionales en la ciudad suiza llevaban ya tres años desarrollándose entre nosotros. Programas específicos para la atención social del colectivo marítimo, como los referidos a Centros Radio-Médicos, Medicina Marítima, Empleo o Acción Social, que los representantes de la Conferencia Internacional del Trabajo consideraban como avances imprescindibles, pudieron ser debatidos en profundidad gracias a la reciente experiencia española en esa materia.

Uno de los aspectos de la atención social a la gente del mar que, precisamente, suscita una mayor preocupación en los foros internacionales es el concerniente a la presencia del Estado en los asentamientos de población marinera. No es ningún secreto que estos asentamientos, y de manera muy especial los de población pes-

La red de Casas del Mar atiende a casi dos millones de personas ubicadas en localidades costeras. Un millón de usuarios no pertenecen al colectivo marítimo.



CASAS DEL MAR: UNA RED SOLIDARIA PARA EL LITORAL ESPAÑOL

quera, se han ido constituyendo de acuerdo con las singulares características de la actividad marítima. Ello ha propiciado un tipo de comunidad social en la que predomina la dispersión, la incomunicación y, en definitiva, los elementos determinantes de la histórica marginalidad padecida por estos sectores sociales. Indudablemente, la acción del Estado es más necesaria allí donde las carencias y las necesidades se hacen más patentes y dolorosas, como sucede en la mayoría de las comunidades marineras que han venido sufriendo las consecuencias de un desigual y discriminatorio reparto de los bienes y recursos de la sociedad. El aislamiento y dispersión de los núcleos costeros obliga a que los soportes físicos de la presencia estatal se multipliquen en una compleja red, que debe cubrir incluso los más reducidos grupos de la comunidad marítima, allí donde el reparto de bienes sociales ha sido más parco.

No es de extrañar, por tanto, que tan sólo treinta de las 137 Casas del Mar que el Estado español mantendrá en funcionamiento en 1986 se encuentren ubicadas en ciudades de más de 50.000 habitantes. Las res-

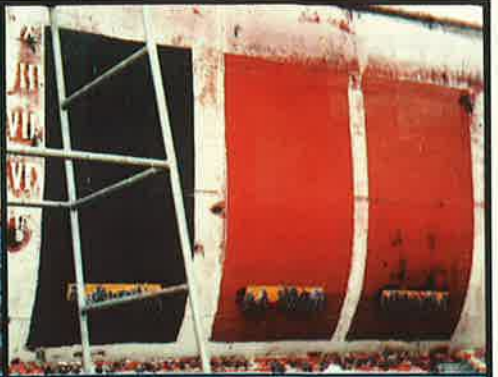
HEMPEL, mucho más que pintura



La investigación en laboratorio



La investigación práctica



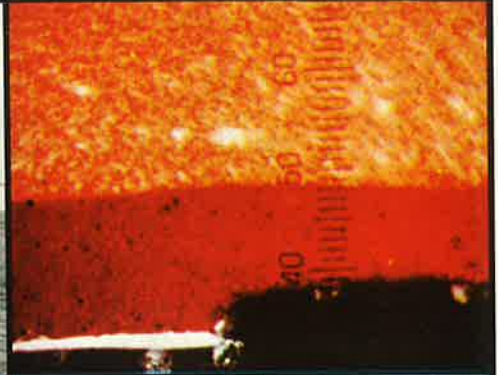
La confirmación de resultados



El servicio HEMPEL



El seguimiento HEMPEL



...y su comportamiento real

ANTIINCRUSTANTES AUTOPULIMENTANTES vs. TRADICIONALES



La ecuación teórica

- ...POR AUSENCIA DE INCRUSTACION.
- ...POR AHORRO DE COMBUSTIBLE
- ...POR MANTENIMIENTO POSTERIOR MAS RAPIDO Y SENCILLO



Los beneficios



Listo para navegar

Hempel's Antifouling NAUTIC* 7673-7674

Autopulimentantes para Pesqueros

AHORRO DE COMBUSTIBLE

por ausencia de incrustación y control de rugosidad de la carena

MANTENIMIENTO POSTERIOR MAS ECONOMICO.

Es suficiente reponer el espesor de AUTOPULIMENTANTE desgastado.



Pinturas Marinas Hempel, S. A. E.

Dirección postal: Apartado de Correos 1559-08080 BARCELONA

Teléfono 725 05 00 - TELEX 52.754 hemp e

Oficinas y fábrica: Carretera B. 142 a Sentmenat K. 3,8. POLINYÀ (Barcelona)

DELEGACIONES: BILBAO-Tel. (94) 447 00 44 CADIZ-Tel. (956) 25 73 05

MADRID-Tel. (91) 764 42 21/2 SEVILLA-Tel. (954) 64 56 69 VIGO-Tel. (986) 23 52 90

Magnavox

Magnavox Advanced Products and Systems Company



TERMINAL SATCOM INTEGRADO MX 2.400

- ✓ Sin unidades accesorias. Sistema totalmente integrado en la unidad de presentación.
- ✓ La presentación de menús en el T.R.C. simplifica enormemente su manejo.
- ✓ Los Códigos de Acceso registran todas las llamadas con el nombre del usuario, evitando llamadas no autorizadas.
- ✓ El generador de mensajes de socorro informa por telex a su oficina de cualquier emergencia, empleando el formato IMO FGMDSS.
- ✓ La transmisión de textos por banda sonora proporciona un ahorro sustancial en las tasas de tráfico.
- ✓ La doble puerta telefónica permite al usuario la entrada directa de llamadas y el establecimiento de dos niveles de servicio.



**HISPANO RADIO
MARITIMA S.A.**



a su medida en precio, gama y servicio

SEDE CENTRAL: Julián Camarillo, 6 - Tel. 754 37 00*. Telex 42727 HRMJE E - 28037 Madrid

LA MAS AMPLIA RED DE SERVICIO MUNDIAL

tantes, así como las 13 que se encuentran en construcción, se distribuyen a lo largo de la costa de manera directamente proporcional al volumen del colectivo atendido en cada zona, y en función de criterios tales como los de mayor o menor alejamiento respecto de otros centros urbanos —ya dotado del equipamiento social necesario—, mejor o peor red de comunicación, carencias concretas, posibilidades de integración de una atención global de la comarca, etcétera.

De acuerdo con los datos del Instituto Social de la Marina, la actividad inversora del Estado español en este capítulo ha pasado, durante los últimos cuatro años, de 545 millones a 1.040 millones de pesetas, lo que significa un incremento de un 229 por 100 durante el período analizado. Por lo que respecta al grado de realización de inversiones, los índices obtenidos en 1984 y 1985 se sitúan en 195 y 192 en relación con el importe obligado en el ejercicio 1982. Ello ha comportado un total de 38 nuevas instalaciones estatales, de las que 33 son Casas del Mar, tres Oficinas Administrativas y dos ampliaciones de colegios. El inicio de estas actividades ha supuesto la creación de 121 puestos de trabajo, y la puesta en marcha de los nuevos equipamientos ha favorecido a 140.318 beneficiarios del Régimen Especial de la Seguridad Social para los Trabajadores del Mar. Atendiendo a la oferta de aservicios, éstos aumentaron de la siguiente forma: 28 servicios sanitarios, 34 administrativos, 32 de carácter socio-cultural, 29 de acción formativa y dos hospederías.

Al mismo tiempo, se ha planificado una red máxima de Casas del Mar, que abarca aquellos proyectos con los que se pretende llegar a una atención específica para los núcleos de población que aún no están suficientemente dotados. Se trata de cumplir un programa que,



Galicia y Andalucía son las dos áreas donde se proyecta el mayor esfuerzo inversor, para atender a, prácticamente, la mitad del colectivo protegido. En las fotos, Casas del Mar de La Coruña —arriba— y Mera —abajo—.

LAS INVERSIONES SE CORRESPONDEN CON EL COLECTIVO PROTEGIDO



en los próximos años, permita alcanzar la cifra de 162 Casas del Mar, techo con el que el Instituto Social de la Marina puede considerar cerrado su programa de inversiones relacionadas con este área.

Sin embargo, las simples cifras sólo alcanzan su auténtico significado en el contexto de las transformaciones experimentadas por el sector a lo largo de estos últimos cuatro años. El hecho de haber pasado de 102 Casas del Mar, en 1982, a 137 en 1986 —más 13 en construcción— solamente es importante si se consideran los cambios producidos en su concepción y funcionamiento.

En la actualidad, las Casas del Mar funcionan como un conjunto de servicios e instalaciones integrados en una unidad, confiriendo a ese conjunto de servicios un carácter armonizador de las prestaciones. Es esta la única manera de que los programas de atención admi-

FURUNO®

una gran familia que no cesa de crecer



A los ya tradicionales y experimentados equipos FURUNO, cuyos buenos resultados todo el mundo conoce, se suman ahora una amplia gama de aparatos a color.

Son la nueva generación, equipos robustos, de alta tecnología, bajo mantenimiento y por supuesto con la calidad tradicional de FURUNO.

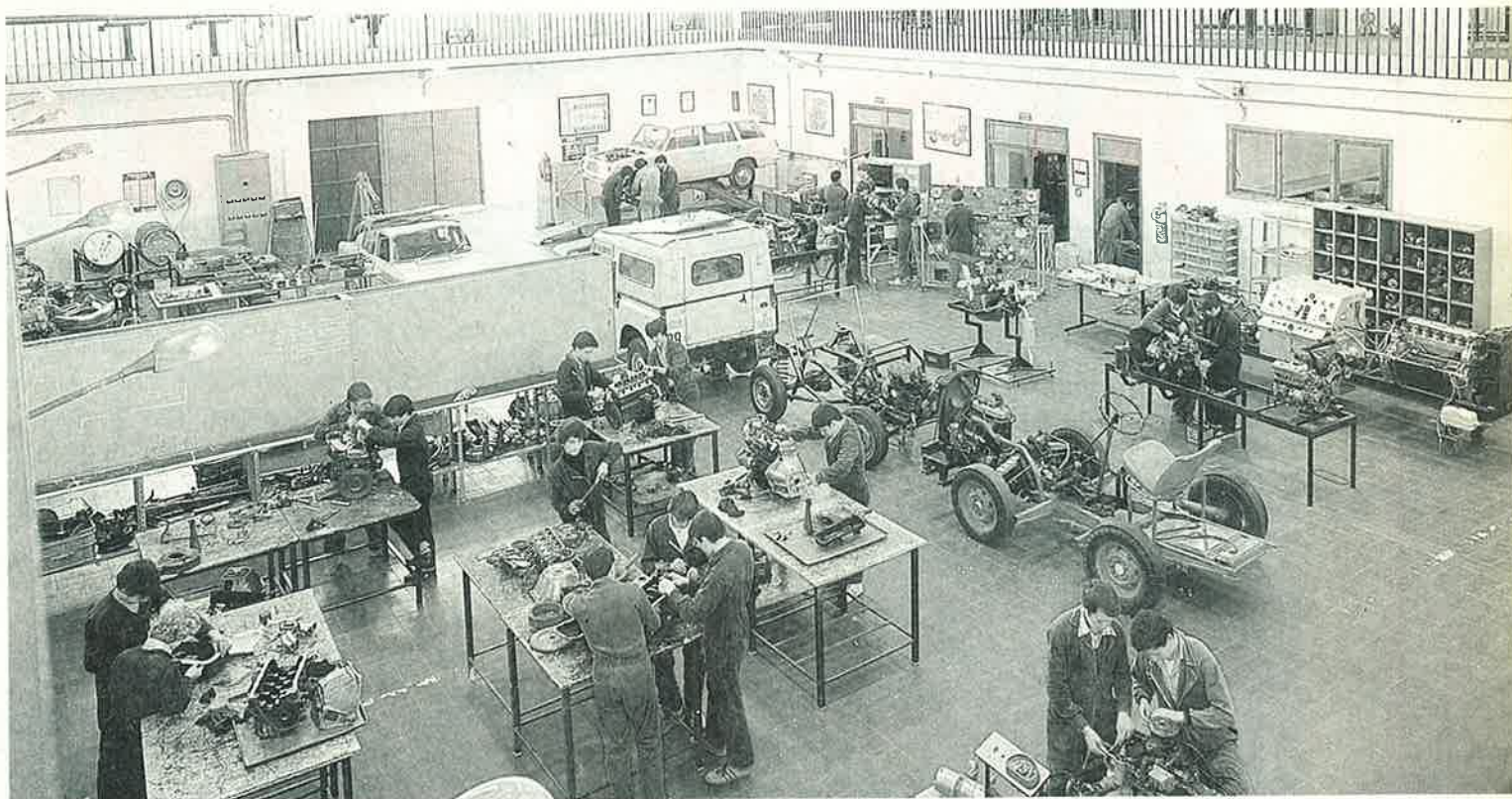
La Red de Servicio FURUNO, que cubre toda la costa española, está a su disposición para asesorarle y atenderle. Llámelos.

Solicite amplia información al Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A. Claudio Coello, 50/28001 MADRID/Tel. 435 95 20/Telex 22884

O al Distribuidor más próximo:

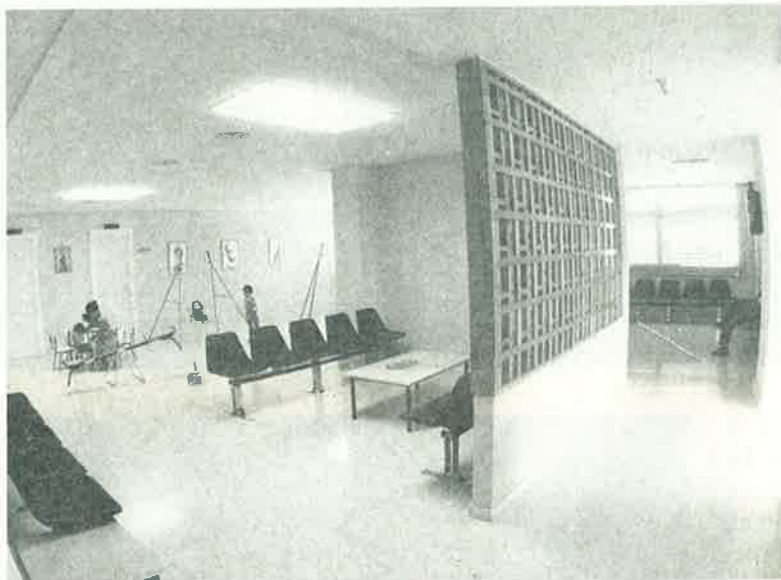
VIGO: Nautical 22 62 01/2 • LA CORUÑA: Radamar, 23 34 32 • GIJON: Edimar 35 34 51 • BILBAO: Nautical 435 15 08 • S. SEBASTIAN: A. Quecedo 42 33 35 • TARRAGONA: E.N. Ortíz 21 07 43 • ALICANTE: Nautical 22 44 68 • S. PEDRO PINATAR: A. Miñana 18 06 01 • ALMERIA: Queromar 25 68 32 • MOTRIL: J. G.ª Antúnez 60 08 80 • MALAGA: J. Hidalgo 21 49 07 • CADIZ: Electrónica Naval del Sur 65 37 60 • LAS PALMAS: Nautical 26 18 24 • MADRID: Nautical 457 05 42.



nistrativa, sanitaria, social, cultural, educativa, etcétera, se pueden interrelacionar eficazmente.

Las Casas del Mar son, por tanto, el instrumento para la ejecución de una política social específicamente destinada al colectivo marítimo, que pretende dar respuestas concretas y adecuadas a las demandas sociales de las gentes del mar, respuestas que consiguen su eficacia, precisamente, desde esa perspectiva global e integradora en la que se desarrolla la presencia del Estado en la periferia costera.

Además de las funciones derivadas de su actividad administrativa, sanitaria, etcétera, la red de Casas del Mar cumple una importante función integradora dentro de los propios núcleos costeros. Frecuentemente, las Casas del Mar son el único centro asistencial de la localidad en la que se encuentran, y su utilización está abierta a toda la comunidad, de manera que su existencia se convierte en un factor determinante en las relaciones de la comunidad marítima con el resto del entorno social de su demarcación. Este criterio de solida-



En las Casas del Mar se integran las prestaciones administrativas, sanitarias, educativas, culturales, etcétera, que el Estado desarrolla a través de los Programas Sociales del Instituto Social de la Marina.

LA INTEGRACION DE PROGRAMAS, GARANTIA DE EFICACIA

ridad y la elevación del grado de utilización de las Casas del Mar han hecho posible que más de un millón de personas ajenas al mar sean usuarias de los servicios de esa red, de manera muy especial en lo que con-

cierno a los servicios sanitarios.

Por lo que se refiere a la distribución geográfica, las dos áreas en las que se proyecta el mayor esfuerzo inversor son Galicia y Andalucía. Galicia, con un 29,30

por 100 del colectivo protegido por el REM tiene previstas unas inversiones reales hasta 1990 del 30,16 por 100 del total planificado hasta ese año. Andalucía, con un colectivo protegido del 18,43 por 100, será receptora del 16,75 por 100 de las inversiones a realizar hasta 1990. Las dos zonas de inversión más reducida serán Ceuta, con 0,72 por 100 de inversión para un colectivo del 0,59 por 100, y Melilla, con 0,51 por 100 para un colectivo del 0,27 por 100. ■

UN PROGRAMA



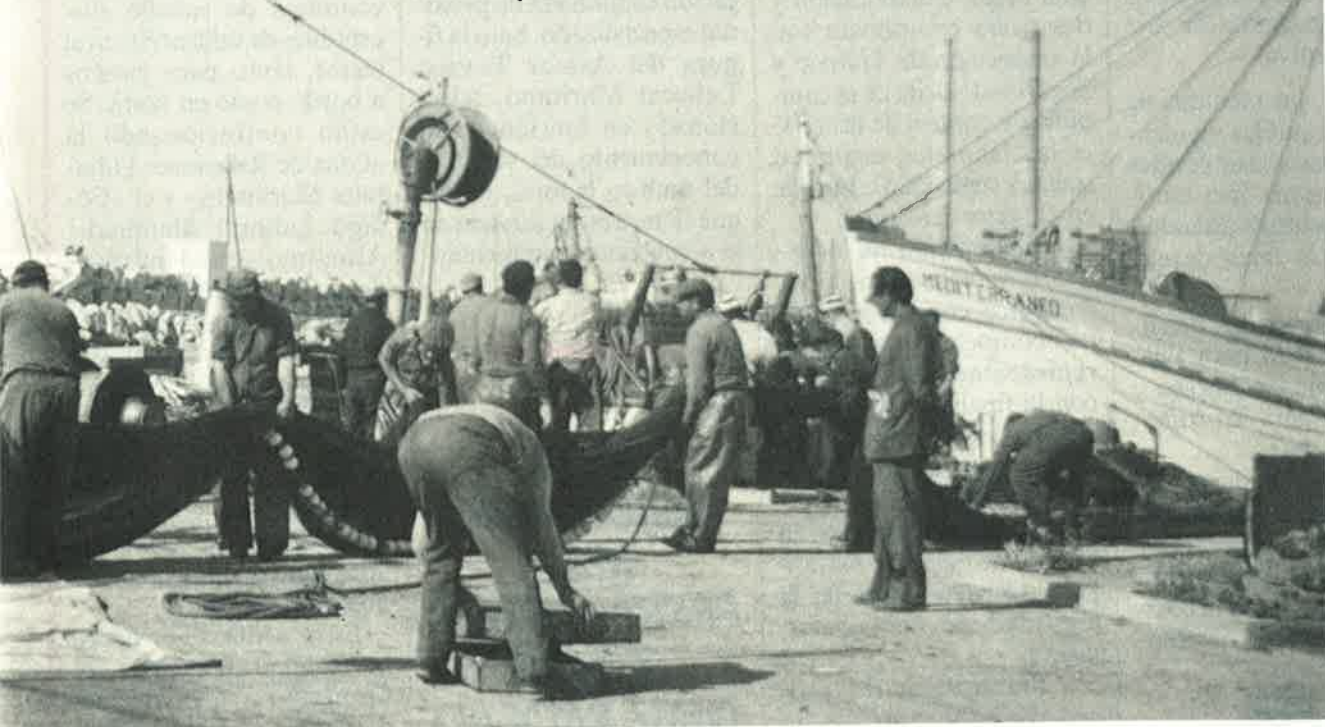
DESDE 1982 a 1986, el ISM ha venido elaborando un Programa de Acción en materia de Empleo, mediante el cual se han podido planificar diversas acciones operativas en dos frentes diferenciados: configurar una red de oficinas de empleo que contribuya a desarrollar eficazmente la política de empleo para el sector marítimo, y adecuar un esquema de actuación que suponga la mejora en la gestión de las prestaciones, acompañando la actividad en estas áreas con medidas complementarias orientadas a la formación ocupacional, reciclaje profesional, promoción de



POLITICA DE EMPLEO DEL ISM

CONTRA EL PARO

Tanto la crisis por la que atraviesa la Marina Mercante, como las difíciles circunstancias en las que se desarrolla la actividad pesquera, han contribuido a agudizar los efectos del paro en el sector. El Instituto Social de la Marina ha desarrollado todo un abanico de medidas, mediante el Programa de Empleo, para dotar al colectivo marítimo de instrumentos eficaces para hacer frente a la situación.



cooperativas y organizaciones de productores, etcétera. El Programa ha pretendido adecuar así el marco de actuación general definido en las Leyes Básicas de Empleo y de Protección por Desempleo al campo específico del sector marítimo-pesquero.

Este Programa se estructura en una serie de medidas, entre las que destacan las siguientes:

- Creación del Banco Central de datos.
- Creación de un sistema estadístico completo.
- Control de la inscripción de los trabajadores en las oficinas de empleo.
- Lucha contra la contratación ilegal.

- Extensión de los servicios de colocación para el control de las contrataciones bajo pabellón extranjero.

- Incentivación del Acuerdo de colaboración con el INEM.

- Dotación de medios personales cualificados.

- Elaboración de información en materia de contratación.

- Coordinación con las actuaciones desarrolladas desde el Programa de Acción Formativa.

En 1986, las medidas de gestión adoptadas siguiendo las premisas establecidas en el Programa han motivado las distintas acciones, en diferentes fases de ejecución:

- Inclusión en los Presupuestos del ISM para 1986 del Programa de Empleo y Desempleo para los trabajadores del mar.

- Depuración de los ficheros históricos y elaboración del programa informático para la constitución del banco de datos del Sistema de Gestión del Em-

pleo Marítimo (SIGEM). Definición de la red informática básica. Informatización del sistema de Prestaciones Marítimas (SI-PREM) a través de una empresa de servicios. Diseño de la explotación estadística informatizada.

- Establecimiento de las primeras medidas de los sistemas de control de la inscripción de trabajadores y lucha contra la contratación ilegal. Colaboración y desarrollo coordinado con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social de la campaña de control de las relaciones laborales, seguridad social y seguridad e higiene en el sector marítimo.

- Elaboración de los estudios y realización de los contactos con otros órganos competentes y con las representaciones sociales, con la finalidad de confeccionar el proyecto de una norma que mejore la protección social de los marinos que presten servicios en buques de pabellón extranjero y permita controlar la legalidad de esta contratación.

- Elaboración del proyecto de nuevo acuerdo con

el INEM que sienta las bases para la colaboración informática y la aplicación de las medidas de fomento de empleo al sector marítimo-pesquero.

- Definición de las estructuras adecuadas para la gestión eficaz de los contenidos del Programa, tanto en Servicios Centrales como en la red periférica de oficinas de empleo. Aplicación de los módulos y dotación escalonada de personal especializado, bajo la figura del Asesor Técnico Laboral Marítimo, seleccionado en función de su conocimiento del sector y del ámbito laboral, de los que siete prestan servicio en la actualidad, incrementán-

DOS OBJETIVOS: MAS PRESTACIONES Y MAS DESARROLLO

dose la plantilla durante el presente año a un total de quince.

- Elaboración del «Manual de proceso administrativo de empleo». En fase de distribución la «Guía de contratación laboral marítima», que se constituye en un instrumento de apoyo a las empresas en la gestión de la contratación y que incluye un catálogo de los modelos normalizados de contratos de trabajo susceptibles de utilización en el sector, tanto para puestos a bordo como en tierra. Se están confeccionando la «Guía de Relaciones Laborales Marítimas» y el «Código Laboral Marítimo». Asimismo, se está trabajando en la modificación del contrato de embarque.

Desde el Programa de Información y Publicaciones está previsto en el presente año realizar sendas campañas informativas divulgando los contenidos del Programa de Empleo y apoyando la difusión de los manuales descritos.

Estas actuaciones tienen la finalidad de facilitar información y asesoramiento a empresas y trabajadores, quienes en definitiva han de coadyuvar al cumplimiento de los objetivos previstos en el Programa.

- Incentivación de la coordinación con el desarrollo de los Programas de Acción Formativa y Acción Social para contribuir a la concurrencia entre las demandas de titulados y la correspondiente oferta de cursos programados para la obtención de titulaciones, así como para la programación de las actividades de formación ocupacional. En este mismo sentido, se planifican acciones en función del contenido del plan de flota, evolución de los programas de acuicultura, formas asociativas mixtas, etc. ■





C.S. EN LOS SIETE MARES.

En el mar, el trabajo siempre ha sido duro. Muy duro. Tanto para el hombre como para la máquina.

Pero los tiempos cambian. Los hombres y los barcos, también.

Barcos cada vez mayores. Con motores cada vez más sofisticados y de mayores rendimientos.

Barcos y motores que siguen dependiendo del aceite.

De un aceite que deben encontrar vayan donde vayan.

Un aceite que sea el de mejor calidad y a un buen precio (Disola y Aurelia entre otros).

C.S. asegura su suministro y una eficaz asistencia técnica en cualquier parte del mundo.

C.S. ofrece, gustosamente, la mejor, allí donde se encuentren. No importa dónde ni cuándo.

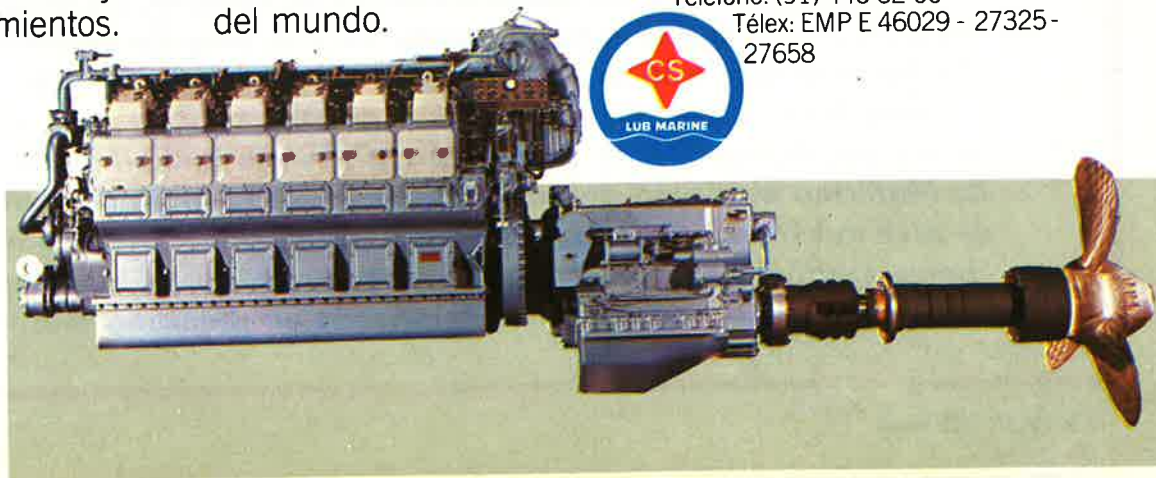
Llámenos y compruébelo.

ACEITES MARINOS, C.S. (LUB MARINE)

C/ José Abascal, 4 MADRID-3

Teléfono: (91) 446 52 00

Télex: EMP E 46029 - 27325-27658



TSL 309

INTERMARCH

Es un producto
EMP



Sentado frente al teléfono «manos libres», con la historia clínica del caso ante los ojos, el médico del CRM atiende su peculiar consulta: oye, pregunta, da instrucciones, recomienda, anima. Del otro lado del hilo, el mar.

UN MEDICO EN

En pleno centro de Madrid, pero conectado con todo el mundo a través del vecino servicio de comunicaciones de Pozuelo, un grupo de seis médicos monta guardia permanente. Es una singular consulta, atendida 24 horas al día, a la que, casi siempre a través de la radio, acuden los pescadores y marinos mercantes españoles cuando caen enfermos o sufren accidentes. Desde su creación, el Centro Radio-Médico del Servicio de Medicina Marítima del Instituto Social de la Marina ha atendido más de diez mil consultas. A través de las ondas, del teléfono o el télex, cada barco español tiene en el espacio de pocos minutos, esté donde esté, el consejo de un doctor especializado en medicina marítima.



La aparición de la informática ha representado un estímulo importante para el perfeccionamiento de la labor del Centro Radio-Médico: más de 100.000 expedientes están siendo procesados para agilizar la atención médica.

CADA BARCO

LA voz del capitán del «Castillo de Manzanares» se oye lejana en el altavoz del *manos libres* del Centro Radio-Médico:

—Ha sido un chorro de aceite expulsado por una puerta hidráulica.

—Como un tiro —musita José Acebes García, que sigue atentamente la conversación, a un paso de Alberto Vicente Luélmo, médico de guardia.

—A ver, «Castillo de Manzanares», ¿ha tomado nota del tratamiento? Cambio.

Y otra vez la voz lejana:

—Afirmativo, afirmativo. Pero nos preguntábamos si no sería bueno lavar la herida con agua caliente. Cambio.

—Negativo, negativo. Apliquen el tratamiento, controlen la temperatura y llámenos mañana por la mañana. ¿Es OK?

—Es OK, doctor. Gracias.

—OK. Entonces hasta mañana, buena ruta y un saludo

—finaliza el doctor Vicente.

Y pocos segundos después: —Aló, Pozuelo. Hemos terminado. Muchas gracias.

Son las diez y media de la mañana del 20 de mayo de 1986. Pero lo mismo podían ser las 4 de la madrugada del 24 de diciembre de cualquier año. En la cuarta planta del número 20 de la madrileña calle de Génova, hay una consulta médica abierta permanentemente. Todos los

días del año. A todas las horas. Es el Centro Radio-Médico del Instituto Social de la Marina: un servicio de urgencia médica muy particular.

Aquí nada evoca el carácter del local. No se ven batas blancas. Ningún instrumental médico. Una sala grande, en la que las terminales de computadora, el télex, los grandes ficheros y los archivos sugieren más un centro de gestión administrativa que una consulta médica. Al fondo, una

pequeña habitación: varios expedientes en un panel, un par de mesas, una breve biblioteca, un televisor, un magnetoscopio, un receptor de electrocardiogramas por onda corta... y el teléfono verde.

—*La gente imagina que aquí hemos de tener complejos transmisores, grandes antenas* —sonríe el doctor Acebes.

Y lo que tienen a la vista es sólo eso: un teléfono, auxiliado por otro situado en la sala contigua. Pero un teléfono muy especial, que conecta directamente con el centro de comunicaciones de Pozuelo (Madrid), desde el cual el Centro Radio-Médico del Servicio de Medicina Marítima del ISM puede comunicar con cualquier barco, navegue por las aguas que navegue. El bulkcarrier «Castillo de Manzanares», por ejemplo, estaba en el momento de su llamada en las proximidades de Richard Bay, en Sudáfrica. Lo mismo hubiera dado que se encontrara en el Mar del Norte, o en medio del Pacífico.

El CRM fue creado en 1979, pero su funcionamiento ha recibido un empuje fundamental en los últimos años,

gracias a su integración dentro del programa de conjunto que impulsa el Servicio de Medicina Marítima del ISM. Este ha supuesto la aparición de la informática, sobre la que va reposando poco a poco la labor de almacenamiento de la enorme masa de datos médicos recogidos por los responsables de los reconocimientos previos al embarque, por los seis Centros situados en el extranjero, por el buque-hospital «Esperanza del Mar» y por el propio Centro Radio-Médico. El trabajo de informatización de los más de cien mil expedientes está ya en marcha y, si todo camina conforme a las previsiones, habrá llegado a su conclusión dentro de dos años.

Hasta que esa ingente tarea no esté cubierta por entero, Manolo Narváez, el único miembro no-médico del equipo, se las arregla para suplir a pasmosa velocidad las insuficiencias del ordenador: desde el momento en que el barco comunica su nombre y el del enfermo hasta el instante

TODOS LOS DIAS, LAS 24 HORAS

Para el Centro Radio-Médico, el horario es sencillo: todos los días, a todas las horas. Ni fiestas, ni descansos: los turnos médicos cubren la totalidad del año. Porque la enfermedad y el accidente tampoco descansan.



PROGRAMA DE SANIDAD MARITIMA

EN el año 1983 se definió, con carácter urgente y prioritario sobre cualquier otro Programa, el de Sanidad Marítima, con el objetivo de articular y desarrollar un modelo de salud ocupacional que, de manera integral, diera un óptimo de respuesta sanitaria a las necesidades que en dicho campo hacen precisa una actividad tan marcadamente singular como la actividad marítima. Esta respuesta debía poder proporcionarse en los niveles preventivo y asistencial, tanto en tierra como a bordo, tanto en territorio nacional como en el extranjero.

En el año 1984 se desarrolla el Centro Coordinador de Medicina Marítima, en el que se integra el Centro Radio-Médico y el Centro de Repatriaciones. Al mismo tiempo, se adscriben a este Programa los recursos económicos y el personal necesario

para el desarrollo de la actividad prevista. Se crean diez y siete Centros de Medicina Preventiva Marítima, dotados de red informática propia que, merced a un programa informático complejo y altamente avanzado, hace posible la creación de una base de datos nacional en la que figuran los datos sanitarios de todos los trabajadores del mar, controlados a través de los Centros previo embarque. En el año 1986 se realizarán 42.000 reconocimientos de estas características. El Programa cuenta con 103 personas asignadas al mismo, seis Centros en el extranjero y un buque hospital al que se le ha ampliado la capacidad y especializado la plantilla y los medios técnicos de que va dotado, con una sustancial mejora en su gestión.

Paralelamente se han instrumentado nuevos procedimientos para la realización de los reconocimientos



El Centro Radiomédico



en que el doctor de guardia tiene en sus manos la historia clínica del marinero o marino en cuestión, apenas pasan unos segundos.

El CRM atiende una media de diez llamadas diarias, lo que quiere decir que unos días llegan dos, y otros veinte. Las posibilidades de entrar en contacto con él son diversas. Los barcos que tienen los medios necesarios para ello pueden llamar directamente por teléfono, vía satélite. Los demás cuentan con la vía de la radio, sea a través de onda corta o por intermedio de cualquier emisora costera. También cabe servirse del télex, pero son pocos los casos en que se recurre a él. El sistema es lento y, sobre todo, frío. Tan sólo en las ocasiones en que se trata de transmitir un mensaje corto, o cuando la audición por radio es particularmente deficiente: ni el 1 por 100 de las comunicaciones. Pese a sus ventajas, la consulta vía satélite es también poco frecuente, y ello por una razón muy comprensible: son pocos los buques que cuentan, hoy por hoy,



preventivos, incorporando nuevos medios y dedicando mayor tiempo a cada consulta. Al propio tiempo, se ha puesto en marcha una política educativa en materia sanitaria que ha conllevado la realización de numerosos cursos dirigidos al personal embarcado. Se ha desarrollado también una extensa campaña de participación en los medios de comunicación y se han ejecutado tres campañas publicitarias en orden al mejor conocimiento de los contenidos del Programa.

La mejora de gestión en el Centro Radio-Médico ha permitido la realización de 2.800 consultas de promedio al año, con la mejora de los medios de auxilio al diagnóstico.

Asimismo, la superior operatividad del buque ha permitido una mayor presencia en días de permanencia en el caladero canario-sahariano y un crecimiento de las consultas y hospitalizaciones que fue posible atender en el período analizado. ■

con este sistema de comunicación. Además de gratuitas, las consultas al Centro Radio-Médico tienen por lo demás para la Compañía Telefónica Nacional de España carácter absolutamente prioritario, lo que hace que los barcos puedan ponerse en contacto con el CRM en el espacio de muy pocos minutos.

El CRM evacua cerca de 3.000 consultas anuales. La proporción entre las flotas pesquera y mercante es de cuatro a una, lo que se corresponde con las características cuanti y cualitativas de ambas. De las consultas, el 80 por 100, aproximadamente, corresponde a enfermedades, y el resto a accidentes. Entre las enfermedades, las más frecuentes (un 21 por 100 del total) tienen su origen en el aparato digestivo, aunque la variedad sea considerable: desde el Centro Radio-Médico se ha llegado incluso a dirigir un parto. Los accidentes afectan en particular a los tripulantes más jóvenes, lo que tiene que ver no sólo con su alto número sino, sobre todo, con la experiencia, que también aquí es un grado.

Los médicos del CRM constituyen una especie singular, especialistas de una ciencia en la que se entremezclan conceptos médicos y marítimos. Frente al micro, a la hora de atender una consulta, puede resultar tan importante el conocimiento de la medicina como el de la realidad marítima.

—Y esto lo abarca todo —comenta el doctor Acebes, perpetuamente sonriente—. Hay que saber qué es un barco, cómo funciona, qué peligros encierra. Las particularidades de cada tipo de embarcación, los problemas específicos que plantean las enfermedades cuando se está en alta mar, la infraestructura sanitaria del buque, las posibilidades asistenciales que tienen los puertos más próximos al lugar en que se encuentra en el momento de producirse la enfermedad o el accidente... y un larguísimo etcétera.

Esta variedad de conoci-

mientos permite a los médicos del CRM saber que deben aguzar el oído al máximo si un barco pesquero les comunica que en el accidente está implicada la puerta de arrastre, o la maquinilla, o si les habla de un cabo roto. Porque su experiencia enseña que puede tratarse de algo grave.

—Con las enfermedades ocurre lo mismo. Hace un momento estábamos hablando de una retención urinaria. Nos preocupa seriamente. Se trata de algo que en tierra puede no tener mayor importancia, porque el tratamiento es relativamente sencillo, pero que en la mar se convierte en un problema peliagudo: si un hombre pasa días y días sin orinar, se muere. En otros casos, la dificultad estriba en el diagnóstico. Si un tripulante de un barco que está a punto de enfilarse la travesía del Atlántico tiene dolores abdominales de difícil catalogación, nos vemos obligados a recomendar que se le lleve a puerto. Puede ser que luego resulte que no tenía nada de importancia, pero ¿cómo arriesgarse a plantarlo en medio del océano, sin posibilidad de evacuación, en el caso de que sea algo grave?

En esos casos es de suma importancia el conocimiento de los puertos en cuya proximidad se encuentra el barco, de las posibilidades hospitalarias existentes en ellos, del tiempo que el buque tardaría en recorrer unas u otras distancias. Es fundamental también contar con información precisa de la infraestructura médico-técnica de que dispone el propio barco. Sólo así pueden llegar a emitir una recomendación ajustada. Porque no es igual navegar por el Mediterráneo, con la posibilidad de enfilarse a un puerto importante si las cosas se complican, que estar en un lugar perdido del Índico, a días del centro hospitalario más próximo. Uno puede saber mucho de medicina y estropearlo todo por descono-

SON 3.000 CONSULTAS ANUALES

Los médicos del CRM constituyen una especie singular, especialistas en una ciencia en la que se entrelazan conceptos médicos y marítimos. Mar, barco, marino y marinero: un mundo especial que reclama médicos especiales.

cimiento del mundo de la mar.

—Y la especialidad de ustedes, ¿dónde se adquiere?

—Aquí —sonríen de nuevo—.

Se trata de un aprendizaje práctico que logran a través de la experiencia, transmitida de unos a otros en el curso de los años. Y que tiene perfiles no sólo técnicos, sino también espirituales.

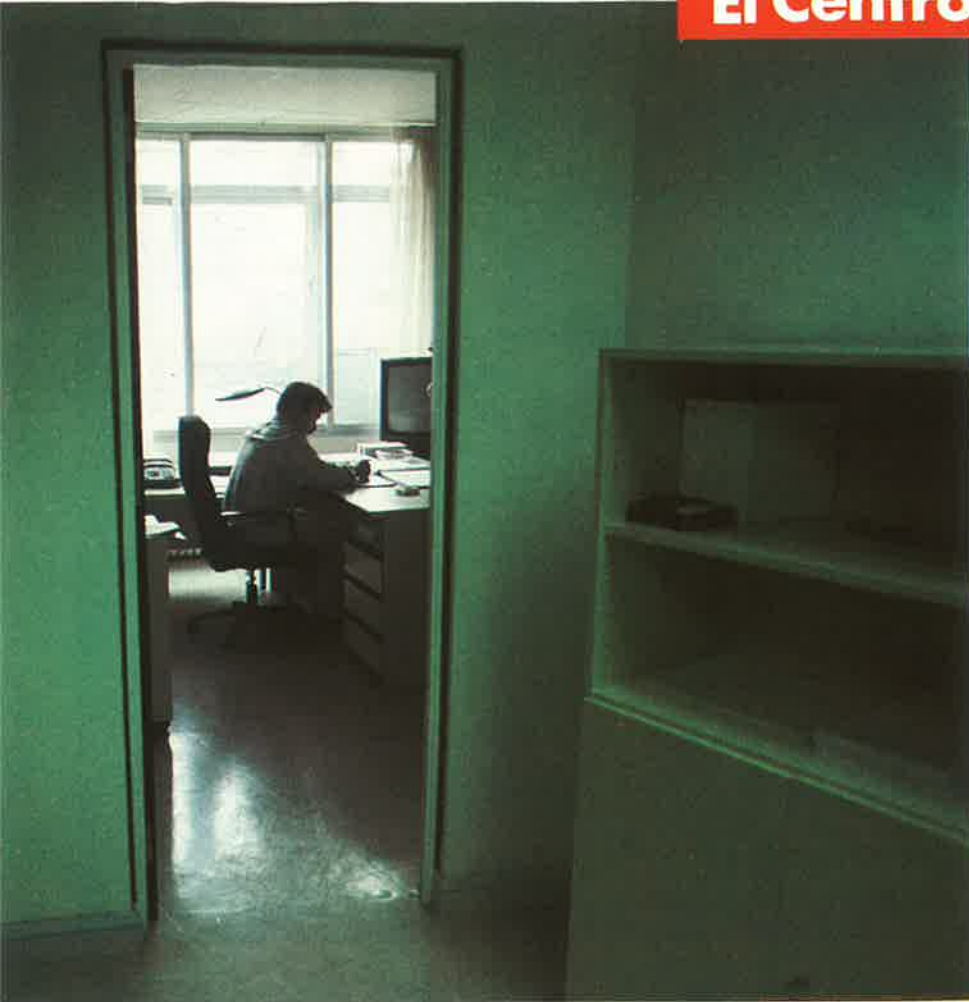
El médico del CRM debe adquirir una considerable agilidad mental, que le permita tamizar rápidamente la información que recibe, separando los datos útiles y significativos de los que no lo son y, simultáneamente, estar ya decidiendo el tratamiento que va a recomendar. Por lo demás, no puede permitirse dudar. Porque una de las funciones fundamentales que tiene su trabajo —ellos insisten una y otra vez en este aspecto— es

dar confianza a los que afrontan dificultades en medio de la mar.

—Es importante que ellos se den cuenta desde el primer momento que aquí cuentan con gente que sabe. Que sabe de medicina y que sabe de la mar; que habla su propio lenguaje. Necesitan sentir que la situación está bajo control.

Y ponen ejemplos que demuestran la importancia de los aspectos psicológicos y emocionales que puede tener una llamada desde alta mar. Como el de aquel capitán que radió contando que un cable suelto había «roto la cabeza» de un tripulante. Cuando el médico trató de averiguar la localización y la gravedad de las heridas se encontró con la dura realidad: lo que el cable había hecho era seccionar totalmente la cabeza del marino. No había nada que hacer. ¿Para qué llamaba entonces?





Para decírselo a alguien, para desahogarse, para encontrar consuelo. Esa es también una función de los médicos del CRM.

Sentados ante el teléfono, historia clínica en mano, oyen, preguntan, dan instrucciones, recomiendan, animan. «¿Cuántos casos has visto hoy?», interroga un médico a otro. Y es que, a fuerza de luchar contra los problemas de la distancia y la difícil comunicación, acaban por sentirse dentro de la situación que les es descrita. El interlocutor suele ser, las más de las veces, el capitán o el primer oficial, pero ellos recomiendan que, de ser posible, el enfermo esté también presente. Y conducen con habilidad el diálogo, para obtener los datos que sus ojos no pueden recoger directamente. Cuando están describiendo cómo debe efectuarse una cura, se les ve gesticular, como si fueran ellos

mismos quienes la estuvieran realizando.

—Y ¿no se sienten a veces impotentes, al no poder atender directamente tal o cual caso grave?

—Claro que sí —responden unánimes.

Y Alberto Vicente —un joven risueño y afable, al que uno imagina mejor como compañero de dominó que como severo doctor— recuerda, ahora muy serio, el caso de un joven marinero que murió de una grave afección cardíaca a bordo de un pesquero, camino de un puerto francés.

—Es casi seguro que no había nada que hacer, pero hubiera dado cualquier cosa por estar allí —apostilla—. Y se queda en silencio.

La ambición del doctor Vicente es llegar a hacer un estudio verdaderamente riguroso sobre el alcoholismo en la mar. Un estudio basado en

un trabajo de encuestas que ponga a cada problema su cifra real: «De momento estamos hablando de las cosas de forma aproximativa, y así no hay manera.» No hay manera, en particular, de llegar a lo que a él le gustaría: un plan de acción contra el alcoholismo entre los trabajadores del mar. «No se trata de prohibir el alcohol, sino de apuntar a una paulatina transformación de las actitudes.»

Uno de los problemas más complejos que tienen que abordar los médicos del CRM es el de las evacuaciones. El de evaluar cuándo no queda otra solución que recomendar al capitán o patrón del barco que ponga proa a puerto para dejar allí al accidentado o enfermo. Es importante acertar; que los hechos muestren claramente luego que eso era lo que debía hacerse. Si se equivocan por un lado, ponen en peligro

la salud del trabajador; si yerran por el otro, provocan la pérdida de millones de pesetas. Pérdida que, de llegarse a la conclusión de que era innecesaria, genera desconfianza en el servicio. El pasado año, los doctores del CRM aconsejaron y obtuvieron la evacuación de 238 trabajadores que se encontraban en la mar. De ellos, 160 eran víctimas de enfermedad; los 78 restantes, de accidentes.

—Nosotros nos limitamos a recomendar la evacuación; en último término, es el patrón o el capitán quien decide. Pero la verdad es que casi siempre nos hace caso.

Suena el teléfono. Es una costera brasileña. María Elena García Acebes, ATS, asegura la comunicación con el barco tras conversar con la costera en un perfecto portugués. El patrón del barco ya está al habla.

—Buenos días, buenos días. Tal como nos dijeron, les llamamos. Cambio.

—Perfecto, perfecto. Vamos a ver, ¿cómo está hoy Manolo?

Allá, en las Malvinas, el pesquero español puede saberse protegido. Y a Manolo le dicen que trabaje, pero que bien abrigado. Y que nada de acercarse a la zona frigorífica del barco. Y que se siga tomando la temperatura, aunque a él le parezca que ya no tiene fiebre. Y que los supositorios se los ponga cada doce horas.

El noctámbulo que desciende de madrugada por la calle Génova, camino de la madrileña Plaza de Colón, tal vez crea que esa luz que hay encendida en la planta cuarta del número 20 es de alguien que no puede conciliar el sueño. Se equivoca. Esa luz la mantienen encendida seis médicos que montan guardia permanente para que muchos miles de familias puedan —ellas sí— dormir tranquilas. ■

Texto: J. ORTIZ
Fotos: Pablo NEUSTADT



**motores marinos
Caterpillar para pesqueros**

precios más bajos reducido consumo 2 años de garantía

(mod. 3208)

Todos reconocen que la calidad Caterpillar es única, pero hay quien piensa que su precio es alto. No es así. Ahora puede adquirir su propulsor Caterpillar mucho más barato.

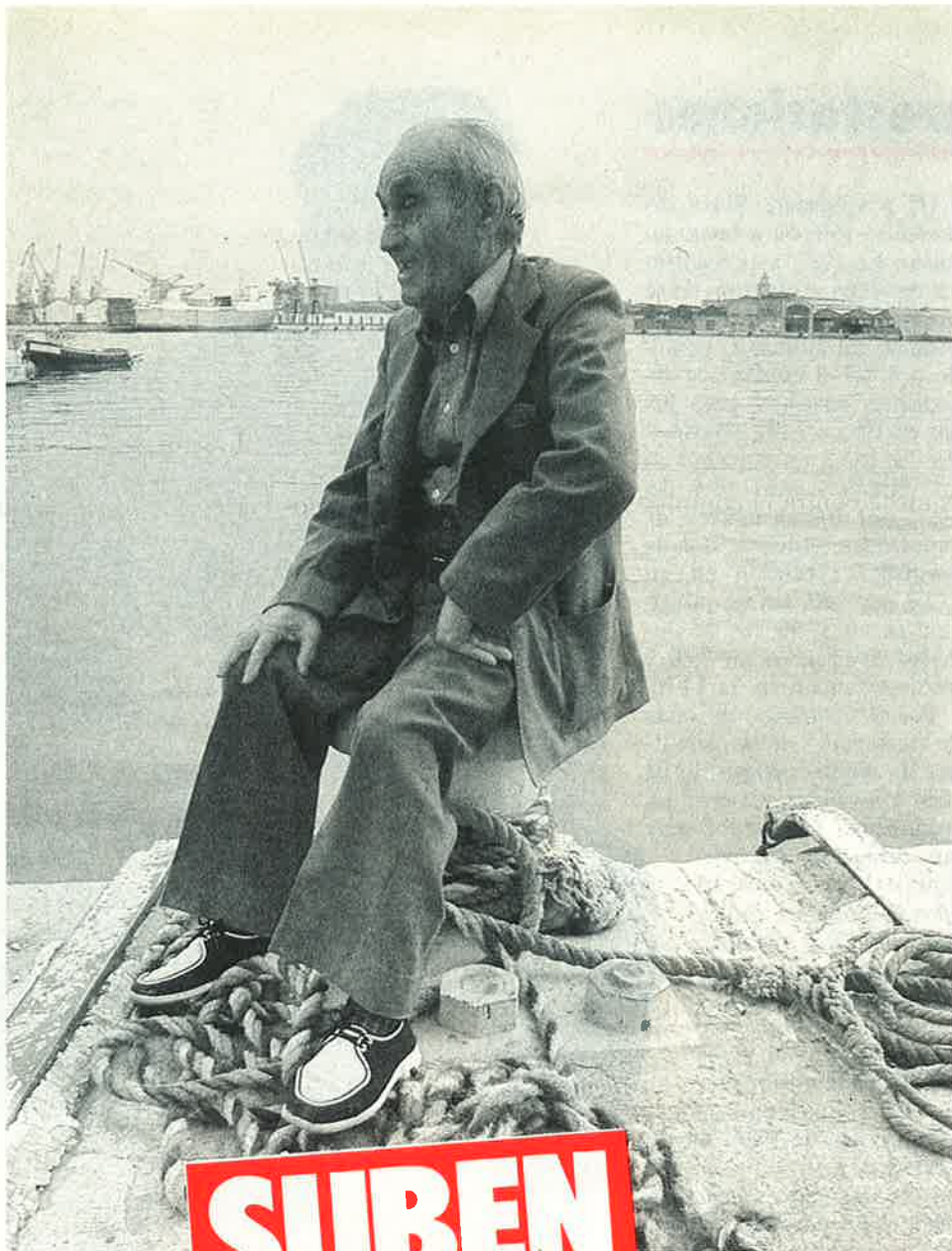
Hemos bajado los precios y resulta que, incluso, son inferiores a los demás. No encontrará un precio igual.

Además, disponen de una nueva garantía que hemos ampliado hasta dos años en algunos modelos. Si a ello añade su notable ahorro de combustible, la disponibilidad de repuestos a precios muy competitivos y el servicio post-venta de Finanzauto, que es el más eficaz del mercado, será propietario del propulsor de más calidad, más rentable y con el precio más bajo.



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

Caterpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.



SUBEN

LAS PENSIONES,

BAJA EL FRAUDE

En materia de prestaciones, a lo largo del último período, el Instituto Social de la Marina se ha propuesto un objetivo doble y complementario: sanear la situación, asegurando que los destinatarios fueran exclusivamente las personas con derecho a ello, y aumentar la cantidad y calidad de las propias prestaciones. En ambos terrenos se han producido avances significativos.

LAS pensiones mínimas por jubilación sin cónyuge se incrementaron en el período 1982-1986 en un 58,4 por 100 en el Régimen Especial del Mar (REM). En el caso de jubilaciones sin cónyuge, el aumento en el mismo tiempo fue del 46,6 por 100, frente a una subida del Índice de Precios al Consumo (IPC) del 42,8 por 100, lo que supone que los niveles de rentas de este colectivo han mejorado. Por su parte, las pensiones medias por jubilación se incrementaron en esos cuatro años en un 74,6 por 100.

Junto a estos avances en la mejora de estas prestaciones, el Instituto Social de la Marina ha dedicado especial atención en los últimos años a las tareas de control y seguimiento, lo que ha supuesto un freno en el ritmo de crecimiento de los beneficiarios, eliminando parcialmente el fraude, lo que ha reducido los gastos a cargo del erario público.

Como sucede en otros regímenes especiales donde el número de pensionistas se acerca a la cifra de los cotizantes, en el REM las partidas de gastos más importantes van a parar a estos colectivos pasivos, lo que hace muy difícil, por no decir imposible, equilibrar sin ayuda estatal el capítulo de ingresos y el de gastos. Mientras en el Régimen General hay dos cotizaciones por cada pensionista, en el Régimen Especial del Mar, según los datos provisionales de 1986, la relación es de 1,36 activos por cada pensionista. En diciembre de 1985, según las estimaciones de la Administración, en el REM figuraban un total de 94.650 pensionistas, en tanto el número de cotizantes se elevaba a unas 137.000 personas.

A la vista de estas cifras, la

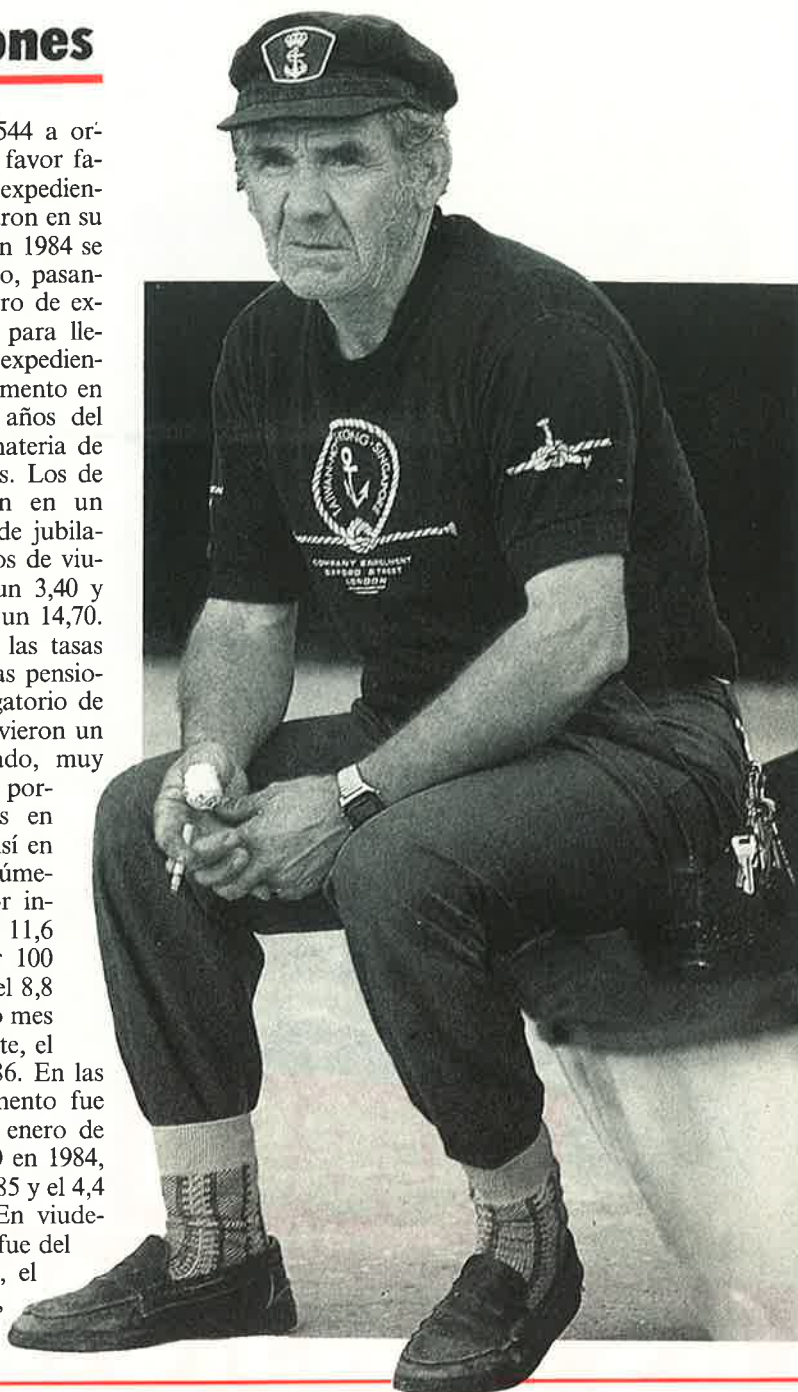
Política de prestaciones

Administración ha llevado a cabo durante los últimos años una política que apunta en una doble dirección. De una parte, lograr el aumento del poder adquisitivo de las pensiones del Régimen Especial del Mar. Por otra parte, eliminar en lo posible las situaciones fraudulentas que se estaban produciendo por falta de controles suficientes. En definitiva, se trata de mejorar en su conjunto las prestaciones recibidas por quienes tienen realmente derecho a ellas.

Al igual que en otros regímenes donde el control no resulta fácil, a lo largo de los últimos años se había producido un aumento elevado del número de pensionistas. El ISM, durante este último cuatrienio ha dedicado especial atención a la prevención del fraude, a la vez que hacía un particular esfuerzo de recaudación, la cual ha superado las previsiones hechas por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. En materia de prestaciones, realizó un seguimiento atento de los expedientes referidos a las pensiones por invalidez, jubilaciones, viudedad, orfandad y favor familiar. Los resultados han sido satisfactorios, a juicio de la Administración. Así, en 1982, se resolvieron un total de 7.969 expedientes, de los que 2.157 correspondían a invalidez, 2.788 a jubilación,

2.411 a viudedad, 544 a orfandad y sólo 69 a favor familiar. En 1983, los expedientes resueltos se elevaron en su conjunto a 7.418. En 1984 se produjo un aumento, pasando a 8.723 el número de expedientes resueltos, para llegar en 1985 a 9.142 expedientes. En total, un aumento en los últimos cuatro años del 14,72 por 100 en materia de expedientes resueltos. Los de invalidez crecieron en un 11,08 por 100, los de jubilación en un 37,52, los de viudedad cayeron en un 3,40 y los de orfandad en un 14,70.

Por el contrario, las tasas de crecimiento de las pensiones sin seguro obligatorio de vejez e invalidez, tuvieron un crecimiento moderado, muy por debajo de los porcentajes alcanzados en años precedentes. Así en enero de 1983, el número de pensiones por invalidez creció en un 11,6 por 100, el 9,1 por 100 en enero de 1984, el 8,8 por 100 en el mismo mes de 1985 y, finalmente, el 3,2 en enero de 1986. En las jubilaciones, el aumento fue del 5,1 por 100 en enero de 1983, el 1,9 por 100 en 1984, el 5,1 por 100 en 1985 y el 4,4 por 100 en 1986. En viudedad, el crecimiento fue del 7 por 100 en 1983, el 3,1 por 100 en 1984, el 3 por 100 en

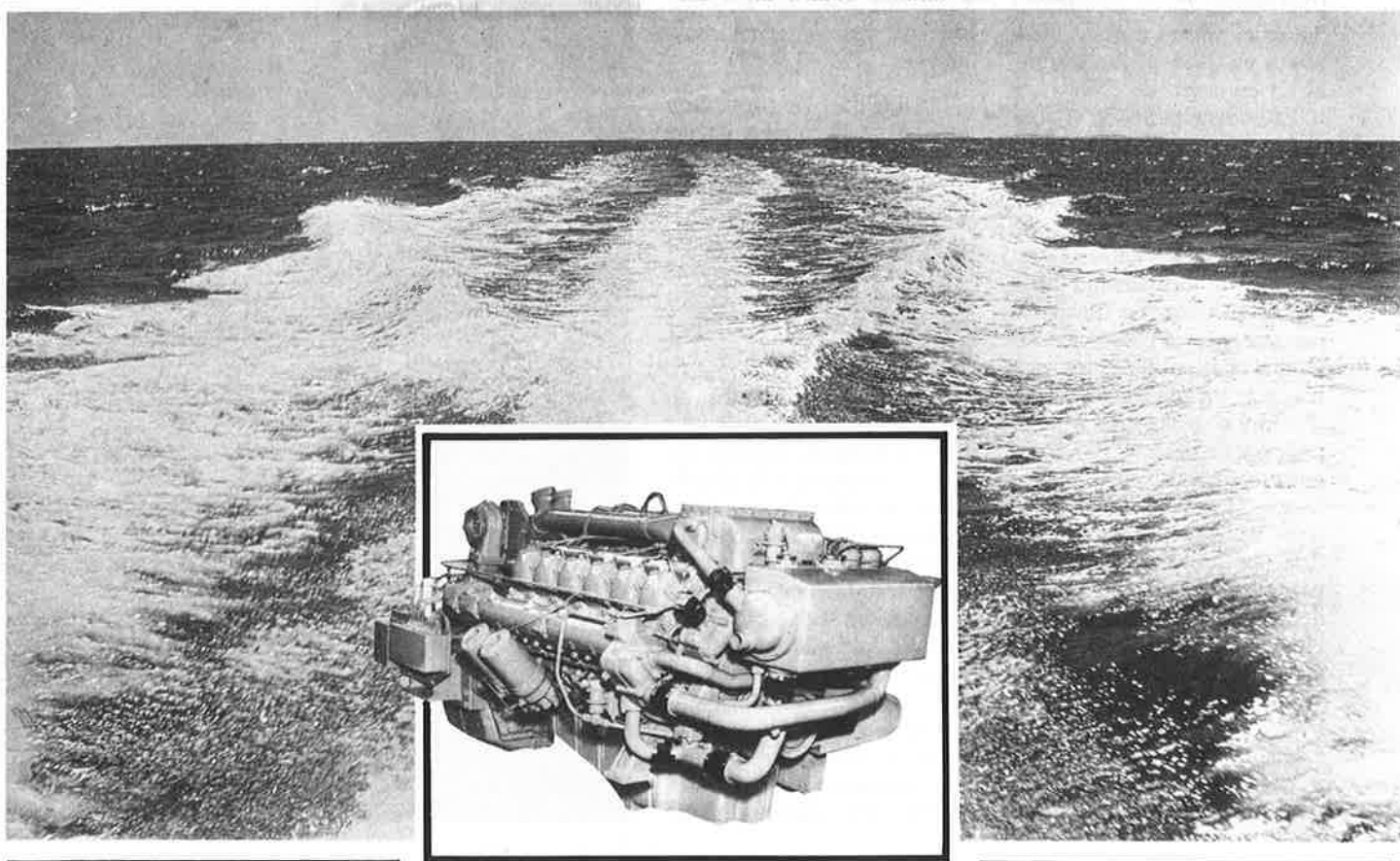


EVOLUCION DE LAS PENSIONES MEDIAS 1982-1986

PRESTACIONES	MEDIA 1/1982	MEDIA 1/1983	MEDIA 1/1984	MEDIA 1/1985	MEDIA 1/1986	86/82 %	Δ 86/82	
							I. P. C.	S. M. I.
Invalidez	26.529	30.441	33.880	37.004	40.776	53,7		
Jubilación	26.472	30.926	35.052	39.851	46.208	74,6		
Viudedad	14.841	17.310	18.783	20.188	21.947	47,9	42,8	36,35
Orfandad	12.393	14.246	15.450	16.784	18.334	48,0		
Favor familiares	17.130	19.406	21.029	22.649	25.006	46,0		

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 Recalde, 30 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

Política de prestaciones

1985 y el 2,3 por 100 en 1986. En orfandad, de un crecimiento del 3 por 100 en 1983 se pasó el 3,2 por 100 en 1984, para descender en un 0,6 por 100 en 1985 y en el 2,7 por 100 en 1986.

En su conjunto, el total de las prestaciones del REM, si consideramos el número de pensiones, creció en un 6,9 por 100 en enero de 1983, el 3,8 en el mismo mes de 1984, el 4,8 en 1985 y, finalmente, el 3,1 en enero de 1986.

Estos resultados en el control de los beneficiarios se han reflejado lógicamente en el saneamiento de los gastos de la Administración, sobre todo en el caso de los capítulos relativos a la incapacidad laboral transitoria, la invalidez provisional y la protección familiar. Así, en 1982, los gastos por incapacidad laboral transitoria se elevaron a 3.740 millones de pesetas. El año siguiente supusieron 3.743 millones de pesetas, lo que supone un aumento de sólo un 0,08 por 100. En 1984 se elevaron los gastos a 4.650 millones de pesetas lo que suponía un incremento del 24,23 por 100. Finalmente, en 1985 los gastos fueron de 4.305 millones lo que, en pesetas corrientes, supone un descenso del 7,42 por 100. En pesetas constantes, la caída de

492,7 millones de pesetas supone un descenso del 10,27 por 100. En el capítulo de invalidez provisional, los gastos en 1982 ascendieron a 1.178 millones de pesetas, para situarse en 1983 en 1.169 millones y en 1.080 millones en 1984. En 1985 se produjo una caída, descendiendo a 975 millones de pesetas, lo que significa una baja del 9,76 por 100, también en pesetas constantes.

Finalmente, en protección familiar la evolución de los gastos llevó de los 1.195 millones de 1982, a 1.057 millones en 1983, a 1.296 millones en 1984 y a 1.098 millones en 1985. La reducción en pesetas corrientes entre los últimos dos años fue del 15,27 por 100.

Junto a esta política de control y de mejora en la gestión del Régimen Especial del Mar —destinada a la clasificación de diversas prestaciones en las que resultaban relativamente fáciles las actuaciones fraudulentas— la Administración se ha esforzado en conseguir que las pensiones crecieran por encima del índice de precios al consumo, con vistas a la mejora de las rentas, y también en porcentajes superiores a los del crecimiento del Salario Mínimo



EVOLUCION DE TASAS DE CRECIMIENTO INTERANUAL DEL NUMERO DE PENSIONES (SIN SOVI)

PRESTACIONES	1983 % (ENERO)	1984 % (ENERO)	1985 % (ENERO)	1986 % (ENERO)
Invalidez	11,6	9,1	8,8	3,2
Jubilación	5,1	1,9	5,1	4,4
Viudedad	7,0	3,1	3,0	2,3
Orfandad	3,0	3,2	-0,6	-2,7
Favor familiares	15,9	7,2	2,2	1,2
Total Prestaciones REM	6,9	3,8	4,8	3,1

Fuente: Estadística de Prestaciones Económicas del Sistema de Seguridad Social-INSS. Enero 1986.

GASTOS DE I. L. T., INVALIDEZ PROVISIONAL Y PROTECCION FAMILIAR. EN PESETAS CORRIENTES

PRESTACIONES	GASTO EN 1982	GASTO EN 1983	△ 83/82 %	GASTO EN 1984	△ 84/83 %	GASTO EN 1985 (*)	△ 85/84 %
I. L. T.	3.740.545.879	3.743.685.427	0,06	4.650.823.000	24,23	4.305.309.000	-7,42
Invalidez Provisional	1.178.444.588	1.169.068.142	0,79	1.080.957.125	-7,54	975.483.000	-9,76
Protección Familiar (asignación mensual asignación matrimonio premio natalidad plus y subsidio fam.)	1.195.532.863	1.057.285.677	-11,56	1.296.120.650	22,59	1.098.182.000	-15,27



Interprofesional, para proceder a su acercamiento.

Durante los últimos cuatro años, las prestaciones medias por invalidez en el REM pasaron de las 26.529 pesetas de 1982 y las 30.441 pesetas de 1983 a las 33.880 pesetas de 1984, las 37.004 pesetas de 1985 y las 40.776 pesetas de 1986. En total, un crecimiento del 53,7 por 100. Las pensiones medias por jubilación subieron en el mismo período en un 74,6 por 100, pasando de 26.476 pesetas en 1982 a las 46.208 pesetas de 1986. En las prestaciones por viudedad, el crecimiento fue del 47,9 por 100, pasando de las 14.841 pesetas en 1982 a las 21.947 pesetas en 1986. En orfandad,

REGIMEN ESPECIAL DEL MAR: 1,36 TRABAJADORES ACTIVOS POR CADA PENSIONISTA

el crecimiento fue del 48 por 100, pasando las prestaciones medias de 12.393 pesetas en 1982 a 18.334 pesetas en 1986. Por último en lo tocante a favor familiar, el aumento fue del 46 por 100, creciendo la ayuda de 17.130 pesetas en 1982 a 25.006 pesetas en 1986.

Frente a estos aumentos en las prestaciones, el Índice de Precios al Consumo crecía en el mismo período en un 42,8 por 100, según las estadísticas oficiales, en tanto el Salario Mínimo Interprofesional lo hacía en un 36,35 por 100.

Por lo que se refiere al incremento de las pensiones mínimas por jubilación, si se trata de prestación con cónyuge, su aumento entre 1982

y 1986 ha sido del 58,4 por 100. Todos los años, excepto en 1982, la subida estuvo por encima de la cifra prevista para el Índice de Precios al Consumo. Para las prestaciones por jubilación sin cónyuge, el crecimiento de las ayudas fue del 46,6 por 100, mientras el IPC subía en el mismo período en un 42,8 por 100.

En los últimos cuatro años, la Administración ha procedido a un acercamiento entre las pensiones mínimas y el Salario Mínimo Interprofesional, aunque todavía nos encontremos con diferencias sensibles. Así, en 1982, la pensión mínima por jubilación con cónyuge era del 71,43 por 100 del Salario Mínimo Interprofesional. Estas diferencias se han ido acortando, aunque muy lentamente, hasta situarse en 1986 en una pensión mínima de 32.560 pesetas por jubilación con cónyuge frente a las 40.140 pesetas del salario mínimo, lo que supone una relación del 81,11 por 100. En las pensiones sin cónyuge el acercamiento ha sido menor. En 1982, la relación entre la pensión mínima y el SMI era del 71,43 por 100, para alcanzar solamente el 74,24 por 100 en 1986.

Finalmente, en materia de prestaciones, cabe señalar el aumento en cuanto al número de los expedientes resueltos, que creció en un 14,72 por 100 respecto a 1982, y la reducción del período de tramitación a solamente 66 días. ■

Informar es un servicio más del Instituto Social de la Marina

**Sanidad Marítima...
ESPERANZA DEL MAR**



**PRESTACIONES DE
PROTECCION
FAMILIAR**
TRABAJADORES DEL MAR



Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
Secretaría General para la Seguridad Social
Instituto Social de la Marina

**SUBIDA
DE LAS PENSIONES**
TRABAJADORES DEL MAR



Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
Secretaría General para la Seguridad Social
Instituto Social de la Marina

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
SECRETARÍA GENERAL PARA LA SEGURIDAD SOCIAL
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

EL REGIMEN ESPECIAL DEL MAR



La acción protectora del Régimen Especial del Mar se extiende a un colectivo aproximado de un millón de personas, dispersas en más de trescientos núcleos de población.

EN 1982, la sociedad española destinaba 43.119 millones de pesetas a su colectivo marítimo, a través del Régimen Especial del Mar de la Seguridad Social. Cuatro años más tarde, en 1986, esa cifra se ha elevado en un 161 por 100, de manera que el presupuesto del Instituto Social de la Marina para el presente ejercicio es de 69.405 millones de pesetas.

Observando la evolución del gasto, se puede comprobar que las prestaciones económicas

¿Cuánto es el dinero que la sociedad española dedica a sus gentes del mar? ¿En qué se gasta ese dinero? ¿Cuáles son los criterios que se siguen para distribuirlo? ¿Cómo se gestiona? Estas y otras preguntas son las que trata de responder este informe sobre el Régimen Especial del Mar.

constituyen la parte más importante del presupuesto, abarcando prácticamente el 80 por 100 de la dotación total. El crecimiento de las dotaciones presupuestarias para prestaciones económicas ha supuesto un 163 por 100 en el período comprendido entre 1982 y 1986. Junto con estas dotaciones, cabe destacar el incremento del presupuesto para servicios sociales —que ha aumentado un 216 por 100— y en inversiones reales —que lo ha hecho en un 210 por 100—, aun cuando estas su-

Programas sociales: una política para el sector

bidas no han modificado significativamente la evolución presupuestaria durante el último cuatrienio.

De acuerdo con esta distribución, el 80 por 100 del dinero transferido por el Estado al sector marítimo, a través del REM, lo hace por la vía de las transferencias corrientes. Cabe destacar la tendencia a la baja de los capítulos de Gastos de Personal y Gastos en Bienes Corrientes y Servicios que, históricamente, han sido los más importantes, después del dedi-

citado, cifras que sólo alcanzan su auténtica dimensión si se considera que, tras la coordinación entre el INSALUD y el Instituto Social de la Marina, este organismo está atendiendo desde 1984 a un colectivo adicional de 1.007.332 personas, que casi duplica el número de los beneficiarios anteriores a ese año. Por ello, el presente informe pretende ofrecer al lector todos aquellos datos y observaciones que permitan la consecución de un concepto más amplio y delimitado sobre la reciente evolución de la política de transferencias económicas del Estado hacia el colectivo marítimo.

ción de un concepto más amplio y delimitado sobre la reciente evolución de la política de transferencias económicas del Estado hacia el colectivo marítimo.

¿QUIEN PAGA LA SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR?

Los recursos asistenciales que llegan a las gentes del mar pro-

vienen de las cantidades consignadas en los presupuestos de la Seguridad Social y en los Generales del Estado para la gestión del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, además de otros fondos, también consignados en los Presupuestos Generales del Estado, para el cumplimiento de los fines establecidos para el Instituto Social de la Marina. También existen otros procedimientos para dotar de fondos al ISM, como pueden ser la tasas sobre gas-oil suministrado a

CUADRO 1

DISTRIBUCION DEL PRESUPUESTO DE GASTOS Y DOTACIONES

CLASIFICACION FUNCIONAL (en miles de pesetas)

FUNCIONES	1982	1983	1984	1985 (*)	1986 (**)
Prestaciones Económicas	34.064.566	39.198.461	46.580.557	51.839.109	55.408.052
Asistencia Sanitaria	5.170.865	5.581.971	5.638.085	6.022.179	7.335.148
Servicios Sociales	654.422	737.783	797.487	901.069	1.412.345
Administración	2.653.146	2.950.841	3.285.766	3.689.257	4.137.922
Inversiones Reales	494.651	553.999	964.075	949.419	1.040.000
Activos Financieros	49.393	51.065	46.276	23.887	24.000
Pasivos Financieros	32.382	36.577	35.939	53.834	47.932
TOTALES	43.119.425	49.110.697	57.348.185	63.478.754	69.405.399

(*) Liquidación provisional.
(**) Presupuesto inicial.

cado a las transferencias corrientes.

Sin embargo, el simple análisis de las cifras, desvinculadas del contexto de cambios que ha experimentado el sector a lo largo de estos últimos cuatro años, puede no ser suficiente para la obtención de una imagen global sobre la evolución del REM. Un ejemplo podría ser la partida correspondiente a Asistencia Sanitaria, en la que se ha pasado de un gasto de 5.170 millones en el año 1982 a un total de 7.335 millones para 1986, lo que supone un aumento lineal del 142 por 100 durante el período



pesca y mercante, o las cantidades percibidas como consecuencia de concertos de colaboración, por ejemplo.

Sin embargo, y explicado de una forma simple, los recursos destinados por la Seguridad Social a la atención del colectivo protegido provienen fundamentalmente de dos fuentes: de las cuotas recaudadas y de los fondos que el Estado aporta para salvar la diferencia entre el total de las cuotas recaudadas y los gastos reales que genera la atención al sector.

Según los datos suministrados por la Tesorería General de

CUADRO N.º 2

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL PRESUPUESTO DE GASTOS Y DOTACIONES					
CLASIFICACION FUNCIONAL					
FUNCIONES	1982	1983	1984	1985 (*)	1986 (**)
Prestaciones Económicas	79,00	79,82	81,23	81,66	79,83
Asistencia Sanitaria	11,99	11,37	9,83	9,49	10,57
Servicios Sociales	1,52	1,50	1,39	1,42	2,03
Administración	6,15	6,01	5,73	5,81	5,96
Inversiones Reales	1,15	1,13	1,68	1,50	1,50
Activos Financieros	0,11	0,10	0,08	0,04	0,04
Pasivos Financieros	0,08	0,07	0,06	0,08	0,07
TOTALES	100	100	100	100	100

(*) Liquidación provisional.
(**) Presupuesto inicial.

la Seguridad Social, el incremento de la recaudación en el periodo 1982-1985 ha sido de un 11,6 por 100, lo que implica pasar de 21.772 millones de pesetas en 1982 a 29.142 millones estimados para 1985.

Observando el estado comparativo de ingresos y gastos del REM, se puede apreciar la reducción paulatina del grado de cobertura, que pasa a ser del 45,91 por 100 en 1985, mientras que, en 1982, era del 50,49 por 100, si bien se comprueba que la reducción apuntada se atenúa a partir de 1984, manteniéndose el índice prácticamente invariable en 1985. La diferencia entre el ingreso por cuotas del REM y los gastos —es decir, el



déficit que debe cubrir el Estado— ha ido aumentando paulatinamente desde 1982, de manera que ha pasado de 21.347 millones de pesetas a los 34.337 millones estimados para 1985.

¿A QUIEN SE DESTINA ESE DINERO?

El Régimen Especial del Mar comprende a todos los trabajadores del mar, por cuenta propia o ajena, incluyendo a los trabajadores portuarios y al personal de oficinas y de carácter técnico de las empresas dedicadas a actividades marítimas.

CUADRO N.º 3

EVOLUCION DEL PRESUPUESTO DE GASTOS Y DOTACIONES					
CLASIFICACION FUNCIONAL (Año base: 1982)					
FUNCIONES	1982	1983	1984	1985 (*)	1986 (**)
Prestaciones Económicas	100	115	137	152	163
Asistencia Sanitaria	100	108	109	116	142
Servicios Sociales	100	113	122	138	216
Administración	100	111	124	139	156
Inversiones Reales	100	112	195	192	210
Activos Financieros	100	103	94	48	49
Pasivos Financieros	100	113	111	166	148
TOTALES	100	114	133	147	161

(*) Liquidación provisional.
(**) Presupuesto inicial.

El colectivo protegido aumentó un 6 por 100

La acción protectora del Régimen Especial se extiende a un colectivo aproximado de un millón de personas, dispersas en más de trescientos núcleos de población distribuidos en la periferia peninsular a insular.

El número de empresas inscritas en el Régimen especial es de 27.655, y el de embarcaciones y centros de trabajo se eleva a 32.659. El mayor control sobre los censos de empresas inscritas, al que se debe sumar la crisis que padece el sector, ha motivado unos descensos del 2, 4 y 7 por 100 en el período comprendido entre 1983 y 1985.

En cuanto al colectivo protegido, éste ha aumentado en el período 82-86 en un 5,8 por 100, si bien es conveniente señalar que la población activa sólo ha crecido en un 1,45 por 100 mientras la pasiva lo ha hecho en un 12,6 por 100. A consecuencia de ello, la relación trabajador-pensionista ha variado significativamente: de 1,60 en 1982 a 1,44 en 1986.

Atendiendo a los grupos de cotización, los 138.742 trabaja-



dores en activo se pueden clasificar de la siguiente manera: 74.503, pertenecientes al Grupo I (en el que se incluye a los trabajadores de la OTP); 19.473, en el Grupo II A; 19.376, en el Grupo II B; y 25.390, en el Grupo III.

El grupo más numeroso de los 96.297 pensionistas existentes en la actualidad está formado por 39.108, los que perciben pensiones de jubilación. Las de invalidez y viudedad son 19.779 y 32.774 respectivamente, mientras que las de orfandad se limitan a 4.089. Finalmente, el número de pensionistas por favor familiar ascienden a 547.

¿A QUE CRITERIOS RESPONDE LA GESTION?

Actualmente, son 4.373 las personas que trabajan al servicio del Instituto Social de la Marina para atender los distintos servicios que el Organismo presta al sector. Los dos colectivos más numerosos son los referidos a personal facultativo,

CUADRO N.º 4

DISTRIBUCION DEL PRESUPUESTO DE GASTOS Y DOTACIONES

CLASIFICACION ECONOMICA (en miles de pesetas)

CAPITULOS	1982	1983	1984	1985 (*)	1986 (**)
Gastos de personal	5.074.218	5.650.837	6.200.659	6.896.358	7.965.404
Gastos en bienes corrientes y servicios	3.246.200	3.455.058	3.342.504	3.560.982	4.516.696
Gastos financieros	—	—	—	3.850	31.093
Transferencias corrientes	34.118.578	39.255.837	46.650.964	51.882.656	55.664.962
Excedente corriente y fdos. amortiz.	104.003	107.324	107.768	107.768	115.312
Inversiones reales	494.651	553.998	964.075	949.419	1.040.000
Transferencias de capital	—	—	—	—	—
Activos financieros	49.393	51.066	46.276	23.887	24.000
Pasivos financieros	32.382	36.578	35.939	53.834	47.932
TOTALES	43.119.425	49.110.698	57.348.185	63.478.754	69.405.399

(*) Liquidación provisional.

(**) Presupuesto inicial.

CUADRO N.º 5

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL PRESUPUESTO DE GASTOS Y DOTACIONES

CLASIFICACION ECONOMICA					
CAPITULOS	1982	1983	1984	1985 (*)	1986 (**)
Gastos de personal	11,77	11,51	10,81	10,86	11,48
Gastos en bienes corrientes y servicios	7,53	7,04	5,83	5,61	6,51
Gastos financieros	—	—	—	0,01	0,40
Transferencias corrientes	79,13	79,93	81,35	81,73	80,20
Excedente corriente y fdos. amortiz.	0,24	0,22	0,19	0,17	0,17
Inversiones reales	1,15	1,13	1,68	1,50	1,50
Transferencias de capital	—	—	—	—	—
Activos financieros	0,11	0,10	0,08	0,04	0,30
Pasivos financieros	0,07	0,07	0,06	0,08	0,07
TOTALES	100	100	100	100	100

(*) Liquidación provisional.
(**) Presupuesto inicial.

auxiliar sanitario y no sanitario de Instituciones sanitarias —con 2.222 personas— y el de Administración General —con 1.572—. En Acción Formativa y Medicina Marítima trabajan 462 y 103, respectivamente. Y el grupo menos numeroso está constituido por las 14 personas encuadradas en Administración del Patrimonio Inmobiliario no afecto a los fines de la Seguridad Social.

Considerando que, en 1982, el personal del ISM ascendía a 4.403 personas, se puede comprobar que la gestión de política de personal no ha significado un crecimiento de las plantillas, habiéndose incorporado a ellas solamente el personal especializado necesario para la ejecución de los programas de trabajo de la Institución.

El incremento de la dotación presupuestaria correspondiente a este apartado ha sido de un 157 por 100 en el período 82-86, si bien su participación en el presupuesto global muestra una tendencia decreciente.

¿CON QUE CRITERIO SE GESTIONA EL REM?

Los criterios básicos con que el Instituto Social de la Marina



ha planificado la gestión de sus competencias podrían resumirse en tres grandes apartados: la adecuación del aparato administrativo, la gestión del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar, y la puesta en marcha de los Programas Sociales.

En efecto, toda mejora de gestión implica dotar a la entidad de los medios técnicos y especializados y de los métodos precisos para el desarrollo eficaz de su labor. Una descripción pormenorizada de la evolución de la gestión interna —renovación de la estructura administrativa, política de per-

ESTADO COMPARATIVO DE INGRESOS Y GASTOS DEL REM

(En millones de pesetas)	AÑOS			
	1982	1983	1984	1985 (*)
Ingresos por cuotas del REM	21.772	24.378	26.113	29.142
Gastos del REM	43.119	49.111	57.348	63.479
Déficit	21.347	24.733	31.235	34.337
Porcentaje de cobertura	50,49	46,64	45,53	45,91

(*) Previsión de liquidación.

Prestaciones económicas: 80 por 100 del total

sonal, y el gran apartado de organización, procedimiento y métodos— excedería ampliamente de las posibilidades de este informe. Sin embargo, conviene reseñar que, al haberse mantenido prácticamente invariable el número de efectivos humanos que componen la plantilla, ha resultado necesario un estudio sobre la misma para readecuar sus adscripciones a las necesidades reales de la gestión. Todo este proceso se ha venido realizando en el marco de valoración de puestos de trabajo en la Administración de la Seguridad Social.

En lo que se refiere a organización, procedimiento y métodos, el criterio seguido por el ISM comenzó por una profunda reordenación de la Inspección de Servicios. La obtención de unos niveles de equipamiento informático que ya permiten el tratamiento de la información propia y su incorporación al Plan Informático del Sistema ha constituido una de las piezas fundamentales de las mejoras conseguidas en la gestión de prestaciones. Y, finalmente, el seguimiento de la gestión presupuestaria ha permitido una racionalización de todo el proceso de planificación y desarrollo en el ámbito económico de la entidad.

La Gestión del Régimen Especial de la Seguridad Social para los Trabajadores del Mar ha implicado durante el último cuatrienio un proceso de reforma de las estructuras administrativas, así como un abanico de medidas contra el fraude.

Por último, el tercer criterio ha significado la puesta en marcha del nuevo concepto de política social desarrollado por el ISM, y que está basado en una serie de Programas Sociales, como son el de Sanidad Marítima, el de Acción Formativa, el de Empleo, el de Información y el de Acción Social.

POBLACION ATENDIDA

La acción protectora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar se dispensa aproximadamente a *un millón de personas*, dispersas en más de *trescientos núcleos* de población distribuidos en la periferia peninsular e insular.

El número de empresas inscritas en el Régimen Especial es de 27.655 y el de embarcaciones y centros de trabajo en los que el colectivo afiliado desarrolla sus actividades, asciende a 32.659.

La evolución en este aspecto en el período 1983-1985 tal como se desprende del siguiente cuadro, ha experimentado unos descensos del 2, 4 y 7 por 100 respectivamente, muy probablemente debido al período de crisis atravesado por el sector y al mayor control sobre los censos de las empresas inscritas.

N.º DE EMPRESAS, EMBARCACIONES Y CENTROS DE TRABAJO INSCRITOS			
AÑO	EMPRESAS	EMBARCACIONES	CENTROS DE TRABAJO
1983	28.203	31.435	2.758
1984	28.621	31.619	2.792
1985	27.655	30.094	2.565

En cuanto al colectivo protegido, éste ha aumentado en el período 1982-1986 en un 5,8 por 100 en términos globales, si bien hay que señalar que mientras la proporción de población activa ha aumentado en un 1,45 por 100, la población pasiva o pensionista lo ha hecho en un 12,6 por 100, disminuyendo en consecuencia la *relación trabajador-pensionista*, que ha pasado de un 1,60 en 1982 a un 1,44 en 1986.



¿COMO SE GASTA EL DINERO?

El Presupuesto de Gastos de la Entidad para el ejercicio 1986 está estructurado en 24 programas de gasto, encuadrados en ocho grupos de programas, cuya gestión es realizada por 52 centros de gasto.

Los grupos de programas son los siguientes:

- Prestaciones Económicas.
- Inscripción de Empresas y Afiliación de Trabajadores.
- Atención Sanitaria Primaria.
- Asistencia Hospitalaria.
- Medicina Marítima.
- Acción Asistencial.
- Dirección y Servicios Generales.
- Centros Nuevos y Adaptación de Equipamiento de centros en funcionamiento.

Las unidades elementales que administran los programas de gasto se desglosan con arreglo al cuadro número 5. ■

Seiscientos dieciocho delegados en representación de un total de 52.884 mandatos se reunieron en Madrid, en la sede del Palacio de Congresos y Exposiciones, para trabajar en el IV Congreso Federal de Transportes y Comunicaciones de la Unión General de Trabajadores, congreso que se desarrolló durante los días 21 a 24 de mayo bajo el lema

«Avanzamos en el futuro». A la sesión de apertura asistieron Nicolás Redondo, secretario general de UGT, y Abel Caballero, ministro de Transportes. Este congreso se realizó después de los tres años del actual mandato. En él se discutió un informe de gestión, se eligieron los nuevos órganos de dirección y se discutieron y aprobaron diversas ponencias.

CONGRESO DE UGT- TRANSPORTES

TANTO el informe de gestión como la Ejecutiva pasaron la prueba sin dificultad, ya que el primero fue aprobado por mayoría y la Ejecutiva, que dirige Victoriano Sánchez, volvió a ser elegida. Por ello, Luis María Tellaeche, Luis María Franco y Eladio Carrera seguirán al frente de las Federaciones de Pesca, Marina Mercante y Puertos y Aduanas, respectivamente.

El apartado más importante del Congreso fue la discusión y la aprobación de las ponencias que marcarán la política sectorial que la UGT seguirá en el futuro. Se presentaron un total de 23: tres de ellas relativas a temas de organización, tres en relación con las secretarías generales de internacional, formación y comunicación, y el resto referidas a la política sindical, a la de transportes y a las políticas específicas de cada uno de los sectores que agrupa la Federación.

El bloque de ponencias re-

PONENCIAS



ferente a organización recoge un esquema en el que la novedad más importante es la introducción de Conferencias específicas de las Secretarías no sectoriales. Estas Conferencias, que se convocarán en los próximos meses, tendrán como objetivo primordial la profundización en aspectos específicos de la política sindical y la aprobación del plan de trabajo de la Secretaría de que se trate.

Para el sector marítimo las tres ponencias fundamentales fueron las referidas a Marina Mercante, Política Pesquera y Puertos y Aduanas. Estas dos últimas, con ligerísimas modificaciones, fueron aprobadas por unanimidad el primer día de debate. Más laboriosa fue la puesta a punto de la referente a Marina Mercante, cuya elaboración duró hasta pasadas las siete de la mañana del día siguiente. Su redacción final fue costosa, dada la complejidad de la temática abordada.

La ponencia consta de un

análisis histórico en el que se diseccionan las causas que, a juicio de la UGT, han determinado la crisis actual. Según los ponentes, el origen está en la política de crédito a la construcción naval y en la oportunidad que España perdió al desaprovechar el mercado de buques **Liberty** y **Victory**, excedentes de la segunda Guerra Mundial, que fueron la base de desarrollo de otras marinas. La ponencia indica que el mejor sistema de crédito naval, a la vista de los fracasos anteriores, es el crédito oficial a través del Banco de Crédito Industrial, siempre y cuando se exijan las garantías necesarias para su recuperación.

Asimismo, la ponencia señala que, en opinión de la UGT, la atomización de las navieras españolas y la baja concentración de capital representan dos de los mayores problemas estructurales de la Marina Mercante y del comercio marítimo español. Esto lleva aparejado —dice la ponencia— un déficit permanente en la balanza de fletes. A ello une la deuda, cercana a los 300.000 millones de pesetas, que tienen contraída las navieras y que es —se dice— el factor determinante de la situación del sector.

Especial interés dedica la ponencia de Marina Mercante a analizar la situación de la Sociedad de Gestión de Buques, a la que se acusa de vender demasiados barcos en el extranjero, haciendo peligrar con ello los puestos de trabajo en España. También hace referencia la desfase de la marina mercante española en relación a las otras de la Comunidad Económica Europea, al retraso que, dice, se ha producido en los trabajos de la Comisión Interministerial de Reforma de la Administración Marítima, a la no inclusión de las enseñanzas náuticas en la Universidad, los problemas de la cobertura de bandera, así como el alto índice de siniestralidad que afecta al sector.

Frente a este conjunto de situaciones presentadas en la ponencia, sus autores proponen una serie de alternativas. Entre ellas, la UGT pone énfasis particular en la creación de una empresa naviera pública, formada con aquellos buques que actualmente están en posesión de la SGB como órgano del BCI para la recuperación de los buques de las navieras que no cumplan sus obligaciones crediticias. En este sentido, la UGT pide también la creación de sociedades anónimas laborales para los buques que provengan de la SGB. La ponencia reclama, asimismo la potenciación y protección de la navegación de cabotaje, la potenciación de la tecnología naval española para poner fin a la dependencia exterior; el establecimiento de la jornada de 35 horas semanales; que sea voluntaria la prestación de servicios en las zonas de guerra; la corrección de los coeficientes reductores de

edad de jubilación y la disminución de la edad de jubilación de los trabajadores del mar.

Finalmente, los marinos mercantes de la UGT solicitan a través de su ponencia, que desaparezca la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, la creación de un Consejo General de Navegación y la regulación de un sistema que garantice el ejercicio del derecho de voto de los marinos embarcados.

Por su parte, la ponencia relativa a Puertos y Aduanas propone como puntos claves para el sector la creación de un Instituto Nacional de Puertos y una mayor y más específica acción sindical en las Juntas de Puertos, puertos autónomos, consignatarios y agencias de aduanas.

Esta ponencia, tras analizar

la actual situación de los puertos españoles, su clasificación y el volumen de dinero que mueven, propone que se actualice la vigente Ley de Puertos, que data de 1928, y que se desarrolle y la política económica y financiera del sistema portuario, lo que, a juicio de los ugetistas, pasa por la actualización del régimen financiero, el ajuste de las exigencias de financiación, con la actualización de las tarifas al coste real, y por la actualización de las Leyes de Costas y de Puertos deportivos.

Asimismo, estiman que la autoridad portuaria debe emanar del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, del que la UGT propone dependen también las corporaciones de prácticos, el servicio de amarradores y el de remolcadores. El

CUATRO DIAS DE INTENSOS



objetivo de esta propuesta de dependencia única es, según la ponencia, la eliminación de las competencias que hoy tiene el Ministerio de Defensa dentro del ámbito interior de los puertos, la unificación de todas las competencias y el allanamiento del camino para la creación de un Instituto Nacional de Puertos, que tendría como finalidad la autodefinición del sistema portuario y la fijación de unos criterios de rentabilidad similares a los que rigen en los otros medios de transporte.

Además de reivindicar mayor seguridad y aumento de las normas de higiene en los puertos, los responsables de la ponencia proponían la reestructuración de la organización de Trabajos Portuarios (OTP). (Considérese que el Congreso tuvo lugar días an-

tes de la aprobación gubernamental del Real Decreto-Ley 2/1986). Por cierto que la reforma establecida por el Decreto-Ley coincide en muchos puntos con lo propuesto en la ponencia de la UGT, como ésta señalaría posteriormente.

Los trabajadores de puertos de la UGT propusieron el mantenimiento del actual sistema de jubilaciones, a través del Instituto Social de la Marina, y de todo el conjunto de derechos reconocidos y adquiridos por el colectivo laboral. Pidieron además la garantía de salario para los trabajadores portuarios, un sistema de rotación, equivalente al reparto equitativo de trabajo, en una lista única que garantice una mejor distribución de la

riqueza entre los trabajadores y una normativa común para todos los estibadores, encuadrada en un convenio marco estatal.

Por su parte, la ponencia de Política Pesquera sostiene la necesidad de elaborar y concertar un programa para hacer frente a la crisis. Dicho programa se debería aprobar, según el ponente, con los siguientes criterios: mantenimiento del empleo, reconversión de la flota, potenciación de los estudios bioeconómicos y tecnológicos y establecimiento de un plan de mejoras técnicas de los sistemas de explotación y comercialización.

En su introducción, esta ponencia hace un diagnóstico sobre la situación actual del

sector pesquero, señalando como principales síntomas de la crisis, la quiebra de la tendencia de las capturas de la flota —sobre todo de la de gran altura—, exceso de equipo de capital en relación con las posibilidades reales de actividad en los caladeros, aumento de los problemas derivados de la necesidad de aplicar un régimen estacional de pesca ante el exceso de flota e insuficiencia de caladeros, y la cada vez mayor competencia internacional, tanto en el abastecimiento del mercado interior como en los mercados exteriores, lo que ha dado como resultado que la balanza comercial pesquera, que tenía superávit en 1978, haya pasado a ser deficitaria.

Ante esta situación, la ponencia de Política Pesquera propone la ordenación de las pesquerías y la transformación de las estructuras tradicionales de pesca. Para ello, la UGT indica la necesidad de fomentar la investigación en todas las disciplinas relacionadas con los recursos marítimos: biológicas, tecnológicas, sociológicas, económicas, etcétera; desarrollo de cultivos marinos y explotación de zonas marisqueras, construcción de centros de reproducción de crías, planificación de los recursos de los litorales, obligación de cumplir la normativa sobre especies inmaduras, investigación de nuevos recursos, reconversión de la flota de bajura, fomento de las cooperativas para el desarrollo de la acuicultura, apoyo a la empresa pesquera para mejorar las normas de financiación.

Finalmente, la ponencia de Política Pesquera propone también la potenciación de las líneas de crédito, el impulso del consumo de productos pesqueros y el fomento de la participación de las Asociaciones de Productores en los canales de comercialización, dotándolas con los instrumentos legales que faciliten el acceso a las concesiones de puestos reguladores en los mercados centrales y faciliten, asimismo, su constitución. ■

Concha H. CARAZO

El secretario general de UGT, Nicolás Redondo, cambia impresiones con el secretario general de la Federación de Transportes ugetista, Victoriano Sánchez, durante el Congreso celebrado por este sindicato en Madrid.

DEBATES



ENTRE los pasados días 5 y 16 de mayo, Ginebra fue escenario de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria de la Conferencia Internacional del Trabajo, que celebrará sus sesiones en octubre de 1987. Consciente de los importantes cambios que se han operado en el sector marítimo a escala internacional, la OIT prepara la actualización y ampliación de no pocas de las normas, recomendaciones y acuerdos aprobados bajo su égida en el pasado. De cara a desbrozar el camino de la necesaria renovación, la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria incluyó en su agenda de trabajo la elaboración y revisión de diversas disposiciones relativas al bienestar, la seguridad social, la protección de la salud, la asistencia médica y la repatriación de los trabajadores del mar. Sus conclusiones serán presentadas a la Conferencia Internacional del Trabajo, para su discusión y eventual aprobación. En las sesiones de trabajo de mayo participaron representantes de gobiernos, empresarios y trabajadores de 48 Estados. Por parte española, acudieron representantes de los ministerios de Trabajo y Seguridad Social y Transportes, Turismo y Comunicaciones, de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) y de UGT, ELA-STV y SLMM-CCOO.

Los resultados de los debates de la Conferencia Preparatoria abarcan un amplio conjunto de problemas.

En lo referente a **bienestar de la gente de mar en el mar y en puerto**, la Conferencia llegó al acuerdo de proponer a la Conferencia Internacional la aprobación de dos instrumentos, uno con categoría de Convenio y el otro bajo la forma de Recomendación. El Convenio recogería los compromisos de los Estados signatarios en orden a facilitar la prestación de servicios y medios de bienestar, incluyendo la información, tanto en puerto como a bordo y sin discriminaciones de ningún tipo. La Recomendación in-

La legislación internacional referente al trabajo en el mar, víctima de los muchos y profundos cambios operados en la realidad marítima, se encuentra hoy desfasada en no pocos aspectos. De ahí que la OIT se haya propuesto dedicar a los problemas marítimos una parte sustancial de la Conferencia



La Conferencia Marítima Preparatoria constituyó una comisión encargada de estudiar el Convenio existente sobre repatriación de trabajadores marítimos. En la foto, los tripulantes del pesquero «Cigala II», repatriados por la Administración española.

CONFERENCIA

cluirá una invocación a los Estados adheridos a la OIT para que tengan consideración de las especiales necesidades de las gentes del mar, especialmente cuando se encuentren en el extranjero, en todo lo tocante a seguridad, salud y ocio. Se incitará al control asiduo de los medios y servicios de bienestar, haciendo especificación de los organismos que deben garantizarlos.

En cuanto a la **seguridad social**, la reunión se planteó como objetivo primordial las normas de protección a los

trabajadores del mar que prestan servicio en buques de pabellón distinto al de su nacionalidad de origen, al igual que a las exigencias de trato igual, conservación de derechos adquiridos y pago de prestaciones en el extranjero. La OIT proponía englobar en un único instrumento normativo —un instrumento que resultara a la vez sencillo, flexible y amplio— toda la gama de problemas que entraña la seguridad social marítima: normas básicas, protección de los marinos extranjeros y obligaciones de los armado-

res. Uno de los objetivos a los que apuntaría el documento en cuestión sería el de asegurar a los trabajadores enrolados bajo pabellones de conveniencia condiciones en ningún caso inferiores a las estipuladas en el nuevo Convenio revisado.

Las delegaciones asistentes a la Conferencia de Ginebra mostraron un general acuerdo en la consideración de un alto número de cuestiones técnicas (personas protegidas, ramas de la seguridad social abarcadas, contingencias que deben ser cubiertas, prestacio-

Internacional del Trabajo, que habrá de reunirse en otoño de 1987. Para avanzar los nuevos instrumentos legislativos necesarios, se reunió en mayo en Ginebra una Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, en la que participó una nutrida representación española.



EN GINEBRA

nes suministrables, igualdad de trato entre trabajadores residentes y no residentes, etcétera), acuerdo que, sin embargo, no alcanzó a la determinación de la legislación que debe ser aplicada a la gente del mar emigrante, ni tampoco a la fijación de las responsabilidades del armador. Ambos escollos volverán a ser abordados, tras más de un año de reflexión, en la Conferencia que se reunirá en otoño del próximo año.

La **protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar** fue objeto de

la labor de una Comisión específica, constituida al efecto. Esta Comisión concluyó que debería existir un único Convenio internacional sobre protección de la salud y asistencia médica a bordo, Convenio que obligará a los Estados signatarios a tomar las medidas legales y prácticas necesarias para la consecución de los fines propuestos. El proyecto de Convenio elaborado recoge la obligación de que cada buque lleve un botiquín médico cuyo contenido quede fijado por la autoridad competente. Los bu-

ques deberán portar también una Guía Médica explicatoria de los usos que debe recibir el material incluido en el botiquín y capaz de orientar al personal no médico en la atención de enfermos y accidentados, tanto con asesoría médica por radio o satélite como sin ella. El proyecto de Convenio afirma que las autoridades deberán garantizar la existencia de un sistema que permite efectuar a cualquier hora del día consultas médicas por radio o vía satélite desde los buques en alta mar, propiciando la gratui-

dad del servicio. En fin, el documento se refiere a la capacitación médica de las personas encargadas de la asistencia médica a bordo y a otros aspectos complementarios. Merece subrayarse que queda prevista la adaptación de las medidas al tipo de buque, número de personas embarcadas y duración de las travesías.

La Conferencia Marítima Preparatoria constituyó una Comisión encargada de estudiar la revisión del Convenio existente sobre **repatriación de trabajadores marítimos**, que data de 1926. Se trataría de elaborar un nuevo Convenio en el que quedará establecido el derecho de los trabajadores a ser repatriados, adecuadamente y sin dilaciones, por cualquier motivo que lleve aparejada la terminación del empleo. El proyecto de Convenio establece que la repatriación deberá ser responsabilidad del armador, sin perjuicio de los reembolsos que estén previstos en cada una de las legislaciones nacionales. La responsabilidad subsidiaria recaerá en las autoridades del Estado en el que esté matriculado el buque y, en orden descendente, en las del Estado desde el que deba procederse a la repatriación y en las del Estado de las que el trabajador es nacional, sin perjuicio de las reclamaciones contra los anteriormente obligados. De manera general, la repatriación no debe correr por cuenta del propio trabajador.

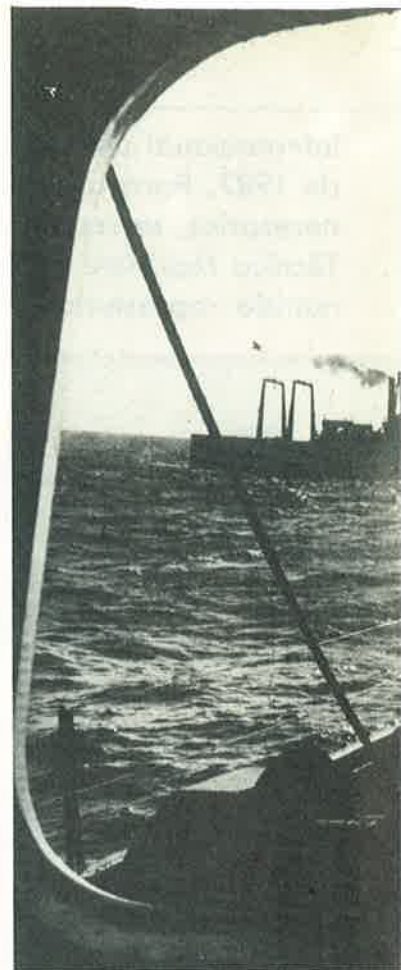
Los asistentes manifestaron su complacencia por el alto grado de acuerdo evidenciado en el tratamiento de gran número de problemas, lo que permite encarar con cierto optimismo la Conferencia de 1987. Empero, recordaron también las dificultades encontradas en algunos aspectos que, sea por su complejidad técnica o por sus onerosas repercusiones económicas, han quedado todavía pendientes de discusiones subsiguientes que allanen el camino del acuerdo. ■

LA República de Irlanda, Eire, es, junto con el Reino Unido, el único miembro insular de la Comunidad Económica Europea. Con sus 1.566 unidades, que alcanzan las 33.501 TRB, la flota pesquera irlandesa ocupa el octavo puesto, por número de barcos, y el décimo, por tonelaje total, de los once países comunitarios que cuentan con flota pesquera. Posición aparentemente modesta, pero no tanto si tenemos en cuenta que sus 3.440.000 habitantes sitúan a Irlanda en el último escalón de la demografía comunitaria, y también en el último puesto del producto nacional bruto, con 17.990 millones de dólares, en 1981.

La estructura pesquera irlandesa denota un claro predominio de la flota de bajura, o sea, de los buques de hasta 50 TRB: 1.353 unidades y 12.907 TRB, lo que supone el 36,32 por 100 del tonelaje total.

REPUBLICA DE IRLANDA

«Cuando surge el viento del Este, despierta en la ola el espíritu; / más allá de nosotros, su afán es irse a Poniente, / a las tierras que ven el ocaso, / hacia la mar ancha, verde y bravía». Era el siglo VII y ya los poetas irlandeses, como denotan estos versos de Rumann McComain, reflejaban la mirada de un pueblo situado de cara al mar. Persiste aún hoy esa



CUANDO EL MAR ES TOD

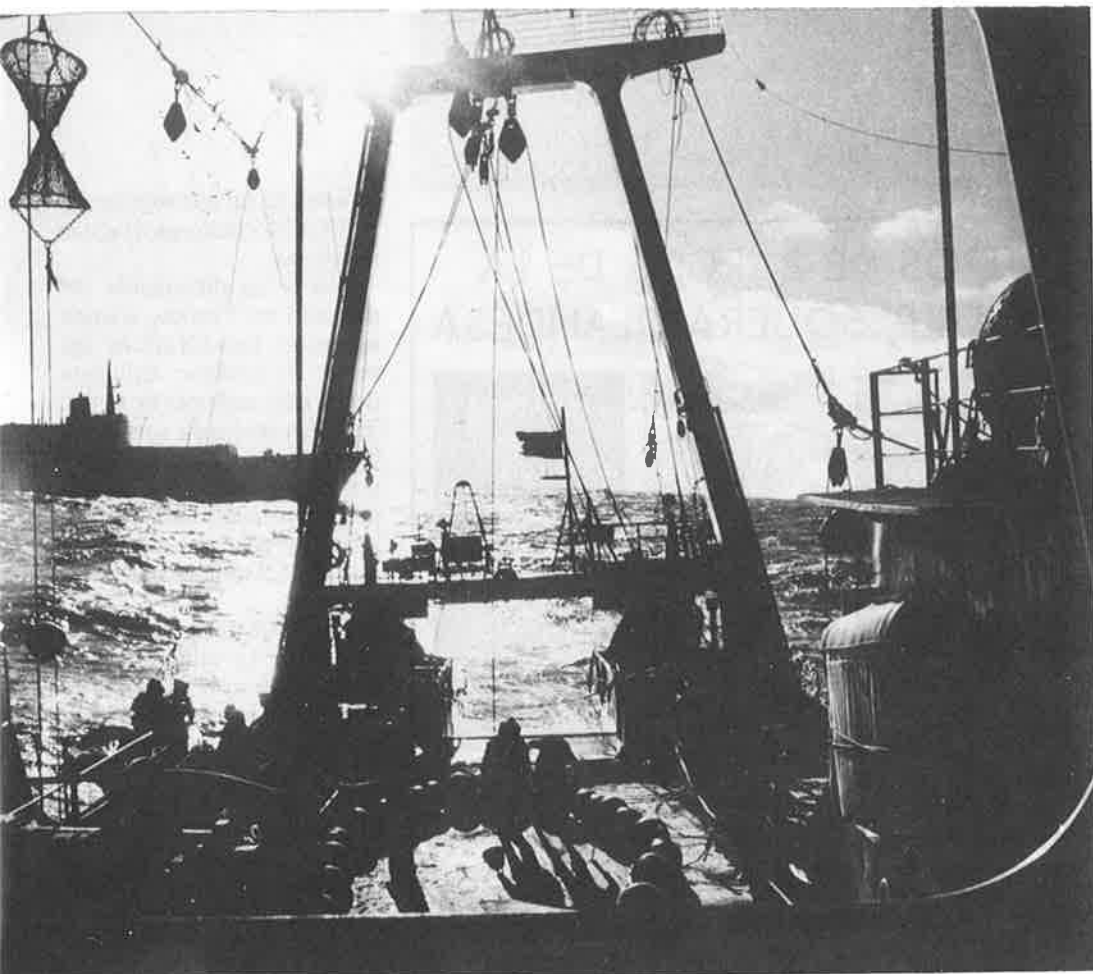
Como indica el cuadro número 1, a medida que aumenta el tonelaje de los pesqueros disminuye el porcentaje en el monto total de la flota irlandesa. Así, las embarcaciones de entre 50 y 100 TRB acaparan un 25,3 por 100 del tonelaje total; las comprendidas entre 100 y 150 TRB, el 17,2 por 100; las de 150 a 500, el 16,6 por 100, y finalmente, queda un 10,6 por 100 para los barcos de 500 a 1.000 TRB. En Irlanda no existen buques de superior tonelaje.

El crecimiento discreto, pero constante, es la característica más visible de la evolución de la flota irlandesa. Destacan la construcción de barcos medianos y pequeños, e, igualmente, en consonancia con la política general de la CEE para el sector, la modernización de la flota, con la sustitución de motores viejos por otros nuevos o más potentes, y con la mejora de la infraestructura general.

mirada. La República de Irlanda es, en proporción a su población, una tierra abiertamente marinera. ¿Problemas? Sin duda. Entre ellos, los derivados de las exigencias de modernización que la CEE impone a sus miembros. Pero Irlanda tiene algo que ninguna política podría darle: unos caladeros extraordinarios, a un tiro de piedra de sus puertos.



PAISES COMUNITARIOS



DO EL HORIZONTE



De forma continua, el sector pesquero irlandés da trabajo a 3.413 personas; si se suman los 5.119 trabajadores a tiempo parcial, el censo es de 8.532 personas.

Durante 1983, fueron desembarcadas 197.900 toneladas de pescado, lo que representa un ligero descenso (el 4 por 100) sobre el año anterior, pero un incremento en el valor total del 8 por 100 (51 millones de libras irlandesas). El motivo fue el alza en los precios de las especies de fondo, así como la subida por unidad de la caballa, principal producto de la pesca irlandesa. Igualmente, contribuyó a este aumento el considerable incremento de las capturas de camarones en la bahía de Dublín.

Hay, sin embargo, aspectos preocupantes en la producción pesquera irlandesa. Uno de ellos es el marasmo persistente en el mercado, que afecta a la mayor parte de las especies desembarcadas. Esta debilidad de precios contrasta con la subida constante de los costos de explotación. Además, en noviembre de 1983 fue suprimida la subvención comunitaria a la caballa, base de la industria pesquera irlandesa.

Irlanda posee uno de los caladeros más importantes de la Comunidad Europea, el Grand Sole, situado al suroeste de sus costas. Se trata de un lugar de valor fundamental para el Estado español, por ser uno de los centros habituales de pesca de la flota española. Los bancos de Porcupine, La Ninfa, Labadie y Grand Sole tienen excepcional interés por la riqueza de sus caladeros y de las especies en ellos capturadas: cigala, merluza, etc.

Dada la estructura de la flota irlandesa, constituida, sobre todo, por barcos pequeños, los caladeros ajenos a sus costas son poco frecuentados por sus buques.

Tradicionalmente, la mayor parte de las especies pelágicas (arenque y caballa, en especial) ha sido desembarcada para su subasta en lonja en los pueblos del noroeste y suroes-

PAISES COMUNITARIOS

te y, en menor medida, en la costa oeste.

Exceptuados Dublín y Galway, la mayoría de los puertos son pequeñas bases para la flota de bajura (Donegal, Sligo, Dingle, Bantry y otros) y su producción va orientada básicamente hacia el mercado interior.

Para este capítulo, en 1983 fueron destinados alrededor de 20.000 toneladas de pescado, por un valor de 63 millones de libras irlandesas. El consumo de pescado, por habitante y año, es de 5,8 kilos.

También en 1983, el *Irish Sea Fisheries Board* inició una política tendente a aumentar el gasto de pescado en 0,4 libras por habitante y año durante el período comprendido entre 1984 y 1988; paralelamente a este proyecto, el plan pretende disminuir los productos pesqueros importados. A tal fin, se inició una campaña global, cuyo objetivo es convencer al pueblo irlandés de la conveniencia de sustituir las proteínas de origen ganadero por las de pescado.

No obstante, en los últimos años y debido a diversos factores, el precio del pescado para el consumidor ha aumentado a un ritmo más rápido del seguido por la carne de vacuno y ovino, y está siendo menos competitivo que el del porcino y derivados.

Lo más destacable en el apartado de comercio exterior es que la balanza de pagos pesquera resulta netamente favorable. En 1983, fueron exportadas 151.357 toneladas de productos, por un valor de 78,4 millones de libras irlandesas, frente a las 38.232 toneladas de importaciones, que

TIPOS DE BARCOS DE LA FLOTA PESQUERA IRLANDESA

CLASIFICACION (POR TRB)	UNIDADES	TOTAL TRB
0 - 49,9	1.353	12.907
50 - 99,9	129	9.000
100 - 149,9	50	6.111
150 - 499,9	27	5.920
500 - 999,9	7	3.745
más de 1.000	—	—
TOTALES	1.566	35.501

Fuente: OCDE.
Datos referidos a 1983.

ESTRUCTURA DE LA MARINA MERCANTE IRLANDESA

Número de buques	165
TRB (miles)	239
TPM (miles)	277
Petroleros (miles de TRB)	15
Graneleros y mineraleros (miles de TRB)	101
Carga convencional (miles de TRB)	50
Portacontenedores (miles de TRB)	5

Fuente: Lloyd's Register of Shipping.
Datos referidos a 1982.

alcanzaron los 29,8 millones.

A causa, sobre todo, de la caída en las ventas de caballa congelada, las exportaciones disminuyeron un 8,6 por 100 con respecto a 1982. Esta caída del 31 por 100 tuvo su origen, fundamentalmente, en la desaparición del mercado ni-

geriano, país que importaba grandes cantidades de caballa congelada irlandesa y que dejó de comprar cuando la Administración de aquel país comenzó a aplicar un programa de austeridad para salir al paso de las dificultades de su balanza de pagos. Las expor-

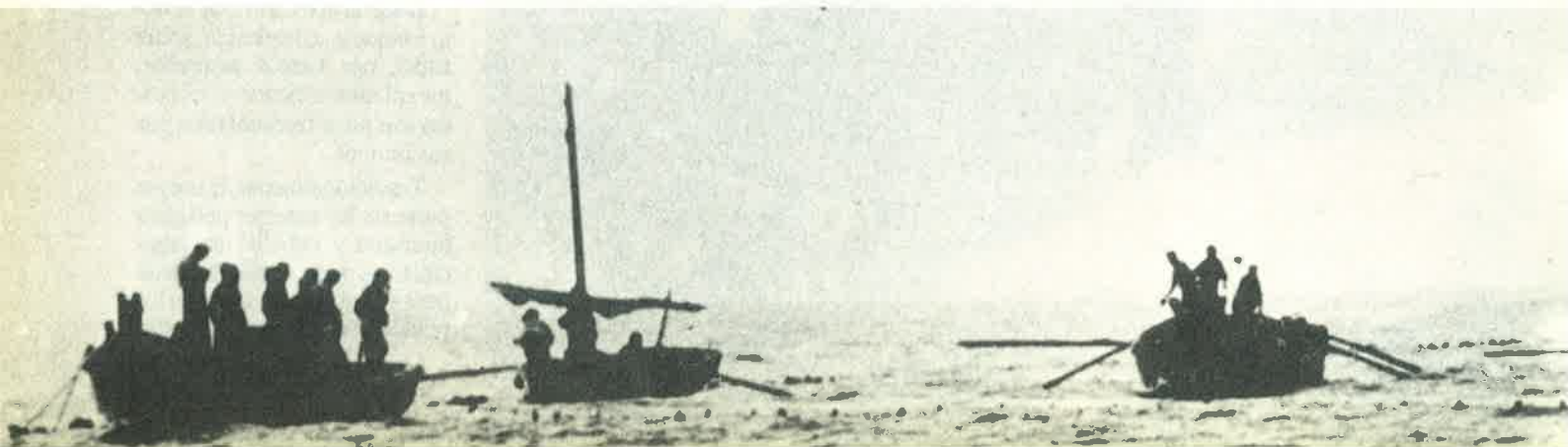
taciones de caballa supusieron en 1983 24,2 millones de libras irlandesas.

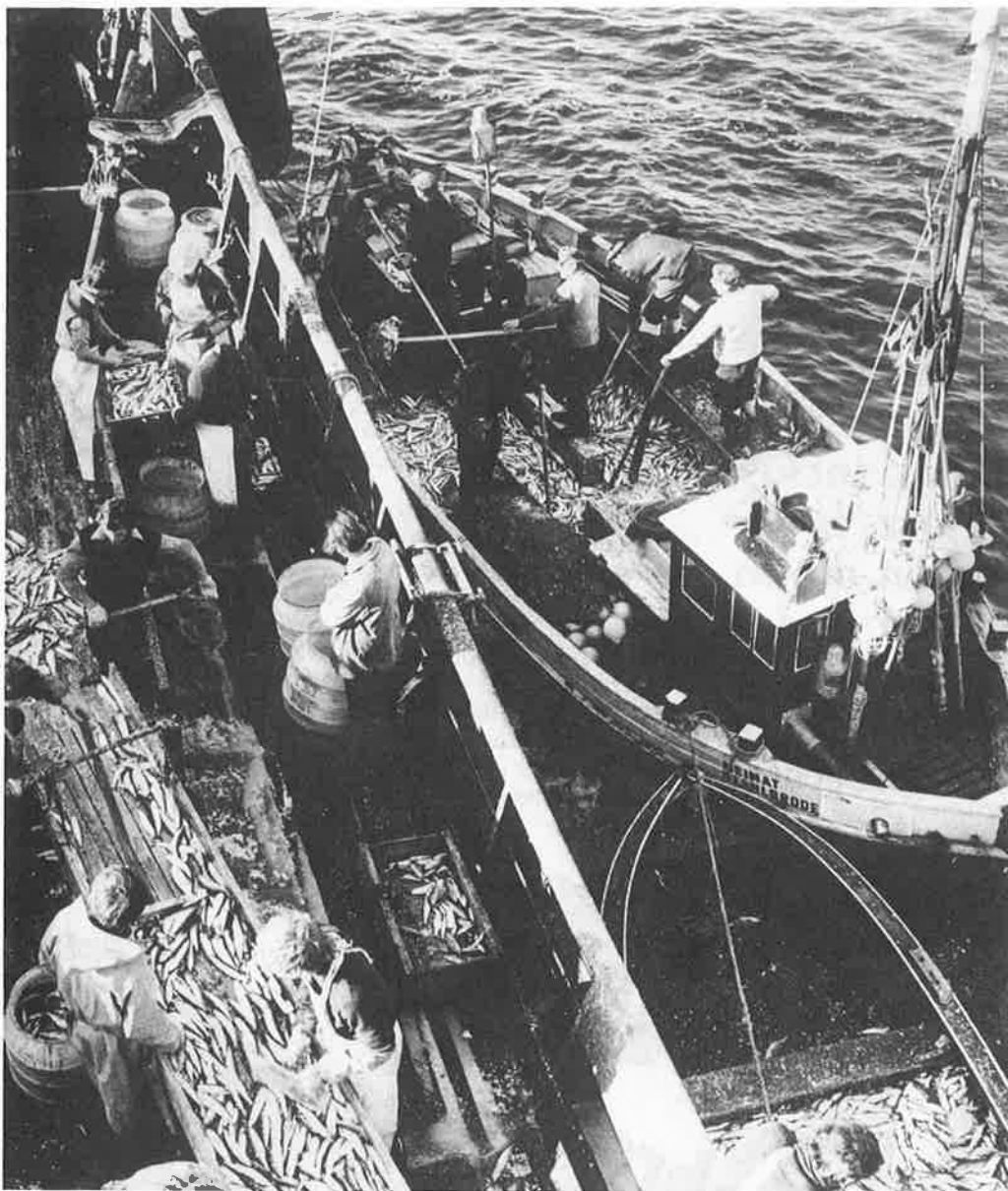
Pese a las dificultades del mercado en Europa, Irlanda aumentó notablemente sus ventas de arenque, alcanzando los 14,1 millones de libras. También crecieron considerablemente sus exportaciones de pescados corrientes. Y más espectacularmente lo hizo el salmón, que pasó en un solo año de 3,2 a 5,2 millones de libras de ventas.

En 11.200 toneladas, por un valor de 23,6 millones de libras, se cifraron las importaciones, con excepción de arenque y caballa, que son reexportados después de su transformación. Como en años precedentes, el abastecimiento para el mercado interior se sustenta, sobre todo, en el pescado ahumado, las conservas, los congelados y los precocinados de diverso tipo.

Entre los proveedores de Irlanda, destaca el Reino Unido, que le suministra prácticamente el 80 por 100 de sus adquisiciones. El cupo de sus suministros lo completan Canadá, Estados Unidos y Holanda. El Reino Unido es, a su vez, el principal cliente de Irlanda, al llevarse casi un tercio del valor de las exportaciones de pescado irlandesas. A considerable distancia, le siguen la República Federal Alemana y España. Quedan algunas pequeñas partidas, que se reparten el resto de los países comunitarios y algunos otros.

El Estado irlandés elaboró un plan para desarrollar la pesca como sector de interés nacional. Las líneas maestras de este programa se dirigen a





la administración de las subvenciones por capturas, la modernización de la flota, algunos proyectos importantes de inversiones en acuicultura, la formación profesional de los trabajadores del mar y un plan de equipamiento de las instalaciones portuarias. Para

todo ello ha sido creada una comisión consultiva del sector: *el Sectorial Consultative Committee*.

En el terreno de la gestión, se vienen dictando normas sobre el tipo de barcos y redes que pueden pescar arenque dentro de las doce millas y sobre

la pesca de la caballa. En este campo se inscribe también la apertura de los caladeros del Mar Céltico para el arenque, con cupos de capturas para cada uno de los cinco países que pueden faenar en estas aguas: Irlanda, Francia, Holanda, República Fe-

deral Alemana y Reino Unido. También se elaboraron normas para regularizar la situación de las empresas mixtas con el Reino Unido. En fin, fueron eliminadas las tasas indirectas que gravaban el carburante para los buques.

Por lo que respecta a la acuicultura, fueron aprobados 31 proyectos: 11 son planes piloto y los 20 restantes, comerciales. Hay además, otros 39 proyectos en estudio, dedicados sobre todo a la obtención de productos de alta calidad, pero limitados a ciertas especies: salmónidos, anguilas, ostras, mejillón y otras de menor importancia.

En 1981, el número de cooperativas pesqueras irlandesas, integradas en la *Federation of Irish Fishermen's Cooperatives*, era de 17, con un total de 1.424 miembros. El citado organismo es parte integrante del Cogeca comunitario, a través del ICOS, entidad que engloba a las cooperativas en Irlanda.

Estas cooperativas de pesca dan empleo a 138 trabajadores, y, con 21 millones de libras de negocios, controlan el 75 por 100 de la comercialización del pescado desembarcado.

Tal como se ve en el cuadro número 2, la flota mercante de Irlanda es la más pequeña de los países de la Comunidad Económica Europea. Le corresponde tan sólo un porcentaje del 0,98 del total comunitario, en cuanto a número de embarcaciones, y un 0,20 en lo que al tonelaje de registro bruto respecta. ■

Carlos GONZALEZ DEL PIE
María Antonia F. SAINZ



ECOLOGIA

Habitualmente, cuando se hace el balance de las guerras, se elabora el trágico cómputo de muertos, heridos, millones de pérdidas. Rara vez se repara en las repercusiones que los conflictos bélicos tienen sobre la Naturaleza. Sin embargo, éstas son con frecuencia gravísimas. Incluso en tiempo de paz, la Naturaleza —y de un modo muy particular el mar— vive en guerra: la de las maniobras, ejercicios tácticos, pruebas nucleares, etcétera.

LOS efectos de las guerras son —no parece necesario insistir en ello— devastadores. Carl von Clausewitz, el viejo oficial prusiano cuyo libro *«De la Guerra»* sigue siendo punto de referencia básico para todos los estrategas militares, aseguraba en él que *«el objetivo de la guerra es aniquilar la fuerza viva del enemigo»*. No pretendía, al decir tal cosa, mostrarse ni cruel ni cínico. Era realista, simplemente.

Cierto es que la afirmación de Clausewitz puede ser asumida de modos diversos. De tomarse en sentido restrictivo, la acción bélica no apuntaría sino a privar a las fuerzas armadas del enemigo de su capacidad de lucha; la guerra sería así un hecho que sólo involucraría directamente a

los destacamentos armados de las partes implicadas en ella.

Esta concepción resulta, no obstante, poco operativa en la práctica. El más somero análisis de los resortes en que se sostiene la capacidad de acción de los ejércitos muestra que, en caso de guerra, éstos se apoyan en la cuasi-totalidad de los recursos económicos y humanos de las sociedades en que se asientan. La industria (la de fabricación de material militar en primer lugar, pero también la restante), la agricultura, las vías de transporte, la red de comunicaciones... todo ello sirve para la guerra y, por esta razón, se transforma, en buena lógica militar, en objetivo bélico. Incluso el castigo de zonas civiles pue-

LA GUERRA, ESE
Impacto sobre el mar



de ser afrontado en el mismo espíritu. En la medida en que logre afectar a la moral del enemigo, actuará como una pieza más del engranaje militar.

El análisis del desarrollo de los procesos bélicos que han tenido al siglo XX por testigo muestra con claridad que es esta segunda interpretación del objetivo enunciado por Clausewitz la que ha tendido a imponerse. Así ha ocurrido en las dos grandes contiendas (la de 1914-1918

y la de 1939-1945), y esa ha sido también la norma de actuación en los conflictos de carácter «limitado», incluidos los de tipo civil. Nombres como Dresde, Guernica, Hiroshima, Nagasaki, Mi-Lai, Sabra y Chatila han llegado a convertirse en símbolos sangrientos de ello. Y lo mismo cabe decir de las

guerras de Corea, Indonesia, Oriente Medio, Argelia, Irán-Irak, África Central y del Sur, Afganistán, Centroamérica, Sahara y otras.

En la actualidad, el creciente desarrollo de la investigación en el terreno del armamento nuclear, químico y bacteriológico, así como la masiva fabricación y almacenamiento de armas de estos tipos, no permite alimentar la idea de que los criterios dominantes sobre la guerra hayan cambiado de orientación.

La Humanidad afronta hoy el riesgo de un conflicto bélico mundial en el que las grandes potencias se vieran empujadas, por una escalada de acontecimientos, al empleo generalizado del armamento atómico. De llegarse a producir tal conflicto nuclear —no por todavía improbable menos estremecedor—, la propia especie humana, así como las otras formas de vida existentes sobre la tierra, verían su supervivencia seriamente comprometida. Algunos científicos —el popular Carl Sagan entre ellos— han dedicado no pocos esfuerzos al estudio de esa macabra hipótesis, cuyos efectos han definido con el nombre de «invierno nuclear». Baste con decir aquí que los resultados de esos estudios no ofrecen un panorama particularmente alentador: más de un superviviente envidiaría la suerte de los muertos.

La perspectiva terrible de la guerra nuclear, sin embargo, no debe conducir a menospreciar o difuminar la importancia de las guerras más o menos convencionales ya existentes, y los efectos que esas guerras y la preparación de otras están teniendo ya, hoy en día, en nuestro mundo.

El efecto destructivo de toda guerra tiene repercusiones de diferente índole: sobre las personas, sobre las obras humanas y sobre la naturaleza.

A la hora de valorar esas repercusiones, la sensibilidad conduce a poner en primer término de la jerarquía mo-

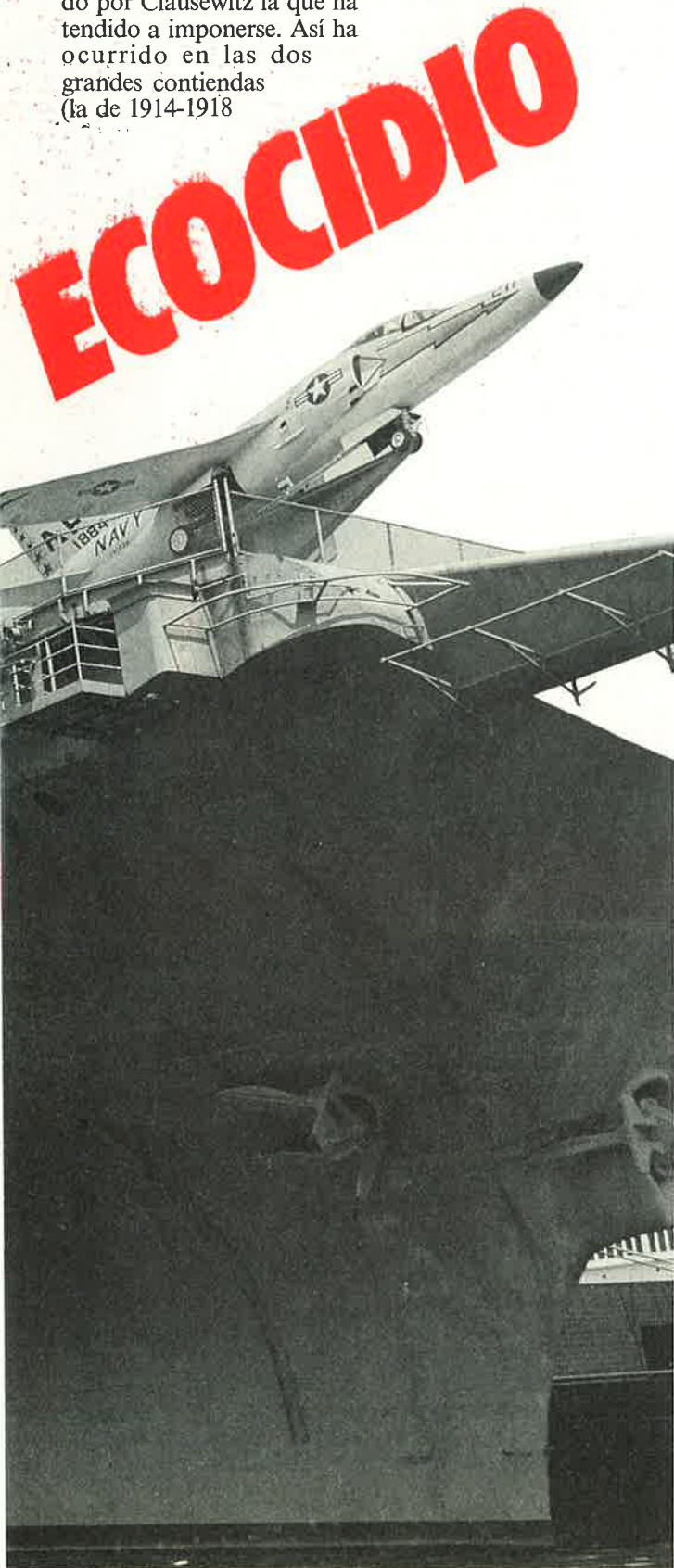
ral las pérdidas humanas. Comúnmente, suele situarse en segundo término la destrucción de las obras humanas (edificios, fábricas, medios de comunicación, etcétera). Los efectos de la guerra sobre la naturaleza merecen, en la consideración general, un interés, si no pequeño, sí en todo caso inferior al de los otros dos capítulos antes mencionados.

Esta jerarquización resulta, sin duda, bastante comprensible, por muchas razones. Sin embargo, un análisis más detenido de la cuestión conduce a matizar considerablemente tales criterios, cuando menos en lo que a las guerras convencionales se refiere.

En efecto, si se estudian los fenómenos bélicos convencionales en función de sus repercusiones sobre la Humanidad, considerada ésta globalmente y con perspectiva de futuro, se llega pronto a la conclusión de que los efectos de las guerras sobre la naturaleza no han resultado de inferior importancia, ni mucho menos, a los derivados de la pérdida de vidas humanas. Estos últimos pesan considerablemente sobre la generación que los sufre y sobre las inmediatamente posteriores; rara vez tienen repercusiones indelebles. En cambio, los destrozos ocasionados por las guerras en el hábitat humano pueden perdurar durante siglos y son, en ocasiones, directamente irreparables.

No se trata aquí de quitar importancia —desde luego que no— al exterminio de vidas humanas, sino de llamar la atención sobre el gran valor que también tiene la destrucción del entorno natural que las guerras traen consigo.

Y no sólo sufre el ecosistema, como ya antes apuntábamos, con el desarrollo abierto de los conflictos bélicos. También padece, y no poco, en los períodos y en los lugares en que no hay guerra, pero se prepara. Las maniobras, ejercicios de tiro y pruebas de armamento



ECOLOGIA

—el nuclear incluido— entran de lleno dentro de esta categoría de hechos lesivos para el medio ambiente.

Estamos asistiendo en nuestros días a un continuo aumento de los espacios naturales dedicados a las prácticas militares. Por desgracia, estos espacios coinciden con frecuencia con ricos ecosistemas, cuyo equilibrio se ve así seriamente amenazado. *El mar es un escenario privilegiado de estas prácticas.* En razón de ellas, las aguas ven a aumentar todavía más su sobrecarga de productos tóxicos y peligrosos.

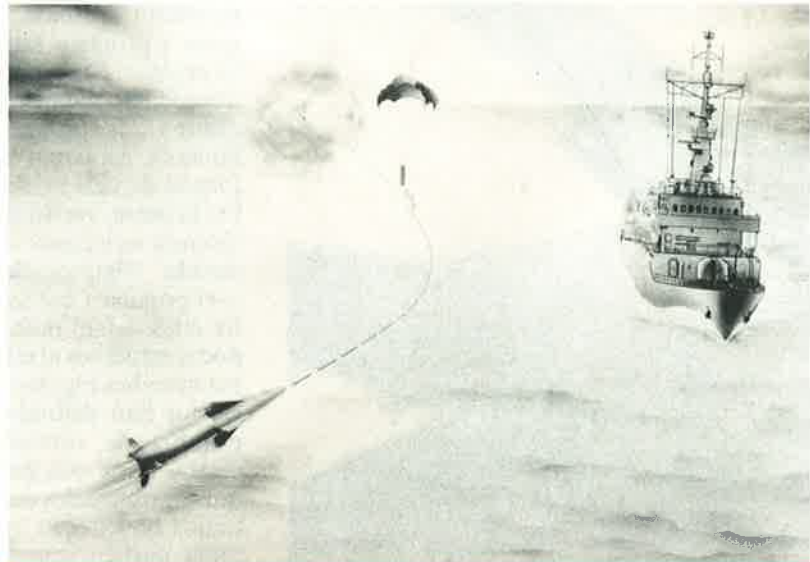
Esta es sin duda la razón por la cual los organismos encargados de vigilar el medio ambiente empiezan a mostrar cada vez más ostensiblemente su preocupación por la vinculación existente entre la guerra (y cuanto a ella se conecta) y el galopante deterioro del hábitat mundial.

El espacio necesario para el desarrollo de las actividades militares modernas aumenta de manera vertiginosa. Un estudio de las Naciones Unidas llevado a cabo en 1982 calculaba que el territorio óptimo para el entrenamiento de una división acorazada puede alcanzar una superficie cercana a las 66.400 hectáreas. A pesar de lo abultado de la cifra, ésta se queda pequeña en comparación con la superficie marítima necesaria para el desarrollo de ejercicios tácticos navales, los cuales se han realizado en ocasiones sin ningún tipo de control por parte de organismos internacionales.

Es ese el caso, por ejemplo, de las continuas pruebas atómicas realizadas en el océano Pacífico. Desde el fin de la Segunda Guerra Mundial hasta el año 1958, los Estados Unidos de América hicieron estallar unos 66 ingenios nucleares en las islas de la Polinesia y la Micronesia. Como escribía recientemente el prestigioso ecólogo

Fernando Parra, «durante una de estas explosiones nucleares, los isleños recibieron subsiguientemente dosis radiactivas de al menos 175 rads». La contaminación radiactiva, acumulada en una nube semejante a la producida por la reciente catástrofe de Chernobyl, contaminó tanto la superficie terrestre como el ecosistema marino vecino de las islas, hasta el punto que sus habitantes recibieron la recomendación de no ingerir ningún animal marino, dado que los peces «fijan» con especial intensidad las sustancias radiactivas. El tiempo puso de manifiesto la verdadera cara del

de cada Estado. Nos cumple subrayar, eso sí, sus repercusiones ecológicas generales sobre el medio marino. Porque el hecho establecido es que todas las explosiones nucleares, se desarrollen en principio en la atmósfera, en tierra o en el mar, acaban por verter productos radiactivos al mar. Ello se ha traducido, en determinadas áreas geográficas, en una drástica reducción de especies marinas animales y vegetales, a la par que en una fuerte disminución de su productividad. Como ha señalado el ya citado Fernando Parra con respecto a ciertas pruebas atómicas en el



EL MAR, UN ESCENARIO BEL

hecho, en forma de cientos de casos de cáncer y malformaciones congénitas.

Las pruebas nucleares están siendo causa de un continuo y ya preocupante aumento de los índices de radiactividad de nuestros ecosistemas. Hemos citado el caso de ciertas pruebas realizadas por los EE. UU., pero de modo semejante podríamos hablar de las efectuadas por la URSS, Francia, la República Popular China y otros Estados. No se trata de valorar aquí la significación y la oportunidad política del armamento nuclear dentro de la política

Pacífico, «las radiaciones que todavía persisten en la isla de Rogelap hacen que los isleños no visiten la parte norte de su isla, lugar tradicional para la recogida de sus alimentos». Es tan sólo, por supuesto, un botón de muestra.

El mundo está afrontando el peligro de una Tercera Guerra Mundial cuando aún no ha restañado por entero las heridas provocadas por la Segunda. La importancia de las operaciones navales bélicas desarrolladas en los años 30 y 40 —de las que las acaecidas durante la guerra civil española fueron un breve pero trágico anuncio— hace

El creciente desarrollo de la investigación en el terreno del armamento nuclear, químico y bacteriológico, al igual que la masiva fabricación y almacenamiento de estas armas, representa un peligro cierto para nuestros mares.





CO PRIVILEGIADO

donde se había avistado una mina a la deriva. En Polonia se han neutralizado desde el término de la Segunda Guerra Mundial más de 84 millones de artefactos explosivos, de los cuales más de 14 millones han sido minas marinas. La recuperación prosigue, a un ritmo de 350.000 explosivos por año.

Según Manuel Ruiz, profesor de Ecología de la Universidad Autónoma de Madrid, la acción destructora de la naturaleza por efecto de acciones militares puede tener, en determinadas circunstancias, consecuencias irreparables, particularmen-

te en los casos en que es imposible controlar las sustancias arrojadas sobre el ecosistema. El accidente de un avión B-52 en la bahía de Baffin (Groenlandia) en 1968, accidente que produjo la pérdida de cuatro ingenios nucleares, confirma plenamente la afirmación del profesor Ruiz: el siniestro propició el esparcimiento de 390 gramos de plutonio-239, cuya toxicidad es elevadísima. Otro ejemplo—éste, por lo que se sabe, de menos trágicas consecuencias— lo aporta el bien conocido caso del accidente aéreo sucedido hace años en las cercanías de

la población almeriense de Palomares.

Uno de los fenómenos que entraña un mayor riesgo potencial para el ecosistema marino es el de la navegación de propulsión nuclear. Según estudios realizados por expertos de la Universidad de Dublín (República de Irlanda), al menos seis submarinos nucleares han desaparecido a lo largo de los últimos decenios. En opinión del profesor Ruiz, estos submarinos deben ser catalogados «como vertidos radiactivos, a todos los efectos». Por su parte, la Marina de Guerra de los EE. UU. ha reconocido este año la existencia de 628 «pequeños accidentes» en su arsenal nuclear. Una extrapolación lógica del dato permite suponer que otras Armadas, dotadas también de armamento nuclear, habrán contabilizado cantidades proporcionalmente equivalentes de accidentes, habida cuenta del paralelismo en recursos tecnológicos, medidas de seguridad y preparación del personal; sencillamente, no han proporcionado información de ello a la opinión pública.

Otro factor que debe ser seriamente considerado es el de la dispersión de sustancias químicas liberadas por culpa de fallos técnicos. La práctica habitual, ante determinadas anomalías, es la de soltar combustible. Este se desparrama sobre la superficie marina, provocando daños cuantiosos. Debe tenerse en cuenta que las naves de guerra portan gran cantidad de material cuyos compuestos químicos no son biodegradables.

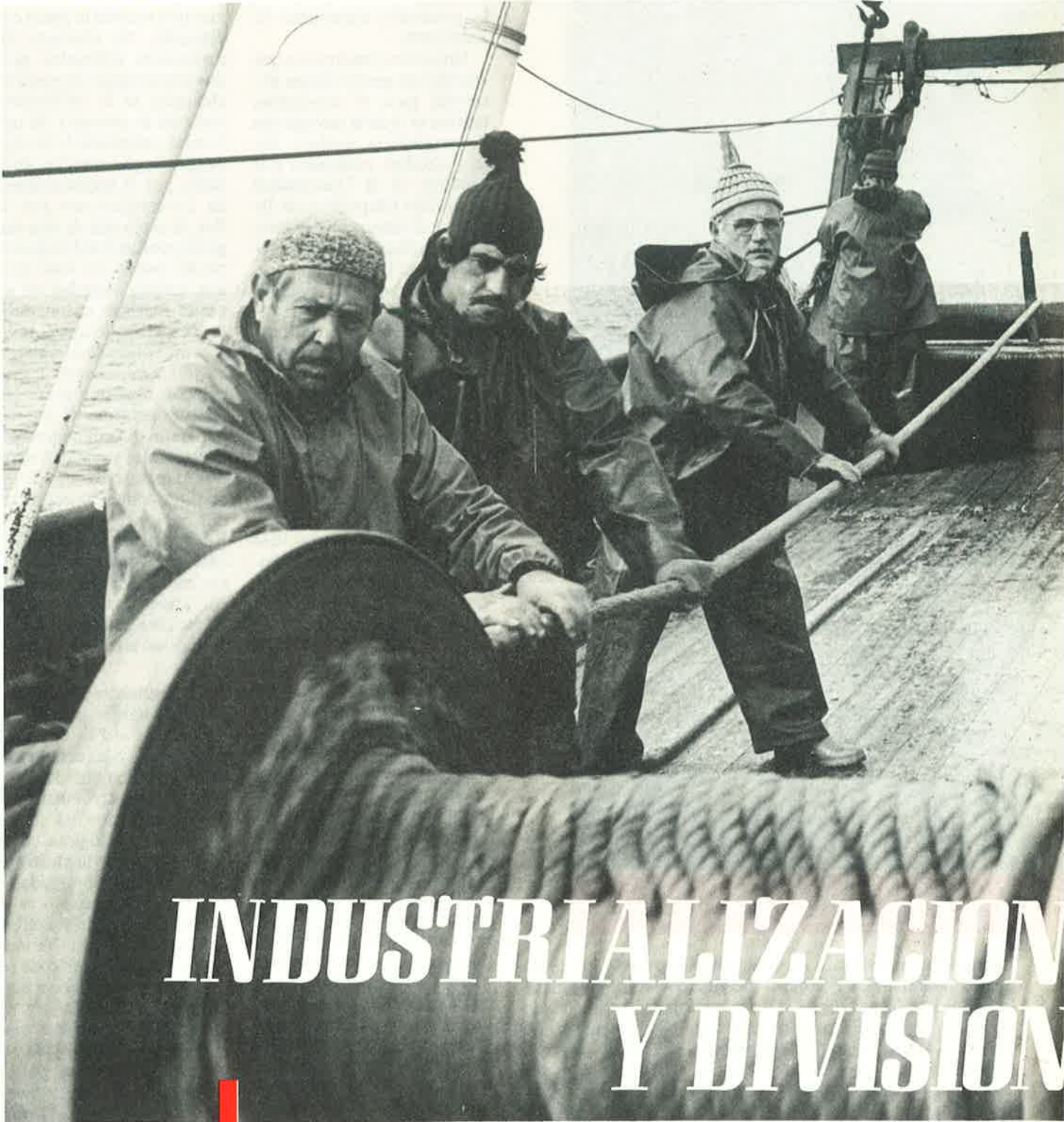
No debe menospreciarse tampoco la importancia destructiva que tienen las explosiones subacuáticas. Y ello no sólo por las modificaciones morfológicas que puedan producir en el terreno, sino, y sobre todo, por el daño mortal que ocasionan en la fauna marina. HOJA DEL MAR se ha referido con frecuencia a los proble-

mas que acarrea la pesca con dinamita. No obstante, los explosivos utilizados para esta forma ilegal de pesca no alcanzan ni la millonésima parte de la potencia de una bomba subacuática de tipo medio. Según estudios realizados por el Instituto Sueco de Investigaciones por la Paz, la explosión de una carga de profundidad de fuerza media puede ser letal para una amplia variedad de especies marinas en un radio de 77 metros, lo que equivale a un volumen de agua de hasta 1,9 millones de metros cúbicos. Ocurre a veces que los destinatarios de los disparos son directamente algunos grandes animales marinos, o incluso bancos de peces, que han sido confundidos con naves enemigas. La *Revista Internacional de Armamentos* reconoció que casos así se habían producido en varias ocasiones durante el reciente conflicto anglo-argentino en las islas Malvinas.

El inventario de los efectos destructivos y contaminantes que sobre el medio marino tienen las actividades bélicas —a los que debemos añadir obligatoriamente los producidos por las armas químicas y biológicas, capaces de ocasionar la atrofia de determinadas comunidades animales y vegetales— es ya lo suficientemente apabullante como para haberse convertido en motivo de seria preocupación, no ya para las organizaciones conservacionistas y ecologistas, sino incluso para los propios gobiernos de diversos países. Estos empiezan a entender lo fundado de la afirmación que hace cinco años hacía el Committee for the Compilation of Materials on Damage Caused by the Atomic Bombs in Hiroshima & Nagasaki: «Cuando una bomba estalla, no sólo mueren personas. Muere también la Tierra. Hay que hablar de ecocidio.» ■

Juan de DAMBORENEA

GENTES DEL MAR



INDUSTRIALIZACION Y DIVISION

Un indicador que permite diferenciar la organización industrial o preindustrial de una empresa es el grado de desarrollo de la división del trabajo.

Uno de los tópicos de aire supuestamente científico que se manejan en relación a la pesca es aquel por el cual se engloba ésta dentro del llamado «sector primario». En realidad, un análisis medianamente detenido de la realidad de la actividad pesquera conduce a situarla en buena parte dentro del campo de la industria. El



DEL TRABAJO

progresivo desarrollo de la flota industrial ha venido por lo demás a alterar sustancialmente el modelo de relaciones sociales que caracterizaban al sector cuando éste tenía un carácter predominantemente artesanal. J. M. Montero Llerandi estudia aquí esa alteración y los factores que la han motivado.

ES proverbial y ya casi tónica la escasa atención que se ha prestado a la población que vive y trabaja en el mar. Sin duda, esta actitud ha contribuido decisivamente al profundo desconocimiento de sus gentes del que padece la mayoría de la población. La apatía administrativa se ha contagiado a los ambientes académicos que, por otra parte, y con pocas excepciones, han considerado poco o nada interesante su estudio.

Un ejemplo de la marginalidad académica que padecen las gentes del mar se aprecia en los criterios estereotipados que se utilizan para encuadrarlas en el conjunto de la actividad económica. Usualmente se engloba a la actividad pesquera dentro del sector primario. Sin embargo, existen razones más que suficientes para considerarla como una actividad industrial. Como señalaba el informe elaborado por el Equipo Gaur en 1970: *«La pesca está considerada como una actividad primaria, no sólo porque explota los recursos materiales de forma inmediata, sino dando a esta expresión un sentido artesanal, precapitalista, familiar, de baja eficiencia técnica y económica. La realidad es muy distinta. Es cierto que en la actividad pesquera subsisten caracteres artesanales, gremiales y pre-industriales, pero éstos se refieren, sobre todo, a la estructura de la propiedad de la flota y a la organización funcional de las empresas armadoras y de las instituciones y organismos que intervienen de una u otra forma en esta actividad. Sin embargo, en lo que se refiere a los medios de producción, en cuanto a su volumen o cuantía, y la forma en que son utilizados (productividad), el sector pesquero puede considerarse equiparable a cualquier grupo industrial del sector secundario. Es decir, la pesca tiene un carácter industrial en contraposición al carácter agrario o primario que se le atribuye en el sentido antes indicado» (1).*

El que tradicionalmente se haya subsumido a la pesca en el mismo apartado que la

GENTES DEL MAR

agricultura y la ganadería ha producido, entre otras cosas, la ocultación de su significación económica y social. Por otra parte, para una correcta visión de los problemas del sector, y para un enfoque adecuado de su solución, hay que partir de una perspectiva que considere a la pesca como «una actividad de carácter netamente industrial», y más específicamente como «una rama industrial de desarrollo tecnológico medio» (2).

Pero esta observación no es suficiente para un análisis que pretenda ir más allá de los datos puramente económicos. Veamos por qué. Considerado en su totalidad, el sector pesquero tiene un carácter industrial. Ahora bien, al analizar las diferentes modalidades de la actividad pesquera se apuntan algunos datos que ponen de manifiesto

la heterogeneidad de este sector, advirtiéndose *diferentes grados de industrialización* según el tipo de flota: gran altura, altura, litoral y artesanal. De tal modo que en uno de los extremos de una hipotética escala tendríamos a la flota de gran altura y en el otro estaría la flota artesanal; y entre ambos extremos la flota de altura, próxima a la de gran altura, y la flota de litoral, situada entre las flotas de altura y artesanal (3).

Las flotas de altura y gran altura presentan características que las hacen asimilables a organizaciones de corte típicamente industrial, mientras que en las flotas de litoral y artesanal todavía pueden encontrarse elementos propios de la etapa pre-industrial. Aunque no puede afirmarse que haya una identificación mecánica entre el tamaño de la embarcación y los dos tipos de actividad económica considerados, *industrial y pre-industrial*, al menos puede hablarse de tendencia; de tal manera que los buques de menor tonelaje desarrollarían una actividad pre-industrial,

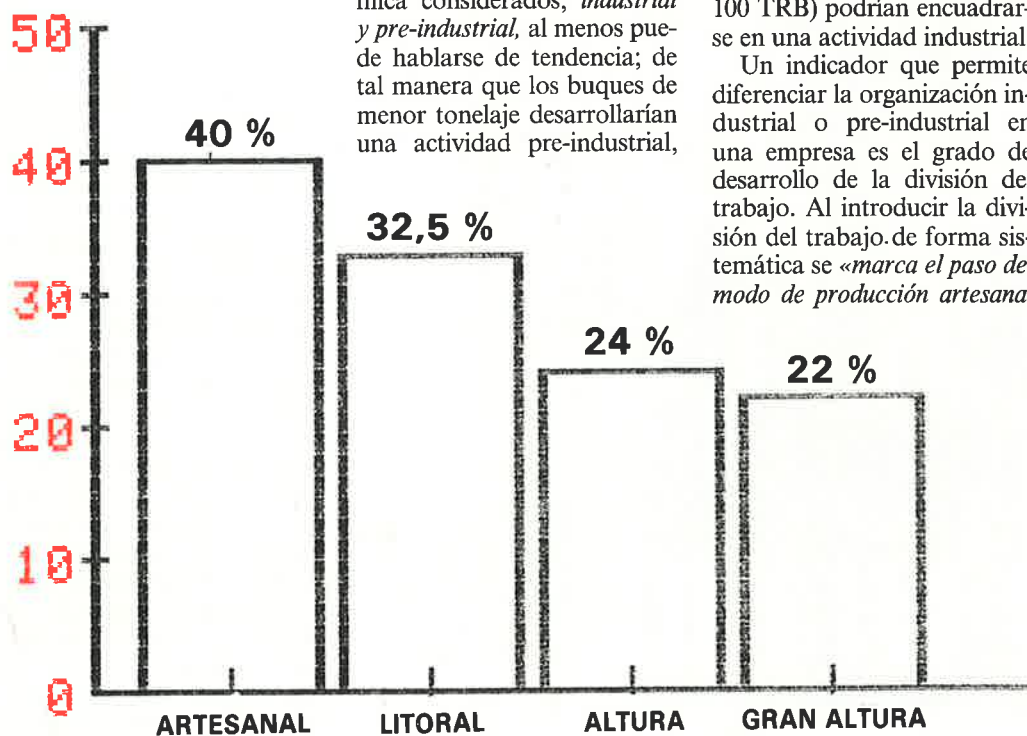


GRAFICO NUM. 1

VALORACION DE LOS NO TITULADOS DE LAS BUENAS RELACIONES A BORDO SEGUN EL TIPO DE FLOTA (EN PORCENTAJES)

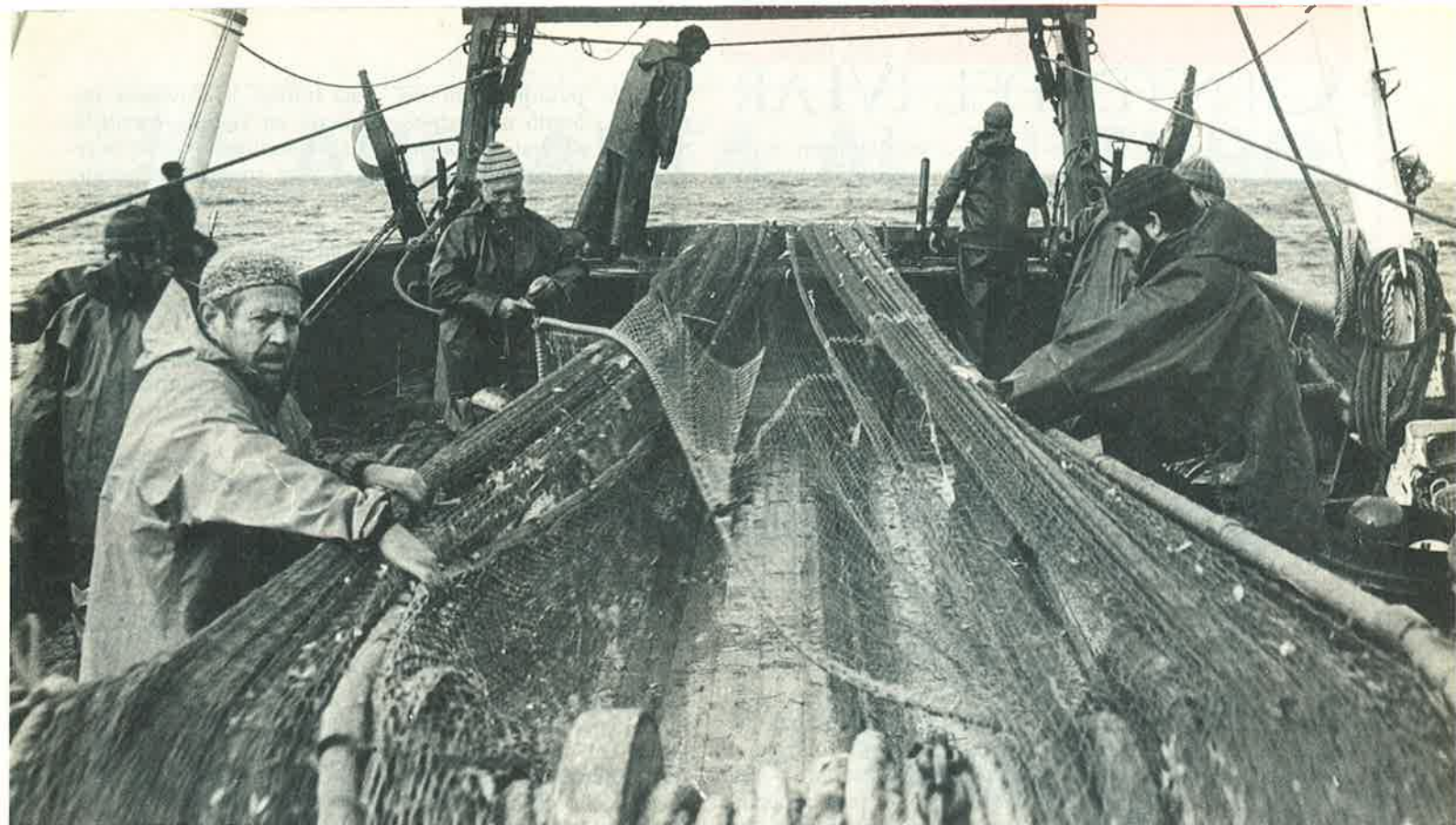
FUENTE: Estudio sociológico sobre las condiciones de trabajo en el sector pesquero de la provincia de Huelva.

mientras que las embarcaciones de mayor porte (más de 100 TRB) podrían encuadrarse en una actividad industrial.

Un indicador que permite diferenciar la organización industrial o pre-industrial en una empresa es el grado de desarrollo de la división del trabajo. Al introducir la división del trabajo de forma sistemática se «marca el paso del modo de producción artesanal

al industrial, de la situación en que todos y cada uno de los operarios ejecutaban todas y cada una de las operaciones precisas para realizar la totalidad de una labor, a una especialización de funciones. Una empresa es tanto más artesanal cuanto menor división del trabajo exista en ella» (4).

En la empresa pesquera pre-industrial el propietario «asume personalmente la dirección de todas las funciones de la empresa, con la excepción de algunos aspectos administrativos que son llevados a efecto a través de las Cofradías de Pescadores». La persona del armador-propietario asume todas las funciones directivas (producción, venta, administración contable y financiera). No hay división de funciones en lo que normalmente se considera la dirección de la empresa. «Sólo en la fase productiva, es decir, en la actividad específicamente pesquera, existe una cierta división del trabajo.» Pero es una división muy atenuada que se centra, casi exclusivamente, en el aspecto ejecutivo, ya que «quien manda, da las órdenes y adopta todas las decisiones es el patrón de pesca que, a su vez, y normalmente, es el propietario. Todos los



demás son básicamente marineros, y ejecutan las faenas pesqueras ordenadas por el pa-

trón; faenas, por otra parte, casi idénticas para cada miembro de la tripulación. Sólo algunos de ellos realizan tareas específicas y diferentes, superpuestas a su condición de marineros, como, por ejemplo, la preparación de la comida, el cuidado del motor, etcétera».

En la flota pre-industrial la especialización de funciones prácticamente no existe. No se da el caso de que cada tripulante tenga una tarea específica que pueda diferenciarse del resto. Toda la tripulación desarrolla, prácticamente, el mismo trabajo (5).

Como ya se ha señalado, en la pesca pre-industrial es frecuente que el propietario de la embarcación sea además el patrón de pesca. En estos casos, el patrón-armador sue-

le trabajar en cubierta como un tripulante más (6). También es habitual que el puesto de motorista lo ocupe un tripulante, con titulación o sin ella, que no abandona su trabajo como marinero en las faenas de pesca.

En los barcos de la flota pre-industrial no están instituidos cargos de contraalmirante, calderero, electricista, frigorista o cocinero. Un patrón-armador de la flota artesanal de Canela (Huelva) resumía así la ausencia de división del trabajo: «Estos barcos son pequeños y suelen ir entre seis y ocho hombres. No hay cargos en el barco. Normalmente suele pasar como en este mío. Como yo soy el dueño del barco, digamos que soy el responsable y hago de patrón. Los demás son todos marineros, pero en realidad trabajamos todos igual» (7). Tampoco en la flota de litoral se aprecia división del trabajo, como lo confirma el testimonio de un patrón-armador de Lepe (Huelva): «En la máquina no va nadie. En nuestro barco tenemos normas propias para eso. El que venga conmigo en el puente se encarga de mirar la máquina. Le digo que eche un vistazo para ver si todo va bien. Otras ve-

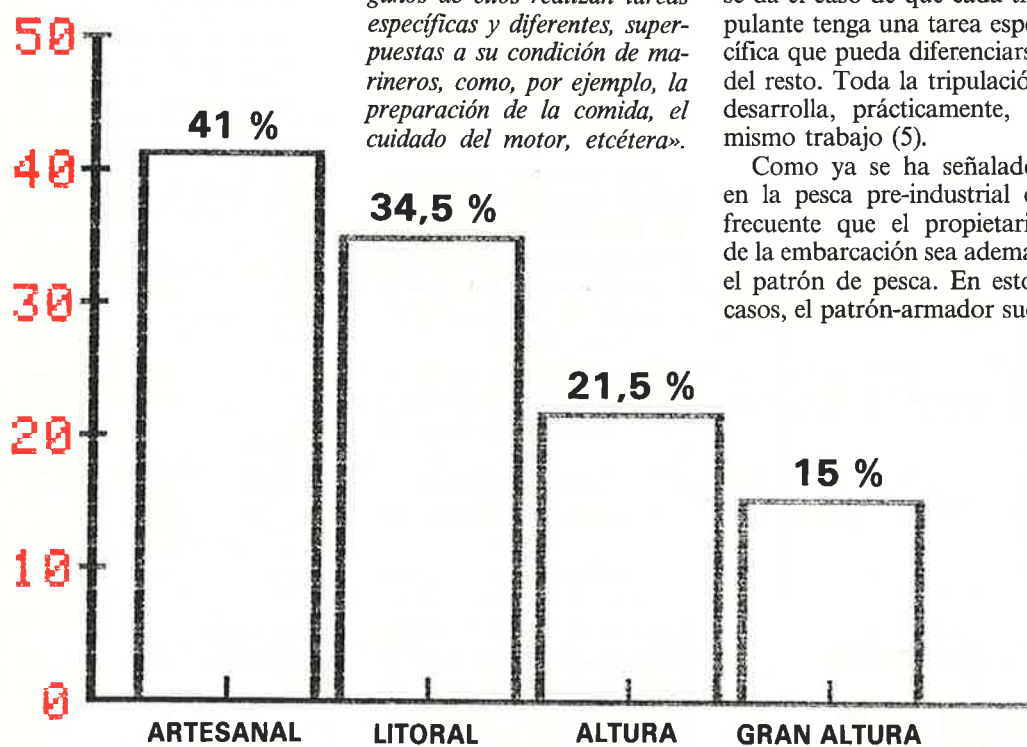


GRAFICO NUM. 2

VALORACION DE LOS TITULADOS DE LAS BUENAS RELACIONES A BORDO SEGUN EL TIPO DE FLOTA (EN PORCENTAJES)

FUENTE: Estudio sociológico sobre las condiciones de trabajo en el sector pesquero de la provincia de Huelva.

GENTES DEL MAR

ces voy yo. La máquina se encarga de mirarla el que vaya de guardia en el puente. ¿Que se produce una avería? Pues para eso llevo un motorista que tiene el título. Pero el motorista no hace nada si yo no se lo digo antes. Aquí somos todos marineros» (8).

La causa fundamental del cambio pivota sobre las funciones de control que hoy ejercen los mandos.

Por el contrario, la división del trabajo en la flota industrial se advierte no sólo en que las tareas laborales están perfectamente definidas y se exige una especialización profesional —sobre todo en los mandos (de cubierta y máqui-

nas)—, sino también en las relaciones entre los tripulantes. El proceso de industrialización en el sector pesquero ha generado nuevas formas de actividad laboral. Estas formas se han adaptado a la mecanización de los nuevos barcos. También se han desarrollado nuevas formas de organización del trabajo, caracterizadas por un alto grado de jerarquización. Pero la moderna organización del trabajo no se debe exclusivamente a las exigencias provocadas por el maquinismo. Debe considerarse, además, que la implantación de la división técnica del trabajo tiene la función de controlar el proceso productivo. Y esto parece tanto más necesario cuanto que el armador no está a bordo para ejercer directamente esta vigilancia.

Para poder describir la forma en que los tripulantes per-

ciben la jerarquización del trabajo a bordo nos serviremos de algunas encuestas. Una primera aproximación se obtiene mediante un tipo de preguntas que buscan respuestas donde se concreta cómo se siente la jerarquización. Este es el caso cuando se pregunta al tripulante si encuentra alguna semejanza entre el sistema de vida a bordo y el que vivió durante el servicio militar. Los resultados obtenidos señalan diferencias significativas entre los tripulantes de las flotas industrial y pre-industrial: un 32 por 100 de los tripulantes de la flota industrial encontraba semejanzas, mientras que en la flota pre-industrial el porcentaje de los que encontraban semejanzas sólo alcanzaba el 15 por 100 (9). Otra pregunta del mismo tipo es la que inquiriere si se consideran excesivas las distancias a bordo. Los resultados obtenidos son, si cabe, más significativos que los de la pregunta anterior: un 27 por 100 de los tripulantes de la flota pre-industrial las considera excesivas, pero entre los tripulantes de la flota industrial el porcentaje alcanza el 51 por 100 (10).

Una segunda aproximación se consigue con preguntas indirectas, mediante las cuales el encuestado describe lo que él valora más. Este es el caso de la pregunta: «¿Qué es lo que más le gusta del puesto de trabajo que tiene usted actualmente?» (11). Como puede comprobarse en los gráficos números 1 y 2, a medida que el grado de industrialización aumenta, disminuye el porcentaje de los que resaltan que lo que más les gusta de su puesto de trabajo son las buenas relaciones que se dan entre los tripulantes; situación que se mantiene al considerar por separado las opiniones de los titulados (gráfico número 2) y de los no titulados (gráfico número 1). Finalmente, el gráfico número 3 muestra las diferencias en la valoración de las buenas relaciones a bordo entre tripulantes de las flotas pre-industrial e industrial.

En suma, la organización

del trabajo jerarquizada impuesta en la flota industrial ha deshecho el modelo de relaciones sociales imperante entre los tripulantes de la flota pre-industrial. La causa fundamental de este cambio pivota sobre la modificación incorporada al nuevo papel asignado a los mandos, al que se le han atribuido una serie de funciones controladoras del proceso productivo. ■

José-Manuel
MONTERO LLERANDI

NOTAS

- (1) GAUR, *La Pesca de superficie en Vizcaya y Guipúzcoa* (Bilbao, Caja Laboral Popular, 1970), páginas 45-46.
 - (2) IRESCO, *Comercialización de la Pesca* (Madrid, Ministerio de Comercio, 1977), página 11.
 - (3) El criterio que habitualmente se sigue para ordenar la flota pesquera en función del tamaño de las embarcaciones es el siguiente:
 - Flota artesanal: Buques de hasta 20 TRB.
 - Flota de litoral: Buques de 20 a 100 TRB.
 - Flota de altura: Buques de 100 a 250 TRB.
 - Flota de gran altura: Buques de más de 250 TRB.
 - (4) GAUR, *op. cit.*, página 343.
 - (5) *Ibid.*, página 345.
 - (6) Ignacio Palacios Esteban, «Rasgos estructurales del sector pesquero onubense», Anexo publicado en: Montero Llerandi, José Manuel. *Proceso de industrialización y condiciones de trabajo: El sector pesquero onubense*. Sevilla, Junta de Andalucía, 1985. 400 páginas.
 - (7) José Manuel Montero Llerandi, *Proceso de industrialización y condiciones de trabajo: El sector pesquero onubense* (Sevilla, Junta de Andalucía, 1985), página 100.
 - (8) *Ibid.*, página 117.
 - (9) D. I. S., «Estudio sociológico hombres del mar» (Madrid, 1972). No publicado.
 - (10) *Ibidem.*
 - (11) El encuestado debía elegir una sola respuesta de todas las que siguen a continuación:
 - No me gusta nada.
 - Las posibilidades de ascender de categoría profesional.
 - Las oportunidades de aprender.
 - Las buenas relaciones con los tripulantes (mandos y subalternos).
 - El tener asegurado un puesto de trabajo.
 - El trabajo que realizo es muy interesante.
 - El trabajo no es peligroso.
 - El trabajo no es cansado, es cómodo; fácil.
 - Se gana un buen salario.
 - El trabajo exige poca responsabilidad.
- FUENTE: Estudio sociológico sobre las condiciones de trabajo en el sector pesquero de la provincia de Huelva. Una buena parte de esta investigación se publicó con el título: *Proceso de industrialización y condiciones de trabajo: El sector pesquero onubense, op. cit.*

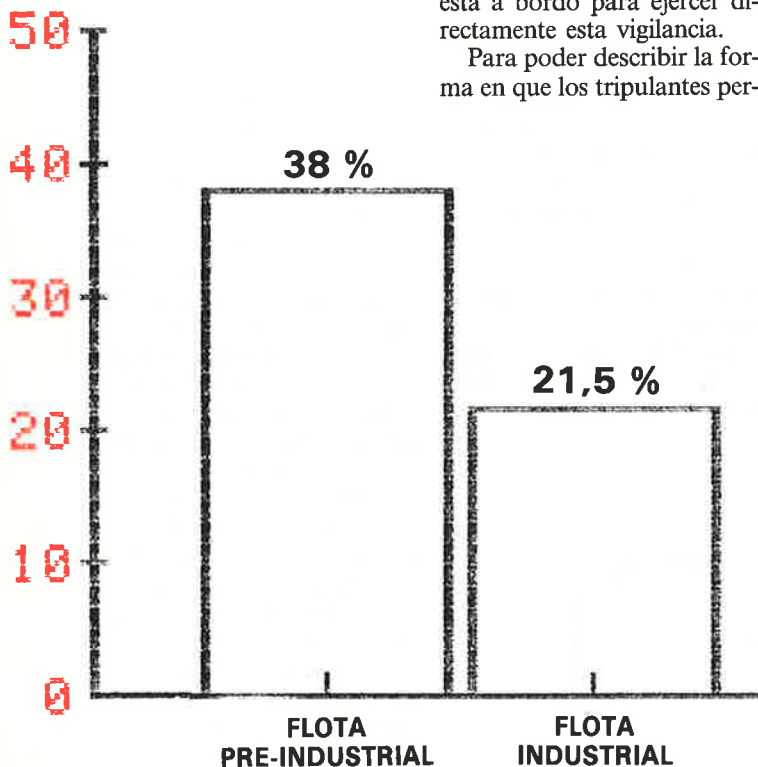


GRAFICO NUM. 3

VALORACION DE TITULADOS Y NO TITULADOS DE LAS BUENAS RELACIONES A BORDO SEGUN EL TIPO DE FLOTA (EN PORCENTAJES)

FUENTE: Estudio sociológico sobre las condiciones de trabajo en el sector pesquero de la provincia de Huelva.

SE ADELANTA AL FUTURO



SE ADELANTA AL FUTURO

La nueva serie 3600 de RAYTHEON es un nuevo concepto tecnológico de radares y su uso supone una realidad práctica para aventajados patrones de pesca.

ALTO BRILLO (no necesita visor)

ANILLO VARIABLE

DEMORA VARIABLE

ALARMA ANTICOLISION

PANTALLA DE 12 PULGADAS

4 Y 10 KW. Y 36/64 MILLAS y otras

importantes ventajas

INFORMESE: Se sorprenderá de sus cualidades y más de su precio.

Magistrat Catalá, 48 - Tel. 96/2874249-2873052

Télex: 62263-VDO E-GANDIA-VALENCIA

(España)

Red de Distribuidores y servicio técnico en todo el litoral

**2 años
garantía**



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 DE MEDICINA MARITIMA

Asistencia Sanitaria y Acción Social a bordo y en el extranjero a través de:



a) Centro Radio-Médico

RADIOTELEFONIA: Onda Corta (a través de Pozuelo)
Onda Media (a través de Costeras Nacionales)
RADIOTELEGRAFIA: a través de Aranjuez-Radio
CONEXION DIRECTA: Teléf. (91) 410 34 75 / Tx.: 43340 GRM E

b) Buque Esperanza del Mar BANCO CANARIO-SAHARIANO

RADIOTELEGRAFIA: a través de Aranjuez-Radio
RADIOTELEFONIA: EHOA
Apoyo Sanitario (hospitalización, radio-consulta, evacuación)
Apoyo Logístico (asistencias mecánicas, eléctricas, buzos, etc.)



c) Centros en el Extranjero

St. Pierre. FRANCIA
Dispensaire Espagnol. Saint Pierre et Miquelon. 97.500 (France)
Médico: Teléf. 41 21 32 / Tx.: 020424 Ardybia
 A. Social: Teléf. 41 21 32

St. John's. CANADA
Hogar del Marino Español. Saint John's. Newfoundland A1C-1A9 (Canadá)
Médico: Teléf. 754 00 77



Nouadhibou. MAURITANIA
Dispensario Español. B. P. 155
Médico: Teléf. 2183 / Tx.: 448

Dakar. SENEGAL
Instituto Social de la Marina. B. P. 3149
Médico: Teléf. 21 35 13 / Tx.: 451
 A. Social: Teléf. 21 35 13



Luanda. ANGOLA
Rua 4 de Fevereiro, 94. r/ch. C.P. 3810
Médico: Teléf. 71952 / Tx.: 3332

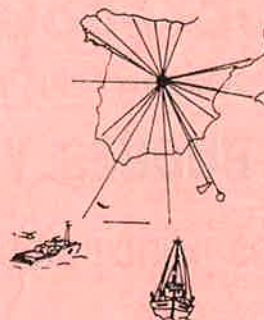
Walvis Bay. SUDAFRICA
Casa del Marino. P. O. Box 1191 - Walvis Bay 9190
Médico: Teléf. 4155 / Tx.: 0908792
 A. Social: Teléf. 5250
H Hospedería: Teléf. 4902

Maputo. MOZAMBIQUE
(En fase de creación)

ALICANTE: Casa del Mar. Teléf. (965) 22 89 43
22 04 68
ALMERIA: Casa del Mar. Teléf. (951) 23 82 22
23 84 23
BALEARES: Casa del Mar. Teléf. (971) 22 26 01
22 26 02
BARCELONA: Casa del Mar. Teléf. (93) 319 03 62
319 03 66
BILBAO: Casa del Mar. Teléf. (94) 411 77 00
412 72 89
CADIZ: Casa del Mar. Teléf. (956) 25 17 03
25 17 04
CEUTA: Casa del Mar. Teléf. (956) 51 22 99
51 11 24
CARTAGENA: Casa del Mar. Teléf. (968) 50 20 50
50 58 50
CASTELLON: Casa del Mar. Teléf. (964) 22 14 08
22 00 08
GIJON: Casa del Mar. Teléf. (985) 32 70 00
32 70 09
GUIPUZCOA: Casa del Mar. Teléf. (943) 39 86 40
39 86 41
HUELVA: Casa del Mar. Teléf. (955) 25 84 11
25 74 11

**Centros de Reconocimiento y
Medicina Preventiva Marítima
en Direcciones Provinciales**

LA CORUÑA: Casa del Mar. Teléf. (981) 28 70 00
28 78 93
LAS PALMAS: Casa del Mar. Teléf. (928) 26 80 12
26 80 16
LUGO: Casa del Mar. Teléf. (982) 22 34 54
22 34 50
MADRID: Policlínica. Teléf. (91) 442 64 34
442 68 23
MALAGA: Casa del Mar. Teléf. (952) 22 72 76
22 72 75
MELILLA: Teléf. (952) 68 16 64
SANTANDER: Casa del Mar. Teléf. (942) 21 20 97
21 46 00
SEVILLA: Teléf. (954) 27 80 03
27 80 04
TARRAGONA: Casa del Mar. Teléf. (977) 21 03 87
TENERIFE: Casa del Mar. Teléf. (922) 27 11 50
27 11 54
VALENCIA: Casa del Mar. Teléf. (96) 323 10 86
323 51 97
VIGO: Casa del Mar. Teléf. (986) 29 27 00
29 02 58
VILLAGARCIA: Casa del Mar. Teléf. (986) 50 05 71
50 17 81



**MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
SECRETARIA GENERAL PARA LA SEGURIDAD SOCIAL
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA**

SUCEDIO EN 30 DIAS

ASTANO CONSTRUIRA UNA PLATAFORMA

La División de Construcción Naval del INI ha firmado el contrato con la empresa Drillmar S. A. para la construcción de la primera plataforma semisumergible en Astano. El contrato supone un montante de unos 14.000 millones de pesetas y más de 1,3 millones de horas de trabajo para el astillero ferrolano, lo que contribuirá a paliar la difícil situación de los trabajadores de esta factoría afectada por la reconversión industrial.

La plataforma, con la que ASTANO entra en el mercado *off-shore*, tendrá una capacidad de perforación de 7.620 metros y una dotación de 96 personas. Poseerá dos cascos bajos, 6 columnas y una cubierta para helicópteros. Asimismo, contará con cuatro alternadores diesel de 2.865 Kw, dos propulsores tipo Kamewa y hélice de paso variable con posibilidad de instalar dos propulsores adicionales

les y un generador eléctrico de emergencia.

Por otra parte, los astilleros españoles integrados en el INI incrementaron el año pasado las entregas a sus clientes en un 76 por 100. A lo largo de 1985, estos astilleros entregaron un total de 437.767 GT, de las cuales el 92 por 100 fueron para la exportación y el 8 por 100 restante fueron entregadas a armadores españoles. Cabe resaltar una significativa recuperación de la demanda interna a finales del último ejercicio, en lo referente a pequeños y medianos astilleros y especialmente en buques pesqueros. Según el informe estadístico que publica trimestralmente la División Naval, la cartera de pedidos mundial de nuevas construcciones a finales de 1985 se estimaba en 25.862 miles de GT. Esta cifra supone un descenso del 15,7 por 100 con respecto al año anterior y del 6,0 por 100 comparándola con el trimestre precedente (meses de julio, agosto y septiembre).

SUBVENCION CERO PARA TRANSMEDITERRANEA

La Compañía Transmediterránea dejará de tener subvenciones del Estado en el ejercicio 1989, según prevé el plan trienal elaborado por la empresa y que tendrá que ser ratificado por la Dirección General del Patrimonio del Estado, que es el que posee el 96 por 100 del capital de la Compañía.

Las subvenciones del Estado a Transmediterránea, concedidas por prestación de servicios, se reducirán paulatinamente, pasando de los 7.000 millones de pesetas de 1985 a 6.000 millones en el presente ejercicio. En 1987, las subvenciones serán de 4.024 millones, y en 1988 bajarán a 1.977, para acabar en cero al año siguiente. De esta forma la Compañía cierra el ciclo de ayudas estatales que viene recibiendo su creación, en 1916, y que tuvo su punto más alto en 1977, con una relación entre subvención y venta del 131 por 100.

Esta reducción de ayudas se logrará gracias a la contención de los gastos de explotación, a la mejora de los ingresos y al sacrificio por parte de la Compañía de parte de los beneficios procedentes del concepto de remuneración.

En el plan citado, la Compañía prevé unos ingresos por

explotación, en 1989, de 28.820 millones de pesetas. En 1985, los ingresos fueron de 20.555 millones de pesetas, que con las dotaciones mencionadas por subvención se elevaron a 27.555 millones. En 1986 los ingresos previstos son de 22.256 millones, que irán aumentando progresivamente hasta alcanzar en 1989 la cifra anteriormente mencionada. Los gastos de personal tendrán un incremento anual que se estima estará dos puntos por debajo del IPC. La plantilla se reducirá paulatinamente, a una media de 60 personas por año en los próximos ejercicios.

Por su parte, la Dirección General del Patrimonio del Estado ha anunciado que reprivatizará parte de las acciones que tiene en la Compañía Transmediterránea, mediante su presentación en el mercado bursátil. La privatización se hará por fases, hasta ceder el 49 por 100 del capital. Esta decisión ha sido tomada después de que la empresa se colocase en una línea de rentabilidad clara y tras programar la progresiva reducción de subvenciones. En la actualidad, el capital de Transmediterránea es de 3.000 millones de pesetas, desde que en 1978 el Estado, a través del Patrimonio, lo amplió en 1.000 millones. Fue entonces cuando el Estado se convirtió en el socio mayoritario de la empresa.



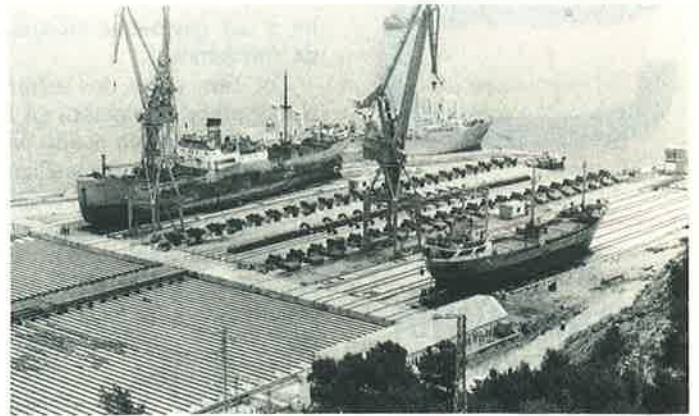
ARMADORES PREOCUPADOS POR LA CRISIS

El Comité de las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Económica Europea ha elaborado un informe en el que advierte de la crítica situación del sector ante la supercapacidad de la flota mercante mundial.

El presidente de este Comité, Johan Groenendijk, ha mostrado su preocupación por la reducción del porcentaje de la flota mercante europea en el total mundial y por la consiguiente degradación de este sector, que ocupa a 260.000 trabajadores en los doce países de la CEE.

Las Asociaciones de Armadores de la Comunidad, CAACE, advierten en su informe que el excedente mundial en el transporte de petróleo es del 36 por 100, mientras que el de contenedores rebasa el 33 por 100 y el de mercancías a granel supera el 22 por 100. En los últimos diez años, los armadores comunitarios han perdido un 8 por 100 de la cuota del mercado mundial, con especial repercusión en países tradicionalmente armadores, como Grecia y Gran Bretaña. Al mismo tiempo, las flotas de los países del Este y otras de pabellones de convivencia han aumentado sensiblemente la capacidad de sus transportes.

Los armadores comunitarios culpan de esta situación a las autoridades comunitarias por su incapacidad para atender a sus recomendacio-



nes, remitidas hace más de un año, y rechazan la política de subsidios para la construcción de nuevos barcos en un mercado saturado. Estiman que dichas ayudas deberían emplearse en la reconversión de los barcos que están en malas condiciones.

Larrazábal. La comisión gestora está integrada, además de por el presidente, por un vicepresidente, cinco vocales y un secretario.

CLAUSURADO EL SEMINARIO LA INFORMACION Y EL MAR

En la Facultad de Ciencias de la Información se clausuró el día 16 de mayo el seminario que sobre «La información y el mar» se venía celebrando desde el 9 de abril, organizado por la Liga Naval Española, la Dirección General de la Marina Mercante y el Decanato de la Facultad.

En el acto de clausura intervinieron el almirante Ignacio Martel, presidente de la Liga Naval Española, Fernando Salvador, director general de la Marina Mercante y Angel Benito, decano de la Facultad. Todos ellos destacaron la necesidad de que la información marítima reciba un mejor tratamiento y acogida en los medios periodísticos.

En el curso del seminario se han celebrado diversas mesas redondas sobre la marina mercante española, la estrategia marítima, la pesca en España, la marina deportiva, la construcción naval y la prensa en el mar.

ASOCIACION DE PRODUCTORES DE CULTIVOS MARINOS

En la sede del Instituto Social de la Marina de Madrid se constituyó, el pasado 24 de mayo, la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR) que tendrá como objetivo la defensa de los intereses de sus asociados y el apoyo de las actividades de este sector, sirviendo como interlocutor ante la Administración del Estado, las autónomas, los organismos sindicales y las instituciones de la Comunidad Económica Europea. A esta entidad podrán pertenecer todas las personas, empresas y entidades que se dediquen en España a los cultivos marinos.

El domicilio social de esta Asociación se encuentra en Padre Xifré, 3, 28002 Madrid. Su presidente es Gustavo

UNA GRUA MARINA HAB-VALMAN EN LUGAR DE CINCO PUNTALES
 Como parte de la modernización del buque Sjóvika —un arrastrero/factoría de 62 metros—, una sola Grúa Marina sustituyó a cinco puntales de carga. Puesto que la grúa puede girar un círculo completo y su lugar de emplazamiento puede elegirse libremente, pudo cubrirse una zona total de trabajo mayor que la que podían atender los puntales.

LA GRUA MARINA HAB-VALMAN TAMBIEN IDEAL EN PEQUEÑOS ARRASTREROS
 Una grúa HAB deja la cubierta despejada y puede trabajar sin límite en todos los sectores.

LA GRUA MARINA HAB-VALMAN AHORRA COMBUSTIBLE EN ARRASTREROS POR EL COSTADO TRANSFORMADOS
 Con la Grúa Marina HAB a bordo, un arrastrero por el costado puede convertirse en un arrastrero por popa. Puesto que la grúa, instalada en el saltillo de popa, tira del arte a lo largo del costado del buque, queda resuelto el problema de liar la captura. Las roldanas para los cables de arrastre van situadas en popa. Los ahorros de combustible alcanzan alrededor del 30 por 100, puesto que la resistencia en dirección oblicua a cruja que tenía lugar en las anteriores condiciones requería una considerable compensación mediante el timón.

Y, POR SUPUESTO, NO SOLO EN BUQUES PESQUEROS
 La Grúa Marina HAB cumple a la perfección todas las tareas auxiliares de elevación en cualquier buque mercante: carga de provisiones y respastos C. M., maniobra de balsas, manejo de mangueras... y todo lo que a Vd. se le pueda ocurrir. TODO ELLO, CON UNA SOLA GRUA.

Avda. de la Constitución, 19b. TORREJON DE ARDOZ (Madrid)
 Tel. 675 18 50 (5 líneas) Télex: 42019 - Apartado 8.
 FABRICA: Pol. Ind. Malpica, C/E. n.º 86 - Tel. 39 15 00 (5 líneas)
 Apartado 3020 - Zaragoza-16

DESARROLLO DEL PLAN DE FLOTA

La Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos ha aprobado una serie de disposiciones que desarrollan el plan de flota. En concreto, aprobó un proyecto de Real Decreto por el que se establecerían las primas al desguace y se crearía la Comisión para la Renovación y Modernización de la Flota Mercante.

El proyecto distingue las primas al desguace que lleva aparejada su sustitución por otros buques de nueva construcción en astilleros nacionales de las primas sin sustitución. En ambos casos, el citado Real Decreto, si se aprueba, establecerá las cuantías de las primas atendiendo al tipo de buque y la fecha de su construcción, así como las

condiciones que deben cumplir los beneficiarios de este sistema.

CUATRO NUEVOS BACALADEROS

El grupo español Pleamar, primer consorcio pesquero europeo del sector bacaladero, ha firmado un contrato de 2.400 millones de pesetas con el astillero asturiano Naval Gijón para la construcción de cuatro bacaladeros de arrastre por popa, que irán dotados de los más modernos equipamientos pesqueros existentes en el mundo.

Pleamar prevé obtener este año una facturación total superior a los 10.000 millones de pesetas, frente a los 8.000 logrados en 1985.

Fecha	MAYO Noticia	Medio
1-V	Representantes de APESCO concentran sus barcos en la Bahía de Santander durante la celebración de las Jornadas de Pesca organizadas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. El objetivo de la acción era protestar por el actual reparto de los derechos de pesca en aguas comunitarias.	P. Nacional P. Vasca
3-V	El puerto guipuzcoano de Pasajes, cerrado por la huelga de sus trabajadores.	
5-V	Los pesqueros españoles «Pescafría II», «Pescafría III», «Bigaro» y «Narbol», con base en Pasajes y Vigo, son apresados por lanchas patrulleras canadienses. Las autoridades canadienses afirmaban tener fotografías aéreas de los cuatro pesqueros tomadas mientras faenaban ilegalmente.	P. Nacional
8-V	Los pesqueros de altura gallegos pertenecientes a Apesco permanecen amarrados por decisión de los armadores. El paro durará todo el mes de mayo.	P. Gallega
9-V	Los armadores coruñeses pertenecientes a Apesco anuncian su decisión de mantener el boicot a la entrada de pescado comunitario.	P. Nacional
9-V	El atunero congelador vasco «Alboniga» se hunde en las proximidades de Dakar. No hay víctimas.	Gabinete ISM
12-V	Ocho arrastreros franceses penetran ilegalmente en aguas españolas, llegando hasta las costas de Santander.	P. Nacional
13-V	Se firma el acuerdo marco para los astilleros públicos con el apoyo de las centrales sindicales UGT y ELA-STV.	P. Nacional
13-V	Unos 300 armadores y marineros de APESCO se concentraron en el puerto de La Coruña.	P. Gallega
13-V	Los bacaladeros «Bigaro» y «Narbol» apresados por Canadá son multados con 550.000 dólares. Un poco menos (medio millón) fue la fianza pedida a los patrones del «Pescafría II» y el «Pescafría III».	Gabinete ISM
14-V	Las empresas Transmediterránea, Unión Naval de Levante y Fletamentos Marítimos se unen para formar una sola empresa en el tráfico de pasaje. Han recibido financiación del Banco de Crédito Industrial para la adquisición de nuevos buques.	P. Nacional
16-V	El pesquero ondaitarra «Atxondo» se hunde frente a las islas Cíes. No hubo víctimas.	P. Gallega
18-V	Comienza la huelga que por diez días ha convocado la Coordinadora Estatal de Trabajadores Portuarios, en protesta por la reforma de la OTP anunciada por el Gobierno.	P. Nacional
20-V	Los pesqueros de bajura de la costa cantábrica se concentran en la bahía fronteriza de Txigudi para protestar por la intromisión de barcos franceses en sus caladeros.	P. Nacional P. Nacional
20-V	Greenpeace inicia en Málaga una campaña contra la pesca de inmaduros.	P. Andaluza
21-V	El pesquero onubense «Juan Ramón» es ametrallado por una patrullera portuguesa al desobedecer la orden de alto dada por los «gardíñas» lusos.	P. Nacional P. Nacional
25-V	En el tribunal francés de Rennes comienza la vista contra 53 pesqueros españoles sorprendidos entre 1977 y 1979 faenando en aguas francesas.	P. Nacional
26-V	El pesquero guipuzcoano «Jorge Oteiza» es detenido por una patrullera francesa.	P. Nacional
26-V	Un guardacostas de la Armada canadiense ametralla a los bacaladeros gallegos «Julio Molina» y «Amalia Mairama» cuando volvían desde Terranova a las Azores llevando a bordo a cuatro militares canadienses.	P. Nacional
26-V	El Gobierno reforma por decreto el servicio público de estiba y desestiba. La disposición oficial determina la disolución de la OTP.	P. Nacional
28-V	Se inicia en Saint Johns el juicio contra los capitanes de los bacaladeros «Julio Molina» y «Amalia Mairama». España anuncia una protesta en la CEE por la actitud de las autoridades canadienses.	P. Nacional P. Nacional
29-V	Comienza la actividad portuaria a ritmo lento después de diez días de huelga.	P. Vasca
29-V	El juez de La Rochelle pide una fianza de 400.000 pesetas para el pesquero «Jorge Oteiza».	P. Nacional
29-V	Los pesqueros «Ignacio de la Cruz», «Goizalde» y «Nuevo Maite» son apresados en aguas francesas acusados de faenar ilegalmente.	P. Nacional
30-V	Los estibadores portuarios de la Coordinadora Estatal rechazan la reforma de la OTP aprobada por el Gobierno y convocan nuevos paros para el 3 de junio.	P. Nacional
30-V	El titular del juzgado provincial de Saint Johns decreta la libertad provisional de los capitanes del «Julio Molina» y «Amalia Mairama» e impone una multa de 12 millones de pesetas.	P. Nacional
31-V	Las autoridades francesas fijan en 400.000 pesetas las fianzas de los barcos «Ignacio de la Cruz», «Goizalde» y «Nuevo Maite», apresados el día 29.	P. Nacional
31-V	Los ocho tripulantes del pesquero «Nuevo Martí», con base en Algeciras, hundido cuando navegaba frente al litoral marroquí, llegaron sanos y salvos a sus hogares.	P. Nacional

CRUCIGRAMA

HORIZONTALES

1. (Seguido del 14 vertical) Lamentable fenómeno que dio título a la separata que HOJA DEL MAR publicó con su número 241 (cuatro palabras). 2. El más importante de los puertos pesqueros franceses del Atlántico. Pone gran interés en recordarnos que el sur también existe. 3. Apellido de un notable político asiático, muerto en 1976. Ser inglés. Patán sin vocales. Organización televisiva latinoamericana. 4. Banquete. Al revés, persona

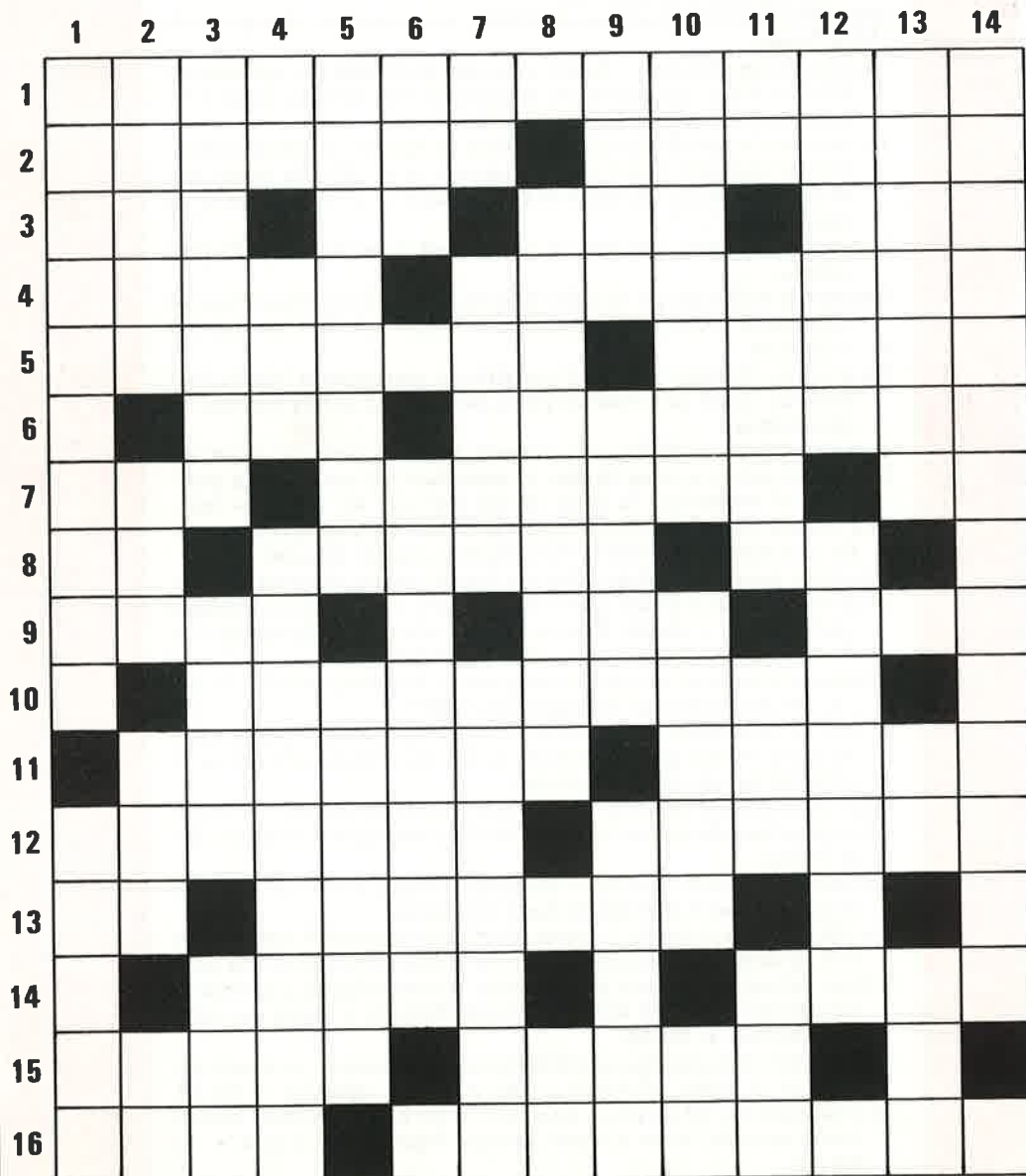
que se dedica a la fabricación o la venta de maletas. 5. La palmera que da fruto. Italiano. 6. Consonante. Lia. Mecieses. 7. Acuerdo polémico. Cumplen con cierto rito muy hispánico. Nota. 8. Prefijo duplicador. Usareis cierto sentido. El mago de ahí ha alimentado muchas fantasías infantiles. Cierta número. 9. Por librarnos de los geográficos e históricos, nos conformaremos con decir que se trata de una famosa plaza de París (al revés). Consonante. Abreviatura de cuento. Bebida inglesa, famosa por aparecer en muchos crucigramas. 10. Consonante. Al revés, ra-

pidísimos. La misma consonante. 11. Flechas metálicas que cumplen funciones de grímpolas. Al revés, apoyo sobre el que reposa una efigie. 12. Excesos modernos. Se lo tomaría a chufia. 13. Preposición. Las hermanas de tu marido, Consonante. Otra. 14. Nueva consonante. Negocio estupendo. Consonante. Remo. 15. Embarcación ligera. Fila de tablones o planchas metálicas del costado o cubierta de un buque. Uno. 16. Próximo. Piezas que se utilizan para izar los botes, sostener la escala real, las anclas, etc.

VERTICALES

1. Artes de pesca, características de la costa gaditana y onubense, con las que se atrapan sobre todo atunes. Pez de agua dulce de la familia de los pércidos. 2. Cierta asociación agropecuaria. Interrogación cheli. Se dirigen. Inversión de nota. 3. Miembros de una determinada nacionalidad balcánica. Las hacen los borrachos. Fin caótico. 4. Dos. En catalán, pecho. Crimen repugnante que no siempre ha sido castigado con la debida severidad. 5. Bloquease un puerto. Pedazo de papel oficial. 6. Consonante. Vocal. Notable especie de cangrejo marino que vive dentro de la concha de un caracol de mar. 7. Con otra consonante, estalla. Rezasc. En terminología marítima, se califica así a lo que está próximo. 8. Consonante. Aunque la gente de tierra adentro use esta palabra como adjetivo, los de mar se especializan en un pedazo de costa. Consonante. Casi res. 9. Oriente. Quizá le parezca a usted que hemos escrito mal este punto cardinal; sin embargo, la Academia de la Lengua autoriza esta grafía. Al revés, sumergir las redes, por ejemplo. 10. Parte más baja del interior del casco, adonde van a parar las aguas de la bodega. Al revés, equivalente de la OTAN que los USA fomentaron en el Sudeste Asiático. No. 11. Consonantes marítimas. Cierta hidrocarburo. Al revés, unas siglas muy estadísticas. El de los hijos suele ser muy mentado. 12. Labrolas. Cierta prenda de abrigo. Consonante. 13. Al revés, contar. Consonante. Dos vocales. Enmarañe. 14. (Ver 1 Horizontal). ■

NOTA: Envíe la solución a HOJA DEL MAR (Crucigrama). Génova, 24, 28004 MADRID. Entre las personas que hayan remitido la solución se sorteará trimestralmente un radiocassette estereofónico.



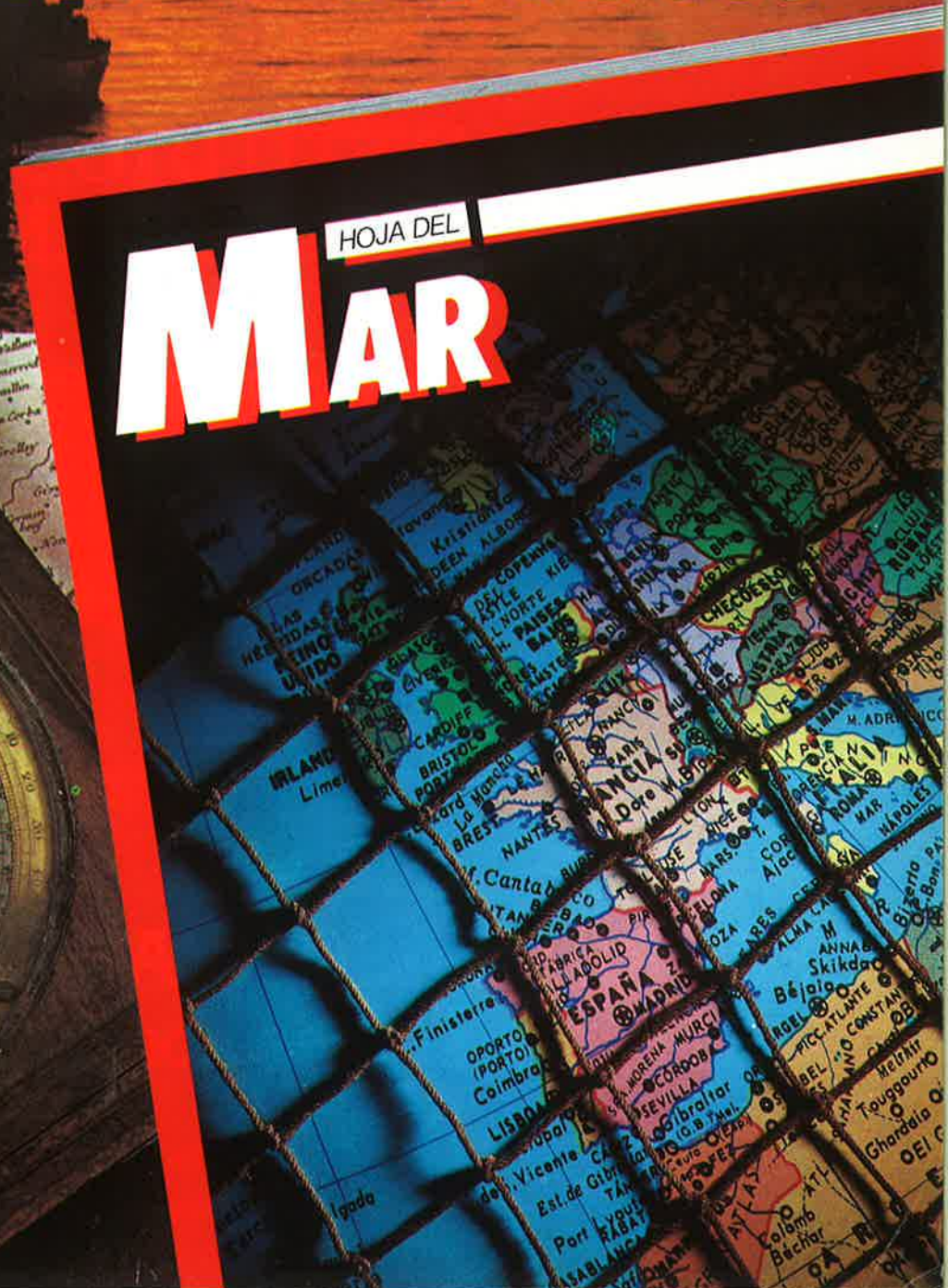
HOJA DEL

MAR

*Toda la mar
en una revista*



INSTITUTO
SOCIAL
DE LA MARINA



HOJA DEL

MAR

**Mutua Nacional
de Previsión
de Riesgo Marítimo**

**del INSTITUTO SOCIAL
de la MARINA**



SEGURIDAD • SOLIDARIDAD • SERVICIO
Porque somos nosotros mismos.



MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

C/Génova 20, 5ª planta. MADRID

Tfnos. 410 38 83 - 410 43 05 - 410 46 26