

MAR

HOJA DEL

N.º 238 — DICIEMBRE 1985 — ENERO 1986

BALANCE 1985

Informe:
**EL IVA
Y EL MAR**

Fraude marítimo:
PIRATAS DE LUJO

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



Maputo. MOZAMBIQUE
(En fase de creación)

Luanda. ANGOLA
Rua 4 de Fevereiro, 94, Tch. 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

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



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

DIRECTOR GENERAL: CONSTANTINO MENDEZ

DIRECTOR: JOSE MARIA SULLEIRO

REDACTOR JEFE: JAVIER ORTIZ

REDACCION: CONCHA H. CARAZO
VIDAL MATE
MARGA BOTIN
SOL VALLEJO

SECRETARIA DE REDACCION: MARIA DOLORES SANCHEZ

CORRESPONSALES

ALICANTE: JOSE MARIA GORDON BOZA. ALMERIA: JOSE ASEÑO SEDANO. ARRECIFE DE LANZAROTE: ALONSO GONZALEZ CORUJO. BARCELONA: FERNANDO LOPEZ-PÉREA. BILBAO: MIGUEL ANGEL RODRIGUEZ VILLANUEVA y JOSE LUIS ALANA. CADIZ: JOSE LUIS VILLAPLANA. CARTAGENA: GONZALO VARELA y J. E. PEREZ MADRID: CASTELLON: FRANCISCO SEGARRA FABREGAT. CEUTA: FELIPE PEÑA VAZQUEZ. GIJON: JOSE MARIA AGUIRRE LOPEZ y RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN. HUELVA: FERNANDO RON GIMENEZ y SERAFIN GOMEZ ROJAS. LA CORUÑA: LEOPOLDO CAL FERNANDEZ. LAS PALMAS: RICARDO URQUIDI GÜEMES y JUAN FRANCISCO FONTE. LUGO: ANTONIO NORES QUESADA y NARCISO GARCIA FERNANDEZ. MALAGA: DAVID LEON HERRERO. MELILLA: MARIO OTERO IGLESIAS. PALMA DE MALLORCA: BERNARDO ZULAIKA y EMILIO MORANCHO. SAN CARLOS DE LA RAPITA: LUIS MILLAN ROCA. SAN SEBASTIAN: JUAN JOSE LIZUAIN. SANTA CRUZ DE TENERIFE: ANTONIO BETANCORT GONZALEZ. SANTANDER: RAFAEL PUENTE PINEDO. SEVILLA: GENEROSO MARTIN. TARRAGONA: LUIS VEGA FERNANDEZ. VALENCIA: JOSE MANUEL MASIP SEGARRA. VIGO: ANTONIO PIÑEIRO SALVIDEGOTIA. VILLAGARCIA DE AROSA: JOSE RAMON NUÑEZ RAMOS. COLABORADORES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DE LA COSTA PENINSULAR E INSULAR.

Distribución: Inagra, S. A.
Vicente Caballero, 3 y 5, Madrid

Redacción y Administración: Calle Génova, 24
Madrid. Teléfonos 419 84 61 - 418 89 61
Télex: 23746-22107

Imprime: GRAFOFFSET, S. L. GETAFE (Madrid)
Depósito Legal: M. 16 516-1973

Gabinete de información del ISM. Joaquín Vidal. Teléfonos 419 39 63 y 419 07 24

HOJA DEL MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán como opiniones propias de HOJA DEL MAR aquellas que vayan firmadas por su director o en forma editorial.



ESTE número de HOJA DEL MAR ofrece al lector una amplia información sobre el fraude marítimo, una actividad muy poco conocida fuera de los ámbitos profesionales y que, sin embargo, salda sus balances anuales con substanciosas ganancias a costa de severos quebrantos para los bolsillos de los ciudadanos. La capacidad e imaginación de los defraudadores no parece tener límites en los últimos tiempos, y su presencia se hace cada vez más patente en todas las actividades marítimas. Las víctimas de estas prácticas fraudulentas pueden ser los armadores, los fletadores, los consignatarios o las compañías de seguros, pero los *paganos* son, en última instancia, todos los consumidores, que ven repercutido en el precio de los productos y servicios, el coste de ilegalidades a las que son ajenos.

UNA de las cuestiones que más puede intrigar al ciudadano es que, pese a lo espectacular y conocido de muchos casos de fraude marítimo, resulta prácticamente insólito que alguno de estos defraudadores termine visitando las instituciones penitenciarias de los países afectados. Y esta realidad es consecuencia de diversos factores: el silencio de las víctimas, las distancias geográficas y legales que separan los Estados, la existencia de países que son auténticos paraísos fiscales, y, sobre todo, las extraordinarias facilidades que para toda ventaja desleal posibilitan las banderas de conveniencia.

Otro elemento a tener en cuenta es la actual situación de dificultad que padece la Marina Mercante mundial, con un mercado de fletes deprimido, en el que la oferta prima abrumadoramente sobre la demanda, lo que puede inducir a que algunos prefieran bordear la Ley, o transgredirla, antes que desaparecer de una actividad que anteriormente les fue propicia.

LA actividad fraudulenta sólo puede combatirse desde tres frentes. Por un lado, mediante una escrupulosa actuación profesional de todos los participantes en las distin-

editorial

FRAUDE MARITIMO

tas operaciones comerciales que tienen como soporte el transporte marítimo. Por otro, con una decidida presencia de la Administración y representantes del sector en los organismos internacionales, especialmente en la CEE, que tienen a su alcance la posibilidad de arbitrar medidas de prevención y castigo sobre las prácticas fraudulentas, tales como la eliminación del doble registro, la armonización de distintas legislaciones, la agilización de los mecanismos de extradición, etc. Y, finalmente, con la adopción de otras medidas de carácter interno que modernicen el cuerpo legal español, para hacerlo eficaz, lo cual ha de ser posible en un futuro próximo gracias a la reforma de la Administración Marítima de nuestro país. ■

GOODBYE, TIO GILITO!

Sr. Director:

Se acaba de hacer pública la noticia de que los responsables de Disney Internacional han tomado la decisión de instalar la **Disneyworld** europea en las proximidades de París. Tengo que decir que a mí esta decisión me ha alegrado, y mucho.

Por tocarme la decisión de cerca, en tanto que vecino de Alicante, he seguido este asunto con creciente preocupación a lo largo del último año. Se hablaba de puestos de trabajo, de inversiones, de riqueza. En mi opinión, se subrayaban unilateralmente las hipotéticas ventajas de la instalación de la **Disneyworld**, en tanto se ocultaban sus inconvenientes. Para mí, éstos eran superiores a aquéllas. No podemos ignorar que nuestra costa mediterránea está ya enormemente deteriorada, y que ello es responsabilidad, en no poca medida, del turismo y su desarrollo irracional: se hipoteca el futuro en nombre de las ventajas —a menudo superficiales— del presente. Esos puestos de trabajo y esa riqueza, por otro lado, vendrían a nacer del agigantamiento de las actividades de un sector productivo que adolece de una gran fragilidad.

Hay más inconvenientes. El primero, y del que rara vez se habla, es que, de haberse comenzado la instalación del complejo festivo norteamericano, el Gobierno español, de acuerdo con sus compromisos, se habría visto obligado a entregar a fondo perdido la cuarta parte de la inversión total del tinglado: una millonada de dudosa prudencia, tanto más en un país que está necesitado de inversiones estructurales urgentes. Se ignora también que, si bien algunas personas habrían encontrado trabajo y otras obtendrían ganancias, el resto de los habitantes de la zona afectada verían enca-

CARTA DEL MES

ABORDAJES

Sr. Director:

Leo en el número 236 de **HOJA DEL MAR** el artículo «*Abordaje en el Atlántico*», donde relatan la tragedia vivida por la tripulación del barco pesquero artesanal canario «*Alcocó*», con su luctuoso desenlace. Repaso en el artículo la hipótesis que se maneja para explicar lo sucedido y no salgo de mi asombro. Que un pequeño barco artesanal, al parecer extraordinariamente vetusto, no cuente con los medios técnicos necesarios para detectar la presencia de otro barco en las inmediaciones no es algo que me extraña demasiado. Pero que lo mismo le ocurra a un modernísimo y aparatósísimo barco, perteneciente a una de las flotas más avanzadas y prestigiosas del mundo, lo encuentro sencillamente pasmoso.

Estoy convencido de que, tal y como ustedes apuntan en su reportaje, pudo producirse un descuido por parte del personal de guardia en el buque ruso en el momento del accidente. Pero, ¿cómo puede ser que los aparatos de detección no dieran la alarma? Me consta que los buques soviéticos están dotados hoy en día con los medios tecnológicos más avanzados. ¿No sirven para nada tales medios?

Me gustaría que **HOJA DEL MAR** dedicara un próximo artículo a informar sobre esta cuestión de los abordajes, que regularmente se cobra más y más víctimas en el mar.

Saludos cordiales.

Pedro HERNANDEZ
Málaga

recerse los precios de las viviendas, de los productos alimenticios, del transporte, etcétera.

Queda, por último, otro argumento que, al menos para mí, no es de menor importancia: el modelo ideológico que las diversiones de la **Disneyworld** ofrece. Sé que es una vieja y complicada polémica, pero mi criterio sobre ello es firme: el sello Walt Disney basa su éxito en la difusión más o menos inteligente del *american way of life*, del estilo americano de vida, con su canto al poder económico, su cerrado individualismo, su sensiblería y sus hamburguesas. Yo, por mi parte, me quedo aquí con nuestro propio modo de vivir y sentir.

Ignasi ALVAREZ
Alicante

¡YA ERAMOS EUROPA!

Sr. Director:

Observo que su revista está cayendo en el mismo error que tantos otros medios de comunicación españoles de esos tiempos: anunciar la entrada del Estado español en la CEE con la rimbombante frase de «¡Ya somos Europa!». Otros la ponen directamente; en los últimos números de **HOJA DEL MAR** me parece verla, implícita, detrás de frases que hablan de «nuestro ingreso en Europa», «nuestra incorporación a Europa», etc.

Hay en ello un lado absurdo. ¿Se ignora que Europa es un continente que empieza en los Urales, que se compone de una treintena de Estados, en-

tre los cuales el español es uno de los de más antigua conformación? La CEE no es Europa geográficamente hablando; ni siquiera la mayor parte de Europa. Pero tampoco lo es desde el punto de vista social. El otro día, cuando una periodista de TVE se quejó al primer ministro irlandés de la escasa dimensión de **unidad cultural europea** que tiene la CEE, éste le contestó, con gran sensatez, recordándole que la cultura europea es algo que desborda ampliamente el marco de la CEE («¿Cómo hablar de cultura europea sin contar con la literatura rusa?», le dijo) y que la CEE es un organismo de cooperación económica, como su mismo nombre indica.

España era ya parte de Europa desde hace mucho, y mal se puede entrar en donde ya se estaba, ni empezar a ser lo que siempre se ha sido.

Hay, bailando por todas estas confusas brumas periodísticas, un concepto metafísico de Europa (metafísico en su sentido más literal, en tanto que se sitúa más allá de lo palpable y real). Según él, existiría, por encima de la Europa concreta y visible —plural, contradictoria—, una Europa ideal, a la que sólo tendrían acceso aquellos Estados que reunieran unas ciertas características económicas, políticas, militares... Esta sería la Europa-Europa, la Europa fetén. Pero mucho me temo que ese concepto de Europa se muestre en exceso contaminado por los virus ideológicos: no sólo toda la Europa del Este, sino una buena parte de la del Oeste (países nórdicos, Austria, Suiza, etc.) quedarían fuera de esa «nueva Europa».

Así pues, ¿por qué no llamar al pan pan, al vino vino, a Europa Europa y a la CEE, sencillamente, CEE?

Atentamente,

Luis RODRIGUEZ
Madrid

EDITORIAL	3
CARTAS DE LOS LECTORES	4
CRUCIGRAMA	82

REPORTAJES

EL MUNDO DEL FRAUDE MARITIMO	6
PESCAR EN EUROPA	20
SALVAMENTO FRANCES	24
MERLUCEROS DE FUENTERRABIA	28
JORNADAS DE LORIENT	34
NUEVAS NORMAS CREDITICIAS	49
SLMM: «Salvar la flota»	58
SOCIOLOGIA DE LA FAMILIA PESCADORA	64
SEMINARIO EN TUNEZ	68
NUEVA ESCUELA NAUTICA EN GIJON	72

ENTREVISTAS

Pascual Maragall: «BARCELONA VOLVERA AL MAR»	52
Marcelo Palacios: UN NUEVO CONCEPTO DE LA SANIDAD	74

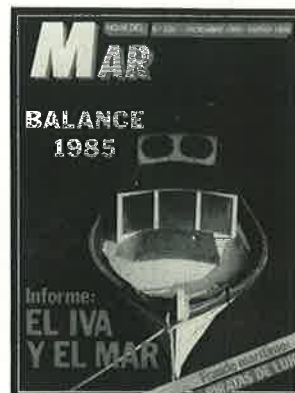
DEBATE

EL FRAUDE MARITIMO	12
--------------------------	----

SECCIONES

INFORME: El IVA y el mar	37
SUCEDIO EN TREINTA DIAS	77
GREMIO DE MAREANTES: Cambio de guardia	80

EN PORTADA



El fraude marítimo y las repercusiones del IVA en el sector marítimo-pesquero son los dos grandes temas de este número de HOJA DEL MAR, el primero que se publica después del ingreso de España en la CEE.

(Foto portada: Antonio Girbés)





AQUEL naufragio, sucedido en septiembre de 1982, podía haber sido, según todas las apariencias, uno más entre los que suelen producirse en cualquier mar del mundo. Sin embargo, las investigaciones realizadas para esclarecer el suceso demostraron todo lo contrario: el barco había sido hundido intencionadamente. Se trataba de un buque matriculado en Panamá, propiedad de una compañía liberiana, manejado por una empresa radicada en Londres, cuyo director era de nacionalidad norteamericana, aunque de origen griego.

La nave siniestrada estaba asegurada en Londres, y los riesgos de la carga corrían por cuenta de compañías de La India, Arabia Saudí y

El mundo del fraude marítimo

PIRATAS BAJO MIL BANDERAS

Egipto. Por si todo ello fuera poco, el capitán era polaco y la tripulación filipina. El naufragio se había planeado mientras el buque se encontraba en un puerto del Mar Rojo, gracias a las gestiones de un inspector de la compañía armadora, quien ofreció 100.000 dólares al capitán por llevar a cabo el hundimiento. Y aún llegaron más lejos los investigadores en sus pesquisas: armador e inspector habían urdido el fraude a bordo de un avión. Pues bien, sin contar la nacionalidad del avión, eran diez los países cuyas jurisdicciones estaban implicadas en la actividad fraudulenta. Los culpables no pudieron ser perseguidos.

El ejemplo anterior no es un caso aislado en las relaciones comerciales del sector marítimo; al contrario, reúne una serie de elementos habituales en casi todos los fraudes marítimos: presencia de banderas de conveniencia, empresas radicadas en países que son verdaderos paraísos fiscales, dificultad para determinar los auténticos responsables gracias a legislaciones que favorecen el anonimato, etc. Los perjuicios causados por estos defraudadores ascienden todos los años a muchos millones de dólares, a pesar de lo cual es norma común que sus responsabilidades no sean esclarecidas ni sancionadas.

Un hecho real, acaecido recientemente, puede constituir un ejemplo eficaz de fraude marítimo: un buque cargado con mercancías de alto valor arriba a puerto para efectuar unas reparaciones de emergencia. Durante la estancia del barco en el puerto de arribada, se produce la denuncia de un acreedor. El buque resulta embargado y es subastado por orden judicial. Una vez efectuada la subasta y transferida la propiedad del barco, el nuevo armador reclama a los titulares de las mercancías un flete adicional para transportarlas al puer-

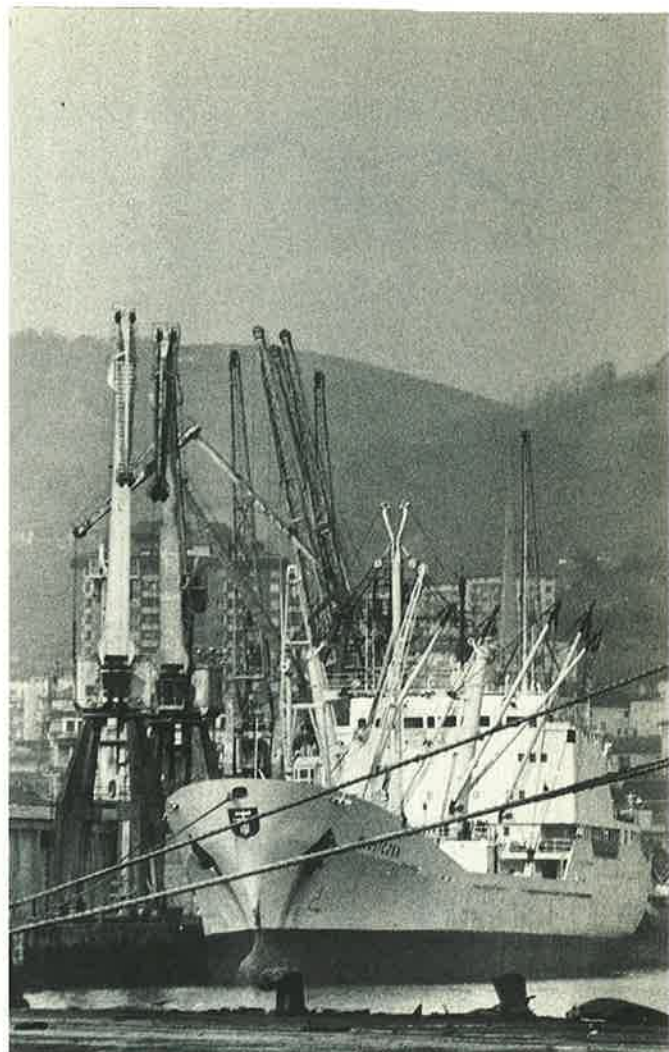
to de destino. Pese a lo injusto de la propuesta, y para evitar males mayores, los fletadores admiten el sobrecargo. A las pocas horas de haberse producido el pago al nuevo armador, el barco sufre un incendio, con pérdida total constructiva.

La investigación del suceso demostró que las mercancías habían sido descargadas con anterioridad al siniestro. Y demostró también que el primitivo armador, el supuesto acreedor y el nuevo armador se habían puesto de acuerdo para cometer el fraude. Es este un caso lo suficientemente ilustrativo de cómo pueden intervenir diversos delitos —conspiración para defraudar, robo e incendio— en un fraude marítimo.

Dada esta variedad, cabe preguntarse cuáles son los límites del concepto de fraude marítimo. Para Enrique Yturriaga Cantos, «fraude marítimo es el término que se utiliza para describir delitos tales como: falsificación, incendio premeditado, baratería criminal, trampa, falsedad y, en general, todas las acciones defraudatorias relacionadas con el comercio marítimo».

Con un criterio muy amplio, podría clasificarse el fraude marítimo en cinco grandes apartados: por naufragio, por incendio, por desviaciones ilegales con venta del cargamento, y mediante pólizas de fletamento.

El hundimiento premeditado de buques constituye uno de los más viejos fraudes marítimos, especialmente durante las épocas en que el mercado de fletes se encuentra en crisis, cuando los armadores recurren al naufragio para cobrar las primas del seguro. En el último medio siglo, las publicaciones del *Lloyd's Law Report* han reseñado más de treinta casos de buques hundidos o embarrancados premeditadamente. Un período récord para esta práctica fue 1920, con nueve hundimientos in-

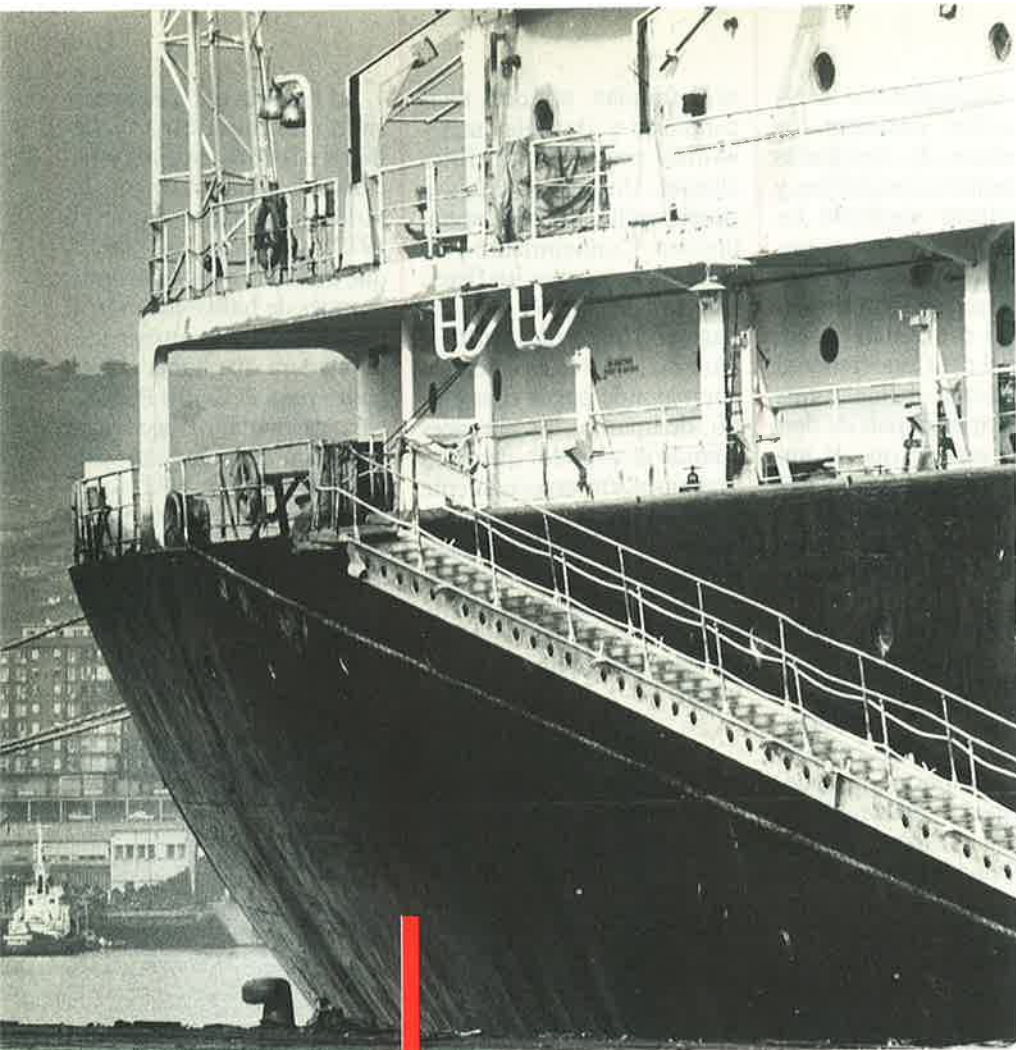


tencionados de barcos que navegaban en lastre o con cargas de escaso valor. La II Guerra Mundial implicó un descenso, hasta el punto de que la *Lloyd's Law Report* sólo señaló tres casos en los tribunales ingleses y dos en los norteamericanos. Sin embargo, a finales de los años setenta aparece una nueva variedad de este fraude, conocida como el *rust bucket* (cubo de óxido), consistente en cargar un barco viejo con mercancías de alto valor, descargarlas secretamente en un puerto, y, posteriormente, hundir el buque. De esta manera, los dueños de la carga reclamaban a los aseguradores las pólizas concertadas, los armadores hacían lo mismo con los aseguradores del buque, y los receptores de las mercancías añadían sus propias reclamaciones. Esta modalidad de fraude, bastante extendida en el Lejano Oriente y en el Mediterráneo Oriental, presenta la ventaja de que, además de

los beneficios obtenidos gracias a los seguros de buque y mercancías, los defraudadores se embolsaban el fruto de la venta ilegal de la carga.

Además del fraude en el hundimiento intencionado del buque, ha proliferado últimamente el fraude por incendio. Esta práctica ofrece sustanciosas ventajas sobre el naufragio, ya que la responsabilidad de probar que el incendio ha sido provocado corresponde a los aseguradores, mientras que en los hundimientos debe ser el armador quien demuestre, en determinadas circunstancias, que el siniestro ha sido realmente accidental.

A pesar de la espectacularidad que conllevan los fraudes por naufragio e incendio, no son menos importantes, por su repercusión económica, los que se basan en aspectos documentarios del comercio marítimo. Como es sabido, la financiación del comercio marítimo está normalizada por medio del cré-



LA CRISIS ACOMPaña AL FRAUDE

Es un hecho estadísticamente comprobado que, en las épocas en que el mercado de fletes se encuentra en crisis, aumenta el número de naufragios e incendios de buques provocados por los propios armadores.

dito documentario, y esta práctica se rige por normas y costumbres unificadas. De acuerdo con estas normas, todas las partes trabajan sobre documentos y no directamente sobre las mercancías. Por tanto, los créditos son transacciones separadas de las operaciones que se realizan con las mercancías. En la mayoría de las operaciones internacionales, ciertos documentos comerciales —fundamentalmente, el Conocimiento de Embarque— adquieren el mismo valor que si se tratara de las propias mercancías.

Dado que el comprador y vendedor que participan en

una operación comercial suelen estar separados por grandes distancias geográficas, y también legales, es habitual que el vendedor se muestre reacio a la entrega de las mercancías hasta que éstas han sido pagadas y que, por el mismo motivo, el comprador no quiera efectuar el pago hasta que la mercancía se encuentre en su poder. En el comercio internacional, este problema se soluciona mediante el crédito documentario.

La forma de efectuar la operación mediante crédito documentario se basa en que el comprador instruya a su Banco para que abra una

carta de crédito irrevocable a favor del vendedor. Mediante su corresponsal en el país del vendedor, el Banco designado prepara el abono del importe de la operación comercial. Abono que sólo se efectúa cuando los vendedores presentan al Banco los documentos que justifican que las mercancías han sido embarcadas.

En otros casos, el pago tiene lugar en el país de los compradores. Cuando se da esa circunstancia, el vendedor instruye a un Banco del país correspondiente para la entrega de los documentos o títulos necesarios de las mercancías contra el recibo del importe de la operación. En ambos casos, si los documentos entregados al Banco están en orden, éste se encuentra obligado a aceptarlos y efectuar el abono de la cantidad fijada en la operación. Como veremos más adelante, en el fraude documentario pueden salir perjudicados tanto los vendedores

como los compradores. Por ejemplo, un vendedor puede obtener el pago de la carta de crédito presentando documentos falsos de un cargamento inexistente. También puede darse el caso de que la carga embarcada tenga menor calidad que la contratada, o que la cantidad sea sustancialmente menor. No es infrecuente que el vendedor haya efectuado la venta de la misma carga a dos o más compradores y pretenda obtener el pago de todos ellos. Además, en el fraude documentario en el que la mercancía no ha sido embarcada, el comprador no puede efectuar reclamación alguna contra el transportista o contra el asegurador.

De la misma manera, el comprador puede defraudar al vendedor. Le basta con presentar un Conocimiento de Embarque falsificado, como documento justificativo del pago de la transacción comercial, y obtener la entrega de las mercancías sin haber realizado verdaderamente dicho pago.

Uno de los casos más significativos de fraude documentario fue el sucedido en 1950, cuando un agente comercial preparó una operación para el suministro de 45.000 bidones de lubricantes con destino al Gobierno de la República Popular China. La operación se realizó en condiciones C. I. F. y el importe era superior al millón de dólares. El cargamento se anunció como efectuado en enero de 1951 en un buque sueco. Los documentos presentados por los vendedores procedían de Marsella, y entre ellos figuraban: el Conocimiento de Embarque, el certificado de inspección del Lloyd's, la licencia de exportación y el informe de análisis. El pago se efectuó en Suiza. Muy pronto se descubrió que el barco jamás había existido, ni tampoco los cargadores, ni siquiera el lubricante. Todos los documentos eran falsos. Además, el Gobierno chino

se quedó prácticamente sin posibilidades de reclamación, dado que, en aquel momento, la exportación de aceites lubricantes a China estaba prohibida por la legislación francesa.

Ya se ha señalado anteriormente que tanto vendedores como compradores pueden ser artífices y víctimas del fraude documentario. Sin embargo, puede suceder que ambos pretendan ser defraudadores y que, además, salgan engañados por un tercero no previsto. Este fue el caso de un conocido hombre de negocios nigeriano que arregló la compra de determinadas mercancías con un exportador danés. El valor de la mercancía en el momento de la compra era de 25.000 dólares, pero se pactó una cantidad de 250.000 dólares para que figurara en la factura. (Probablemente, el exportador sabía que la diferencia tendría que ser abonada en alguna cuenta secreta de los importadores). El pago se efectuó mediante el cumplimiento de los acuerdos documentarios, ya que los documentos fueron enviados al Banco de Nigeria. El importador pagó al Banco, obtuvo los documentos y esperó su parte de la sobrefacturación, pero, cuando el buque llegó a Nigeria, pudo comprobar que la carga no existía. La investigación probó que el exportador no había embarcado la mercancía y que los documentos enviados al Banco nigeriano eran falsos. Lógicamente, el exportador, ante el sobreprecio de la facturación, se percató del fraude que pretendía realizar el comprador a sus clientes, y decidió que podría engañarle con total impunidad. Lo curioso de este caso es que ninguna de las dos partes consiguió sus objetivos: un avisado empleado del Banco, consciente del conflicto, se apropió de los 250.000 dólares y desapareció sin dejar rastro.

Una última variante del

fraude documentario es la que pueden practicar los compradores de mercancías para engañar a vendedores y transportistas mediante los conocimientos de embarque. Generalmente, una vez efectuado el cargamento, los responsables del mismo envían el original del Conocimiento de Embarque al Banco que debe pagar en el país de destino. Se supone que el importador paga al Banco, obtiene los Conocimientos de Embarque originales y los presenta al agente del transportista para retirar la carga. Siguiendo la práctica habitual, los cargadores envían a los importadores copias no negociables de los Conocimientos. El fraude consiste en que los importadores pueden llegar a conseguir la mercancía sin hacer entrega de los Conocimientos originales, que, por tanto, no habrán retirado del Banco, por lo cual el exportador no obtiene el pago de la mercancía. Los cargadores, consecuentemente, terminarán por demandar a los transportistas, acusándoles de haber entregado la carga erróneamente. Como dato indicativo de la importancia que tiene esta modalidad de fraude, se puede reseñar que, en un período de diez meses, un sólo cargador ha recibido reclamaciones por valor de tres millones de dólares.

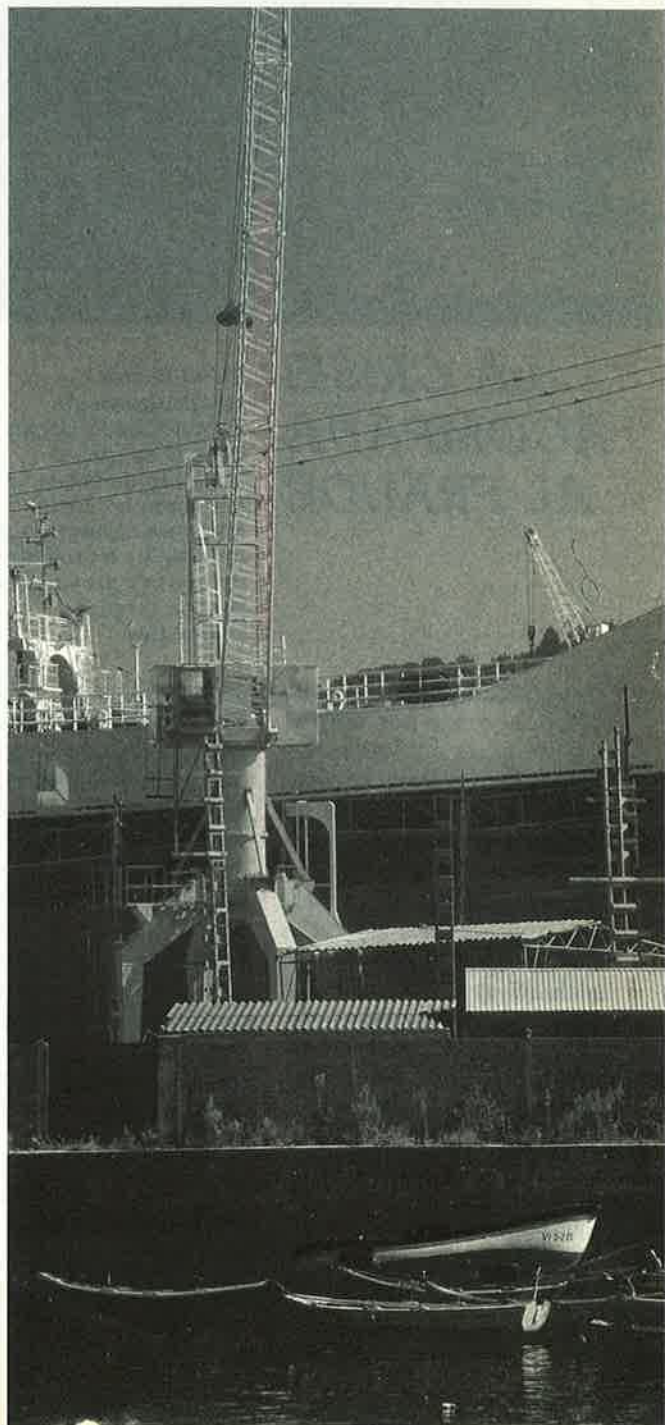
Con relación a los fraudes en las pólizas de fletamento pueden considerarse dos variantes fundamentales: la del fletador que no paga el flete al armador y la del armador que exige fletes adicionales. Estas variantes pueden incluir el fraude de subfletamiento a los fletadores, armadores o interesados en la carga. Dos supuestos prácticos ilustrarán convenientemente este tipo de fraudes.

En el caso de fraude por parte del fletador, bastará con que éste abra una línea de transporte y para ello flete un buque en *time charter* por un período de tres meses. Dado que su intención

es defraudar, ofrecerá unas condiciones de flete interesantes para los posibles clientes. Una vez obtenida la carga, emite los correspondientes Conocimientos de Embarque y cobra los fletes. Por lo general, el fletador paga el primer mes del *time charter*, pero cuando le corresponde pagar el segundo, desaparece. Es entonces cuando el armador queda en una situación especialmente difícil, ya que los Conocimientos de Embarque estarán emitidos sobre el término de flete pagado y ello le impedirá embarcar una carga que está obligado a entregar.

La historia del fraude marítimo ha conocido a verdaderos expertos en esta especialidad, como el de un fletador australiano que, en 1977, abandonó 20 barcos que utilizaba en *time charter*, después de haber cobrado el cien por cien de embarques de madera que había conseguido para el Golfo Pérsico. Otro defraudador legendario es un conocido fletador griego que, sólo en 1982, logró burlar nada menos que a doce importantes compañías, desapareciendo después de cobrar la totalidad de los fletes.

No acaban ahí las posibilidades de fraude por parte



de un fletador. Otra variante utilizada es la de emitir un doble juego de Conocimientos de Embarque. Para desarrollar esta modalidad, el fletador de un buque en *time charter* sustituye los Conocimientos firmados por el capitán como «Flete pagadero en destino» por otros marcados como «Flete pagado».

De esta manera, cuando el fletador deja de pagar al armador, éste no puede resarcirse embargando la carga.

Son muchos y variados los factores que influyen y determinan el auge del fraude marítimo, así como su habitual impunidad. En primer lugar, hay que considerar la escasez de denuncias por parte

de los defraudados. En segundo lugar, la multiplicidad de jurisdicciones que suelen intervenir en cualquier fraude —con una media de cinco países implicados—, lo que dificulta enormemente el esclarecimiento de los hechos y el castigo de los culpables. Y, finalmente, el gran aumento del comercio internacional dentro de un sistema de amplias libertades.

La descolonización de naciones posterior a la Segunda Guerra Mundial dio origen a muchos Estados independientes cuyos desarrollos legislativos en materia comercial y marítima son todavía insuficientes. Muchos de

estos países en vías de desarrollo carecen también de expertos, y resultan, en unos casos, víctimas de fraude, y, en otros, propiciadores de los mismos. Angola, por ejemplo, ha sufrido cinco de los mayores fraudes marítimos del mundo en menos de dos años a raíz de su independencia. Otros países, como Guinea, no tienen ninguna legislación comercial o civil que les permita investigar simples faltas comerciales.

Otro factor decisivo de los fraudes marítimos es la existencia de banderas de conveniencia. La facilidad para el doble registro, y la gran libertad de controles y normas, proporcionan una cobertura perfecta a los defraudadores.

A pesar de las elevadas pérdidas que todos los años producen las prácticas defraudatorias, pocas han sido las iniciativas nacionales o internacionales para terminar con ellas. Hasta 1980 no se formó un organismo internacional con el objetivo de obtener información sobre los casos de fraude marítimo. Este organismo, el International Maritim Bureau, fue apadrinado por la Cámara Internacional de Comercio y recibió el apoyo de la IMO (International Maritime Organization) en noviembre de 1981.

El objetivo de la Oficina International Maritime Bureau es prevenir y contener los fraudes, recopilar información sobre los mismos, asesorar a quienes están participando en alguna operación comercial, aconsejar a las organizaciones comerciales en sus sistemas operativos, investigar actividades fraudulentas, etc. Los múltiples servicios de la OIM, que van desde la vigilancia de los contenedores cargados en el buque hasta la evitación de desviaciones ilegales de los buques, son cobrados con arreglo a unas bases tarifadas en función de las medidas preventivas. ■

La Oficina Internacional Marítima (OIM) nació en 1980: pretende estudiar los mecanismos del fraude y combatirlo por la vía de la prevención.

LA OIM COMBATE EL FRAUDE





**Mesa
redonda**

EL FRAUDE,

El asunto se prestaba a controversia, y HOJA DEL MAR reunió para ello a representantes de los diferentes sectores concernidos. Acudieron a la convocatoria: Enrique Yturriaga, director general adjunto de «Naviera Química», abogado y capitán; Manuel González, catedrático de Derecho Marítimo de la ESMC de Bilbao, abogado y capitán; José Luis Bilbao, que dirige en Bilbao la Asociación de

Capitanes; Jacinto Díaz, abogado, representante del SLMM, y José María Ibarburen, representante de ELA-STV. Actuó de anfitrión Miguel Angel Rodríguez, director provincial del ISM en Bilbao. El animado debate tuvo como protagonistas principales a Enrique Yturriaga y Manuel González, de un lado, y a Jacinto Díaz, del otro, cuyos puntos de vista respectivos se mostraron difícilmente conciliables.



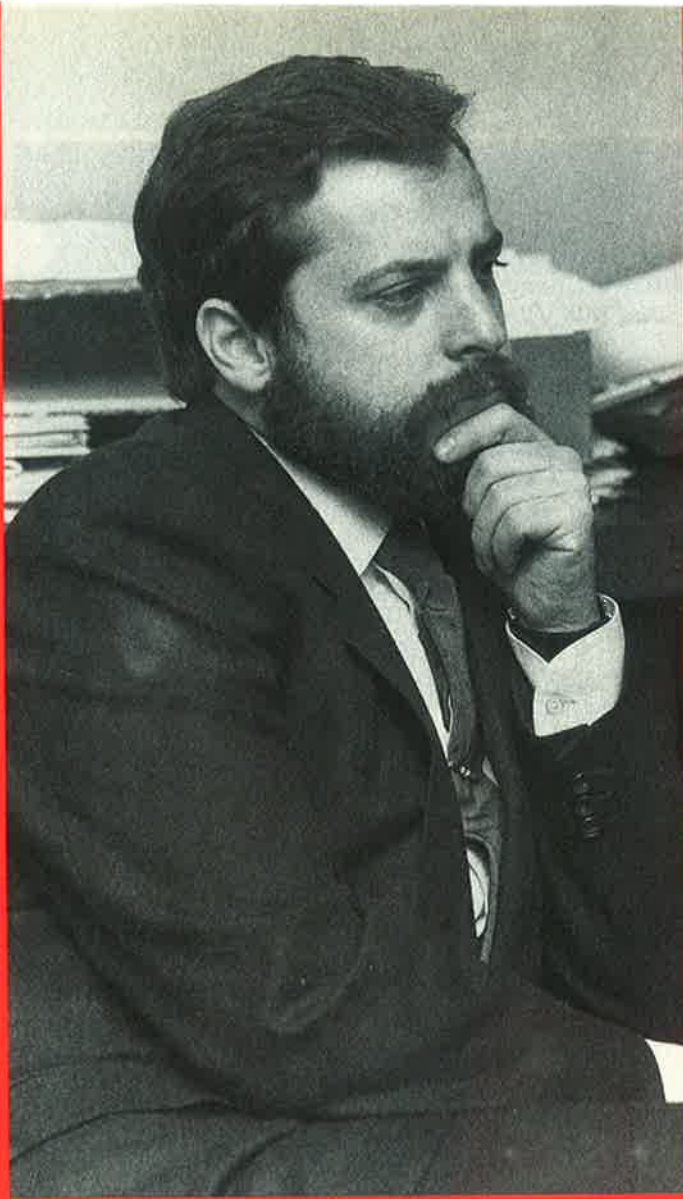
A DEBATE



COMO era previsible, el primer escollo con que tropezaron los participantes en el debate fue precisamente la definición de los límites del concepto de «fraude marítimo». Para el catedrático Manuel González, «el concepto de fraude marítimo es tan amplio como el de fraude terrestre, pero creo que, en líneas generales, podría agruparse en tres grandes aspectos:

la piratería, los documentos de transporte y el fraude en los seguros». No estuvo de acuerdo, sin embargo, Enrique Yturriaga con incluir la piratería en el fraude marítimo, aunque «hundir un barco es digno de verdaderos piratas». Tampoco se mostró conforme el representante del Sindicato Libre de la Marina Mercante, Jacinto Díaz, quien avivó la polémica al considerar que «el concepto de frau-

de debe ser mucho más amplio. Cualquier acto que se apoya en una norma con el ánimo de cometer actos ilícitos constituye un fraude, incluido el fraude social». Semejante intento de abrir el abanico de posibilidades alarmó a Manuel González y a Enrique Yturriaga, quienes cerraron filas, defendiendo que el fraude marítimo debe referirse tan sólo al que afecta a las operaciones comerciales, ya



De izquierda a derecha, Miguel Ángel Rodríguez, director provincial del ISM en Bilbao, anfitrión de la reunión; Enrique Yturriaga, de «Naviera Química», y José Luis Bilbao, dirigente de la Asociación de Capitanes.

que «otros, como el social, o el laboral, ya tienen suficientes cauces jurídicos en la legislación de cada país».

Volvió a discrepar el representante del SLMM, poniendo como ejemplo la reserva de bandera en el tráfico de crudos, «que, hasta ahora, está constituyendo un gravísimo problema, al constituirse las refinerías en verdaderos poderes fácticos, con capacidad para decidir qué transportes se hacen con banderas de conveniencia y cuáles no, además del asunto de las falsas maquilas, y del perjuicio que esta práctica produce sobre los trabajadores». Fue entonces Manuel González quien intentó

reconducir el debate al ámbito de las operaciones del comercio marítimo internacional: «Efectivamente, hay quien circunvala la norma, pero esto es legítimo. Sin embargo, creo que lo más importante es señalar los factores que influyen en los grandes fraudes marítimos. El fraude está íntimamente relacionado con la existencia de países que son verdaderos paraísos fiscales. Países en los que resulta fácil la ocultación, el anonimato de los propietarios reales de los negocios. Países que conceden extraordinarias facilidades para el registro de buques y cambios de bandera, cuyas autoridades ignoran la vida de los barcos y del armador. En general, aquellos Estados donde se radican las banderas de conveniencia son los mismos que tienen los sistemas legales más propicios para amparar a los defraudadores. Por ejemplo, en el caso

de que un defraudador fuera declarado culpable, es imposible ejecutar la sentencia, al no existir los tratados de extradición necesarios.»

A Manuel González le respondió Enrique Yturriaga, matizando que «aunque el factor de las banderas de conveniencia y los paraísos fiscales es muy importante, hay que considerar que el fraude se da en todo tipo de países y está en relación con otras cuestiones como la libertad de fronteras y de circulación. Cuanto más fácil es el comercio, más fácil es también el fraude. Por ejemplo, la facilidad para el doble registro, gracias a la cual un buque cambia de nombre y de nacionalidad en cuestión de minutos, es un elemento crucial».

Para mayor abundamiento, González añadió otro elemento: la crisis en el mercado de fletes, «que obliga a que algunas empresas tengan que

YTURRIAGA: «LA CUESTION ES SER COMPETITIVOS»



aceptar determinadas situaciones para no perder competitividad frente a compañías que operan desde países con bandera de conveniencia, o frente a las que actúan con prácticas de legalidad muy dudosa. Los grandes defraudadores, sobre todo en lo que se refiere a la explotación de buques, entran en los tráficó ofreciendo fletes mucho más baratos. Curiosamente, es bastante fácil hacer la radiografía de un defraudador: fletes bajos, bandera de conveniencia, un tercer explotador en un país diferente, buque viejo y poco conocido. Bien, pues a pesar de todo, en el puerto de Bilbao se vienen dando dos o tres grandes fraudes cada año, que afectan a empresas de primer orden y con experiencia suficiente».

En un intento de perfilar las primeras conclusiones, Jacinto Díaz planteó la supervivencia de las flotas nacionales

frente a las banderas de conveniencia y los paraísos fiscales: «Creo que esto afecta a todos por igual. La existencia de la marina mercante está verdaderamente cuestionada en nuestro país. Y lo más grave es que, pese a que afecta a los intereses estratégicos del Estado, no existe una política concreta que permita pensar en el futuro de nuestra marina mercante. Por otra parte, y desde el punto de vista de los trabajadores, los paraísos fiscales suponen un verdadero fraude en su situación laboral, bien sea por la vía de la inestabilidad en el empleo, por la de la Seguridad Social o por la de la extinción de contratos.»

La contestación a Jacinto Díaz corrió a cargo, una vez más, de Enrique Yturriaga: «Evidentemente, lo que pretenden las empresas que tienen banderas de conveniencia es jugar con ventaja. ¿Con qué

ventajas? Con las que sea: fraude fiscal, fraude laboral, etcétera. Nuestro país está en inferioridad para competir contra esas ventajas. Hay muy pocas empresas españolas que tengan buques con pabellón de conveniencia, mientras que los ingleses tienen una buena cantidad, igual que los alemanes. Sin embargo, con la entrada de España en la CEE, iniciamos una etapa nueva, que se va a caracterizar por abrir aún más el campo de libertad de tráficó, eliminando proteccionismos que amparaban, por ejemplo, el cabotaje nacional. Resulta que el resto de los países europeos no tienen, excepto Inglaterra, cabotaje nacional, porque no tiene costas. Entonces, si se liberaliza el cabotaje nacional, nuestra situación va a empeorar, porque estaremos en desventaja. Esto no va a suceder hasta dentro de diez años, pero hay que ir planteándose la cuestión con claridad: tenemos que ser competitivos.»

«Habría que preguntarse cómo se puede conseguir esa competitividad, pero eso sería desviarse del tema —arguyó Manuel González—. Al fin y al cabo, no podemos ponernos a discutir si las banderas de conveniencia son justas o injustas. Se trata de un hecho real, que está reconocido por el derecho internacional.»

José Luis Bilbao aprovechó su primera intervención en el coloquio para incluir a los países socialistas entre los que utilizan banderas de conveniencia: «Aquí mismo, en Bilbao, podemos constatar que China y Cuba también abanderan sus buques en Liberia o en Panamá.» Enrique Yturriaga no sólo estuvo de acuerdo, sino que, además, afirmó: «Yo diría más: los países del Este son mucho peor que las banderas de conveniencia. Esos sí que están destruyendo el mercado.»

En un nuevo intento por ceñir el debate al tema del fraude marítimo, Manuel González sugirió la cuestión del fraude en la explotación de buques: «Ahí se producen situaciones como el uso de varios contratos encadenados, la utilización indebida de Conoci-

mientos de Embarque... En fin, el manejo ilegal de los documentos de transporte.» Se refirió a continuación a los intentos de las Cámaras de Comercio para conseguir un mayor control de los registros internacionales. «Las Cámaras de Comercio —matizó Enrique Yturriaga— se dedican más a la prevención del fraude que a su investigación.»

Manuel González señaló la necesidad de que tanto armadores como consignatarios sean mucho más escrupulosos en el control documental de sus operaciones, aunque admitió que, en tiempo de crisis, ese control plantea serias dificultades: «Desgraciadamente, con la caída de los fletes, hay una gran cantidad de consignatarios de buques que están actuando en nombre del fletador. Se está obligando a introducir una cláusula designando a consignatarios concretos, que tienen relación comercial con el embarcador. Consignatario que muchas veces firma los conocimientos de embarque con pocos escrúpulos.»

La figura del capitán como elemento clave fue introducida por José Luis Bilbao, con lo que no estuvo conforme Manuel González: «En ocasiones, en los contratos de fletamento se establece una autorización expresa al consignatario para que firme los Conocimientos de Embarque. Entonces, el capitán da un *Mate's receipt* con las reservas oportunas.» «Lo malo es que el consignatario siempre firma 'en nombre de', remachó Enrique Yturriaga, recordando que el armador tiene derecho a firmar los Conocimientos de Embarque y a autorizar que lo haga el consignatario. «Lo que pasa es que, en ese momento, el capitán queda un poco liberado de esa responsabilidad. El capitán extiende los recibos de las mercancías con sus reservas. Luego, el consignatario puede ponerlo en el Conocimiento de Embarque, como sería su obligación, o puede no hacerlo.»

Manuel González recordó que, en el puerto de Bilbao, «ese Conocimiento de Embarque va antedatado en muchas ocasiones. El Conocimiento

de Embarque es un documento esencial, como un cheque al portador, que autoriza al tenedor a retirar la mercancía. Hay empresas que firman contratos de compraventa pagaderos a través de créditos documentarios, en los que establecen una fecha de embarque. Esos créditos documentarios se pagan contra la entrega de una serie de documentos, esencialmente el Conocimiento de Embarque. Puede suceder que el barco se retrase, o que surjan otros problemas. Si el consignatario depende del embarcador, y hay auténtica urgencia por cobrar el abono de la operación, no es de extrañar que ese documento de embarque se utilice antes de que el barco llegue y que esa mercancía se pague incluso antes de que haya salido del puerto. Se han dado cientos de casos de Conocimientos de Embarque negociados o vendidos, resultando después que la mercancía no se ajustaba a lo convenido». Este hecho suele producirse cuando los Conocimientos de Embarque han sido firmados por el consignatario o por el armador, teniendo que afrontar el capitán los problemas que surgirán indefectiblemente en el puerto de destino.

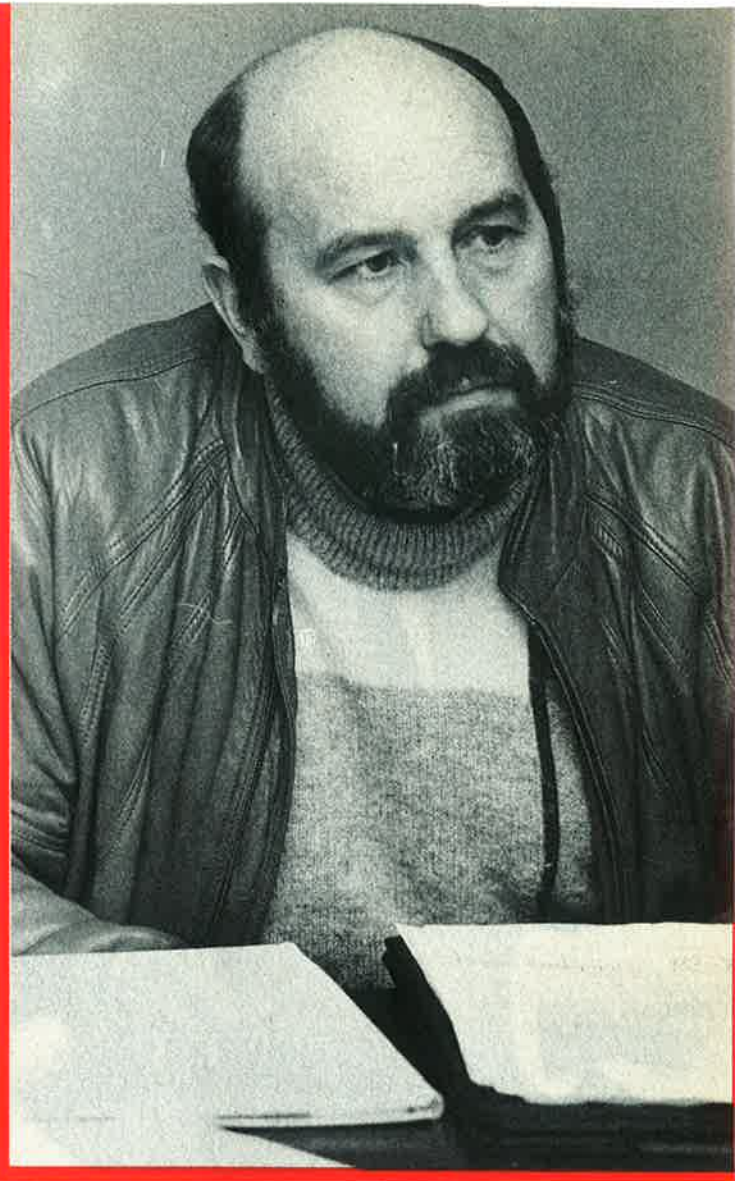
«El cuidado en la elaboración de documentos resulta, por tanto, esencial», insistió Manuel González. «Pero, ¿cómo se puede hacer con cuidado si el armador autoriza al consignatario a firmar los documentos?», preguntó José Luis Bilbao. «Es que ahí el problema está en el consignatario —respondió Manuel González—, que no debe autorizar un Conocimiento de Embarque antedatado, ni un Conocimiento de Embarque limpio de una mercancía que ha embarcado deteriorada. Pero, desgraciadamente, en la práctica eso no es así. Un consignatario de buques, que depende al noventa por cien de un embarcador fuerte, no se atreve a perder un cliente importante.»

Enrique Yturriaga precisó que «ese caso no se da en cargamentos a granel», sino en cargamentos de áridos, cemento o siderurgia. Y apro-

vechó su turno de palabra para sacar a colación un fraude poco conocido pero que cada vez cobra más importancia: el del fletador de contenedores. «¿Cómo se paga la mercancía? ¿Por el valor de la misma o por la declaración? Porque puede darse una declaración de que el contenedor lleva papel, y, en realidad, lo que lleva es café. Es un fraude que sufre el armador, porque está dejando de cobrar flete. Además, se trata de una actuación antisocial, porque muchas veces se llevan productos alimenticios con insecticidas o con explosivos. Eso está a la orden del día.»

La polémica sobre la importancia del capitán volvió a suscitarse cuando Jacinto Díaz opinó que el máximo responsable del barco estaba relegado a la dirección técnica de la navegación y sujeto a coacciones de armadores, consignatarios y fletadores. Recordó el caso de José Luis Peciña y señaló que, aunque el capitán tiene derecho a consignar en el diario todas las irregularidades que sucedan, «en la práctica está sometido a las instrucciones que recibe de los demás». Enrique Yturriaga sostuvo la opinión contraria: «Yo sostengo que el capitán ha venido ganando importancia, y que la dirección técnica es probablemente lo menos relevante de su actividad.» Juan José Bilbao apoyó la tesis de Jacinto Díaz: «¿Cómo va a tener importancia el capitán si el armador puede autorizar que los Conocimientos de Embarque sean firmados por el consignatario?». Enrique Yturriaga, después de precisar que se estaba hablando de casos excepcionales, sentenció: «Hoy en día, un capitán como Dios manda, planta en la calle a un consignatario y se queda más ancho que 'El Guerra'.»

Cerrada la polémica sobre el papel del capitán, González realizó una amplia exposición sobre las posibilidades del fraude documentario, cuyas principales características puede encontrar el lector en las páginas de la revista que preceden a esta crónica del debate. Contestó Enrique



De izquierda a derecha, José M.^a Iburguren, de ELA-STV; Jacinto Díaz, abogado del SLMM, y Manuel González, catedrático de Derecho Marítimo de la ESMC de Bilbao, capitán y abogado.

Yturriaga: «Como armador, puedo decir que una compañía sería no puede entregar un buque en *time charter* así como así, por una buena oferta del mercado. Primero hay que investigar a quién se le entrega un buque. Después, que se paguen los fletes a una sola cuenta bloqueada, o que se bloquee una cuenta con el pago de los tres primeros meses por adelantado. Claro que, por este sistema, a lo mejor no cierras la operación. Además, y si el fletador actúa de buena fe, puedes realizar el contrato de forma que los Conocimientos de Embarque sean firmados siempre por el capitán. Desde el punto de vis-

DIAZ: «NO HAY QUE OLVIDAR EL FRAUDE LABORAL»



ta del embarcador, la cosa es sencilla: conseguir un Conocimiento de Embarque a flete pagado, y así nunca te podrán embargar la mercancía.»

Sin embargo, esta posibilidad también puede ser burlada por armadores sin escrúpulos, limitándose a utilizar el doble registro, cambiar de nombre y nacionalidad el buque y vender, posteriormente, la mercancía en cualquier puerto. «Pues en ese caso sólo hay una cosa que decir: ¡Flete usted con armadores decentes y no tendrá problemas!», finalizó Enrique Yturriaga.

Había comenzado a hablarse de las cifras que se manejan en determinados fraudes, cuando el representante del SLMM preguntó a los participantes si no consideraban un fraude los 250.000 millones que los armadores españoles deben al Banco de Crédito Industrial, dejándolos impagados después de haberse lu-

crado con los barcos construidos gracias a esos créditos. Respondió Enrique Yturriaga diciendo: «¿Era sólo culpa de los armadores? ¿O también fue culpa de los que les dieron el dinero, fomentando la construcción naval? Ahora va a resultar que todos los naveros son unos sinvergüenzas, y nada más alejado de la realidad.»

Manuel González intentó mostrarse persuasivo al repartir las responsabilidades de la situación entre armadores, Administración, Seguros, Construcción Naval y trabajadores con un impecable sentido distributivo: todos por igual. Sentido distributivo que fue rechazado vivamente por Jacinto Díaz: «Para empezar, nadie le pidió opinión a los Sindicatos, que, además, eran ilegales por aquel tiempo. En segundo lugar, resulta que los trabajadores ni siquiera han conseguido mantener el poder

adquisitivo de los salarios, o sea: que malamente puede decirse que se han beneficiado de la situación. Y, en tercer lugar, no conozco ninguna empresa que se haya ido a pique precisamente por aumentar los salarios.»

Puestos a elaborar un *ranking* de defraudadores, Enrique Yturriaga estableció los siguientes baremos: «Yo creo que los más expertos son los fletadores de *time charter* y algunos tipos de armadores cuando organizan incendios o naufragios de buques. Y los más afectados son los fletadores de carga, es decir: los embarcadores. Finalmente, las más perjudicadas son, naturalmente, las compañías de seguros, que revierten esas pérdidas en una elevación de primas, lo que, en definitiva, encarece los productos que pagamos todos.»

La mención de los seguros dio pie a Manuel González

para desarrollar el apartado de fraudes que afectan a las compañías aseguradoras: «Es fácil constatar en las estadísticas que, según aumenta la crisis, también aumentan los siniestros. Y esto no ocurre sólo en la Marina Mercante, sino también en el sector pesquero. El fraude contra los seguros afecta tanto a los buques como a las mercancías. Lo que sucede es que resulta muy difícil probar que se ha producido un hecho delictivo. Un siniestro que se da con cierta frecuencia es el incendio 'hacia arriba', es decir: se produce una pérdida total constructiva, pero el barco sigue flotando. Tienen la ventaja de que es la compañía aseguradora la que tiene que demostrar ante los jueces que el incendio ha sido intencionado. También es frecuente el fraude en los seguros de carga, sobre todo a raíz del incremento del tráfico de contenedores.»

PREVENCIÓN

DEL FRAUDE MARÍTIMO

Fraude Documentario

Precauciones recomendables para compradores:

a) Pedir un juego completo de documentos de la propiedad de las mercancías para su presentación sobre el crédito.

b) Que se realice una descripción especial de las mercancías en el crédito documentario.

c) Pedir una inspección de: análisis, peso, certificado sanitario, etc., expedido por una tercera parte independiente del negocio de compra, preferiblemente nombrada por el comprador, y que se presente este documento sobre el crédito.

d) Contratar un inspector que supervise las operaciones de carga. Su certificado deberá ser enviado directamente al Banco pagador.

e) Intentar obtener por adelantado una muestra de la firma de la persona que referendará los Conocimientos de Embarque, incluyendo esa muestra en el crédito documentario.

f) Arreglar un crédito revocable a petición de una de las partes implicadas. Si en los documentos iniciales no se cumplen los requisitos debidos, el crédito debe ser cancelado.

g) Obtener un informe sobre los suministradores de la mercancía. La embajada o la sección consular del país de los suministradores puede colaborar en este punto.

h) Obtener un compromiso de cumplimiento del Banco de los suministradores. (Muchas de estas medidas de precaución,

incluyendo la supervisión de la carga, los informes de los suministradores, así como las referencias, pueden ser obtenidas a través de la Oficina Internacional Marítima).

Fraudes de las pólizas de fletamento

a) Asegurar dos o tres meses de alquiler.

b) El alquiler y el pago del flete deben ser efectuados en una cuenta especial. Esta cuenta debe ser utilizada únicamente después de haberse cumplido los requisitos de la póliza de fletamento.

c) Evitar el uso de fórmulas particulares propuestas por los fletadores o armadores para el cierre del fletamento.

d) Utilizar la información de mercado para obtener datos sobre fletadores y armadores.

e) En los casos en que los fletadores subfletan espacio en el buque, es esencial que el conocimiento de embarque, emitido por los fletadores, tenga el requisito del recibo del piloto *Mate's receipt* y particularmente la fórmula de flete pagado o la cláusula de pago. (Para evitar pro-

blemas, una cláusula puede ser incorporada en la póliza de fletamento: que los Conocimientos de Embarque tendrán que estar firmados por una parte y contrafirmados por la otra).

Capitanes

a) No firmar en blanco los Conocimientos de Embarque.

b) Procurar que no se delegue la firma del armador en el consignatario.

c) En el caso de que haya delegación, dejar constancia escrita en el diario.

d) No dejarse presionar por el escaso tiempo que le puedan conceder para la revisión de la documentación.

Gobiernos

a) Mantener un registro internacional de buques en el que queden reflejados todos los cambios de bandera, así como sus hipotecas y gravámenes. Cada Estado debería enviar un informe de todos los cambios de su registro marítimo a una oficina centralizada.

b) Coordinar la investigación de los fraudes marítimos, posibilitando, además, una simplificación de los trámites, y permitiendo tomar medidas para las extradiciones.

c) Las comunidades de integración económica (CEE, etc.) tendrían que desarrollar estructuras también comunes para el control y represión del fraude.

(El presente conjunto de medidas preventivas contra el fraude marítimo ha sido elaborado de acuerdo con el trabajo *Consideraciones sobre el fraude marítimo*, de Enrique Yturriaga Cantos, añadiendo las conclusiones de los participantes en el debate celebrado en Bilbao).

Antes de cerrar el capítulo de fraudes, Enrique Yturriaga quiso destacar una variante que, a su juicio, debía considerarse inmersa en esa tipificación: «Se está dando con una frecuencia alarmante el caso del fletador que no quiere pagar las demoras, y, para mí, eso constituye un fraude como otro cualquiera.»

¿Cómo es posible que, ante unas cifras de fraude que llegan a alcanzar el billón de dólares anuales, se produzcan tan pocas denuncias y, lo que parece más grave, ningún castigo? Enrique Yturriaga señaló varios elementos determinantes: «Muchas veces no se denuncia para intentar salvar la mercancía, aunque ello suponga pagar un extra-flete.

Otras, por el convencimiento de que las dificultades legales harán inútil cualquier reclamación. Es esencial considerar que los países utilizados por muchos defraudadores ni siquiera tienen convenios de extradición. Las fronteras geo-

gráficas y legales hacen muy difícil perseguir a los culpables.»

Manuel González añadió que «el crimen de cuello blanco es muy intrincado. A veces se ven delitos casi perfectos. El defraudador cuenta habi-

tualmente con las mejores asesorías legales, se ampara en el anonimato, emplea hombres de paja y compañías fantasma. Por otra parte, es casi imposible que Juzgados abarrotados de trabajo tengan la capacidad y el tiempo necesario para examinar casos tan complejos y especializados como los que suelen presentar los fraudes marítimos».

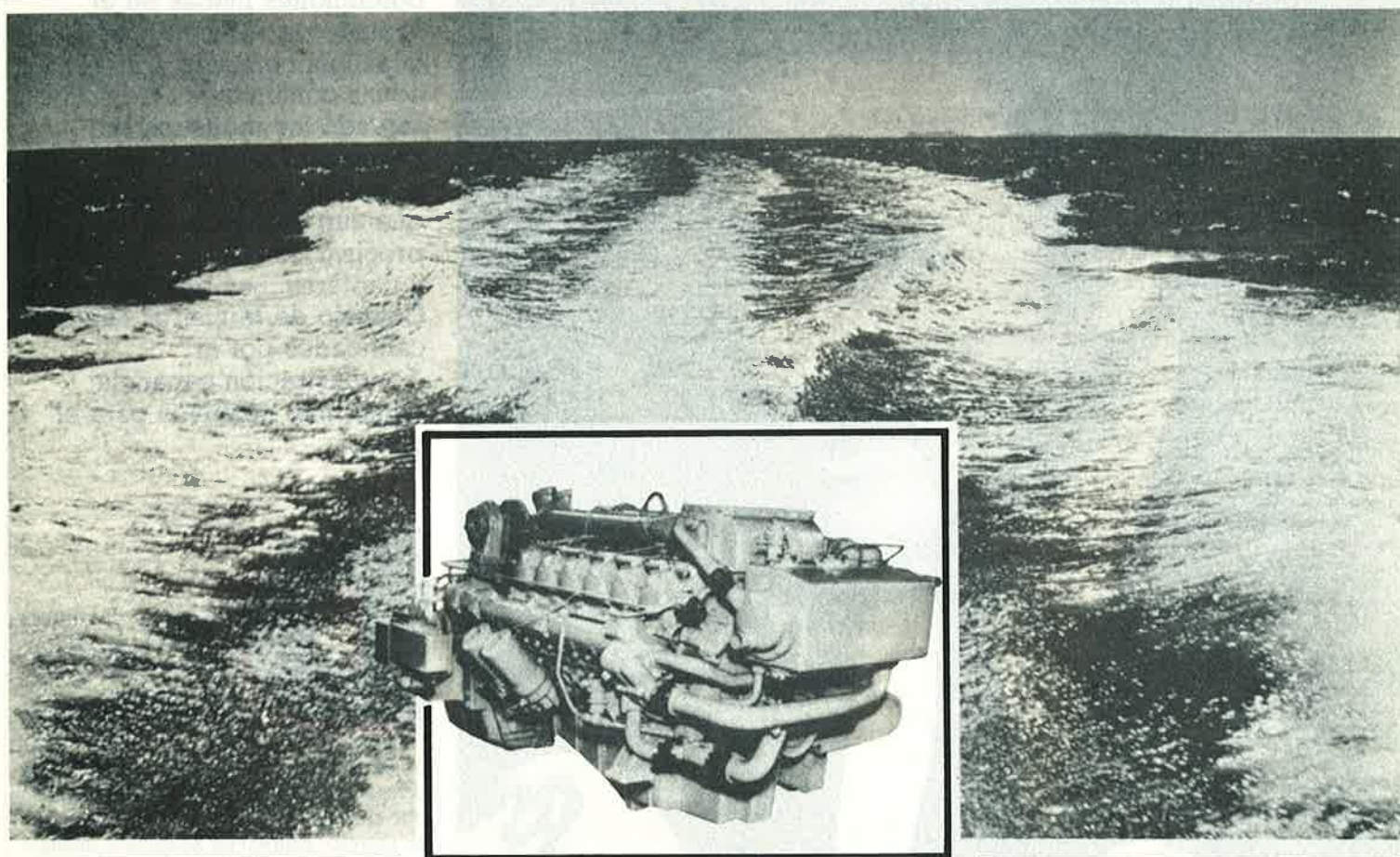
Finalmente, los participantes en el debate elaboraron lo que, a su juicio, podría constituir un cuerpo de actuaciones útiles para prevenir el fraude marítimo. Son las recomendaciones que se recogen en el recuadro adjunto. ■

Fotos: Jaime LASERAS



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 Alameda de Recalde, 30
48009 Telf. 94-424 28 06
Telex 32720 - pasch-e

MADRID Capitán Haya, 9
28020 Telf. 91-455 37 00
Telex 22696 - pasch-e

BARCELONA Tuset, 8 - 6º
08006 Telf. 93-217 19 63
Telex 53063 - pasch-e



**Primero
de enero
de 1986**

PESCA



Desde el pasado 1 de enero, España participa como un miembro más en la Política Común Pesquera de la CEE. De acuerdo con las condiciones fijadas en el Tratado de Adhesión, la flota española comenzó a faenar en aguas comunitarias tras haber logrado los ministros de Pesca de los «doce» un acuerdo sobre los aspectos que aún permanecían sin precisar, en materia de cupos y capturas. Los resultados del Consejo de Ministros han sido calificados por la Administración española como muy positivos para el sector.

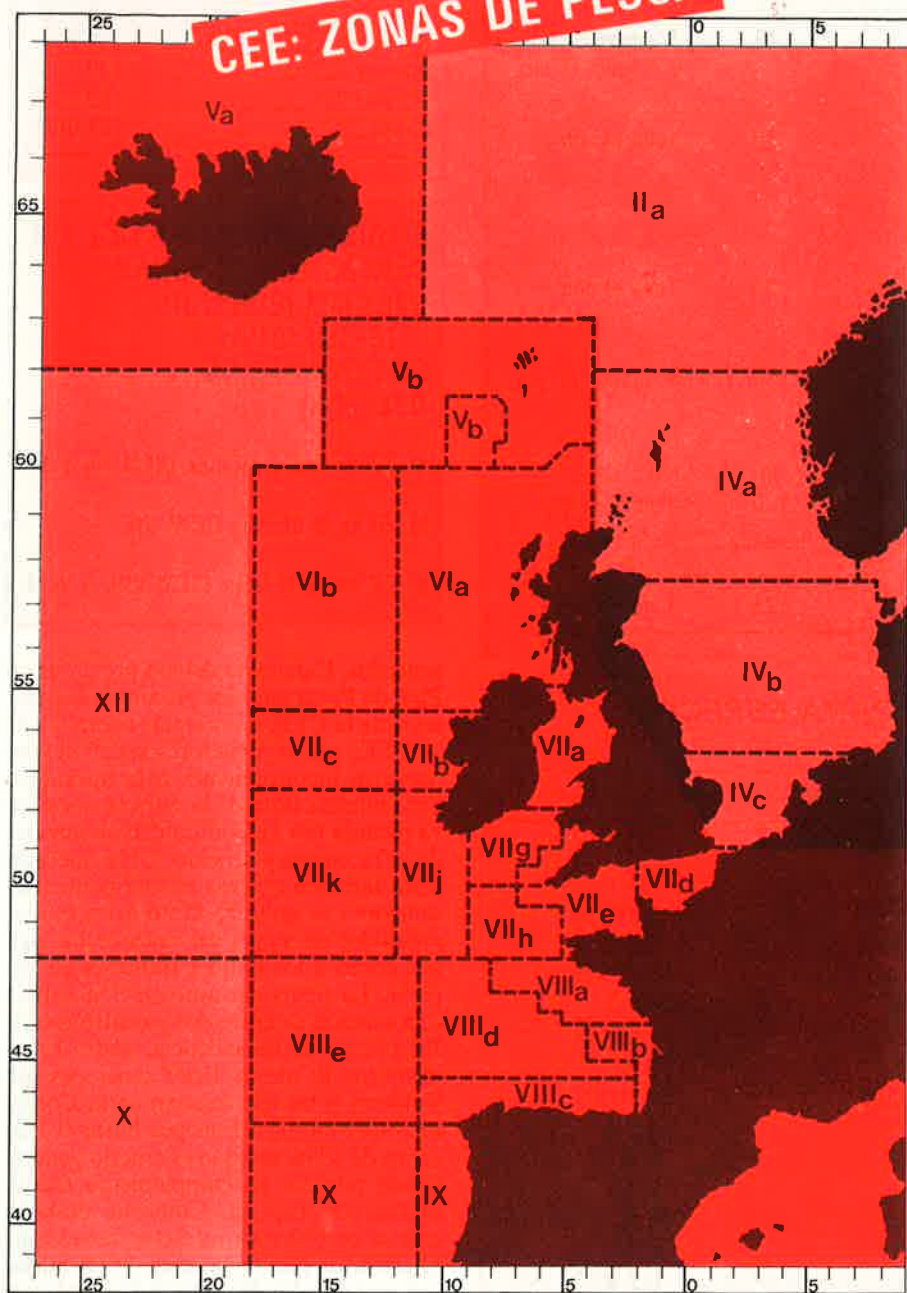
DURANTE la última quincena de diciembre, las negociaciones entre España y la Comunidad Económica Europea fueron largas y, sobre todo, polémicas en lo que a pesca se refiere. La delegación española estuvo encabezada por el ministro Carlos Romero, quien, a su regreso, calificó de altamente satisfactorios los resultados obtenidos en la reunión del Consejo de Ministros de Pesca de los diez, en la que España participaba como país no miembro por última vez.

Los tradicionales problemas de los países comunitarios para la distribución de cuotas y cupos de capturas se presentaban en esta ocasión mucho más difíciles de solucionar, ya que, a partir del 1 de enero de 1986, la situación de la CEE cambia con el ingreso de los nuevos miembros. Por tanto, durante las negociaciones de diciembre, España y los países comunitarios discutieron fundamentalmente la interpretación del Tratado de Adhesión de nuestro país.

Uno de los aspectos más controvertidos de la discusión fue el referido al número de barcos con derecho a faenar desde el 1 de enero en aguas de la CEE. En su artículo 158, el Tratado de Adhesión señala una lista de 150 barcos para «faenar simultáneamente». Desde una inter-

R EN EUROPA

CEE: ZONAS DE PESCA



Este es el mapa de las pesquerías en aguas comunitarias que tienen mayor interés para la flota española. Obviamente, las zonas V, VI, VII y VIII son las áreas de mayor presencia de los barcos españoles y donde se obtienen las mayores capturas. Cabe destacar el hecho de que en la zona VIII, c, costa norte española, los porcentajes de capturas son en su casi totalidad para nuestros pesqueros.

pretación restrictiva, Francia, Reino Unido e Irlanda incluían en esos 150 buques a los que se encontraran viajando desde la base hasta el caladero, y viceversa. Tras duras negociaciones, la delegación española hizo valer su interpretación del

acuerdo, según la cual únicamente se deben contabilizar los 150 barcos que estén desarrollando las tareas de faenado. Ello supone que no se tendrán en cuenta los barcos durante su viaje hasta los caladeros, o los que se encuentren descargando

en puerto. De esta forma, España logra importantes ventajas para su flota, estimándose que, con esta interpretación aceptada por la CEE, pueden estar en actividad permanente cerca de 200 barcos.

Los ministros de Pesca de la Comunidad Económica Europea también llegaron a un acuerdo sobre la distribución de cuotas de capturas. Las dificultades más importantes se centraban, como casi siempre, en las cuotas de merluza. España tiene derecho a 18.000 toneladas, frente a las 8.900 de que disponía en 1985. De esa cantidad, 13.500 toneladas corresponden al 30 por 100 del Total Admisible de Capturas (TAC) previsto por la CEE para esta especie, y que asciende a 45.000 toneladas. Las 4.500 toneladas restantes se concedieron como un cupo fijo **suplementario durante los tres próximos años. Partiendo de una cifra fija para el futuro de 18.000 toneladas**, este extracupo descendería de forma inversamente proporcional al aumento de los derechos por TACs.

De las 13.500 toneladas, 6.190 se deberán capturar en aguas irlandesas y británicas, y las 7.310 toneladas restantes, en aguas francesas. Las 4.500 toneladas suplementarias, tal como estaba previsto en el Tratado de Adhesión, corresponden a zonas del Golfo de Vizcaya y de Bretaña.

En las aguas españolas, nuestros barcos podrán pescar otras 17.950 toneladas de merluza, así como 850 toneladas en aguas portuguesas.

Por su parte, las capturas francesas en aguas españolas quedaron establecidas en 1.800 toneladas de merluza, 200 toneladas de caballa, 10 toneladas de rape y 600 toneladas de rodaballo. Este **compromiso se calificó también como positivo** para España, tanto por las cantidades previstas como por la imposibilidad de que los barcos franceses superen el Cabo Mayor, en Cantabria, mientras que antes podían llegar hasta Galicia. Para estas operaciones, Francia disponía de una lista de base de 30 barcos y una periódica de 15 barcos. Según fuentes de la Administración española, la lista de base permanece invariable, pero la periódica —embarcaciones faenando simultáneamente— ha quedado reducida a sólo 5, con lo que parece difícil llegar a las 1.800 toneladas de merluza previstas. La representación española también logró que los ministros de Pesca de la CEE prohibieran la utilización de redes pelágicas para la pesca de la anchoa en aguas españolas. Para el establecimiento de estos

■ ACTIVIDADES DE LA PESCA ESPECIALIZADA

Tipo de pesca	Zona	Número total de navíos autorizados (lista de base)	Número de navíos autorizados a ejercer simultáneamente sus actividades de pesca (lista periódica)	Período de autorización de pesca
a) sardinales (cerco inferiores a 100 TRB).	VIII a, b, d	71	40	1 enero-28 febr. y 1 julio-31 dici.
b) palangreneros (inferiores a 100 TRB).	VIII a	25	10	Todo el año
c) cañeros (pesca ejercida exclusivamente con cañas de pesca, inferiores a 50 TRB)	VIII a, b, d	—	64	Todo el año
d) buques que ejercen la pesca de la anchoa a título principal ...	VIII a, b, d	—	160	1 marzo-30 jun.
e) buques que ejercen la pesca de la anchoa a título de cebo vivo	VIII a, b, d	—	120	1 julio-31 oct.
f) atuneros	Todas zonas	—	Ilimitado	Todo el año
g) buques que pescan palometa	VIII g, h, y, k	—	25	1 oct.-31 dici.

■ PRINCIPALES CAPTURAS A QUE TIENE DERECHO ESPAÑA

Especie	Tm.
Merluza	18.000
Rape	2.518
Gallo	4.213
Anchoa	29.000
Bacaladilla	30.000
Jurel	31.000

■ DISTRIBUCION DE LOS 150 BARCOS EN LAS ZONAS DEL CEIM (CONSEJO INTERNACIONAL DE EXPLORACION DEL MAR)

- a) 23 en las divisiones CIEM Vb y VI.
- b) 70 en la división CIEM VII.
- c) 57 en la división CIEM VIII, a, b, d.

■ ACTIVIDADES Y CUOTAS PARA ESPECIES SOMETIDAS A TAC

Especie	División CIEM	Parte para España
Merluza	(V _b , VI, VII) (VIII a, b)	30 %
Rape	V _b , VI VII VIII a, b, c VIII c, IX	3,846 % 3,672 % 15,233 % 99,9 %
Gallo	V _b , VI VII VIII a, b, d	11,363 % 30 % 55,334 %
Cigala	V _b , VI VII VIII a, b VIII c VIII d	0,2 % 6 % 6 % 96 % 0 %
Abadejo	V _b , VI VII VIII a, b VIII c VIII d	0,2 % 0,2 % 17 % 90 % 0 %
Anchoa	VIII	90 %

■ ESPECIES SOMETIDAS A TAC PERO SIN CUOTA

Especie	Zona CIEM	Parte para España
Bacaladilla	V _b , VI, VII, VIII a, b,	d30.000 toneladas
Jurel	V _b , VI, VII, VIII a, b,	d31.000 toneladas

acuerdos, España ha debido presentar un Plan de Pesca para los próximos dos meses ante la CEE. Como país miembro de la CEE, los negociadores españoles no pusieron inconvenientes a la aplicación para nuestra flota de la estricta normativa dictada por la Comunidad en materia de infracciones y sanciones. Ha quedado claro también que esa misma política de sanciones se aplicará tanto a los barcos españoles en aguas del resto de los países, como a los buques franceses en España. La pesca sin autorización sufrirá una sanción de entre dos y cuatro meses. En el caso de reincidencia, podrá llegar hasta los 18 meses. Estas sanciones son similares a las que existían en la Comunidad Económica Europea hasta el 1 de enero de 1986, aunque es criterio generalizado reforzar su cumplimiento tras el ingreso de España. Conviene destacar que se considerará infractor reincidente al armador que tenga más de un buque sancionado. La Comunidad establecerá también mayores controles sobre las operaciones de transbordo de pescado en el mar.

Desde el 1 de enero de 1986, corresponde a la CEE la gestión de los acuerdos bilaterales entre España y otros países que en ese momento estén en vigor, asumiendo la Comisión todas las competencias.

Finalmente, y aparte de los otros muchos aspectos que deberán seguirse negociando en los próximos meses, España logró una prórroga hasta el mes de mayo en el plazo de presentación de proyectos para acceder a los fondos estructurales a que tenga derecho nuestra flota. ■

Hechos el uno para el otro.



La elección de un motor no sólo debe hacerse por sus prestaciones en fábrica, sino también, y en especial, por la garantía de obtenerlas en la mar.

BAUDOIN ha puesto los medios para cumplir esta exigencia.

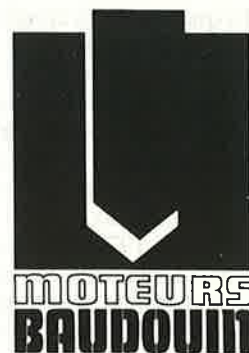
BAUDOIN proyecta, fabrica y garantiza el conjunto del equipo propulsor.

BAUDOIN lo adapta y lo personaliza para cada barco, de acuerdo con el armador y con el astillero.

BAUDOIN prueba las prestaciones ofrecidas sobre el propio barco (velocidad y tracción).

BAUDOIN dispone de una red de servicio mundial dispuesta a intervenir donde y cuando usted lo solicite.

BAUDOIN : el compañero responsable.



165, bd de Pont-de-Vivoux
13010 MARSEILLE
FRANCE
TEL. (91) 79.90.91
TELEX MOBOD A 410 944 F

BAUDOIN ESPAÑOLA
Paseo de la Habana 17
Quinto A
MADRID 16
TEL. (91) 411.50.66/411.51.17
TELEX 46062 DNP

Una eficaz labor de coordinación

EL SALVAME

Siguiendo la serie iniciada en nuestro anterior número con el informe sobre los servicios de salvamento marítimo en los Estados Unidos, es la vecina Francia la que viene ahora a nuestras páginas. Se trata de una experiencia de menor envergadura que la norteamericana, pero de gran utilidad para nosotros, dada la similitud que ofrecen las condiciones de algunas de sus costas con buena parte de las españolas.

L

A organización francesa de salvamento tiene un notable

parecido con la británica. Esto no es de extrañar puesto que, desde su creación, los servicios franceses de salvamento han tenido como constante punto de referencia a los de la Gran Bretaña, más antiguos y desarrollados, sirviéndose de ellos como modelo.

Desde 1970, la legislación francesa ha prestado creciente atención al reordenamiento y la reorganización de cuanto afecta a los servicios de búsqueda y rescate, favoreciendo su modernización y agilización. Pieza clave del entramado jurídico francés sobre esta materia es el Decreto 70-660, de 8 de julio de 1970, cuya aplicación fue regulada posteriormente por

dos instrucciones ministeriales, fechadas el 1 de julio de 1972 y el 10 de enero de 1973, respectivamente.

La costa y la mar de Francia, en lo que al salvamento concierne, están divididas en la actualidad en tres zonas. La primera es la que abarca a las playas y su entorno, cuya seguridad es competencia de los Ayuntamientos respectivos. La segunda es la zona de altamar: allí la responsabilidad recae sobre la Marina Nacional, a través de los delegados marítimos del Gobierno. Entre estas dos zonas se extiende la denominada «zona costera», cuya extensión teórica es la comprendida entre la zona de playa y la línea del horizonte que se divisa desde tierra. Dentro de ésta, la responsabilidad del salvamento corre a cargo de los *Centres Regionaux Operationels de Surveillance et de Sauvetage* (CROSS), dependientes del Servicio de Asuntos Marítimos, integrado en la Secretaría de Estado para la Mar.

Puede afirmarse así que, en términos generales, el salvamento en aguas próximas a la costa es competencia de

los servicios civiles, en tanto que concierne a las autoridades militares el que ha de realizarse en altamar. No obstante, queda una franja de indeterminación considerable, dado que la frontera entre ambas zonas dista de estar prefijada: la línea del horizonte visible depende

tanto de las condiciones atmosféricas como de la altura en la que se sitúa el observador. En esas condiciones, hubiera sido imprescindible establecer una distan-



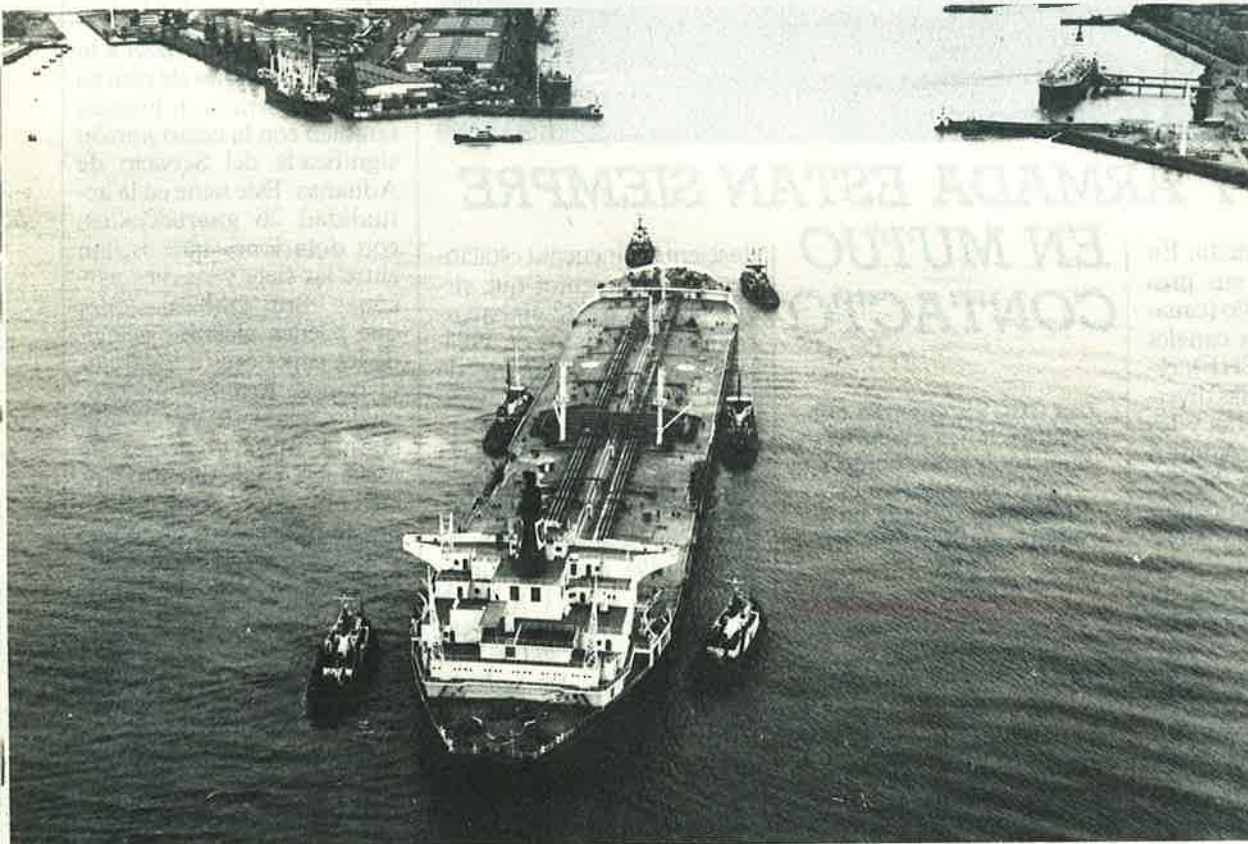
NTO EN FRANCIA

su responsabilidad. La Marina Nacional y los CROSS se mantienen de este modo en comunicación permanente y, en cuanto uno de ellos recibe información de la existencia de una situación conflictiva, da aviso inmediato al otro.

Los CROSS constituyen, en la práctica, el eje central en torno al cual gira toda la labor de salvamento maríti-

mo de las lanchas rápidas pertenecientes al Servicio de Asuntos Marítimos. Empero, el grueso de sus medios materiales le viene dado por las embarcaciones de la *Société Nationale de Sauvetage en Mer* (SNSM), organización civil integrada por voluntarios, propietarios de embarcaciones útiles para la realización de misiones de búsqueda y salvamento. En

Los CROSS cumplen también funciones importantes en materia de prevención de accidentes, ofreciendo un servicio de avisos para navegantes y difundiendo partes periódicos sobre situación meteorológica. En el terreno de la navegación deportiva —cuyo crecimiento veloz preocupa a las autoridades francesas—, deben mencionarse los *avis de pas-*



En caso de necesidad, los CROSS cuentan con el apoyo de los helicópteros de Protección Civil, Policía y Fuerzas Armadas. En la fotografía de la derecha, un gran petrolero haciendo su entrada en el puerto de Le Havre: un 10 por 100 de la labor de los CROSS se relaciona con la actividad de la Marina Mercante.

cia convenida, cosa que no se hizo. Y no se hizo precisamente para favorecer una vigilancia conjunta y una acción coordinada de los servicios civiles y militares. En efecto, en caso de que el accidente se produzca en una zona que en principio es competencia de los CROSS, éstos pueden requerir la ayuda de medios no específicamente suyos. Igual puede actuar la Marina de Guerra si el salvamento ha de realizarse en un área marítima bajo

mo en Francia. Tienen como misiones esenciales la dirección y coordinación de las labores de búsqueda y de salvamento en la zona costera, la participación en operaciones de este mismo tipo dentro de otras zonas, si son requeridos para ello, y la centralización del conjunto de las informaciones necesarias para el desempeño de su tarea global.

Los CROSS tienen algunos medios humanos y materiales propios. Es el caso

de necesidad, los CROSS pueden requerir también el apoyo de las *vedettes* —embarcaciones rápidas de casco ligero y rígido— y los aviones de la Administración de Aduanas, de las *vedettes* y helicópteros de la Gendarmería (cuerpo de policía semejante a la Policía Nacional española), de los helicópteros de Protección Civil, de los buques de la Armada y de los aviones y helicópteros de la Armada y el Ejército del Aire.

sage: se trata de un formulario que debe rellenar el responsable de toda embarcación deportiva que vaya a hacerse a la mar, en el que ha de detallar el recorrido previsto, el número de personas a bordo, las características de la embarcación, etc. Con estos datos, los CROSS mantienen un control que puede ser decisivo en caso de emergencia.

Los CROSS cuentan con una amplísima red de comunicaciones a través de las



CROSS Y ARMADA ESTAN SIEMPRE

EN MUTUO CONTACTO

Los CROSS cuentan con embarcaciones modernas y bien equipadas, como la que nos muestra la fotografía, tomada en el puerto de Boulogne sur Mer.

cuales recibir una alerta. En efecto, además de sus propios servicios de radio (canales internacionales y canales propios de FM y VHF), están conectados con las diversas estaciones costeras y las de la Gendarmería, Asuntos Marítimos, Marina Nacional, etc. Su grado de cobertura costera en FM y VHF es total.

Con fines operativos, la costa francesa ha sido dividida en tres grandes zonas: Mancha, Atlántico y Mediterráneo. Cada una de ellas cuenta con un Centro Regional Operativo de Vigilancia y Salvamento, bajo la autoridad de un administrador de Asuntos Marítimos. En función del nombre de las zonas respectivas, estos Centros reciben las denominaciones de CROSSMA, CROSSA y CROSSMED. El primero cubre la zona entre la frontera belga y Camaret; el segundo, la que se extiende desde Camaret hasta Hendaya; el tercero, desde la frontera catalana hasta la italiana.

A título de muestra del volumen de actuaciones que los CROSS realizan anualmente, señalaremos la media

de operaciones de los CROSS de la cornisa atlántica es de 750: el 50 por 100 tienen conexión con hechos provocados por embarcaciones deportivas; el 20 por 100, por pesqueros; el 9 por 100, por mercantes. Un 11 por 100 responde a falsas alarmas y el 10 por 100 restante no aparece justificado en las estadísticas.

Hemos señalado antes la importancia capital que para los CROSS tiene la labor auxiliar de la SNSM. Esta sociedad surgió en Francia en 1967, como resultado de la fusión de viejas instituciones de salvamento. La SNSM tiene instaladas actualmente, a lo largo de los cinco mil kilómetros de costa de Francia, un total de

doscientas cincuenta estaciones de salvamento, que sirven de base a 532 embarcaciones, según datos de 1983. Esta flota se compone de lanchas rápidas «todo tiempo» (10), «todo tiempo» remozadas (23), «todo tiempo» sin remozar (10), *vedettes* de primera clase (24), *vedettes* de segunda (29), de tercera (49), canoas neumáticas Mark III (114), Mark II (209) y otras neumáticas (64). De entre éstas, las «todo tiempo», las *vedettes* de primera clase, algunas de las de segunda y, en las estaciones de servicio permanente, las *vedettes* de tercera y las canoas neumáticas Mark III, están permanentemente preparadas para intervenir en caso de alerta.

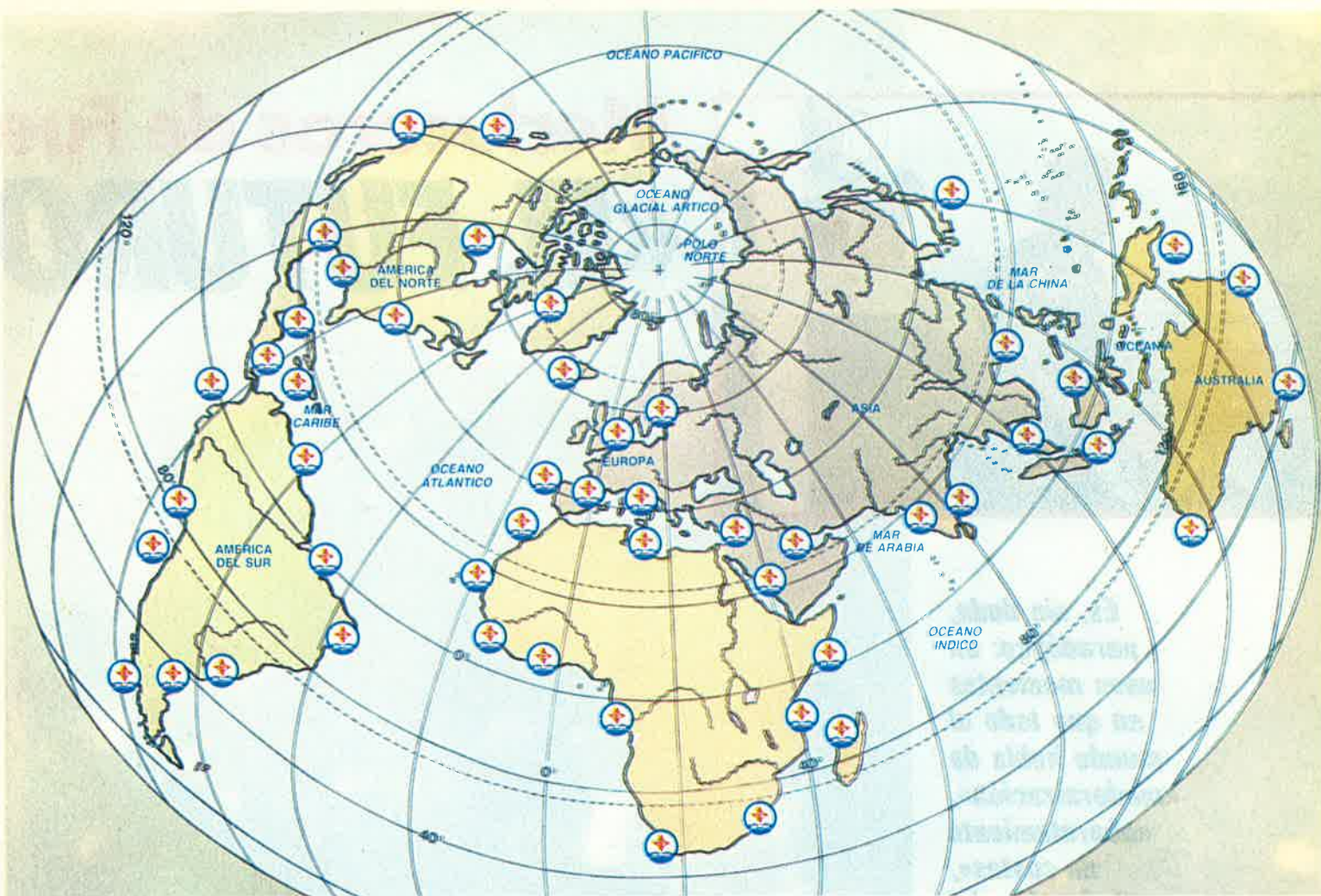
Cuando se recibe una alerta, los patrones de embarcaciones afectos a la SNSM deben ajustarse a las instrucciones que reciban de los CROSS en la medida de sus posibilidades, de lo cual ellos son únicos jueces. En tanto no reciban instrucciones, deben dirigirse al lugar de los hechos, actuar según su criterio e informar luego. La SNSM asegura a sus miembros para que sean indemn-

zados en caso de accidente y les paga una cantidad, puramente simbólica, por cada servicio realizado. En general, no hay problemas para cubrir las plazas de voluntarios y, de haberlos, es la Gendarmería la encargada de cubrir las vacantes. La SNSM tiene un presupuesto anual de algo más de veinte millones de francos franceses (cuatrocientos millones de pesetas. Datos de 1981). Se trata de una cantidad inferior a la presupuestada por la Sociedad de Salvamento de la RFA, pese a que ésta vigila una costa cinco veces menos larga que la francesa, y seis veces inferior a la presupuestada por el RNLI británico.

Fuera de los CROSS y la SNSM, las labores de rastreo y rescate cuentan en Francia también con la colaboración significada del Servicio de Aduanas. Este tiene en la actualidad 26 guardacostas, con dotaciones que oscilan entre las siete y las diez personas. Son embarcaciones que pueden alcanzar velocidades superiores a los treinta nudos. Realizan un promedio anual de ciento cincuenta intervenciones de asistencia y salvamento. Los CROSS están permanentemente informados de su posición, con lo que puede alertarlas en caso de necesidad. El Servicio de Aduanas dispone también de aviones tipo Dornier. Actualmente está gestionando la adquisición de Aero-Commandes, equipados con radar y canoas lanzables.

El estudio de la experiencia francesa en materia de salvamento reviste una particular importancia para nosotros, en la medida en que el Estado francés afronta condiciones marítimas, geográficas y meteorológicas próximas a las de nuestras costas cantábricas y mediterráneas. ■

NOTA. El presente trabajo tiene por base el estudio «Euskadiko Itsas-Salbamena», realizado por la Dirección de Puertos y Transportes Marítimos del Departamento de Política Territorial y Transportes del Gobierno Vasco.



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.

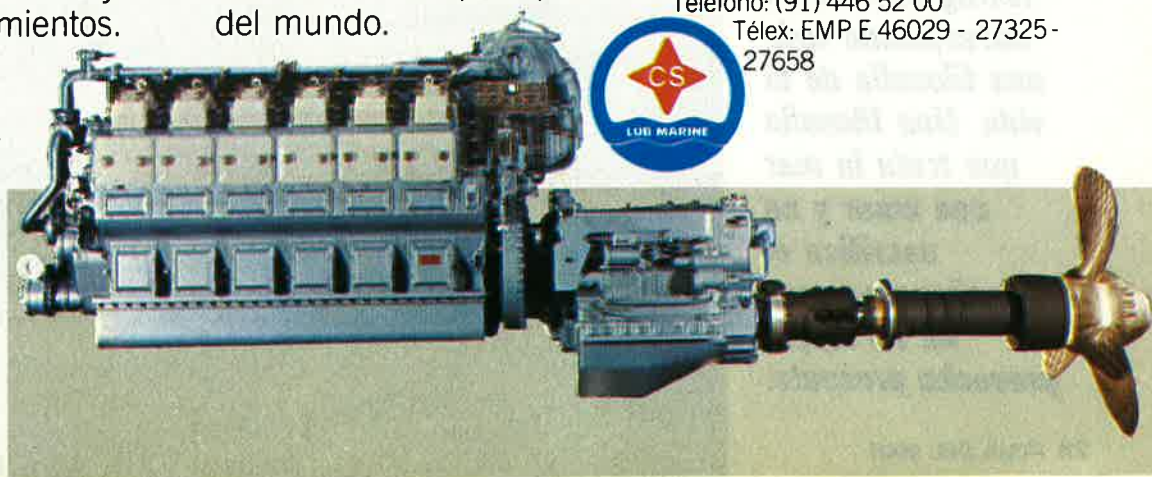
Llámenos y compruébelo.

ACEITES MARINOS, C.S. (LUB MARINE)

C/ José Abascal, 4 MADRID-3

Teléfono: (91) 446 52 00

Télex: EMP E 46029 - 27325-27658



309
TSL

INTERNARCO

Es un producto



Merluceros de Fuenterrabía

«EL FUTURO»



Es, sin duda, paradójico: en unos momentos en que todo el mundo habla de «modernización», «abaratamiento de costes», «optimización del mercado», etc., los merluceros de Fuenterrabía aseguran que ellos prefieren afrontar el futuro aferrándose a su tradicional arte de pincho y caña. Y, sin embargo, dista de ser una opción retrógrada. Están defendiendo toda una filosofía de la vida. Una filosofía que trata la mar con amor y no sacrifica el mañana en aras de un mayor provecho presente.



nterrabía

ESTA EN LA CAÑA»

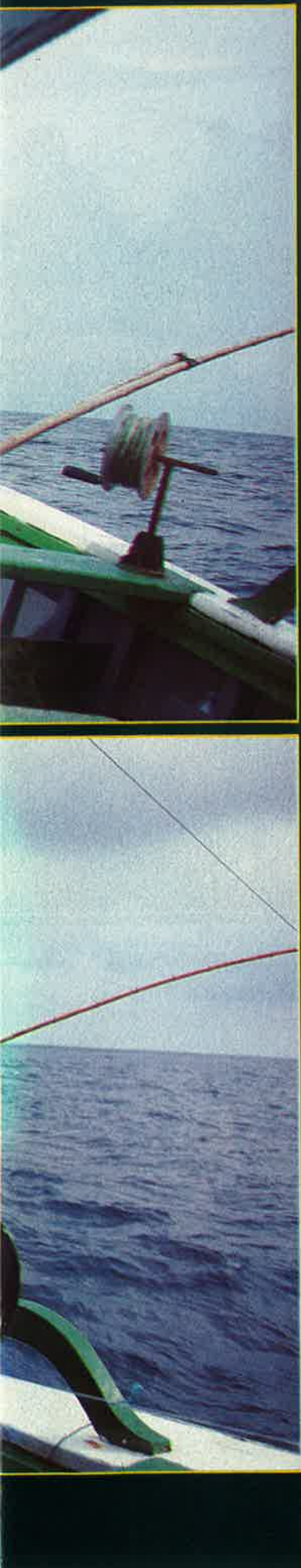


**«LA COSA NO ES HACERSE RICOS:
NOS BASTA
CON GANAR
PARA VIVIR»**



Los merluceros hondarrabitaras buscan que la tradición de su pesquería pueda seguir transmitiéndose de padres a hijos, generación tras generación. (En la fotografía de la derecha, el hijo de Esteban Olaizola, presidente de los merluceros, y otro joven pescador, entregados a la faena de la caña).





DE todos los pueblos de la Euskadi marinera, Hondarribia —*la de las dos playas*, según el nombre vasco; Fuenterrabía, que se le dice en castellano— es el más bello. No el más exótico. Quizá tampoco aquel en el que la Naturaleza se muestra más generosa. Sí el más armonioso y delicado, el de arquitectura más equilibrada, el de traza ciudadana más serena.

Quizá haya influido algo de esto en la filosofía pausada que exhiben los pescadores hondarrabitarras:

—El mar tiene que ser una forma de vida. Una forma de vida a largo plazo, dice Esteban Olaizola, presidente de los merluceros de la villa fronteriza. Es una barbaridad dedicarse a esquilmarlo. La cosa no es hacerse ricos, sino ganar lo suficiente para vivir, cuidar la zona y asegurar que el día de mañana se pueda seguir viviendo de ella.

—No es un modo de pensar corriente.

—Ya.

De los noventa barcos con que cuenta la flota pesquera de Fuenterrabía, 64 se dedican a la merluza. Y lo hacen de un modo propio y peculiar: lo suyo es la modalidad llamada *de pincho y caña*. Antiguamente, el sistema consistía en tener la pita cogida con la mano, aguantar a que la merluza picara y levantarla entonces. Ahora es una caña la que sustituye al brazo humano. Cada barco lleva seis cañas; ocho, los más grandes. Cada aparejo tiene catorce anzuelos.

Quiere esto decir que se pesca poco. Pero quiere decir que se pesca bueno. Al izar el pescado así que ha mordido el anzuelo, su carne no se deteriora. Una vez arriba, la merluza es inmediatamente limpiada y guardada en cajas. De ese modo, el comensal de

Barcelona o de Bilbao —destinos principales de la merluza de Fuenterrabía— tiene en el plato, en el plazo de escasas horas, el más exquisito de los productos.

La diferencia es notable con respecto a la merluza obtenida de la pesca con palangre. El palangre merlucero se sujeta a la modalidad de *piedra y bolo*. No es propiamente palangre, porque el aparejo no queda horizontal al lecho marino: al tirar de él los bolos hacia arriba, queda haciendo una sucesión de subidas y bajadas. Es un arte relativamente moderna, que permite echar hasta siete u ocho mil anzuelos por barco. ¿Problemas? Varios. Desde el punto de vista de la calidad del producto, está el hecho de que el pescado puede quedar ahogado bajo el mar durante bastante tiempo, cosa que no mejora desde luego su sabor —sin que ello quiera decir que esa merluza sea mala, ni mucho menos—. Desde el punto de vista social, y según la filosofía de los merluceros hondarrabitarras, el inconveniente es que por este sistema un solo barco cubre una amplia zona: ellos prefieren pescar menos y pescar todos.

Los barcos salen de puerto a la madrugada y regresan a la caída del sol. Pescan en la zona que va de las 9 a las 30 millas. Teóricamente podrían acercarse más a la costa, pero no quieren: es otra de las opciones que toman con el ánimo de cuidar su zona de pesca.

La tradición pesquera de los merluceros de Fuenterrabía les llevó durante largas décadas a lanzar sus aparejos entre las seis y las doce millas. En tiempo pasado abarcaban una zona aún más amplia: desde las tres millas hacia afuera. Luego vinieron las limitaciones impuestas por la extensión de las aguas comunitarias. Eso entrañó la reducción de la zona de pesca al espacio comprendido entre las seis y las doce millas, que posteriormente se estrechó todavía más. En Fuenterrabía se muestran perplejos por la situación que se creó.

—La prohibición se nos vino

encima pese a que teníamos licencias en vigor. Y se produjo una situación paradójica, según la cual un barco arrastrero con licencia podía pescar entre las seis y las doce millas, a pesar de que el volumen de sus capturas fuera mucho mayor, en tanto nos lo prohibían a nosotros, que éramos los que más estábamos cuidando la zona. Fue un asunto extraño. Sobre todo porque coincidió con que, en una época en la que la CEE reducía cada año el número de licencias, tras lo nuestro hubo una concesión adicional de licencias para la flota de bajura española.

Los pescadores de Fuenterrabía trabajan en condiciones muy especiales. A un paso del territorio del Estado francés, se topan con las aguas jurisdiccionales francesas apenas salen de puerto. Quizá fue la comprensión de esta realidad lo que condujo a las autoridades comunitarias a otorgar a la flota hondarrabitarra un número relativamente elevado de licencias: de las 50 que se asignaron para la modalidad de pincho y caña, Fuenterrabía se llevó 32. Vizcaya obtuvo 15, y quedaron para San Sebastián las tres restantes.

En la Cofradía de Fuenterrabía, de vieja raigambre, la agrupación de merluceros discutió la situación en el espíritu de serenidad y concordia que caracteriza todos sus actos. Llegaron pronto a un arreglo: se turnarían en el uso de las licencias. De este modo, la mitad del tiempo laboral semanal van 32 barcos a las aguas comunitarias, en tanto los otros 32 trabajan en las aguas de jurisdicción española. Luego les toca a éstos servirse de las licencias y a los otros pescar en las aguas españolas. Ahora, tras el ingreso del Estado español en la CEE, la situación puede mejorar para los merluceros de Fuenterrabía, en la medida en que los pescadores vizcaínos podrán ir a pescar a las zonas de Eskote y Garro sin necesidad de licencias. De este modo, podrán quedar para Fuenterrabía todas las licencias, salvando las que vayan para los barcos donostiarras.

La merluza de pincho y caña es, ya lo decimos, un producto laborioso y de difícil obtención, lo que repercute considerablemente en su precio en la lonja, que oscila actualmente entre las 900 y las 1.000 pesetas el kilo de la merluza de 2 kilos o más, por término medio. Las capturas son bastante variables: días hay que un barco puede volver a puerto con cien kilos o más, pero otros ha de conformarse con 60, 50 y hasta con 20 kilos. Huelga decir que esos días aciagos los merluceros pierden dinero.

Cada barco lleva a bordo unos cinco marineros, incluyendo al patrón, que también trabaja como marinero. Casi todos ellos suelen ser copropietarios de la embarcación. Son, en conjunto, unas trescientas familias las que dependen de la pesca de la merluza. Los barcos, todos ellos de menos de 50 TRB, llevan motores de 150 ó 160 caballos. La merluza la pescan en zona de acantilado, por lo cual la profundidad del mar es bastante variable. De las 90 a las 300 brazas puede pasarse en un corto espacio. Para pincho y caña se utiliza como carnada una modalidad de sardina que los merluceros de Fuenterrabía hacen venir de Tarragona y Castellón, congelada. La prefieren a la sardina del Cantábrico por ser más pequeña. Son unas 400.000 toneladas de esta sardina mediterránea la que utilizan cada año, transportándola en camiones isoterms y conservándola en sus propias instalaciones frigoríficas.

Las capturas de merluza de pincho y caña sufren importantes oscilaciones anuales. En 1982, Fuenterrabía logró 29.710 kg; en 1983, 45.000; en 1984, 31.000. Los barcos, bien pertrechados, concentran su labor en el período comprendido entre los meses de diciembre y abril, que son los más productivos. El resto del año se dedican también a otras pesquerías. Fuenterrabía tiene una importante producción de mediana, pescadilla (las pescan de un peso aproximado al kilogramo: nunca más pequeñas), chicharro, be-

stugo, besuguito, pancho, perllita, congrio, sardina, berdel... Los 26 barcos hondarrabitarra no merluceros se dedican sobre todo a la captura del atún rojo o cimarrón, de la anchoa y del bonito. El año que ahora acaba ha resultado irregular: la merluza ha escaseado algo, lo mismo que el besugo, que ellos pescan con la misma técnica que la merluza. Les ha ido bien con el cimarrón y la anchoa. La pescadilla que ellos buscan se vuelve también cada vez más difícil, cosa que en Fuenterrabía atribuyen a la pesca abusiva de pescadilla pequeña, pesca que en su opinión debería ser objeto de drástica regulación.

Los pescadores de Fuenterrabía son —ya ha quedado dicho— de natural tranquilo y de filosofía pacífica y tolerante. Pero eso no quiere decir que se apunten al conformismo, o que renuncien a luchar por lo que consideran que es su derecho. La Cofradía de Pescadores hondarrabitarra, fundada en 1361, guarda memoria de los largos y tortuosos combates librados por los *arrantzales* en defensa de lo suyo. Ese mismo talante luchador sigue en pie ahora. Lo muestran sistemáticamente, cada vez que consideran que sus pesquerías están en peligro.

—No dudamos en hacer de policía del mar, si hace falta. Así, cuando aparecen barcos arrastreros por nuestra zona de pesca, o cuando cogemos a alguien pescando con volantas. Muchas veces hemos tenido que tomar nosotros mismos el aparejo y llevarlo a la Comandancia, para que comprueben la verdad de nuestras denuncias.

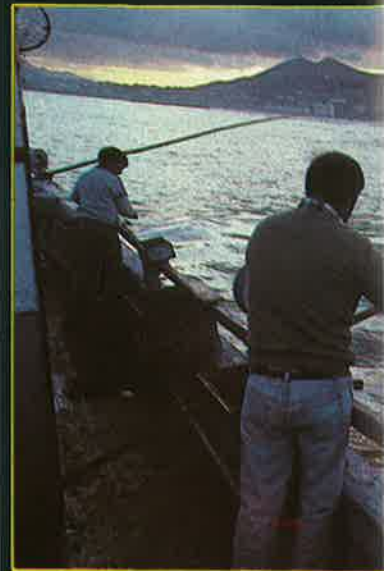
Se quejan de que todos sus esfuerzos por cuidar la zona, limitando las capturas, puede venirse abajo por las incursiones de barcos que utilizan artes de pesca que en su criterio resultan devastadoras. Y muestran documentos que dan fe de la energía de su oposición: «En 1967, pescadores de Fuenterrabía y San Juan de Luz, coordinadamente, destruyeron los aparejos de barcos bretones que pescaban en la zona con volantas...»

Idéntica fuerza ponen en la defensa de sus derechos frente a los tribunales, cuando hace al caso. Hace pocos años, por ejemplo, las autoridades francesas llegaron a apresar de un sólo golpe a 38 barcos hondarrabitarra. Los *arrantzales* se mantuvieron firmes ante el tribunal de Bayona, que les absolvió. Fueron luego a juicio a Pau. Ganaron de nuevo. De Pau marcharon para Luxemburgo, donde las autoridades competentes optaron por lavarse las manos y rebotar nuevamente el litigio a Francia. Juicio en Burdeos y nueva absolución. Nuevo recurso, esta vez ante la Corte de Casación (Tribunal Supremo) de París. Tampoco este tribunal quiso comprometerse, con lo que el expediente se encuentra ahora en la Corte de Rennes.

Su empeño mayor actualmente es que haya una norma legal que proteja su forma de pesca. Al parecer, está pendiente de publicación en el B.O.E. un decreto que delimitará las zonas de pesca exclusiva con pincho y caña. Se quejan de la tardanza de la norma legal, tardanza que les crea no pocos conflictos. La reclaman con insistencia, porque consideran que es esencial para mantener su peculiar pesquería.

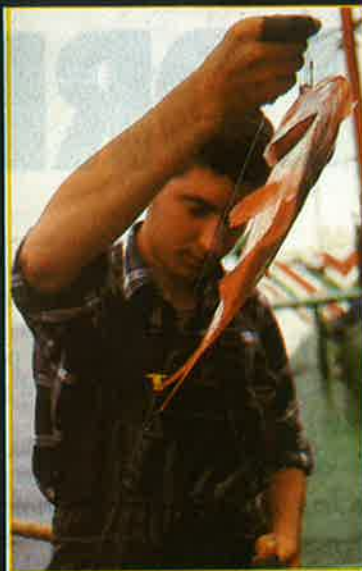
Piensan también reclamar —sobre todo ahora que, con la entrada en la CEE, las diferencias de precios pueden ser francamente notables— que la merluza de Fuenterrabía exhiba un registro de marca o lleve un control de denominación de origen. Se trata, en efecto, de un producto exclusivo, y tanto los pescadores hondarrabitarra como los consumidores tienen derecho a que no se confunda esta merluza *de elite* con la obtenida con otras artes.

Los *arrantzales* de Fuenterrabía son conscientes de que su modo de vida y trabajo no se sujeta a las exigencias imperiosas de las leyes del mercado. Saben de la modestia de los límites de su labor. No ignoran, ni mucho menos, que sus ingresos resultan poco entusiasmantes, si el único criterio que se retiene es el estricto



SON UNAS 300 FAMILIAS LAS QUE

VIVEN DE LA PESCA CON CAÑA



Aparte de la merluza y el besugo, la flota pesquera de Fuenterrabía realiza importantes capturas de mediana, pescadilla, chicharro, sardina, berdel, cimarrón, bonito, anchoa... Este año la merluza ha escaseado algo.



tamente económico: en efecto, hecho el reparto de los beneficios (45 por 100 para el armador, 55 por 100 para los marineros), un trabajador puede alcanzar unos ingresos de unas 800.000 pesetas anuales. Ciertamente que la mayoría son co-propietarios y obtienen una parte de los beneficios destinados al armador (dé los que hay que restar los gastos de Seguridad Social, de gasoil, el 50 por 100 del precio de la carnada, la amortización de los aparatos, etc.). Con todo y con eso, no puede decirse que naden en la riqueza.

Pero no miran las cosas desde ese ángulo. Ellos prefieren considerar sus problemas como un todo. Prefieren que toda la flota pueda faenar, aunque eso signifique refrenar cualquier afán de competencia. Optan por la pesca con pincho y caña, aunque reconocen que el palangre permite obtener capturas mucho más importantes («Y es, qué duda cabe, un aparejo muy pescador»); pero no habría trabajo para todos, y las reservas pesqueras de su estrecha zona peligrarían para el futuro. Alguien debe dedicarse a la merluza de pincho y caña, reclamada por los amantes de la buena mesa. Fuenterrabía ha decidido ser ese alguien.

—El futuro está en la caña— dicen, sin temor a chocar abiertamente con la filosofía general de estos tiempos, asentada en criterios de rentabilidad, productividad, mercado.

Ellos saben bien de lo que hablan. Frente al beneficio a corto plazo, defienden la calidad de su vida, el entendimiento de la pesca como vía de futuro. Viéndoles disfrutar el gozo de su villa impecable —la más bella, sí, de toda la Euskadi marinera—, comprobando la armonía solidaria de su comunidad y notando el orgullo de su trabajo común, es fácil adquirir el convencimiento de que no les falta razón. ■

J. O.

Agradecemos a la Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa la cesión de algunas de las fotografías que ilustran este reportaje.

Encuentro vasco-francés

LAS JORNADAS DE LORIENT

Una delegación del sector pesquero vasco visitó, durante los días 10 y 11 de diciembre pasado, el puerto francés de Lorient.

Fueron dos jornadas de intenso trabajo, en las que se debatieron temas como la reglamentación del palangre, las redes semipelágicas y la estructura de las Organizaciones de Productores. Uno de los participantes, el Presidente de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa, Juan Mari Urbieta, explica el desarrollo y conclusiones del encuentro.

FUERON dos días de trabajo muy intenso, con jornadas de mañana y tarde, en las que, tanto la delegación francesa como la del País Vasco, tuvimos oportunidad de exponer la realidad de cada sector, discutir determinados problemas, y, sobre todo, establecer unas vías de colaboración que nos permitan una explotación más racional de nuestros recursos.» Así resumía Juan Mari Urbieta, pre-

sidente de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa, la visita efectuada por representantes del sector pesquero del País Vasco al puerto francés de Lorient.

Al encuentro vasco-francés, que había tenido su origen gracias a un primer contacto mantenido en Vigo con ocasión de la Feria Mundial de la Pesca, asistieron medio centenar de representantes de todos los sectores. Entre los franceses, se encontraban Michel Laudren, presidente de la Cámara de Comercio e Industria de Morbihan; Jean Maurice Besnard, presidente de FROM-BRETAGNE (armadores de Altura y Gran Altura); Maurice Benoist, presidente del PROMA (pesca artesanal, Cofradías), y Edouard Guillemont, del Consejo General de Cofradías.

Por parte del País Vasco, participaron, entre otros, Miguel Muruaga, director general de Pesca del Gobierno Vasco, Antón Garay y Juan Mari Urbieta, presidentes de las Federaciones de Cofradías de Vizcaya y Guipúzcoa, respectivamente, así como diversos representantes de los puertos de Pasajes y de Ondárroa.

El primer problema debatido por ambas delegaciones fue el del acceso a los recursos:

—El asunto clave radica en las artes de pesca que se deben utilizar para el tipo de

recursos de que disponemos —explica Juan Mari Urbieta—. Los representantes franceses nos expusieron con toda claridad los problemas que les causaba nuestra pesca con palangre. Efectivamente, el palangre ocupa mucho espacio y dificulta las operaciones de los buques de arrastre. Es preciso hacer una distribución racional, dejando huecos y pasillos al final y en medio de los aparejos. De palangre a palangre tiene que haber quinientos metros, y entre cada cinco palangres conviene dejar un pasillo de dos millas. Sobre esta materia existe una reglamentación, elaborada por la Secretaría General de Pesca, que servirá para ponernos de acuerdo con los franceses.

—Y, por parte de los pescadores vascos, ¿cuál fue la queja sobre actividades francesas?

—Nosotros les transmitimos una queja muy dura y muy seria por la pesca con redes semipelágicas. Las redes semipelágicas causan un destrozo irremediable a las especies pelágicas y a las demersales. La prueba está en la propia experiencia francesa: se han quedado sin besugos en toda la zona de Bretaña. En Galicia lo practicaron los soviéticos durante unos días, y seis años después todavía no se ha recuperado el *stock* de chicharro. Es un arte tan eficaz que, si





coincide con un año de mala reproducción, nos deja el Cantábrico sin anchoas. Las redes semipelágicas son un arma sin control, que extermina los recursos. Lógicamente también se habló de la volanta, con la que sucede un proceso muy parecido.

—¿Cuál fue el resultado de su encuentro con los representantes de las Organizaciones de Productores francesas?

—No cabe duda de que las Organizaciones de Productores son la base de la estructura de Europa, pero tampoco hay que darles más importancia de la que tienen. Estuvimos estudiando la Organización de Productores de Lorient, que es la que mejor funciona y la más importante de Francia. Y resultó ser, casi punto por punto, igual al proyecto que tenemos en Euskadi para crear las nuestras. Existe una organización de productores a escala regional, con un brazo ejecutor en cada puerto. De todas formas, existen diferencias con algunos de los criterios que han circulado en nuestro país. Por ejemplo, la administración del puerto, la infraestructura y las ventas, corresponden a la Cámara de Comercio, al igual que el suministro de hielo y la planta de congelación. En nuestro caso, muchas de esas actividades recaen sobre las Cofradías. De todas formas, y en líneas generales, lo que es seguro es que nosotros, en Euskadi, estamos perfectamente preparados para crear y desarrollar todos estos sistemas. En algunos casos, tendremos que aprender de la experiencia de nuestros colegas franceses, pero en la mayoría de los temas estamos a su nivel, o un poco mejor.

—Finalmente, y aprovechando el inicio de 1986, con el ingreso español en la CEE,

**«ESTAMOS
A NIVEL
EUROPEO,
O MEJOR»**

¿cuáles son las perspectivas de esta integración para el sector en Euskadi?

—Pues la verdad es que no preocupa bastante. Toda Ley tiene una interpretación, y creemos que el Tratado de Adhesión no ha sido lo suficientemente debatido entre nosotros. Tenemos que ponernos de acuerdo en los criterios de interpretación, por-

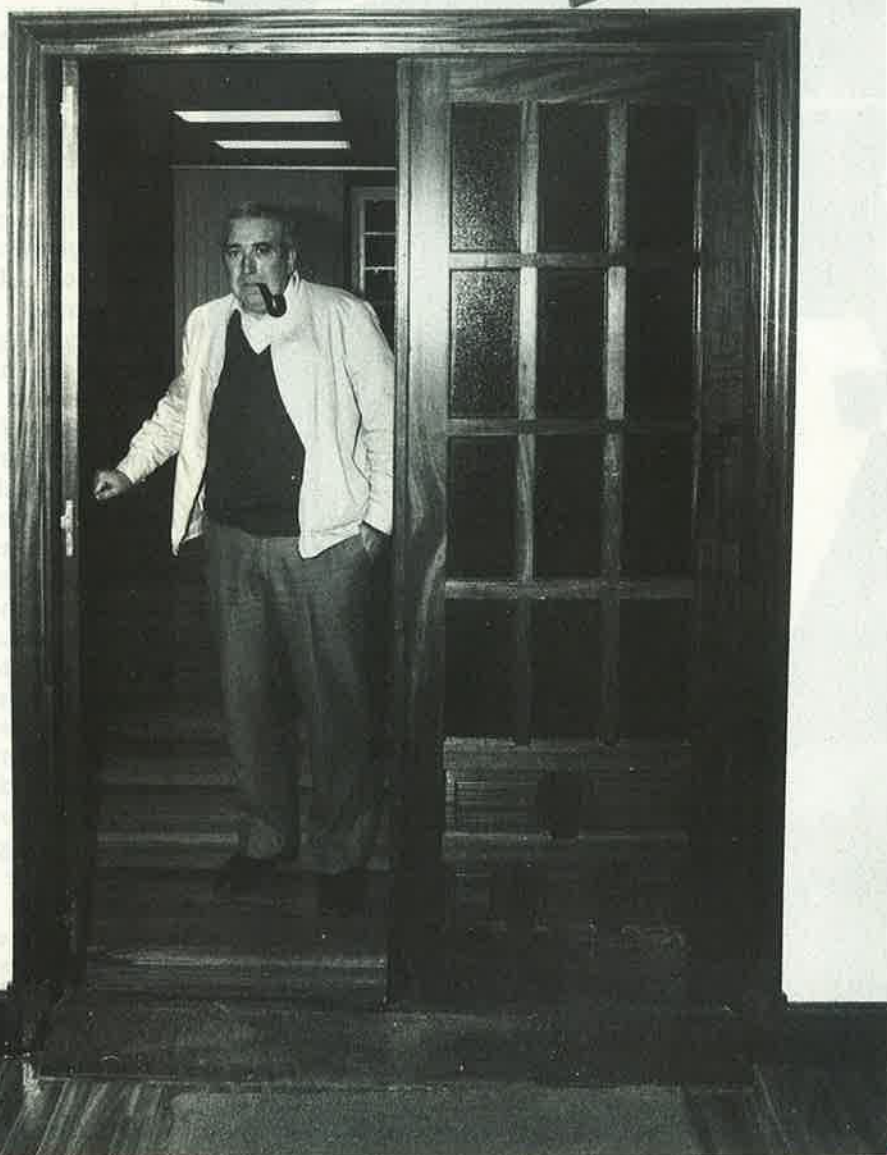
que, en caso contrario, vamos a seguir con los problemas. Nosotros no hemos parado de dirigirnos a la Administración para que nos aclare esos criterios. Todo ha sido sin resultado; nadie parece saber nada. Nosotros hemos estudiado la situación y hemos obtenido nuestras propias conclusiones, pero ahora resulta que no hay con

quién contrastarlas. Por ejemplo, ¿se puede sacar como conclusión que todo lo que no está regulado queda para la libre actividad?

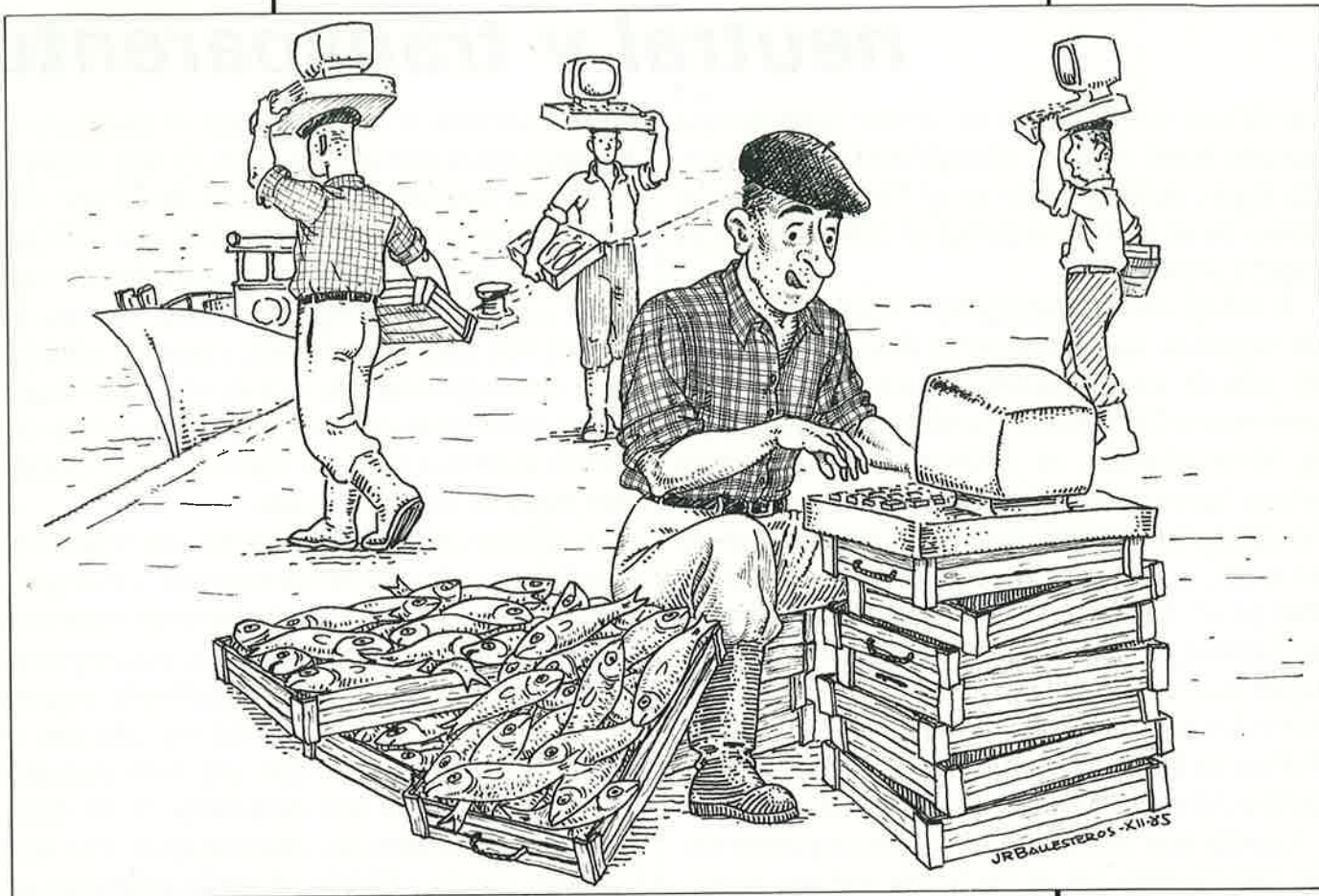
—Pero, es de suponer que la Federación Nacional de Cofradías habrá debatido esas cuestiones en el ámbito estatal.

—Yo creo que la Federación Nacional no ha llegado a comprender los problemas que entraña nuestro ingreso en la CEE. No han analizado el documento de adhesión con nuestra profundidad, así que no tendrán ninguna duda, ni nada que preguntar. De todas formas, ignoramos lo que hayan podido hacer porque nosotros no formamos parte de la Federación Nacional ni hemos mantenido ninguna reunión con ellos. ■

KOFRADIA



Según el presidente de las Cofradías de Guipúzcoa, Juan Mari Urbietta, el sector pesquero vasco está suficientemente capacitado para integrarse sin traumas de importancia en las estructuras comunitarias: «Estamos perfectamente preparados para crear y desarrollar los sistemas que rigen en la CEE», asegura. «En algunos casos tendremos que aprender de experiencias de fuera, pero en la mayoría de los terrenos estamos a su nivel, o incluso mejor». A su juicio, eso es lo que se desprende del análisis concreto de la realidad de la situación de la pesca en Francia.



EL IVA Y EL MAR

A partir del 1 de enero de 1986, el IVA se ha convertido en el protagonista de la imposición indirecta en España, con unas previsiones de recaudación de 1,5 billones de pesetas, afectando a un colectivo de unos dos millones de contribuyentes. Para los diferentes subsectores de la actividad económica ligados al mar, el impacto no será uniforme, aunque podrá afectar negativamente a aquellos productos que hasta la fecha no soportaban el Impuesto general de Tráfico de Empresas (ITE). La aplicación del IVA, sobre todo en el sector pesquero, ha sido re-

La implantación del impuesto sobre el valor añadido, exigido por la incorporación del Estado español a la CEE, tendrá una repercusión elemental en nuestras comunidades pesqueras: cada cual va a tener que acostumbrarse a realizar una contabilidad precisa y bien delimitada.

El IVA es un impuesto neutral y transparente

cibida con cierto recelo; en primer lugar porque supone tener al día la contabilidad; y, en segundo lugar, porque, tanto en el Régimen Especial como en el normal, significa el control fiscal de toda la actividad.

El IVA es un impuesto general sobre el volumen de negocios, que actualmente está implantado ya en más de treinta países, incluidos los pertenecientes a la Comunidad Económica Europea. Para la Administración, se justifica como una figura impositiva neutral y transparente que era necesario aplicar ante las exigencias de nuestro ingreso en la CEE y, simplemente, para poner un mayor orden en el conjunto de la presión fiscal indirecta en España. Con la implantación del IVA, se sustituyen en nuestro país un total de 24 impuestos, entre los que destacan el Impuesto General del Tráfico de Empresas, Impuesto de Compensación de Gravámenes interiores, Impuesto de Lujo, etc...

La nota más importante del nuevo impuesto viene determinada por el hecho de que sea soportado en su totalidad por el consumidor, graván-

dose solamente el valor añadido en cada una de las fases de la comercialización. El tipo impositivo general dispuesto por la Ley es del 12 por 100, previéndose un tipo reducido del 6 por 100 que afecta a la mayor parte de los artículos de consumo por primera necesidad. Existe un tipo del 33 por 100 para otros bienes, como los automóviles, embarcaciones de recreo, etc... con importantes exenciones entre las que se encuentran los barcos afectos a la pesca costera o a la navegación fuera de las doce millas.

La aplicación del IVA presenta una gran complejidad en cada uno de los sectores, con una casuística muy concreta que solamente interesa a los profesionales y empresarios de esa actividad.

Este informe recoge sólo parcialmente algunos de los aspectos más importantes en cada uno de los sectores, de acuerdo con una normativa que, en unos casos está por desarrollar, y, en otros, presenta dificultades de interpretación. Las islas Canarias, Ceuta y Melilla no están afectadas por el IVA.

REGIMEN ESPECIAL DE LA PESCA

A grandes rasgos, existen dos sistemas totalmente diferenciados para la aplicación del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) en el sector pesquero, según se trate de operaciones sometidas al régimen especial, o de operaciones que estén sujetas a los mecanismos generales aplicables a otras actividades económicas, en las que el empresario debe cumplir con una serie de requisitos contables.

De acuerdo con el artículo 55 de la Ley del IVA, y su posterior desarrollo en el Reglamento, se establece un régimen especial para la agricultura, la ganadería y la pesca. Sin embargo, al hablar de la pesca, tanto la Ley como el Reglamento

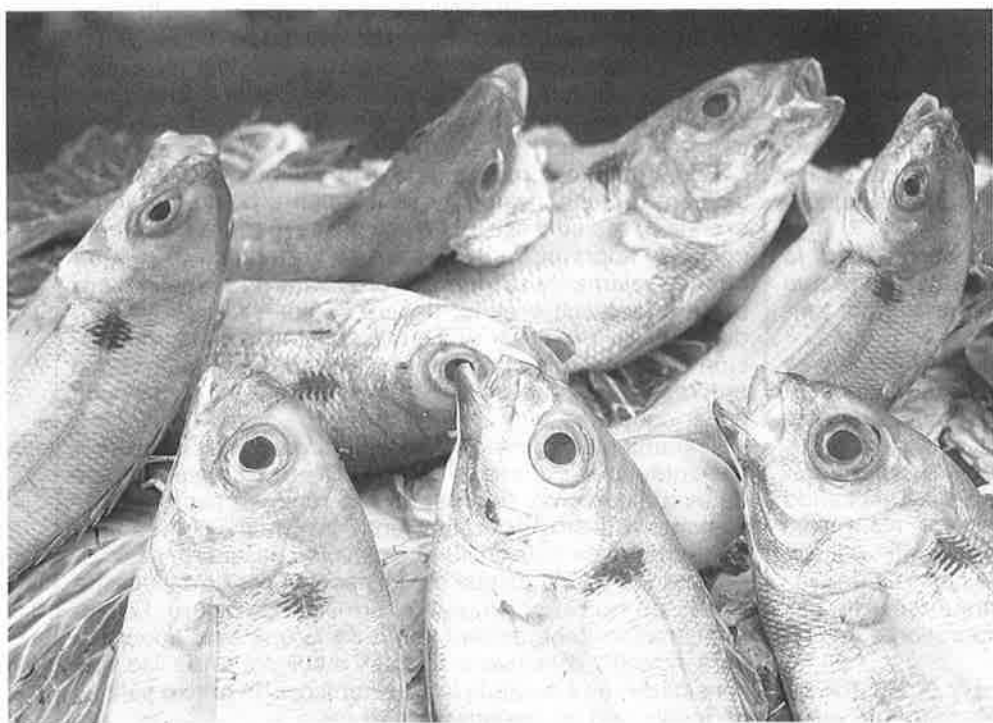
establecen una serie de limitaciones muy amplias a la hora de señalar quiénes son los empresarios que pueden acogerse al régimen especial. A estos efectos, se definen como explotaciones pesqueras con derecho a este sistema, «**las de agua dulce, los criaderos de moluscos, crustáceos y las piscifactorías**». En este mecanismo de liquidación de IVA, parece que podrían incluirse también las operaciones de marisqueo. Por el contrario, este régimen no podrá extenderse a la pesca marítima.

La aplicación del régimen especial afectará solamente a una pequeña parte del sector pesquero, cuyas actividades podrán acogerse a esta normativa siempre que no renuncien expresamente a este derecho.

La Administración, en este caso,

ha dispuesto un procedimiento eminentemente simplificado, para evitar complicaciones burocráticas o contables, aunque, paralelamente, también señala otras condiciones. Medios del Ministerio de Economía y Hacienda han apuntado que el régimen especial podría ser solamente un sistema transitorio, cuyo objetivo sería lograr la máxima uniformidad en las actuaciones.

Según la normativa del régimen especial, las personas sujetas a él no tienen obligación de llevar ningún procedimiento contable ni registral, libros de liquidaciones, ni al pago de este impuesto. El IVA es un sistema de imposición indirecta, que grava el consumo. Por tanto, el agricultor o pescador sometido a este régimen, como consumidor de una serie de



servicios o materias primas necesarias para su actividad, ya está pagando los impuestos que cargan sobre él los demás sectores de la sociedad: electrodomésticos, maquinaria, piensos, carburantes, etcétera.

Las explotaciones pesqueras comprendidas en esta normativa de régimen especial, o los pescadores afectados individualmente, no tienen siquiera que llevar facturas. Su actividad, a efectos impositivos del IVA, se limita a vender sus productos. Como compensación al IVA soportado (es decir: a los impuestos que ese pescador paga en todos los bienes que compra para su actividad), el Reglamento indica la fijación de un porcentaje sobre el valor de sus ventas. Ese porcentaje establecido ha sido del 4 por 100. Esa cantidad será pagada por los compradores justamente en el momento de realizar la

El IVA sustituye a 24 impuestos

venta del pescado, y deberá expedirse el correspondiente recibo. Por ejemplo: un pescador con derecho al régimen especial realiza una venta por valor de 40.000 pesetas. El comprador le debe abonar las 40.000 pesetas más el 4 por 100 (1.600 pesetas), en concepto de «reintegro de compensaciones», con el correspondiente recibo. Posteriormente, el comprador de la mercancía grava ese 4 por 100 en la siguiente venta del producto y justificará el pago ante Hacienda. Este proceso que, efectivamente, es sencillo y que afec-

ta a un colectivo no excesivamente amplio del sector pesquero, tiene, sin embargo, algunas consecuencias que pueden suponer un cambio sustancial en la fiscalidad de la actividad pesquera. En efecto, para tener derecho a esa compensación que abona el comprador, es indispensable que el vendedor esté dado de alta en el Censo del Impuesto de la Delegación de Hacienda correspondiente, donde se le asignará un número. Número que, a su vez, deberá facilitar a quien adquiera su mercancía. Igualmente, habrá de presentar

en Hacienda declaraciones relativas al comienzo, modificación y cese de la actividad. El incumplimiento de estos requisitos supone la pérdida del derecho de compensación impositiva.

La exigencia de Hacienda significa, según los expertos consultados, «pasar a todos los pescadores por el ordenador». Lo mismo sucede en el caso de los agricultores, entre los que se encuentran las mayores bolsas de fraude, debido al elevado número de personas que actúan sin ningún control. Estos requisitos pue-

La Pesca de Bajura ante el IVA

INCLUIR la venta de pescado en Lonja dentro de las operaciones sujetas al pago del IVA, va a suponer para la pesca de bajura, por mucho que la Administración nos diga lo contrario, un perjuicio para esta parte del sector extractivo pesquero, dado que el sistema de venta empleado en las Lonjas de pescado, es el de subasta a la baja. Así, el comprador, a la hora de marcar su postura, tomará en cuenta cuál va a ser el precio del producto con el IVA incluido. La consecuencia, es que el precio de compra será más bajo, o, si se quiere subirá menos.

Si, por otra parte, el importe de la venta del pescado capturado por el buque, se reparte entre el armador y los marineros, y que «la parte» que les corresponde a éstos se divide entre el número total de tripulantes, para determinar «el quiñón» o salario a que cada uno tiene derecho, comprobamos que su incidencia social en la renta de los menos favorecidos económicamente, o sea, los trabajadores, es del todo negativa.

2. Otra cuestión importante es la que se refiere a la llevanza de toda la documentación contable-registral, a que están obligados los sujetos pasivos del Impuesto y por tanto, los armadores.

Los armadores de bajura nunca han llevado libros y es realmente difícil convencerles de esta nueva obligación creada por la Ley. Consciente de esta situación, que sólo es comprensible para los que conocemos el sector, la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores ha presentado una propuesta al Ministerio de Hacienda, solicitando que las propias Cofradías de Pescadores sean las encargadas de recaudar del comprador y de presentar una declaración-liquidación trimestral, en base a partes mensuales por cada armador individual, pero conjuntamente por puerto, entregando la relación de compradores repercutidos.

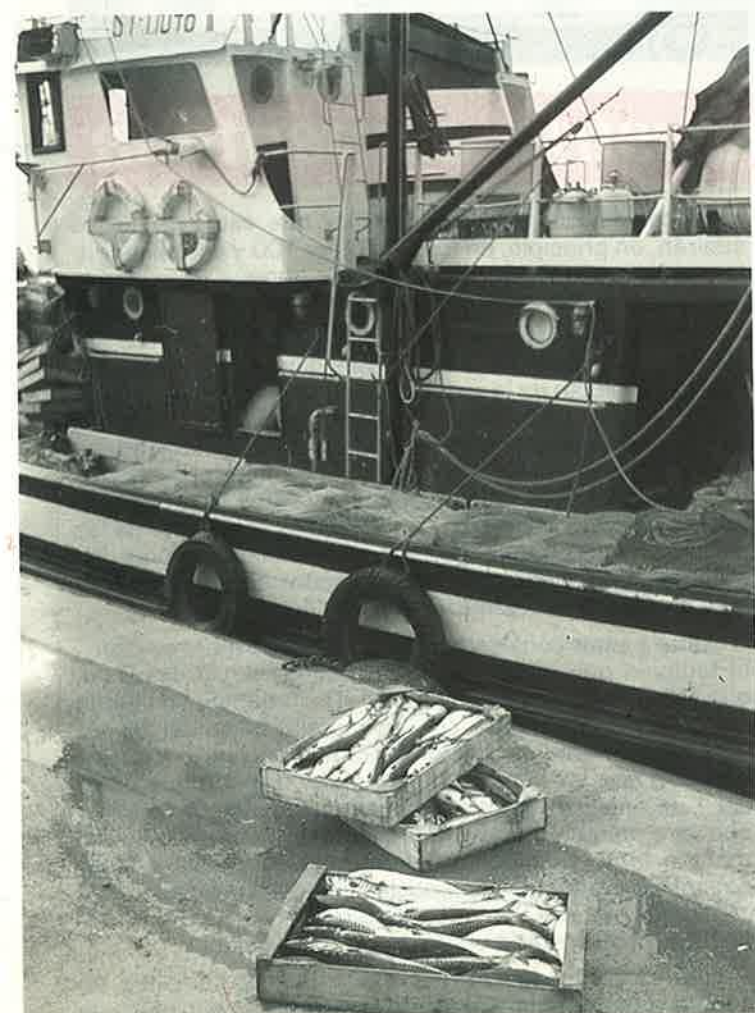
3. Entrando en la cuestión de buques y productos de avituallamiento, vemos que la Ley y el Reglamento esta-

blecen un tratamiento diferenciado según las mareas sean de más de 48 horas o menos.

Por un lado, las provisiones de a bordo para los buques que realicen pesca costera (los de salidas de menos de 48 horas), no están exentas de IVA, al contrario de las que se introduzcan en buques dedicados a la navegación marítima internacional. Las cuotas soportadas en la adquisición de estas provisiones no son deducibles al liquidar el IVA devengado en la primera venta, pero hay que tener en cuenta que gran parte de esta pesca costera realiza sus operaciones fuera del territorio de aplicación del Impuesto (12 millas náuticas) y, por ello, debe ser considerado exportación, por lo que, en este caso, será deducible la cuota soportada: en la adquisición de provisiones de a bordo para la pesca costera.

El resto de los productos de avituallamiento adquiridos, siempre que efectivamente se instalen a bordo, gozan de exención, sea cual sea, el tipo de pesca marítima. También lo está la importación de buques y su armamento, aunque cuando solamente se importen productos de avituallamiento para la pesca costera, deberá liquidarse el correspondiente IVA. Pero al ser una cuota satisfecha en la importación de bienes directamente relacionados con la actividad empresarial o profesional, creemos que esta cuota debe poder deducirse.

Tratamiento aparte nos merece el gasóleo, pues al ser considerado por el anexo del Real Decreto como producto de avituallamiento, tiene el mismo régimen expuesto. No obstante, nuestra incorporación a la Europa Comunitaria no permitirá se subvencione el gasóleo pesquero, desapareciendo la ayuda estatal de 11 pesetas por litro y ocasionando un nuevo costo para el armador de bajura. La Administración debe darse cuenta de lo que esto supondrá para nuestro colectivo y adoptar medidas, entre las que consideramos adecuada la de establecer un precio político para este tipo de combustible.



4. Un asunto que parece que ha quedado claro es el que se refiere al pago de la Tarifa G-4, que no va a desaparecer y que continuará gravando la utilización de las instalaciones portuarias, que en el IVA ha quedado exenta de tributación.

5. Para finalizar con este breve repaso al Reglamento del impuesto, nos referiremos al régimen especial de la pesca. La regulación legal excluye expresamente a la pesca marítima de este régimen especial, pudiendo acogerse exclusivamente las explotaciones pesqueras que obtengan directamente productos animales de sus cultivos o explotaciones y en particular:

- Las explotaciones pesqueras en agua dulce.
- Los criaderos de moluscos, crustáceos y las piscifactorías.

No obstante, quedarán excluidos del régimen los que sometan a transformación los productos obtenidos.

Los sujetos acogidos a este régimen no estarán obligados a la liquidación y pago del Impuesto, ni a la llevanza de libros-registros. Lo soportado en la obtención de bienes y servicios necesarios para sus actividades será compensado «por el adquirente del producto o por el Estado si se trata de una exportación, en el porcentaje que establece el Gobierno, sobre el precio de venta y servicios accesorios».

Aunque en su momento se pretendió extender los beneficios de este régimen a la pesca costera, no fue posible por no permitirlo la 6.^a Directriz de la CEE.

La incidencia real de este nuevo tributo para la pesca de bajura, la empezaremos a comprobar una vez que entre en vigor. No obstante, por lo apuntado, observamos que la pesca de bajura no es un sector de los llamados privilegiados con la aparición del Impuesto.

(Asesoría jurídica de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores)

Los pescadores de bajura temen al nuevo impuesto



El impacto en la industria alimentaria

PARA analizar detenidamente la incidencia IVA en la industria conservera y, en general en todo el sector alimentario, hemos de fijarnos en dos categorías diferentes de impactos: el primero, es la entrada de un impuesto indirecto sobre la totalidad de los productos alimenticios, algunos de los cuales están actualmente exentos de este tipo de imposición. En un segundo grupo, hay que estudiar los efectos del impuesto que repercuten en la totalidad de los productos alimenticios con independencia de su situación impositiva.

La actual imposición indirecta en España descansa, fundamentalmente, en el Impuesto General sobre el Tráfico de las Empresas, ITE. A pesar de su denominación como general, este impuesto no afecta a la totalidad de las operaciones comerciales que realizan las empresas, ya que están exentos del impuesto un gran número de productos que se consideran de primera necesidad. Lógicamente, en el sector alimentario, hay una serie bastante amplia de este tipo de productos y que, por tanto, se encuentran exentos de este impuesto. Entre ellos, estarían los pescados frescos, refrigerados y también los congelados.

Sobre todos estos productos va a recaer un impuesto indirecto del 6 por 100, donde antes no existía ningún tipo de imposición, debiendo pagar, en consecuencia, el consumidor un precio más alto por los mismos. Pero, lo más grave es que este incremento se va a producir, precisamente, en aquellos productos que el propio Reglamento del IGTE señala como de primera necesidad, y que tienen una mayor incidencia en la cesta de la compra de los consumidores con menor poder adquisitivo.

En conclusión, se puede afirmar que estos productos subirán, en principio, en torno al 6 por 100 y ello solamente por la introducción del impuesto, aunque es probable que tengan unos incrementos superiores.

En los productos alimenticios que actualmente sí se encuentran sujetos al ITE, resulta muy difícil determinar cuál va a ser el efecto de la sustitución de un impuesto por otro. El ITE es una imposición en cascada, grava los productos de forma diferente según el canal de comercialización seguido y la determinación de su cuantía dentro del precio de un producto elaborado resulta muy difícil. En estos productos, el comportamiento de los precios dependerá de las particularidades que tenga su proceso de fabricación y distribución, pudiendo haber sólo pequeñas oscilaciones arriba o abajo con la sustitución del IVA por el ITE.

Junto a estas consideraciones, es preciso tener en cuenta también que el IVA se aplicará al comercio detallista, que actualmente no está sujeto al ITE. Teniendo en cuenta que el minorista trabaja con un margen bruto del 20 por 100, actualmente no sujeto al ITE, nos encontramos también con que las ventas en este escalón tendrán, a partir del 1 de enero un nuevo impuesto que antes no existía y que va a repercutir sobre el precio final. Sobre la base del margen bruto señalado anteriormente, se puede estimar que en los productos alimenticios como los pescados y las conservas, con un tipo impositivo del 6 por 100, el precio final se incrementaría en un 1 por 100 adicional.

Este conjunto de cálculos están hechos teniendo en cuenta solamente la situación provocada por el cambio de

den propiciar que muchos pescadores, cuyas ventas no sean importantes, se olviden nuevamente de Hacienda, y renuncien a esas pequeñas compensaciones para seguir en el anonimato.

El sistema de compensaciones no se aplicará cuando las ventas de los productos naturales se hagan desde establecimientos fijos situados fuera de las explotaciones. Tampoco están obligados a pagar esas compensaciones los compradores que sean a su vez sujetos pasivos del régimen especial.

Para el resto de las actividades pesqueras, generadoras de la mayor parte de las capturas, el mecanismo aprobado para la aplicación del IVA es radicalmente distinto. La venta de pescado ha sido incluida dentro de las operaciones sujetas al IVA con el tipo impositivo del 6 por 100, lo que, en medios del sector, se ha considerado perjudicial para los futuros niveles de rentas de los pescadores.

El sistema es simple. Las ventas de pescado se gravan con un aumento del 6 por 100, tal como señala el impuesto. De esta forma, una operación de venta cuyo precio normal sea de 1.000 pesetas, supone que el comprador pague esa cantidad más otras 60 pesetas. El vendedor recibirá las 1.060 pesetas y deberá dar al comprador sus datos de identificación fiscal para que éste, en la segunda fase de sus ventas, justifique haber pagado ya ese primer impuesto del 6 por 100 sobre el precio en primera venta.

En teoría, la aplicación del IVA podría no suponer ningún efecto negativo para los vendedores. Pero, se plantean serias dudas de que funcione eficazmente en la realidad, cuando dominan las subastas de pescado a la baja. En esas circunstancias, se teme, siguiendo el ejemplo anterior, que el comprador haga sus cuentas totales sobre las 1.060 pesetas, y ofrezca una cifra inferior en el precio del producto para que, en con-

junto, el precio más el impuesto no pase de las mil pesetas.

A la hora de la liquidación con Hacienda, los pescadores deberán tener en cuenta, por un lado, las cantidades cobradas en concepto de IVA percibidas a la hora de vender sus mercancías. Y, por otra parte, habrán de disponer de las facturas de todos los bienes de producción que hayan adquirido para su actividad donde también están cargados otros IVAS. La diferencia entre una y otra cantidad es la cifra que los pescadores tendrán que ingresar en Hacienda, o de la que podrán ser resarcidos si resulta más lo pagado que lo cobrado.

Este mecanismo implica un proceso contable en la actividad de cada armador, lo cual puede ser difícil de conseguir a corto plazo, ante la falta de experiencia en estos sistemas. La Federación Nacional de Cofradías hizo una oferta al Ministerio de Hacienda para conseguir que fueran estas corporaciones las encargadas de

la imposición indirecta, pero no se han considerado otros factores que puedan influir también en el comportamiento de los precios en el sector alimentario.

Entre otras causas, estaría el cumplimiento con lo estipulado en el Acuerdo Económico y Social para el 1 de enero de 1986, debiendo incrementarse los salarios en función de las previsiones de inflación, corregidas en su caso por la desviación inflacionista constatada en 1985.

De todo lo expuesto anteriormente, se deduce que, por razones de diversa índole, especialmente por el IVA, los precios de los productos alimenticios van a sufrir un incremento de precios que, en el caso de pescados frescos, congelados o refrigerados, van a ser, a nuestro juicio, sensiblemente superiores a las previsiones oficiales. Desde algunas esferas de la Administración se ha barajado un aumento entre uno y dos puntos por el cambio en la imposición indirecta, cuando, para productos de primera necesidad, la subida debida solamente al IVA será del 7 por 100, con independencia de otras causas. Es decir, que sobre el incremento de precios normal que sufrirían estos productos, habría que añadir otros siete puntos adicionales en el conjunto de los sectores que, hasta el 1 de enero de 1986, no tenían ITE. Los efectos negativos de las subidas de precios en el caso concreto de estos últimos productos, podrían acarrear una caída en la demanda, lo que referido al sector pesquero, incidiría negativamente en este colectivo.

FIAB

(Federación de Industrias de Alimentación y Bebidas).



El precio del pescado sufrirá alzas importantes

controlar las actividades de cada armador, llevar la contabilidad y, al final, con los datos de cada uno, hacer las liquidaciones ante el fisco.

Para la actividad pesquera, la Ley prevé una importante serie de exenciones del IVA, que van desde el combustible hasta el conjunto del avituallamiento, aunque, en principio, se consideran dos niveles, según se trate de faenado fuera de las 12 millas o en la plataforma costera. La interpretación de estos artículos del reglamento ha sido objeto de negociaciones con la Administración. Ha predominado el criterio de que no haya tratamientos diferentes para ambos tipos de pesca en lo que se refiere a estos aspectos.

La aplicación del IVA sobre las conservas y congelados de pescado, según opiniones recogidas en estos sectores, puede resultar indiferente para las industrias conserveras y negativas para las ventas de congelado. En el caso del congelado, puede traducirse, dicen, en una caída de la demanda, con repercusiones indirectas sobre la producción.

Las industrias conserveras, con una producción en 1984 de 176.000 toneladas, estaban abonando ya un impuesto general sobre el tráfico de empresas (ITE) del 5,3 por 100. Estiman que el impacto del IVA será escaso, ya que la modificación del tipo impositivo no es significativa.

Donde existe una mayor preocupa-

ción es en la industria de los congelados. En 1984, la producción estimada fue de 216.000 toneladas, con una facturación media por kilo de 350 pesetas, lo que supone un total aproximado de 87.000 millones de pesetas.

Teniendo en cuenta la aplicación del IVA, y sin considerar otros factores, el coste en el mercado de esa misma producción podrá incrementarse en unos 4.000 millones de pesetas. Estos productos alimentarios no tenían hasta el 1 de enero obligación de pagar el ITE, al igual que otros productos frescos o refrigerados. El impuesto del 6 por 100 es, en consecuencia, una nueva carga que recaerá sobre los consumidores.

La Marina Mercante ante el IVA

EN MARCAR el Sector Marítimo en el Impuesto sobre el Valor Añadido supondría hacer frente a la problemática general del mismo, lo cual excedería, sin duda, del ámbito de este artículo, toda vez que supondría llevar a cabo el estudio de buena parte del articulado de la Ley y del Reglamento del Impuesto.

Por ello, y con el fin de destacar la influencia de dicho tributo en el Sector Naviero, conviene destacar lo siguiente:

— Como es conocido, el IVA grava las prestaciones de servicios, además de otros hechos imponible, realizadas por empresarios a título oneroso, con carácter habitual en el desarrollo de su actividad empresarial, quedando sujetas al Impuesto dichas operaciones siempre que se realicen en el territorio peninsular español o en las Islas Baleares, comprendiéndose además en el ámbito de aplicación el mar territorial hasta el límite de las 12 millas náuticas.

— El tipo impositivo aplicable al transporte marítimo es el general del 12 por 100.

— El sujeto pasivo del Impuesto es la Empresa Naviera prestadora de los servicios de transporte.

En el anexo de la Ley se definen los conceptos de navegación marítima internacional y los tráficos considerados como asimilados a navegación marítima internacional, aspectos ambos que revisten una importancia esencial por su influencia tanto en el tratamiento fiscal del buque como en la aplicación del tributo en los transportes y sus operaciones accesorias.

Interesa, por otro lado, hacer una referencia a las exenciones contempladas en el IVA, que se clasifican en términos generales en exenciones plenas y limitadas.

Las primeras dan derecho a recuperar el Impuesto soportado en las adquisiciones efectuadas para la realización de las operaciones exentas.

Las segundas no tienen atribuido el citado derecho.

Dado lo anterior y teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 32 de la Ley, en relación con los artículos 9 y 10 del mismo texto, las Empresas Navieras podrán deducir las cuotas soportadas, en la medida en que se utilicen en las prestaciones de servicios que gocen de exención, en base a los artículos señalados, toda vez que se trata de operaciones con exención plena.

Repercusión del IVA en las operaciones de las Empresas Navieras

Una vez señalados, el hecho imponible, el ámbito espacial de aplicación del Impuesto, el sujeto pasivo, la influencia de los conceptos de navegación marítima internacional y asimilados y el régimen de exenciones, es preciso referirnos a las operaciones más usuales que realizan las Empresas Navieras y su tratamiento impositivo.

Transporte Marítimo nacional de viajeros y mercancías

El transporte marítimo de viajeros y mercancías tributa al tipo del 12 por 100 en la parte del trayecto realizada en aguas jurisdiccionales, debiendo establecerse la cuota del Impuesto en función del precio del transporte y del número total de millas recorridas.

Transporte Internacional de viajeros y sus equipajes

Se consideran transportes internacionales de viajeros por vía marítima aquellos que iniciados en el territorio pe-



ninsular español e Islas Baleares, terminan en Canarias, Ceuta o Melilla o en el extranjero o viceversa.

Estos transportes están exentos del IVA y se contemplan en el artículo 10 de la Ley entre las exenciones en operaciones asimiladas a la exportación.

En cuanto a los buques que sean afectados por las Empresas Navieras, con carácter esencial, a la navegación marítima internacional, la ley y el Reglamento del Impuesto, contemplan un tratamiento particular tanto en lo que se refiere al buque, como a las prestaciones de servicios para atender a sus necesidades directas, como a los prestados en relación con el cargamento.

Por lo que se refiere al buque, están exentas del Impuesto las entregas, construcciones, transformaciones, reparaciones y mantenimiento de los buques señalados, así como de aquellos destinados exclusivamente al salvamento, a la asistencia marítima o a la pesca costera.

Se entenderá que el buque está afecto esencialmente a la navegación marítima internacional cuando más del 50 por 100 de la distancia recorrida en las singladuras realizadas durante cada dos años naturales consecutivos correspondan a dicha navegación o asimilada.

Están igualmente exentas del Impuesto las entregas, arrendamientos, reparación y conservación de los objetivos incorporados a dichos buques, cuando se utilicen en la explotación de los mismos y se encuentren a bordo.

Están también exentas del Impuesto las entregas de productos de avituallamiento puesto a bordo de los buques citados, si bien es preciso indicar que la exención se hace extensiva igualmente a los buques que «realicen» las navegaciones citadas y ello con independencia de que estén o no afectos esencialmente a su realización.

En cuanto a las prestaciones de servicios a los buques afectos esencialmente a la navegación marítima internacional, estarán exentas las de pilotaje, remolque y amarre; la utilización de las instalaciones portuarias; las operaciones de conservación de buques y del material a bordo, los servicios de guarda y prevención de incendios; las visitas de seguridad y los peritajes técnicos, asistencia y salvamento del buque y operaciones efectuadas por corredores a intérpretes marítimos consignatarios y agentes marítimos.

En relación con el cargamento de dichos buques, están exentas del Impuesto: las operaciones de carga y descarga; el alquiler de contenedores y de material de protección de las mercancías; custodia de las mercancías; estacionamiento y tracción de vagones o mercancías sobre vías del muelle; embarque y desembarque de pasajeros y sus equipajes y operaciones de reconocimiento.

Para la justificación de las exenciones citadas las Empresas Navieras deberán, entre otras formalidades, aportar a sus proveedores una copia autorizada de la inscripción del buque en el Registro de Matrícula, expedida por la Comandancia de Marina o Ayundantía de Marina correspondiente.

Los supuestos señalados constituyen algunos de los temas puntuales sobre los que incide el IVA en el Sector Marítimo, si bien la problemática general derivada de su aplicación habrá de completarse a partir del comienzo de la andadura de esta importante figura impositiva.

(Asesoría jurídica de ANAVE)

La Mercante puede ganar

Los precios se incrementarán en ese porcentaje, al que cabe sumar el punto y medio correspondiente al aumento del margen que tienen los minoristas. En total, para los productos congelados y refrigerados de la pesca, la subida en minorista puede ser superior a los 7,5 puntos. Existe entre los industriales el temor de que baje la demanda. Por este motivo, los medios del sector consultados rechazan las previsiones oficiales sobre la repercusión del IVA en el campo alimentario.

Finalmente, entre los industriales, tanto de conservas como de congelados, no hay certeza de que vayan a realizar correctamente su papel de recaudadores de impuestos ante Hacienda, ya que en el sector extractor no existen facilidades para la liquidación y el control con cada uno de los pescadores.

Los navieros españoles, según las impresiones recogidas por HOJA DEL MAR, estiman que la aplicación del IVA puede resultarles provechosa. Esta fue una de las principales conclusiones a que llegaron los participantes en las Jornadas para el estudio del nuevo impuesto organizadas por ANAVE.

Los navieros consideran el IVA como un impuesto que puede ser mucho más neutral que el IGTE, aunque quedan puntos por discutir con el Ministerio de Economía y Hacienda para la interpretación del reglamento del 30 de octubre, que desarrolla la Ley del 2 de agosto de 1985. El ITE, con una imposición del 5 por 100, les parecía mucho más negativo.

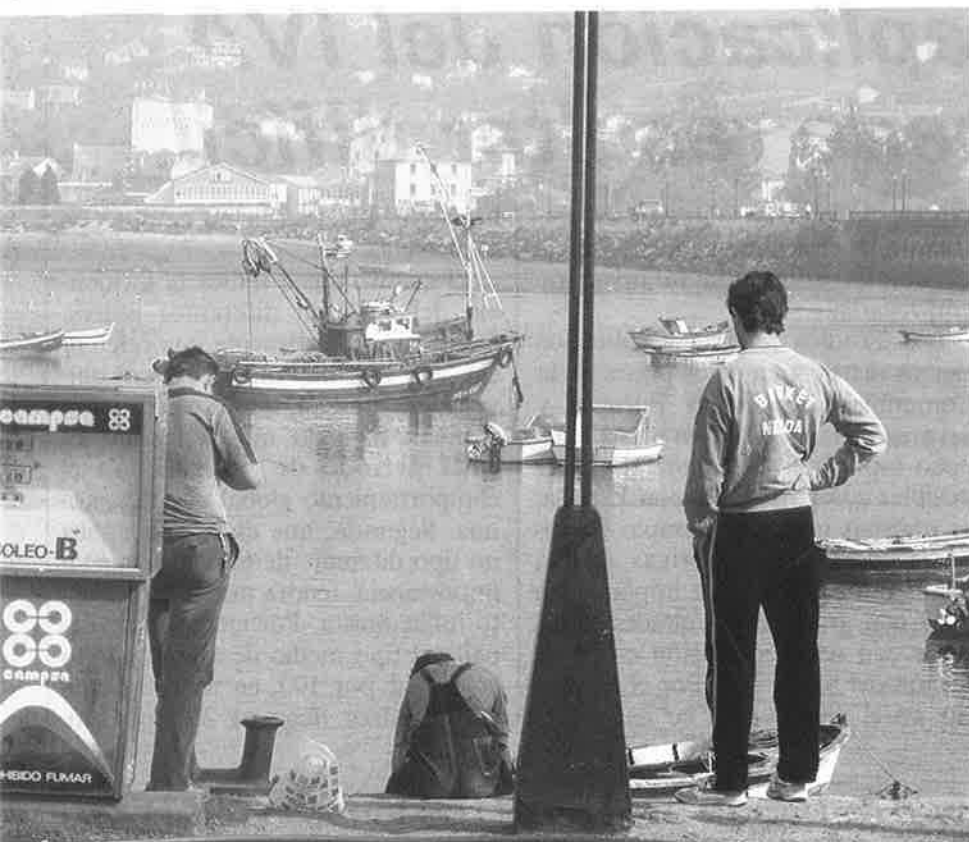
En el conjunto de la nueva normativa, los navieros juzgan muy importantes los criterios manejados en materia de exenciones para exportación o para operaciones asimilables, entre las que entran muchas de las actividades navieras. El artículo 10 de la Ley del IVA cita a este respecto, en

su punto primero, «las entregas, construcciones, transformaciones, reparaciones, mantenimiento, fletamiento total a arrendamiento de los buques afectos esencialmente a la navegación marítima internacional y los destinados exclusivamente al salvamento, asistencia marítima o costera...». Igualmente gozan de exención «las entregas de productos de avituallamiento puesto a bordo de los buques que realicen navegación marítima internacional...». A este respecto, el reglamento considera navegación marítima internacional la que, partiendo de territorio peninsular español o de las Baleares o de un país extranjero, concluya en un país extranjero o viceversa. También cuando las embarcaciones estén afectas a la navegación en alta mar y se dediquen al ejercicio de una actividad industrial, comercial o pesquera distinta del transporte, siempre que la duración de la navegación, sin escalas, exceda de cuarenta y ocho horas.

Para que un barco esté afecto esencialmente a la navegación marítima internacional, según el artículo 16 del Reglamento, es necesario que haya realizado durante dos años naturales consecutivos en aguas exteriores más del 50 por 100 de la distancia recorrida.

Las doce millas desde la costa marcan la línea divisoria de las aguas en las que el transporte está exento del IVA. En relación a esto, los navieros manifiestan que es necesario buscar una salida negociada con el Ministerio de Economía y Hacienda, para ver el tratamiento que reciben las operaciones realizadas entre puertos españoles peninsulares o con las islas Baleares. Según la normativa, solamente se verían sujetas al IVA las 12 primeras millas cercanas a los puntos de origen y destino. Entre puertos peninsulares, la Administración debería asegurar





el seguimiento de los libros de a bordo, para inspeccionar si el barco ha navegado en todo momento dentro o fuera de las doce millas. La posición de «los navieros en este punto se inclina a favor de la fijación de un porcentaje impositivo establecido según los datos existentes sobre las operaciones de transporte, con lo que se evitaría el engorro de inspeccionar lo realizado por cada embarcación.

Por lo que se refiere a los astilleros, el IVA puede tener diferentes repercusiones ya se trate de embarcaciones deportivas o de recreo, barcos para tráfico nacional o para el exterior. Es importante para el sector la exención de IVA que afecta, según el artículo 16 del Reglamento, a las entregas, construcciones, transformaciones, reparaciones, mantenimiento, fletamiento total o arrendamiento de los buques afectos esencialmente a la navegación marítima internacional y para los destinados exclusivamente al salvamento, la asistencia marítima o a la pesca costera. Este punto puede tener repercusiones favorables para el sector,

aunque los efectos del IVA sobre otro tipo de embarcaciones estarán relacionados con la política que siga el Gobierno en materia de financiación.

La aplicación del IVA ha sido recibida con malestar en la Asociación de Industrias Náuticas por la aplicación de un tipo impositivo del 33 por 100 para embarcaciones y buques de recreo o deportes náuticos cuya eslora en cubierta exceda de 9 metros. Según esta organización empresarial, no es justo tener en cuenta sólo el criterio de longitud, sin atender a otras prestaciones de la embarcación. Ello puede suponer, dicen, un bajón notable en la construcción de este tipo de embarcaciones, con graves efectos para todos los astilleros.

Los posibles efectos de la aplicación del IVA sobre la inflación se presentan por el momento como una incógnita. Aunque es opinión mayoritaria que tendrá un impacto inflacionista real, las cifras sobre su repercusión son muy dispares: desde los 1, 5 ó 2 puntos, según fuentes oficiales, hasta el 4 por 100 o cifras superiores, indicadas por otros medios económicos. Lo que parece es que no hay datos suficientes como para realizar una estimación completa, y que los diferentes cálculos se hacen tomando como referencia lo sucedido en otros países, con los riesgos que la comparación comporta.

La Administración española teme que el IVA se pueda tomar como justificación para efectuar subidas de precios por encima de lo que sería lógico en circunstancias normales. La aplicación del nuevo impuesto indirecto parece coincidir con la existencia de ciertos síntomas de reactivación de la demanda, lo que puede facilitar que una subida artificial de los precios no haga disminuir los niveles de compra. El efecto del

La aplicación del IVA puede resultar difícil

IVA tendría también relación directa con el grado de control que existe ya en cada país sobre los mecanismos impositivos y sobre las tasas de inflación. En España, en los últimos tres años, se han logrado una reducción de varios puntos, aunque se siga por encima de la media de los países de la CEE. En consecuencia, es probable que el efecto del IVA sobre la inflación tenga también repercusiones superiores a las causadas en otros Estados del área comunitaria.

Oficialmente, el IVA se presenta como el impuesto más neutral y transparente, capaz de aumentar los

niveles de ingresos públicos sin distorsionar el funcionamiento de la economía, animando la inversión empresarial.

Los estudios realizados sobre los efectos del IVA en otros países de la Comunidad Económica Europea y del área de la OCDE dan un balance poco uniforme. A la hora de hacer posibles comparaciones con España, se podrían tomar el ejemplo de los países con características afines, como Italia. El IVA se implantó en 1973 con grandes dificultades técnicas y con una repercusión en la inflación del 8 por 100. Por el contrario, en el mismo año, en Austria el

impacto inflacionista no se notó en el mercado.

El cuadro anejo indica la incidencia del IVA en diferentes países. Constituye simplemente una referencia, a la que hay que hacer dos salvedades. Primera, que el efecto inflacionista ha sido muy diferente en cada período de acuerdo con el comportamiento global de la economía. Segunda, que cada país aplica un tipo diferente de IVA y, según su importancia, tendrá uno u otro efecto inflacionista. Por ejemplo, en España el tipo medio de este impuesto es del 12 por 100, en tanto que en otros países llega al 20 por 100.

EFFECTOS GLOBALES DE LA IMPLANTACION DEL IVA EN LOS PAISES EUROPEOS

Estados	Fecha de implantación	Efectos principales
Bélgica	1-1-71	Buena aceptación, excepto para las empresas más pequeñas. Reducido impacto inflacionista.
Dinamarca	3-7-67	Impacto inflacionista en el primer año, a causa de los tipos superiores (en media global), compensados por una reducción de los incrementos de los impuestos personales. Costos de implantación moderados (1,2 %).
Francia	1-1-54	Aceptación general. Impacto inflacionista nulo en las adaptaciones posteriores a la implantación inicial.
Países Bajos	1-1-69	Resistencias iniciales por temor a la inflación. Buena aceptación posterior ante el reducido impacto.
Irlanda	1-11-72	Impacto inflacionista nulo (tipos iguales a la media anterior). Costes de recaudación muy moderados.
Italia	1-1-73	Grandes dificultades técnicas de implantación. Impacto inflacionista estimado en un 8 %. Persistencia de otros impuestos sobre las ventas.
Luxemburgo	1-1-70	Buena aceptación. Impacto inflacionista despreciable.
Reino Unido	1-4-73	Impacto variable sobre los precios favorable a los bienes de consumo inmediato, desfavorable en el caso de los productos de consumo duraderos (en general). Costes despreciables de implantación. Generalmente buena aceptación.
Alemania	1-1-68	Buena aceptación, pero con costes de recaudación más elevados, ante la mayor complejidad del IVA puesto en marcha, en relación al sistema anterior. Sin impacto inflacionista.
Austria	1-1-73	Aceptación general, pero con problemas en lo relativo al sistema financiero. Sin impacto inflacionista.
Noruega	1-1-70	Impacto inflacionista considerable (5,8 %), derivado de un tipo del IVA (20 %) superior a la media anterior (13,64 %).
Suecia	1-1-69	Impacto inflacionista nulo, por el hecho de ser el tipo medio igual al existente anteriormente. Buena aceptación.

FUENTE: Libro blanco sobre la repercusión en Cataluña de la adhesión de España a la Comunidad Económica Europea.



La Administración española, de acuerdo con las exigencias de la Comunidad Económica Europea, ha dispuesto un Real Decreto que sustituye al promulgado hace justamente un año.

Las disposiciones comunitarias hacían indispensable adecuar la legislación española a las directrices de la CEE para que el sector pesquero pudiera acceder desde el 1 de enero de 1986

a todos los mecanismos de ayuda que tienen el resto de los países de la CEE.

Las condiciones para los programas de reducción de flota están asimismo ultimadas, también en conformidad con los criterios vigentes en la Comunidad.

CON una flota envejecida que, según las estadísticas oficiales, suponía la posibilidad de llegar al año 1987 con 8.605 barcos de más de 25 años, la Administración española ha puesto en marcha, en los últimos años, varios programas orientados a su reducción y modernización, en función de las nuevas exigencias de los caladeros internacionales. Los resultados globales de este conjunto de actuaciones no han sido cuantificados, aunque por el número y el

montante de los créditos solicitados en los últimos meses parezca deducirse la existencia de una llamativa voluntad de cambio.

Desde la llegada de la Administración socialista, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha sacado prácticamente una normativa diferente cada año. Parece que, en 1986, con la incorporación plena a la CEE, habrá otra más.

En 1983 se publicaba un Real Decreto para la construcción, modernización y re-

conversión de buques de pesca. Según éste, solamente tenían acceso a las ayudas propuestas las construcciones de embarcaciones que tuvieran entre 20 y 150 TRB. Para la construcción, la cuantía del préstamo era del 80 por 100 del coste, un plazo de amortización de doce años con dos de carencia y a un tipo de interés del 11 por 100. La aportación de las bajas debería ser del 150 por 100 sobre el tonelaje a construir.

La limitación de tonelaje impuesto por esta normativa suponía un freno a la actitud reconversora. Este punto fue corregido en el Real Decreto de diciembre de 1984, referente también a construcción, modernización y reconversión de la flota, que no fijó ninguna limitación determinada por el tonelaje de los buques. Se establecieron varios baremos, según el tonelaje aportado y en función del tamaño del nuevo barco, con ayudas por tonelada construida que oscilaban entre las 30.000 y las 32.000 pesetas. Estas fueron las principales novedades de la normativa que ha estado en vigor durante 1985. Los barcos aportados para el desguace deberían haber sido despachados para faenar por última vez en un plazo no su-

España se adapta a Europa

NUEVAS DISPOSICIONES CREDITICIAS

perior a los nueve meses a partir de la fecha de solicitud de la nueva construcción.

Con la entrada de España en la CEE varían sensiblemente las cosas y debe cada normativa ajustarse a sus fines específicos.

El primero de los Reales Decretos aprobados por el Gobierno apunta a la construcción, modernización y reconversión de la flota pesquera, y sienta unas bases que sustituyen a las del R. D. de 1984. La nueva disposición toma en consideración tres tipos de actuaciones, según sea el tamaño de la embarcación en construcción.

Para las nuevas contrucciones de hasta 9 metros de eslora, es preciso aportar un tonelaje a desguazar igual o superior al de la nueva nave. La CEE no tiene ayudas para este tipo de flota. Se requiere que los barcos se dedicasen ya a la actividad pesquera y que, en los doce meses anteriores al de la solicitud, hubieran faenado al menos durante 120 días. Esta es una parte de la flota sobre la que la CEE no carga las tintas. El punto fuerte de las actuaciones se centra en las nuevas construcciones de entre 9 y 33 metros de eslora, lo que equivale a unas 250 RTB. Es preciso aportar, también en este caso, un tonelaje igual o superior al construido, y es condición indispensable para el desguace que el barco haya faenado no menos de 120 días durante el último año.

El barco aportado deberá tener una antigüedad mayor a los doce años. En este tipo de construcciones, el armador deberá pagar el 50 por 100 del coste del barco. El Estado miembro ha de aportar una subvención mínima del 5 por 100, pero no puede sobrepasar el 25 por 100. La CEE también puede ayudar con subvenciones de hasta el 25 por 100. Todo lo cual supone una ayuda máxima del 50 por 100. Para estas operaciones se dispondrá de créditos de hasta el 85 por 100 del valor del buque, a un interés del 11 por 100 y a doce años.

El tercer tramo de la reconversión de la flota pesquera



corresponde a los barcos de más de 33 metros de eslora. Estas embarcaciones no son tenidas en cuenta en la normativa de la Comunidad Económica Europea. La Administración española ha decidido aplicar a este tipo de construcciones la legislación vigente desde 1984, emitida por el Ministerio de Industria para grandes cascos. La única diferencia respecto al Real Decreto de 1984 es que, en el futuro, los créditos devengarán un interés del 11 por 100, y no del 8, como ocurría hasta ahora.

En función de estas directrices, las previsiones oficiales señalan una posible construcción de 100 barcos, dentro de los límites comprendidos entre los 9 y los 33 metros, y de longitudes superiores. El gasto podría elevarse a unos 2.000 millones de pesetas.

Junto a estas disposiciones, también entran en vigor nuevas normas sobre modernización y renovación de la flota de barcos de entre 9 y 33 metros, siempre que el conjunto o alguna de las operaciones que se realicen en el barco supere los tres millones de pe-

Las ayudas para la modernización de la flota pesquera han tomado una configuración nueva desde la entrada del Estado español en la Comunidad Económica Europea.

setas. Dentro de estas actuaciones están las referidas a la mejora de la seguridad, a los cambios encaminados al ahorro energético, mejoras para el tratamiento de las capturas, modernización de las operaciones de pesca, etc.

Para estos trabajos, la subvención puede llegar hasta el 25 por 100 del coste, y el crédito hasta el 75 por 100, a ocho años, con dos de carencia y a un interés del 11 por 100.

Las disposiciones anteriores, aprobadas en la primera quincena de diciembre por la Administración, constituyen solamente el primer paso en el camino de adaptación de la normativa española a la comunitaria. Son medidas que

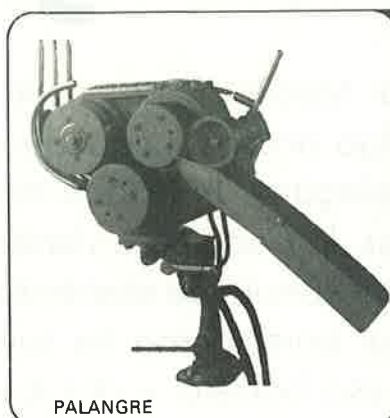
apuntan solamente a la reconversión y modernización de la flota. El Gobierno prefería, al cierre de este número, una nueva normativa referida exclusivamente a la reducción de flota, que tiene un tratamiento diferenciado en la CEE y que se centra en la supresión de barcos pesqueros, según otros sistemas de ayuda. El coste de esta medida parece que debe ser objeto de un estudio en profundidad por la Administración a la hora de prever su coste. Este no se limitará única y exclusivamente a las subvenciones concedidas al armador, sino que abarcaría también a la percepción de subsidios de desempleo de los trabajadores afectados.

Según la Disposición Adicional de este Real Decreto, las ayudas establecidas por él no serán de aplicación a los barcos que tengan su base en los puertos de las Islas Canarias, de Ceuta y de Melilla.

La Comunidad Económica Europea concede única y exclusivamente ayudas para la reconversión de las embarcaciones pesqueras comprendidas entre los 9 y los 33 metros. En el resto (hasta 9 metros y más de 33), los apoyos son únicamente de la Administración española. Canarias, Ceuta y Melilla son zonas que, según el acuerdo de adhesión, no están incluidas en la política comunitaria de estructuras. De ahí que resulte imposible la aplicación a ellas de los apoyos que puede recibir la flota que tiene su base en los puertos de la península o en Baleares. Las operaciones de reconversión o modernización de los barcos de entre 9 y 33 metros recibirían únicamente las subvenciones fijadas en este Real Decreto con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. Esto en principio, puede suponer una situación de inferioridad respecto a la flota española que puede acceder a las ayudas comunitarias. En la Administración parece existir la voluntad para corregir este posible desequilibrio, aunque aún se ignora cómo. ■

V. M.

Talleres Mecánicos OSA



- CARRETES HIDRAULICOS DE CACEA
- HALADORES DE CERCO
- HALADORES DE TRASMALLOS
- HALADORES DE PALANGRE
- MAQUINILLAS HIDRAULICAS Y ELECTRICAS
- TIMONES HIDRAULICOS

C/ Santiago, 3-B
Tif. (943) 64 23 01
HONDARRIBIA

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

Barcelona nació mirando al Mediterráneo, como ciudad eminentemente marinera. Algo ocurrió luego que le hizo volverse de espaldas y replegarse hacia las montañas. Durante dos largas centurias, la ciudad fue viendo crecer ante sí, frente al mar, todo un cúmulo de obstáculos. Ahora, la corporación municipal barcelonesa ha tomado la determinación de levantar esa barrera y dar la cara al Mediterráneo. Ahí entra el proyecto de Paseo Marítimo, que enlaza también con el proyecto de la villa olímpica de 1992. Pascual Maragall, alcalde de Barcelona, ha hablado con HOJA DEL MAR sobre todas estas cuestiones.

Texto: Concha H. CARAZO
Fotos: Lluís SALOM

«BARCELONA VOLVERA AL MAR»

SR. Maragall: ¿Podría explicarnos pormenorizadamente en qué va a consistir el Proyecto del Paseo Marítimo, con el que se pretende que Barcelona sea una ciudad de cara al mar?

—Este es un Proyecto que empezó a gestarse, cuando era alcalde de la ciudad Narcís Serra, con la idea de devolver a Barcelona su fachada marítima. Porque desde la ciudad hasta el mar existían una serie de obstáculos importantes: una verja, la vía del tren, un muelle de madera en el que estaban apilados materiales de fábricas cercanas... y todo ello impedía ver los barcos y el mar desde el paseo. Con motivo del día de las Fuerzas Armadas, celebrado en Barcelona en 1981, se abrió y se limpió este espacio. Se reparó entonces en que sería interesante que permaneciese así y ahí empezó la aventura de este pro-

yecto, que ahora, tras la firma de un acuerdo entre la Junta de Obras del Puerto y el Ayuntamiento, va a ser realidad gracias al arquitecto Manel Solà i Morales.

Según su diseño, se van a conseguir dos cosas: en primer lugar, dignificar el tratamiento del Paseo de Colón, con unas perspectivas magníficas y, en segundo lugar, «discriminar el tráfico», como dicen los técnicos. Hay un tráfico urbano y otro pesado que se van a hundir, a deprimir, para que dejen de impedir la visión. Por encima de este tráfico segregado, deprimido, de camiones, se está construyendo una enorme visera colgada bajo la cual pasarán los vehículos. Esta visera será el auténtico Paseo Marítimo. Desde ella hasta el actual muelle, habrá una serie de pasarelas, tres o

cuatro, de forma que la gente pueda pasar de la contemplación del mar a casi tocarlo.

La parte del muelle está ya casi finalizada, con un empedrado de adorno muy simple. Es el antiguo muelle Boscalsina o muelle de madera, como se le llamaba popularmente, y que hoy ya es un lugar de atracción enorme para todos los ciudadanos, especialmente con el buen tiempo que hace en esta ciudad durante casi todo el año. Ya está siendo muy visitado y se nota que a Barcelona le está volviendo el gusto por el puerto y por el mar.

—¿Usted cree que el abandono del mar por parte de los ciudadanos se debía solamente a los obstáculos físicos que impedían verlo, tal y como usted nos lo ha descrito?

—Fundamentalmente sí, porque, aunque la ciudad creció en un principio junto al mar, con posterioridad empezó a hacerlo hacia adentro y cada vez más defensivamente, levantando murallas, hasta el punto de que aún hoy en cualquier calle próxima al puerto se ven restos de la antigua muralla. Pero, entre los años 1850 y 1860 la ciudad empezó a hartarse de estar dentro de las murallas y, con el Plan Cerdá, se expandió de repente en cincuenta años lo que no había crecido en diez siglos. Esto fue el Ensanche: esa maravilla de apertura hacia la sierra, hacia la Cataluña interior. Hacia los Pirineos, en definitiva. Pero con ello el mar se fue quedando cada vez más atrás, en una ciudad que había sido marinera desde sus inicios. Hay que recordar que los primeros barrios, como el de Rivera (porque la Barceloneta es



ENTREVISTA

posterior), se fueron levantando en terrenos ganados al mar, fortaleciendo todo un brazo de tierra.

En definitiva, así como en un principio la ciudad tuvo un contacto directo con el mar, el crecimiento posterior lo hizo hacia adentro y ahora, que es cuando la ciudad está asentada (porque se ha parado el crecimiento loco de los años 50 y 60 y se han frenado esas migraciones fabulosas que trajeron a la ciudad dos millones de personas entre los años 50 a 65), es cuando se está reflexionando, se está recapacitando sobre lo que es y lo que tiene que ser, y se ha comprendido que el mar es nuestro gran activo. Yo siempre digo, un poco en broma, que el palmo cuadrado de agua del puerto de Barcelona es más caro que el de la Plaza de Cataluña, porque tiene una ubicación envidiable, una ubicación en el corazón de una ciudad semicircular de tres millones de habitantes, con todas las amenidades y atractivos que tiene siempre el mar, y con unas posibilidades inmensas de desarrollo desde el punto de vista portuario y también desde el punto de vista del placer.

—¿Para cuando está prevista la terminación de este Proyecto?

—Yo espero que, en lo que concierne al Paseo de Colón, que es una parte del Proyecto, esté finalizado en 1986. En cuanto al Conjunto, tendremos que esperar de 5 a 10 años, porque esto continuará con la recuperación del Paseo Marítimo, su prolongación, la construcción de la Villa Olímpica... Eso si todo le va bien a Barcelona de cara a 1992, y si no, también lo vamos a construir, porque, en definitiva, éste es

un espacio privilegiado. Es una playa muy larga, hasta ahora separada de la ciudad por la vía del tren. Con el acuerdo que se firmó el año pasado entre RENFE y el Ayuntamiento de Barcelona para retirar la vía del tren de la costa, todo el espacio de Pueblonuevo, que en este momento es un conjunto industrial de almacenes y de instalaciones secundarias y terciarias de industrias, se va a ir orientando hacia una vocación mucho más residencial, con más uso urbano. Yo creo que se convertirá en lo que yo llamo «nuestra California», nuestra Nueva Frontera. Ya ahora mismo la Marbella, que es la playa de Pueblonuevo, a la que cuesta llegar por la existencia de las vías del tren, cuenta con hectáreas y hectáreas de playa ganada al mar. Actualmente la estamos limpiando por la vía del tratamiento de las aguas residuales con el colector de Levante, que recoge todas las aguas residuales de la parte norte de la costa, y la estamos convirtiendo en una playa magnífica. Esto es un trabajo de muchos años, pero que servirá para recuperar toda la costa metropolitana.

—¿Qué volumen de inversiones hay previsto para el proyecto?

—Es muy fuerte, porque esta envergadura de obras requiere grandes movimientos de dinero. Pero nosotros confiamos en que, como los atractivos de la zona son tantos, va a venir la iniciativa privada a ayudarnos. Ahí está el Plan de Costas, el Plan Cantallops, que sucederá al antiguo Plan Macià, que se hizo en tiempos de la República. Es un plan tan atractivo y tan fantástico que va a venir la iniciativa privada a invertir en residencias y

a ayudarnos a nosotros, que seremos los que tengamos que viabilizar los terrenos.

—¿No le preocupa que este proyecto pueda ser criticado por considerarlo menos necesario que las obras de equipamiento e infraestructura que reclaman los otros municipios que integran el Área Metropolitana?

—A mí, este me parece un proyecto muy urgente, porque el mar es la infraestructura y el equipamiento más barato y apetitoso de los de uso general. El mar es popular para la ciudadanía. Yo creo que, al revés: nos vamos a ahorrar muchos quebraderos de cabeza, muchos problemas y mucho dinero en equipamientos. Porque me-

—jor equipamiento que éste no hay ninguno. Y no sólo estoy pensando en el verano, sino en general, porque tener una costa en condiciones es importante. Hay que pensar en Río de Janeiro, por ejemplo. ¿Cuál es su atractivo? Que tiene una playa magnífica, bien ubicada, bien comunicada, saneada, en la que la gente puede pasear. Esto es popular y esto es lo que el ciudadano quiere, por encima de todo.

—Dentro del Plan de Costas que usted ha mencionado, ¿se va a poner especial cuidado en evitar las agresiones urbanísticas y la especulación inmobiliaria?

—La situación nuestra es muy singular. No es lo mismo hablar de especulación en Playa de Aro, Benidorm o Tenerife que hablar de especulación en el centro de una ciudad como Barcelona. Hay que ser muy rigurosos y el Plan es lo suficientemente estricto. En el caso de Pue-



blonuevo, este plan ha pasado ya a la fase de proyecto, en el que ya no estamos hablando de unos dibujos o unos planos, sino de unas maquetas, de un conjunto de normas que están trabadas y rigurosamente estudiadas, en las que se establecen una serie de implantaciones de una relativa presencia y altura en la línea frontal, pero muy separadas, para que garanticen las dos cosas que siempre se pretende obtener: la rentabilidad y el respeto al entorno. Es un plan muy ambicioso, muy digno, muy antiespeculativo y de gran calidad urbanística.

—Al tratarse de la celebración de las Olimpiadas en una ciudad con mar, ¿podría esto influir en el desarrollo de las competiciones náuticas?

—Las competiciones están legisladas por el Comité Olímpico Internacional y nosotros no podemos influir en ello. Estamos estudiando, eso sí, la ubicación de las

competiciones de vela, que podrán ser aquí o en Palma de Mallorca.

Lo que sí es cierto es que todo el proyecto de los Juegos Olímpicos está muy centrado en el carácter mediterráneo de nuestra ciudad. A veces me han dicho los visitantes extranjeros, especialmente los norteamericanos, que con sólo enseñar el Montjuic tenemos un gran argumento para ser la sede olímpica. Tener un monte como éste junto al Mediterráneo, que es el mar originario de los Juegos, es nuestro gran activo. Por eso el centro de los Juegos sería el Montjuic, y la Villa Olímpica también será construida junto al mar, de modo que tanto la residencia como las competiciones estarían junto al mar. Esto será el distintivo de nuestros Juegos. Los publicitarios ya están estudiando que el color de las Olimpiadas sea el azul. El carácter marino, marinero y

Superar obstáculos: «No veíamos el mar. Ahora tratamos de quitar las barreras»

mediterráneo de los próximos Juegos Olímpicos está asegurado.

—¿Cómo repercutirán estos Juegos en la ciudad de Barcelona?

—Sería un gran empuje para la ciudad, y para Cataluña, cuya cultura es un tanto desconocida en el ámbito internacional, y un gran acontecimiento para España, en el Quinto Centenario del Descubrimiento. Ahora mismo hay catorce ciudades peleando por ser sede de competiciones olímpicas. ¿Por qué? Pues porque todos los países del mundo se dan cuenta de que los Juegos son

el gran motor que puede lanzar a un país al mundo y potenciar una serie de inversiones y proyectos que de otro modo tal vez también se harían, pero mucho más lentamente. El impacto será, pues, el logro de una presencia mundial inigualable, y más si se tiene en cuenta que la ceremonia de inauguración de las Olimpiadas es un acontecimiento seguido por 2.000 millones de personas. Esto para España sería importante, porque aún es una gran desconocida.

—Señor Maragall: ¿Es diferente ser alcalde en una ciudad con mar? ¿Cree que hay rasgos distintivos de su labor, respecto a las alcaldías de ciudades de tierra adentro? ¿Existe alguna problemática común a las ciudades marítimas?

—La verdad es que esto es algo que en las reuniones de la Federación Española de Municipios no nos lo habíamos planteado. Pero quizá fuera bueno estudiar si realmente existe esa problemática común. Lo que sí es cierto es que, si la alcaldía de una ciudad con mar no condiciona, la ciudad sí que lo hace. Los que hemos nacido, crecido y vivido cara al mar padecemos un síndrome de lejanía cuando no estamos cerca de la costa. Es un síntoma muy universal y nos pasa a todos los que procedemos de zonas ribereñas. La montaña nos gusta, nos atrae, pero es al lado del mar donde nos encontramos perfectamente equilibrados.

—El puerto de Barcelona es uno de los más rentables de España y está cobrando un gran peso a nivel internacional. De hecho, ha superado ya en fletes al de Marsella. ¿Qué

Pascual Maragall. Natural de Barcelona. 45 años. Casado. Tres hijos. Doctor en Ciencias Económicas. Profesor adjunto de Economía Urbana e Internacional de la Universidad de Barcelona. Técnico del Ayuntamiento de Barcelona por oposición. Alcalde de la Ciudad Condal desde el 2 de diciembre de 1982. Presidente de su Corporación Metropolitana. Participó en la fundación de Convergència Socialista de Catalunya y del PSC, integrado posteriormente en el PSC-PSOE.



ENTREVISTA **Pascual Maragall:**

nos puede decir usted de la situación actual del puerto?

—Del puerto de Barcelona no siempre se han dicho cosas muy positivas. Es cierto que algunas malas ha habido, pero se están subsanando. La verdad es que tiene unas posibilidades muy grandes, en las que se está trabajando para sacar el mayor rendimiento posible. Su director, Carlos Ponsa, y yo, nos entendemos estupendamente, porque compartimos el mismo entusiasmo por la innovación, y estamos seguros de que se puede compatibilizar el uso portuario estricto y comercial —con las correspondientes inversiones y actividades de *management*— con los atractivos urbanísticos enormes que tiene la parte vieja de nuestro puerto, que es la que está encadenada a la ciudad.

Hay que pensar que los puertos de Baltimore, San Francisco, Boston o Marsella están rehaciendo y recuperando sus viejos puertos como atractivos urbanísticos, lo cual no va en detrimento de emprender proyectos comerciales modernos, que son necesarios, porque la competencia cada día va en aumento.

—¿Qué incidencia va a tener en la Barcelona marítima el ingreso de España en la Comunidad Económica Europea?

—Tendrá repercusiones positivas, en general. A nuestro puerto este ingreso le sitúa muy bien como punto de entrada a Europa por el sur. El puerto de Barcelona se puede convertir en una alternativa. Los grandes puertos como Amberes y Rotterdam son difíciles de desbancar, pero el nuestro puede ser complementario, de forma que podremos jugar un papel fundamental en el Medi-

terráneo noroccidental, como puerta de entrada a la Europa comunitaria. En algunas mercancías puede ser altamente competitivo. Estamos pensando en esto, así como en la posibilidad de vincular estrechamente al puerto de Barcelona con el Mercado Común. En el capítulo de las comunicaciones, la principal preocupación se centra en la implantación del ancho europeo de vía férrea. Existen ya contactos con RENFE y la Generalitat para impulsar el ambicioso proyecto de hacer llegar hasta Barcelona —y posiblemente hasta Bilbao— el ancho de vía europeo.

Para el puerto barcelonés tal circunstancia supondría arrebatar nuevos mercados al puerto de Marsella: en zonas como Perpiñán, Montpellier y Toulouse, la proximidad beneficia a Barcelona.

También hay que pensar que en 1992 Europa estará plenamente conectada por vía fluvial de norte a sur, y que grandes barcazas de 2.000 a 4.000 toneladas surcarán los canales con mercancías no perecederas. Barcelona tendrá que adecuar sus capacidades para utilizar las barcazas de navegación fluvial y marítima, sin necesidad de una doble operación de carga, y con la posibilidad de enlazar el puerto de Barcelona con la red europea de canales.

—Aparte del Proyecto del Paseo Marítimo, ¿qué otras preocupaciones tiene en estos momentos como responsable de una ciudad marítima?


—Yo presido también la Corporación Metropolitana de Municipios, que agrupa a 27 ayuntamientos. Tenemos una costa de 40 kilómetros, lo que es fuente de preocupaciones, por la cantidad de recursos que ello significa.

Pretendemos reordenar toda la costa, con el Plan Cantallops y, si consiguiera llevarlo adelante, daría por bien empleados mis desvelos. Sólo la realización de este proyecto justificaría mi paso por la Corporación Metropolitana.

Es un gran proyecto, en el que hay algunos puntos conflictivos: el desvío del río Llobregat, que es un asunto complicadísimo, pero que es imprescindible como condición para el crecimiento del puerto. Habrá que hacerlo, pero poniendo cuidado de respetar el entorno. También existe otro motivo de preocupación: la mejora de la costa de Badalona. Este verano ya se han bañado en ella miles y miles de personas que en veranos anteriores buscaban otras aguas. Pero completar este proyecto requerirá grandes inversiones, ya que hay que amortizar el levantamiento de las vías del tren y de instalaciones industriales como son las de Campsa o Crolls. Pero, repito, el atractivo de disponer de una playa limpia y del mar al alcance de los ciudadanos es tan grande que constituye una razón que todo el mundo tiene que entender.

—En cuanto a la contaminación de playas y costas, ¿qué se está haciendo?

—Se ha avanzado mucho con el colector de Levante, en el que se tratan todas las aguas residuales de varios centenares de miles de ciudadanos, lo que permite que este agua salga al mar limpia en un porcentaje muy alto. Se ha conseguido que en la desembocadura del Besós exista una transparencia total, que permite hoy en día ver nítidamente el fondo del mar. El río está también conectado a la depuradora, por



lo que, por primera vez en la Historia, ya no sale al mar directamente, sino que pasa primero por ella. También se está trabajando en la red de depuradoras del suroeste. Pero, en lo concerniente a esta zona, llamada quinta, las competencias están transferidas a la Generalitat. A mí, como plan de saneamiento me parece poco ambicioso, y me preocupa, porque, si no saneamos el territorio, estamos ensuciando el mar. Y, si ensuciamos el mar, lo estamos deteriorando, perdiendo ese magnífico equipamiento que es la playa.

—Ya sé que es difícil precísarlo, pero, dentro del Presupuesto del Ayuntamiento,



Finalizar el proyecto:

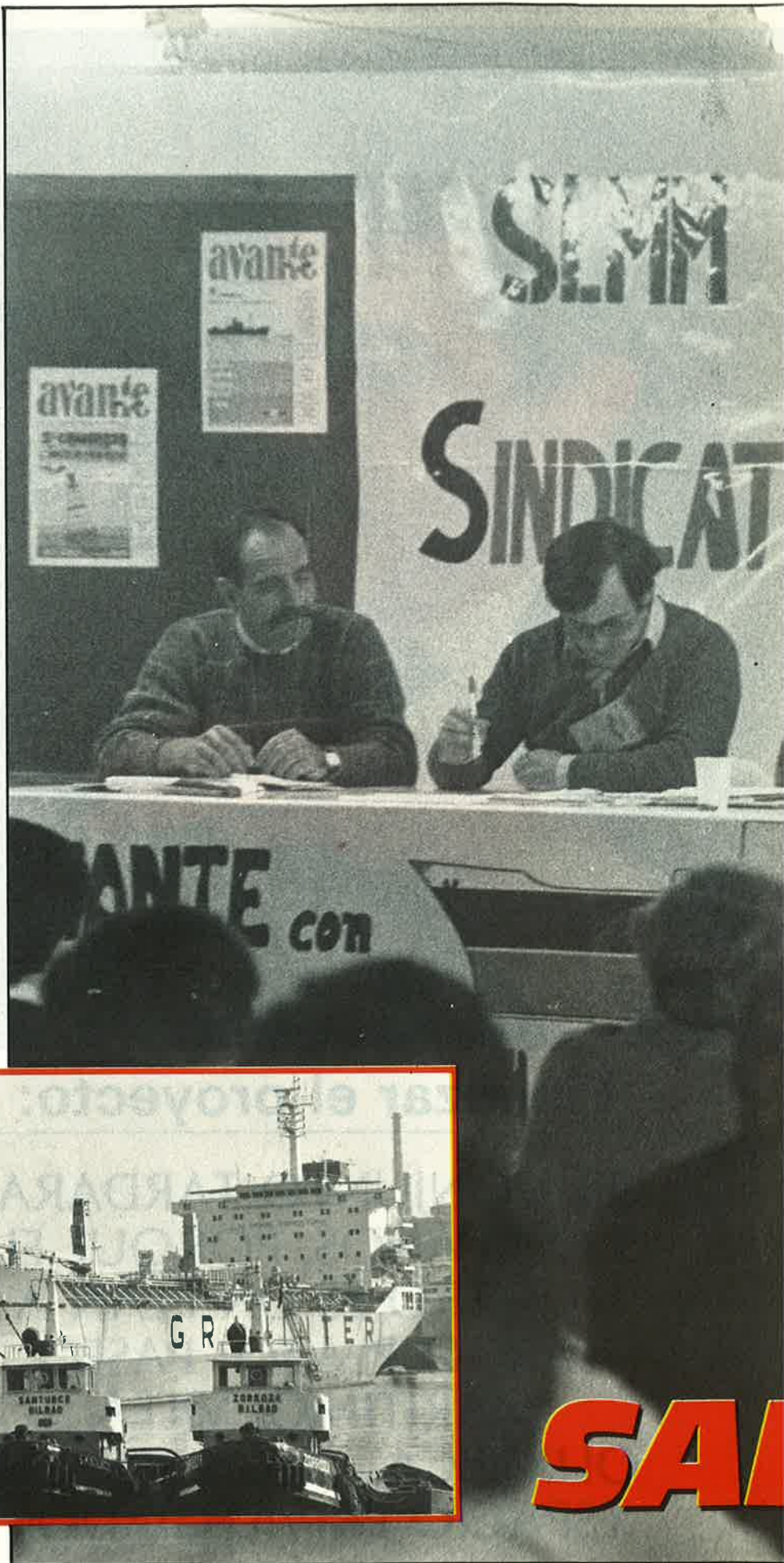
«EL CONJUNTO TARDARA 5 Ó 10 AÑOS. PORQUE EL NUESTRO ES UN PLAN A LARGO PLAZO: PASEO MARITIMO, VILLA OLIMPICA... VA A SER UN ESPACIO PRIVILEGIADO»

¿es muy alta la partida que se dedica al mar?

—Es difícil concretarlo, efectivamente, porque no es una partida concreta ni un presupuesto exacto: son muchos capítulos los implicados. Hay que incluir los urbanísticos, los de la corporación metropolitana en materia de saneamiento, los del proyecto de Paseo Marítimo, los de inversión para compra de terrenos, a fin de ir creando la Villa Olímpica, para levantar la vía del tren... Hay una inversión muy importante en costas. Puede que en el mar estemos invirtiendo entre dos mil y tres mil millones de pesetas al año. ■

V CONGRESO DEL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE

La expectación venía dada por el proyecto de integración del SLMM en la confederación sindical de Comisiones Obreras. Pero, a la hora del Congreso (Portugalete, Vizcaya, 12, 13 y 14 de diciembre de 1985), el asunto mostró tener mucha más miga: el SLMM cuenta con una visión amplia, detallada y radicalmente crítica de la realidad de la Marina Mercante española. Y la expuso. Y mostró su voluntad de defenderla.



SAN

5º CONGRESO

BILBAO 12, 13, 14 DIC-85

LIBRE de MARINA MERCANTIL



VAR LA FLOTA

E

L V Congreso del Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM), celebrado en los locales de la Escuela Náutica de Portugalete (Vizcaya) los días 12, 13 y 14 de diciembre, estuvo marcado por la que había de ser su decisión final: integrarse dentro de la Confederación Sindical de Comisiones Obreras.

Se trató de una decisión tomada tras un análisis frío y después de una lenta maduración, no exenta de reservas. Y ello porque la integración en las CC. OO. no se les aparecía a los responsables del SLMM como el resultado de un proceso de identificación ideológica y sindical, sino como una salida de emergencia a lo que se estaba convirtiendo en un atolladero insalvable para las solas fuerzas del SLMM.

—El problema venía dado —nos explicaba Jon Murueta, uno de los dos secretarios generales de la anterior dirección del SLMM— por la legislación sindical, cada vez más restrictiva, y por la actitud de la patronal, deseosa de arrinconarnos y reducirnos al silencio. Habíamos llegado al punto en que nos resultaba imposible defender adecuadamente los intereses de los trabajadores del sector. El objetivo era que nos transformáramos en un sindicato marginal, sin capacidad operativa a la hora de la negociación. No podíamos conformarnos con ese destino, porque hubiera sido nuestra muerte. En esas condiciones, la única opción posible era alcanzar un acuerdo con alguna de las centrales sindicales consideradas mayoritarias. Y la oferta de



EL SLMM SE HA UNIDO A CC. OO. APORTANDO SU PROPIO BAGAJE DOCTRINAL

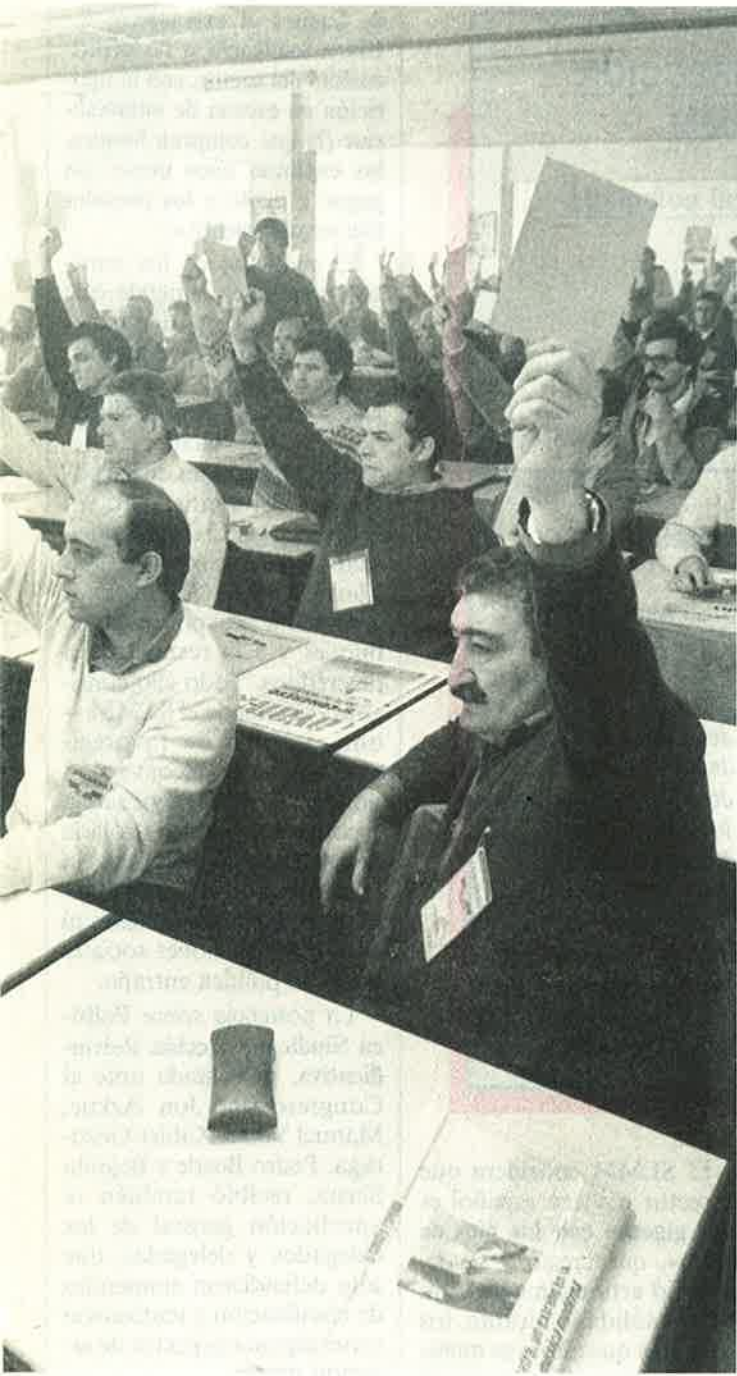
CC. OO. abría un camino transitable.

El acuerdo alcanzado entre el SLMM y CC. OO. implica, en efecto, la integración del SLMM dentro de la Confederación Sindical de Comisiones Obreras sobre la base del mantenimiento del

Acude llevando consigo una visión detallada de la situación actual de la Marina Mercante, tanto a escala internacional como del Estado español, y con una idea precisa de las posiciones que deben adoptar los trabajadores.

SLMM en sus anteriores posiciones, tanto de línea sindical como de organización. El SLMM ha pasado a constituirse como una estructura autónoma dentro de las CC. OO., con sus propios Estatutos, su propia disciplina, sus propios órganos de dirección.

La toma de esta decisión constituyó el punto estelar del Congreso, y se explica



que lo fuera, dada su trascendencia decisiva para el Sindicato Libre. Pero su tratamiento no debe oscurecer la importancia de los otros asuntos a los que se dedicaron los delegados y delegadas del Sindicato a lo largo de aquellas tres jornadas de apretada labor.

No puede decirse, en efecto, que el SLMM haya marchado a su unión con CC. OO. sin aportar su propio bagaje doctrinal. Muy al contrario —y como lo demuestran las ponencias dis-

cutidas y aprobadas en el Congreso—, acude llevando consigo una visión detallada de la situación actual por la que atraviesa la Marina Mercante, tanto a escala internacional como en el Estado español, y con una idea precisa de las posiciones que deben adoptar los trabajadores del sector para eludir que recaigan sobre ellos las consecuencias de la grave crisis actual.

Las resoluciones que en relación a todo ello adoptó el V Congreso del SLMM

abarcan un amplio temario, cuyos enunciados principales son los siguientes: 1.º) Características de la Marina Mercante española dentro del marco internacional y sus pautas de funcionamiento; 2.º) Política Sindical y Acción Reivindicativa, y 3.º) Pasado, presente y futuro del sindicalismo en la Marina Mercante. Cada uno de estos tres grandes capítulos fue objeto de una discusión detallada, reveladora del esfuerzo de análisis realizado no sólo por los autores de las ponencias sino también por el conjunto de los delegados. Las discusiones condujeron a la adopción de un buen número de enmiendas a las ponencias. Estas enmiendas, sin embargo, no afectaron a la orientación de fondo de los escritos presentados al Congreso por la dirección saliente: por el contrario, era muy obvio el elevado grado de unidad existente en el Congreso en cuanto a la reflexión sobre los grandes problemas del sector.

En lo referente al primero de los grandes temas antes enunciados (situación de la Marina Mercante española dentro del marco internacional), el diagnóstico del SLMM no puede ser más severo. En términos generales, considera la crisis de la Marina Mercante española como fruto de la conjunción de diversos factores, tanto internacionales como internos. Entre los internacionales, el SLMM destaca el desarrollo espectacular alcanzado por las banderas de conveniencia, a las que califica de «verdadero cáncer del sector», responsabilizándolas de estar destruyendo, en su labor de servicio a las grandes compañías multinacionales, tanto las flotas de estricto ámbito nacional como el empleo y las conquistas sociales de los marinos. Al enfocar más específicamente la situación de la

Marina Mercante española, el SLMM critica con gran severidad la posición de la Administración, reprochando a ésta su carencia «de una política legislativa en lo socioeconómico a medio y, sobre todo, largo plazo que, concretada en un Plan de Flota, ordene el actual Caos de la Marina Mercante, poniendo fin al componente especulativo (financiación privilegiada, proteccionismo, etc.), y que racionalice con perspectiva de futuro los intereses financieros del sector bancario estatal (BCI, SGB), que está llevando al abandono del sector de muchos navieros y a la consecuente pérdida de numerosos puestos de trabajo».

Los orígenes de la situación actual se remontan, según el análisis de los ponentes del SLMM, Francisco Pozo y Santiago Pons, al proceso desarrollista que vivió el mundo capitalista durante los años 50 y 60. Este proceso dio como resultado dos tendencias paralelas: de un lado, el robustecimiento indudable de las flotas nacionales de los países europeos; del otro, el fortísimo impulso dado por los monopolios navieros internacionales a las flotas de algunos países que se presentaban como auténticos paraísos fiscales. Estas últimas fueron adquiriendo un cada vez mayor peso específico en los tráficos mundiales, desplazando progresivamente a las flotas nacionales. A partir de 1973 —sigue afirmando el análisis del SLMM—, la crisis económica inclina la balanza, en la pugna entre las flotas nacionales y las amparadas en banderas de conveniencia, en favor de estas últimas que, al no tener que ceñirse a las restricciones legales existentes en los Estados occidentales, consiguen mostrarse más competitivas, haciendo gala de «la libertad del filibustero». Por su parte, las flotas nacionales pretenden colocarse en condiciones de

competir con las banderas de conveniencia por la vía de un aumento forzado de la productividad, lo que se traduce en reconversiones fortísimas, drásticas reducciones de plantillas, sustanciales recortes salariales, etcétera. Se acercan así, de hecho, al estilo de gestión de las banderas de conveniencia. En su conjunto, el fenómeno tiende a provocar dos graves consecuencias: la distorsión del mercado de fletes, como resultado de la aparición de todo un sistema basado en la competencia desleal, y el aumento de la inseguridad en la navegación, al no estar las banderas de conveniencia sujetas a un efectivo control de las tripulaciones y la preparación de las dotaciones, su número, el estado de los buques y su equipamiento, etcétera. En materia de contratación y condiciones de trabajo, las banderas de conveniencia dan pie a la aparición de un alto número de irregularidades: inexistencia de seguridad social, dudosas condiciones de seguridad a bordo, despido libre, contratos temporales, existencia de agencias de colocación privadas (prohibidas taxativamente, sin embargo, por la legislación española y por el convenio correspondiente de la OIT...).

Con referencia explícita a España, el SLMM acusa a la asociación de los navieros de demandar para sí la aplicación de un doble rasero, amparándose en la bandera de la libertad de mercado para tener las manos libres en materia de reducción de plantillas, contratación de tripulantes extranjeros, flexibilización de las normas relativas a exportación, venta y desguace, etcétera, y solicitando a la vez la protección

LA NUEVA DIRECCION DEL SLMM

Secretaría General colegiada:

Jon Murueta
Andoni Lecertúa
Jon Azkue
Francisco Pozo
Ricardo del Olmo

Comité Estatal:

Salvador Abalo	Juan-Antonio Martín
Antonio Alvarez Rivero	Víctor Martínez
Carlos Artech	Pedro Muñoz Pecero
Juan-Luis Bilbao	Ángel Navarrete
Antón Caamaño	José María Odriozola
Félix Carral	Jesús Olasagasti
Rafael Correa	José M. ^a Peñarredonda
Santiago Extremeño	Ángel Pérez Vega
Manuel Fonseca	Antonio Santomé
Víctor García	Agustín Serrano
Rafael Goiría	Javier Such
Joaquín González	Jesús Urdangarai
José R. González-Prida	Ladislao Viñas
Xabier Gezuraga	José Zapata
Javier Lozano	Jesús Zarandona

de la Administración cuando se trata de refinanciación, mejora de los fletes, reserva de los principales tráficos, subvenciones a tráficos libres exteriores, ordenación de líneas, etcétera. La Administración, por su parte, sería responsable de haber asumido un papel de simple fuerza de apoyo al capital privado, asumiendo los tráficos que la iniciativa naviera desechaba por falta de rentabilidad, adoptando una posición pasiva y de renuncia a dinamizar el mercado y, en fin, facilitando al capital privado la consecución de sus objetivos generales, aunque éstos sean perjudiciales para el colectivo de trabajadores del sector o, incluso, para los intereses estratégicos nacionales.

El SLMM considera que el sector naviero español es «un gigante con los pies de barro», que creció y se desarrolló artificialmente y sin bases sólidas durante los años 60 y que ahora se muestra incapaz de sostenerse ante los embates de la crisis económica. A juicio de los sindicalistas, estamos ante un auténtico desmoronamiento de la flota mercante española, cuyos síntomas más claros son, en su opinión, los siguientes: «1.º Impago generalizado de los créditos del BCI (más de 250.000 millones de riesgo en la actualidad); 2.º Desaparición de empresas por vía de liquidación o de quiebra; 3.º Abandono de buques, tirados en los puertos como herramientas inservibles; 4.º Venta masiva

de buques al extranjero; 5.º Clara tendencia a la 'piratización' del sector, con la aparición en escena de empresarios (?) que compran buques, los explotan unos meses sin pagar a nadie y los abandonan seguidamente.»

El sindicato de los marinos mercantes entiende que este desmoronamiento es posible porque la Administración se inhibe y hace dejación de sus responsabilidades, en tanto facilita de hecho las ambiciones de los poderosos del sector, a través del Banco de Crédito Industrial y de la Sociedad de Gestión de Buques (SGB), coadyuvando a la exportación de buques y a la recuperación de créditos. Todo ello configura —entiende el SLMM— una política de favorecimiento de la reconversión por la vía de la imposición espontánea y descontrolada de las leyes del mercado, sin consideración de los intereses estratégicos nacionales ni de las implicaciones sociales que esta política entraña.

La ponencia sobre Política Sindical y Acción Reivindicativa, presentada ante el Congreso por Jon Azkue, Manuel Villar, Xabier Gezuraga, Pedro Beade y Begoña Serna, recibió también la aprobación general de los delegados y delegadas, que sólo defendieron enmiendas de clarificación y matización sobre algunos aspectos de segundo orden.

La ponencia, ratificada por el Congreso, comienza con una dura denuncia de la actuación del Banco de Crédito Industrial durante la época de los gobiernos de la UCD, acusando a sus responsables de haber favorecido de la especulación. Sostiene que el actual gobierno no ha cumplido las promesas que el partido socialista realizó en su programa electoral en relación a la consolidación de la Marina Mercante española y reprocha a los diferentes órganos de la Adminis-

tración su actuación, que el SLMM califica de «descoordinada e incoherente». Críticas aún más graves vierte sobre la patronal naviera, a la que acusa de «desprecio de las leyes laborales», actitud que considera doblemente injustificada teniendo en cuenta «que más del 50 por 100 de sus presupuestos son cubiertos con dinero de todos los españoles, ya que son financiados por las empresas públicas del sector».

El SLMM expone a continuación un amplio y detallado programa reivindicativo, con referencia pormenorizada a cada uno de los terrenos en que cabe ejercer la acción sindical: convenios general y de cada empresa, seguridad e higiene, formación de los tripulantes, plan de salvamento, capitanías civiles de puerto, desmilitarización de la Marina Mercante, aplicación del Código Penal común, orden y disciplina a bordo, Bolsa de Embarque,

cartillas de navegación, jubilación y un largo etcétera.

La tercera ponencia del Congreso, que fue la defendida por los dos secretarios generales salientes, Andoni Lercetúa y Jon Murueta, hacía referencia a la evolución y las perspectivas del sindicalismo en la Marina Mercante. Tras referirse a las opciones sindicales de más entidad, ajenas al propio SLMM —SEOMM y UGT— en tono radicalmente crítico (calificando al SEOMM de «sindicalismo de alto standing» y a los dirigentes de la UGT de «nuevos verticalistas»), los dos ex-secretarios generales del SLMM hicieron una encendida defensa de lo que calificaron de «sindicalismo de participación asamblearia de clase», que es el que en su criterio representa el SLMM, pasando a continuación a definir sus características y sus perspectivas.

Fue dentro de esta ponencia

donde la dirección saliente del SLMM planteó al Congreso la cuestión de la integración del sindicato dentro de la estructura de CC. OO. Ello dio motivo a una discusión franca y sin reservas. Santiago Extreño, militante de la organización de Bilbao, defendió las tesis opuestas a la integración, por considerar que ello era lo mejor para el futuro del SLMM. La votación final arrojó un balance de 82 votos favorables a la propuesta de la dirección saliente, 14 votos contrarios y 8 abstenciones.

Resulta significativo que el grupo de delegados que apoyó la enmienda a la totalidad contraria a la unión con CC. OO. se apresurara a dejar constancia de su aceptación de la decisión votada por la mayoría, y de su voluntad de seguir militando en el SLMM con la misma entrega que hasta el presente. De este modo, la decisión fue

adoptada sin que ello entrañara ninguna pérdida en el caudal organizativo del SLMM.

Se procedió entonces a la elección de la nueva Secretaría General. La candidatura representante de la línea de continuidad de la trayectoria del SLMM resultó elegida sin ningún voto contrario y con muy escasas abstenciones. También fue elegido el nuevo Comité Estatal, de 30 miembros.

En el acto de clausura intervino Marcelino Camacho, dirigente máximo de las Comisiones Obreras, quien dio seguridades a los delegados del SLMM con respecto a la voluntad de la dirección confederal de CC. OO. de respetar la autonomía del SLMM dentro de la Confederación.

La firma del acuerdo se realizó el 20 de diciembre en Madrid, en la sede central de Comisiones Obreras. ■

J. O.

 **PIROQUIETA**

SEÑALES DE SOCORRO
DISTRESS SIGNALS

Dirección Postal
Apartado 124
PAMPLONA

Tels. (948) 31 78 62 y 31 79 02
ESQUIROZ DE GALAR (Navarra)

Telegramas PIROQUIETA
PAMPLONA

Señales de socorro y lanzacabos para la Marina de Guerra, Mercante, Pesca y Recreo, fabricadas de acuerdo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar, y Solas 74/78 Homologadas por la Dirección General de Navegación y Lloyd's Register of Shipping.

Proveedores del Ministerio de Marina
y Buques Mercantes, Pesca y Recreo
Importación y Exportación
Productor Nacional número 001

UN ENFOQUE

La escasez de estudios sobre las gentes del mar permite que el tópico y el estereotipo se utilicen sin ningún recato. Las frases hechas, el tono moralizante y las descripciones melodramáticas son fáciles de encontrar en las breves e intermitentes informaciones que circulan en los medios de información. Añadamos a esto que las investigaciones realizadas sobre el colectivo tienen, en general, un carácter meramente descriptivo: tratan de decirnos cuáles son los datos relevantes o significativos de la población que trabaja en el mar, pero no nos explican por qué esos datos son así, y no de otra manera. Puede decirse que buena parte de las investigaciones realizadas sobre las gentes del mar no están orientadas por una teoría. El objeto de este artículo es, precisamente, presentar un esquema teórico que permita ordenar los datos dispersos y ofrecer, en la medida de lo posible, una visión de conjunto de la gente de mar.

EN general, el trabajo, la actividad laboral, suele tratarse como algo radicalmente separado del resto de las actividades humanas, hasta el punto de que dan la impresión de ser dos áreas diferentes: una, la del trabajo; otra, la que llamaremos, para entendernos, el área del no-trabajo. Pues bien, parece como si entre el mundo del trabajo y el mundo del no-trabajo no hubiera continuidad, como si fueran dos compartimentos separados. Este planteamiento sólo es justificable desde un punto de vista puramente analítico, ya que la vida humana —la laboral y la que no es laboral— forma un todo interrelacionado. Intentaremos establecer un modelo que permita explicar cómo se interrelacionan estas dos áreas diferentes. En primer lugar, puede diferenciarse el marco físico del mundo del trabajo y el marco físico del mundo del no-trabajo. La noción de marco físico hace referencia al entorno físico-ambiental que enmarca la vida cotidiana en las dos áreas: la fábrica, la escuela o el buque son ejemplos del marco físico del mundo del trabajo; el hogar, la tasca o el café, el barrio, etcétera, ejemplifican algunos de los marcos físicos del mundo del no-trabajo. Pero en la fábrica, la escuela o el buque encontramos, además de unos marcos físicos diferenciados, unos conjuntos de normas que regulan, directa o indirectamente, el comportamiento de los individuos en cada uno de los entornos delimitados por los marcos físicos. A cada uno de estos

conjuntos de normas lo denominaremos *organización social* (1).

La vida cotidiana es un continuo fluir del mundo del trabajo al mundo del no-trabajo, de un marco físico (y una organización social) a otro. Así pues, un factor a considerar es el del tiempo: tiempo de estancia en cada una de las áreas y tiempo invertido en el paso de una a otra.

Podemos suponer que, cuanto más reducidas sean las diferencias entre ambas áreas (la del trabajo y la del no-trabajo), menos brusco será el paso de una a otra y, por tanto, exigirá menor tensión para afrontar la adaptación cada vez que se cambie de área. Dicho de otra forma: cuanto más grandes sean las diferencias, mayor será el esfuerzo exigido para adaptarse en el paso que conduce de una a otra.

En principio, se puede dar por supuesto la existencia de unos «límites» entre los marcos físicos y las organizaciones sociales de cada una de las áreas consideradas. Según este planteamiento, se generarían actitudes negativas hacia el área de trabajo cuando los «límites» que separan este área de la del no-trabajo alcanzaran una dimensión tal que el esfuerzo requerido para adaptarse de una a otra resultara difícil o duro de realizar.

La dimensión de los «límites» que separan los marcos físicos y las organizaciones sociales de las áreas de trabajo y no-trabajo se verá afectada por los diversos tipos de actividad laboral, ya que las naturalezas de los



Los marineros de barcos de gran trabajan en la flota artesanal.

trabajos difieren entre sí. Parece necesario, pues, establecer una escala que diferencie y ordene las dimensiones de los «límites» en función de la naturaleza de la actividad laboral.

En un extremo de esta hipotética escala encontraríamos los casos del maestro artesano o del pequeño campesino propietario; en ambos casos el centro de trabajo y el lugar físico donde habitan coinciden, de tal manera que el marco físico de lo laboral puede considerarse como una prolongación de la casa (del hogar). Asimismo, y hasta cierto punto, estos trabajadores pueden regular sus condiciones generales de vida y trabajo. En estos casos, los «límites» entre los marcos físicos y las organizaciones sociales de las áreas de trabajo y no-tra-

PARA EL ESTUDIO



ura muestran un índice más alto de insatisfacción que los que

bajo prácticamente no existen.

En el otro extremo de la escala se encontrarían aquellas actividades en las que los «límites» entre el marco físico y la organización social de cada una de las áreas aparecerían claramente diferenciados. Un ejemplo de este caso sería el de los trabajadores de la mar. Sobre este caso vamos a detenernos para desarrollar nuestro análisis.

El marco físico (el buque) y el entorno donde se realiza el trabajo (el mar), así como el sistema de organización del trabajo que se da en los barcos —profundamente jerarquizado—, no sólo diferencia al sector marítimo-pesquero del resto de las actividades laborales que se dan en tierra, sino que nos sitúan ante un caso extremo.

En primer término hay que destacar las profundas diferencias en el marco físico y la organización social, cuando se está embarcado o cuando se está en tierra de vacaciones. El marco físico del área de trabajo (el buque) y su entorno (el mar) se oponen rotundamente al área de no-trabajo (la tierra). La desvinculación familiar y social es prácticamente total mientras se está embarcado. «*La navegación impone al hombre el alejamiento del propio país, de la propia casa, de los afectos familiares. El no es como todos los otros trabajadores, no podrá volver a casa de noche, encontrar un centro de afecto y seguridad (...). El suyo es un trabajo que lo separa de la realidad por largos períodos. De esto deriva una mayor dificultad de inserción en el trabajo respecto a las*

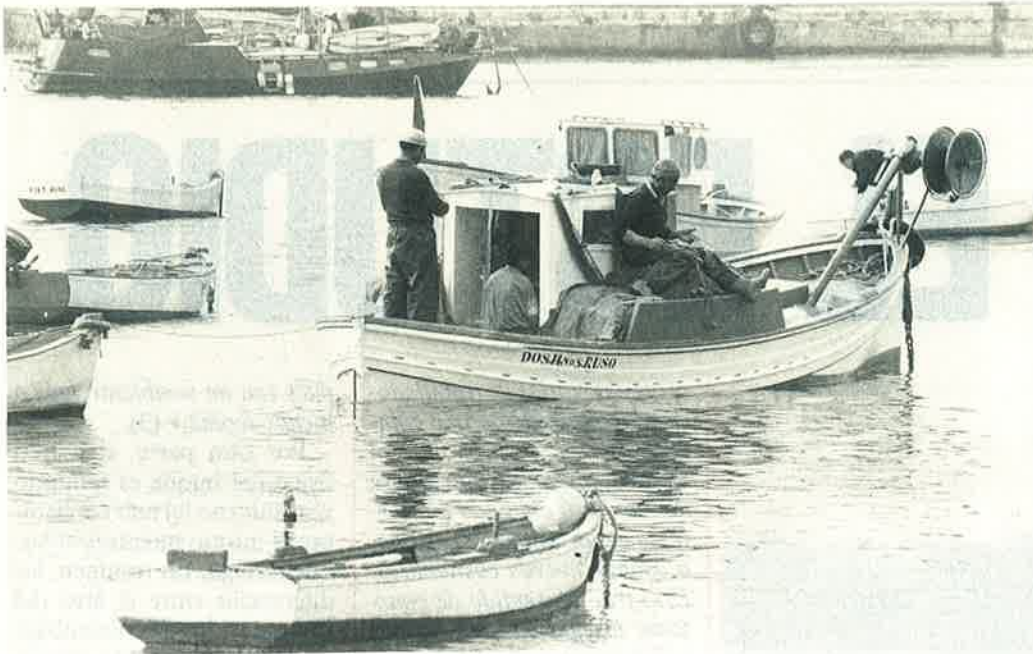
otras categorías de trabajadores; la erradicación que coincide con el embarco es un trauma, un shock. El hombre de mar está obligado a insertarse en un ambiente extraño, a asumir nuevas costumbres. Esto trae un sentido de constante inseguridad, de dificultad de integración. El particular clima psicológico que se encuentra sobre los buques produce un tipo de afección conocida con el nombre de 'síndrome depresivo de la gente de mar'...» (2). Con respecto al trauma o *shock* que supone el embarque después de un período de vacaciones, Joseph Conrad escribía en el año 1909: «...*Ningún marino está de buen humor durante los días iniciales de una travesía.*» Y también: «*Algunos capitanes marcan su partida de la costa nativa contristados, con un espíritu de pesar y descontento. Tienen mujer, tal vez hijos, alguna querencia en todo caso, o quizá solamente algún vicio predilecto que debe dejarse atrás durante un año o más. Sólo recuerdo a un hombre que deambulaba por el puente con paso ligero y anunciara el primer rumbo de la travesía con voz alborozada. Pero aquel, como supe más tarde, no dejaba nada tras de sí, a excepción de una maraña de deudas y amenazas de acciones legales. En cambio, he conocido a muchos capitanes que, en cuanto su barco abandonaba las estrechas aguas del canal, desaparecían enteramente de la vista de la tripulación durante tres días o a veces más. Realizaban, por así decirlo, una prolongada inmersión en su camarote para emerger tan sólo unos cuantos días des-*

pués con un semblante más o menos sereno.» (3).

Por otra parte, el marco físico del buque es limitado y su entorno (el mar) es siempre el mismo mientras el buque navega. En resumen, las diferencias entre el área del trabajo y la del no-trabajo provocan un doble efecto: aislamiento social y familiar, y monotonía espacial. Este doble efecto potencia la importancia del tiempo de vacaciones para el hombre de mar.

La organización social en ambas áreas también presenta unas diferencias muy pronunciadas. La jerarquización del trabajo y de la vida social que se da a bordo —de carácter militarista— se opone al cuadro de relaciones sociales y familiares del hombre de mar en tierra (mientras se encuentra en período de vacaciones).

Pero la particularidad del trabajo en la mar obliga a realizar una distinción más. Es necesario distinguir entre el «tiempo de trabajo a bordo» y el «tiempo de no-trabajo a bordo». El constreñimiento generado por el entorno (el mar) obliga a conjugar ambos tiempos sobre un marco físico común: el buque. Al marco físico donde se desarrolla el tiempo de trabajo a bordo y a la organización social que lo regula (organización del trabajo y condiciones generales en que éste se realiza) lo denominaremos «condiciones de trabajo» (4). Al marco físico donde se pasa el tiempo de no-trabajo a bordo, «condiciones de habitabilidad» (5), y a la organización social que lo regula la llamaremos



La pesca artesanal permite al trabajador el mantenimiento de unas relaciones familiares y sociales más llevaderas.

«condiciones de vida». Resulta evidente que el marco físico donde se pasa el tiempo de no-trabajo a bordo es una prolongación-extensión del marco físico donde se produce el trabajo. Asimismo, la organización social del tiempo de trabajo a bordo se extiende, en cierta medida, al tiempo de no-trabajo: organización jerárquica en el trabajo, en la vida social y hasta en lo espacial (6). Esta prolongación-extensión del marco físico y de la organización social del tiempo de trabajo al tiempo de no-trabajo es lo que da una relevancia excepcional a lo que hemos definido como condiciones de trabajo y de vida en el buque.

Una vez formalizados los conceptos que componen el enfoque teórico que se propone en este trabajo, vamos a apuntar algunas actitudes sobre el trabajo entre los pescadores (7). Para determinar en qué medida el enfoque propuesto no se ve negado por los hechos, nos referiremos a los dos tipos de flota que más se diferencian entre sí: la flota de gran altura y la flota artesanal.

El ritmo de la vida social y familiar del trabajador de los buques pesqueros varía

considerablemente según el tipo de flota. Para determinar el grado de aislamiento del pescador se ha considerado el tiempo continuado que pasa el barco en la mar sin tocar puerto, el tiempo que el trabajador pasa separado de su familia a consecuencia del trabajo en la mar y el número de días completos que pasa en su casa al año.

La media del número de días que pasa el barco en la mar desde que sale del muelle hasta que vuelve a tocar puerto es de 48 para la flota de gran altura, y de menos de un día en la flota artesanal.

El tiempo de permanencia continuada del barco en la mar tiene una significación distinta para la flota de gran altura y para la flota artesanal. En esta última flota, al terminar la pesca el barco regresa al puerto *base*, que coincide con el lugar de residencia. Esto permite el contacto social y familiar. Pero la flota de gran altura faena en lugares muy alejados de su puerto *base*, de modo que cuando estos barcos van a tierra a efectuar la descarga se dirigen a aquellos puertos que se encuentran próximos a los caladeros. Cuando es-

tán en puerto, los tripulantes de la flota de gran altura pueden mantener contactos sociales con personas que no trabajan a bordo, pero no con su familia.

La media de días que se pasa separado de la familia en cada *turno* o *campana* es de 159 (cinco meses) en la flota de gran altura y de menos de un día en la flota artesanal.

Por último, la media de días que pasan en su casa al año los tripulantes de la flota de gran altura es de 61, y de 65 en la flota artesanal. En la flota artesanal no hay vacaciones, de modo que las razones para permanecer en casa sin trabajar son las mismas que obligan a los barcos a parar: imposibilidad de salir a la mar por mal tiempo, reparaciones en el buque o fiestas patronales en la localidad. En la flota de gran altura, el tiempo medio de permanencia en casa al cabo del año es de 61 días. Este tiempo corresponde a lo reglamentado en la Ordenanza Laboral: un mes cada cinco de permanencia a bordo.

Mientras que el pescador de la flota artesanal no rompe el contacto ni con la familia ni con los miembros de su comunidad, el pescador

de la flota de gran altura pasa cinco meses separado de su entorno social y familiar. Un equipo de psiquiatras que estudió el aislamiento de los pescadores de la flota de gran altura describía así sus efectos: «*Los factores de aislamiento podemos concretarlos en un acusado aislamiento familiar, tanto de tipo físico (separación, distancia, etcétera) como emocional (comunicación epistolar espaciada y muy deficiente). Se produce también una progresiva monotonía en las intercomunicaciones grupales por una natural disminución del interés y de la novedad de los contenidos. Es de notar, igualmente, la relativa monotonía sensorial en que se encuentran inmersos. Estas circunstancias de aislamiento predisponen a alteraciones de las distintas esferas de la personalidad, favoreciendo reacciones depresivas, auto y heteroagresivas, complejos de culpabilidad y susceptibilidades y desconfianzas aumentadas. De igual manera, estas circunstancias dificultan muchísimo los desplazamientos normales de las agresividades creadas, las cuales, al no encontrar camino de distensión, se transforman en irritabilidades e inestabilidad emocional.*» (8).

A partir del enfoque teórico propuesto para el estudio de las gentes del mar, cabe esperar que la actitud instrumental o utilitaria hacia el trabajo será más intensa a medida que la oposición entre las dos áreas sea mayor, es decir, cuanto más aumenta la dificultad para poder integrar el área del trabajo en el conjunto de la vida total del trabajador. Esta dificultad de adaptación podría conducir, en casos extremos, a un rechazo del trabajo y, como consecuencia, producir una actitud totalmente utilitaria del mismo. Se rechaza lo que exige demasiado esfuerzo en la adaptación.

Se han elaborado varios índices de satisfacción: con el salario, con la profesión de

Índices de satisfacción	Tipo de flota	
	Gran altura	Artisanal
Con el salario	0,24	0,43
Con la profesión de marino	0,40	0,52
Con la actividad laboral realizada diariamente	0,49	0,63
Con la empresa	0,41	0,69
Con el trabajo (*)	0,47	0,61

(*) Engloba la satisfacción con el salario, la actividad laboral, la relación con los mandos y la relación con los subalternos.

marino, con la actividad laboral que se realiza diariamente, con la empresa donde se trabaja y con el trabajo de pescador (9). Los límites de estos índices son 0 y 1: el cero significa insatisfacción total y el uno la satisfacción completa. Pues bien, los resultados son visibles en el cuadro situado *supra*.

Los resultados no dejan lugar a dudas: en la flota artesanal hay un mayor grado de satisfacción con el trabajo que en la flota de gran altura, o, si se prefiere, una menor insatisfacción.

Los resultados empíricos no refutan el enfoque teórico que se ha presentado en este trabajo. El trabajador de la flota artesanal, que tiene un salario medio notablemente más bajo que el trabajador de la flota de gran altura, se siente, sin embargo, más satisfecho (o menos insatisfecho) con sus ingresos. El pescador de la flota artesanal se siente más satisfecho con su sistema de retribución (a la parte) que el pescador de la flota de gran altura con el suyo (salario fijo y prima de pesca). Por tanto, puede concluirse que el trabajador de la pesca artesanal parece más integrado en el barco donde trabaja, pues no sólo el índice de satisfacción con la empresa es significativamente alto, sino que acepta compartir los riesgos económicos de ésta, al considerar satisfactorio un sistema de retribución basado en la cantidad y el valor de la pesca obtenida. ■

José Manuel
MONTERO LLERANDI

NOTAS

(1) Las nociones de marco físico y espacio social no deben entenderse en un sentido restrictivo. Esto quiere decir que el análisis realizado a partir de estas nociones no excluye las consecuencias que pueden derivarse tanto de la posición social que se ocupa en el mundo del trabajo y en el mundo del no-trabajo, como de las relaciones de dominación y/o propiedad que prevalezcan en cada caso.

(2) Véase RENZO RIZZI, *La muerte obrera*. Editorial Nueva Imagen, México, 1981, pág. 202.

(3) Véase JOSEPH CONRAD, *El espejo del mar*. Editorial Hiperión, Madrid, 1981, pág. 25-27.

(4) Además de la organización y división del trabajo, las condiciones de trabajo se refieren a: jornada de trabajo, turnicidad, ritmos e intensidad del trabajo, condiciones ambientales (vibraciones, calor, humedad, ruido, ventilación, gases, etcétera), y seguridad e higiene.

(5) Las condiciones de habitabilidad hacen referencia a: camarotes, salas de estar (cámaras), comedores, comida, bibliotecas, cine, televisión, niveles de ruido en zonas habitadas del buque, aire acondicionado, calefacción, etcétera.

(6) Un claro ejemplo de la extensión del efecto de la organización jerárquica del trabajo al tiempo de no-trabajo se aprecia en la diferenciación de los espacios del buque destinados a zonas habitables. Por lo general, los oficiales disponen de camarotes individuales, servicios, sala de estar (cámara) y comedor, que se sitúan en las zonas altas de la estructura del buque, zonas con buena ventilación natural y aisladas de los espacios que generan ruidos y calor (la sala de máquinas). Por el contrario, los camarotes del personal no titulado —que normalmente no son individuales—, la sala de estar, el comedor y los servicios están situados en las zonas más bajas del buque, espacios que, por su proximidad a la sala de máquinas, suelen ser ruidosos, calurosos y con mala ventilación natural.

(7) Los datos se han extraído de: JOSE MANUEL MONTERO LLERANDI, *Proceso de industrialización y condiciones de trabajo: El sector pesquero onubense*. Sevilla, Junta de Andalucía, 1985.

(8) Véase CONRADO ENGELHARDT AVILES y otros, *Informe psicosocial*. Huelva, 1971 (mimeografiado).

(9) Ver nota 7.

AVISO

Para los pensionistas del Régimen Especial de los trabajadores del mar

Todos los pensionistas, para poder continuar percibiendo su pensión, deben demostrar que se hallan vivos mediante su personación en las Oficinas de la Dirección Local o Provincial del Instituto Social de la Marina o, si resulta imposible su desplazamiento, mediante remisión de documento suficientemente acreditativo de encontrarse en vida, expedido por la Autoridad Gubernativa, Judicial o Administrativa, dentro de los siguientes plazos, según la letra inicial de su primer apellido:

A y B: del 1 de enero al 28 de febrero de 1986.

C a F: del 1 de marzo al 30 de abril de 1986.

G a K: del 1 de mayo al 30 de junio de 1986.

L a N: del 1 de julio al 31 de agosto de 1986.

O a R: del 1 de septiembre al 31 de octubre de 1986.

S a Z: del 1 de noviembre al 31 de diciembre de 1986.

MARITIMA DEL NORTE, S.A.

EMPRESAS ASOCIADAS:

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

Miño, 4. MADRID - 2
Teléfono: 262 93 00 (seis líneas)
Télex: 27718 y 27295
Telegramas: MARINORTE, MADRID

FLOTA PROPIA

SIERRA GRANERA	FRIGO 3.370 M3
SIERRA GRANA	FRIGO 3.370 M3
SIERRA GUADARRAMA	FRIGO 3.370 M3
SIERRA GUADALUPE	FRIGO 3.370 M3
SIERRA GREDOS	FRIGO 3.370 M3
SIERRA LUNA	FRIGO 2.470 M3
SIERRA LUCENA	FRIGO 2.410 M3

FLOTA GERENCIADA

LÍNEAS REGulares Y TRAMP DE MERCANCIAS FRIGORÍFICAS	LAIETA	GNL	40.000 M3
	SANT JORDI	Etileno-GLP-GNL	5.000 M3
	AMAPOLA	Buque de Apoyo	5.000 BHP
TRANSPORTE DE GASES LICUADOS	AMATISTA	Buque de Apoyo	5.000 BHP
	GALANTE	Buque de Apoyo	7.200 BHP
BUQUES DE APOYO	GALLARDO	Buque de Apoyo	7.200 BHP
para servicio a plataformas de perforación	SALLY ANN	Frigo	2.750 M3



Acuicultura en el Mediterráneo

SEMINARIO EN TUNISIA

El Proyecto Regional para el Desarrollo de la Acuicultura en el Mediterráneo (MEDRAP) celebró recientemente en la isla de Jerba, en Tunicia, un seminario destinado a la profundización del estudio de los aspectos socioeconómicos de la acuicultura en el Mare Nostrum. A este seminario acudieron, por vez primera, diversos técnicos españoles.

EL MEDRAP es un sistema de coordinación entre las instituciones mediterráneas destinado al fomento de la cooperación para el incremento de la producción de pescado en el Mediterráneo a través de la acuicultura. Funciona en el marco de la cooperación técnica de los países en vías de desarrollo, bajo la dirección del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y Alimentación (FAO) y de los diferentes países participantes. Este proyecto fue elaborado por el Programa Interregional de Desarrollo de la Acuicultura (ADPC), en respuesta a las recomendaciones efectua-

das por la Reunión Intergubernamental para la Protección del Mediterráneo (Barcelona, 1975) y por un comité de expertos sobre el desarrollo de la acuicultura mediterránea (Atenas, 1978).

El MEDRAP, que inició sus actividades en 1982 y tiene su sede actual en Salammbo (Tunicia), considera cualquier tipo de colaboración para la creación de centros piloto de acuicultura, la formación del personal adecuado, la búsqueda de zonas idóneas, el tratamiento de la información (base de datos), la formulación de proyectos, etcétera. La financiación de estas actividades corre a cargo de los gobiernos adheridos y de la FAO/PNUD.

La isla de Jerba (Tunicia) fue el lugar de encuentro de los participantes en el Semi-



IIICIA

nario que el MEDRAP acaba de realizar. Situada a 510 km al sur de Túnez, con una superficie de 514 km², su población ronda los 75.000 hab., de los que alrededor de un millar constituyen una de las comunidades judías más antiguas del mundo.

El Seminario sobre los aspectos socio-económicos del desarrollo de la acuicultura en los países mediterráneos se prolongó desde el 14 al 24 de noviembre pasado. Teniendo en cuenta que la acuicultura está pasando de la etapa de la experimentación a la de la producción, el Seminario tuvo como objetivo proporcionar a los responsables administrativos y económicos del sector los conocimientos más avanzados sobre identificación y solución de los problemas socioeconómicos

planteados por el desarrollo de la acuicultura, promoviendo el intercambio de experiencias entre ellos. De cara a ello, se abordaron los aspectos macroeconómicos de los programas y proyectos de acuicultura (producción de peces, creación de empleo, diversificación de actividades, protección ecológica, etc.), los impactos socioeconómicos de los proyectos acuícolas (utilización del medio, conflictos con la pesca de litoral y aguas interiores, conflictos con la agricultura, el turismo, el urbanismo, etc.), el mercado actual de los productos acuícolas en los países mediterráneos como criterio determinante de la planificación, así como los planes acuícolas y la política económica, financiera y administrativa a escala regional, nacional y local.

Asistieron participantes de Chipre, Turquía, Grecia, Yugoslavia, Italia, Francia, Tunicia, Argelia, Marruecos y España, que acudía por vez primera. U. Schmidt, asesor de la FAO y coordinador del COFAD, actuó durante todo el Seminario en funciones de animador general. El coordinador del MEDRAP, Ph. Ferlin, ayudado principalmente por Brigide Loix —ingeniero acuícola vinculada también al MEDRAP—, mantuvo la necesaria organización. Las principales aportaciones corrieron a cargo de A. Berger, de la Universidad de Montpellier (Francia); U. Schmidt, coordinador del COFAD; M. Zine, del Ministerio de Agricultura y Pesca argelino; J. A. Narváez, de la Facultad de Ciencias Económicas de Málaga; A. Rhouma, del Centro Nacional de Acuicultura de Tunicia; M. Barhoumi, de la O. N. P. de Nador (Marruecos); A. Nador, de la Sociedad de Distribución de Productos de la Mar (Tunicia); C. Coudy, del CEPRALMAR de Montpellier (Francia); M. Gjukic, director de Desarrollo de Dalmacijabilje (Yugoslavia); S. Iokadimis, del Banco Agrícola de Grecia; D. Stefanu, del Ministerio de Agricultura y Recursos Naturales de Chipre

y A. Oktay (Turquía). Se presentaron también ponencias complementarias sobre experiencias sociológicas y administrativas de política regional por parte de los señores Ferlin, Schmidt y Crescenzo, de Francia; J. M. García, de la Junta de Andalucía, y R. Lostado y J. M. Masip (Universidad Autónoma de Barcelona e Instituto Social de la Marina).

La última jornada se dedicó al debate general y a la presentación, por parte de los diferentes grupos regionales, de aquellas conclusiones y recomendaciones obtenidas tanto del contenido del Seminario como de la experiencia aportada por los participantes. El grupo español recalzó las grandes posibilidades acuícolas del Mediterráneo



Ferlin Philippe, coordinador del proyecto MEDRAP.

español y la voluntad explícita de fomentar el desarrollo de tales posibilidades con la colaboración de todos los países ribereños y del MEDRAP que, por su estructura, puede convertirse en un instrumento de coordinación de todos los esfuerzos mediterráneos. También planteó las siguientes sugerencias: que, siendo la finalidad del MEDRAP la consecución de una mejor utilización de los recursos marinos y la puesta en marcha de la necesaria producción acuícola, ello signifique un acercamiento pro-

gresivo y un tratamiento específico del sector de la pesca en las aguas interiores; que el personal de base que hay que formar en acuicultura sea seleccionado, preferentemente, de entre el colectivo pesquero artesanal en paro o en inactividad programada; que la investigación multidisciplinar y el carácter socioeconómico que definen las líneas de actuación del MEDRAP conduzcan a una mayor intervención de expertos en administración social marítima y en sociología de la acuicultura y de la pesca artesanal; que se estudie, por el procedimiento que el MEDRAP utiliza habitualmente, la posible creación de un centro piloto en el Mediterráneo español; que se fomente la coordinación entre los diversos planes de desarrollo de la acuicultura, y que el MEDRAP pueda convertirse en el lugar de coordinación y distribución de la información sobre el estado de la acuicultura en los países mediterráneos; que, en este sentido, se desarrolle el plan estadístico de la acuicultura mediterránea, el cual permitirá una metodología común para el conjunto de la región: a través de datos sobre la estructura de la producción acuícola, sobre el empleo generado por ella, sobre la relación con los otros sectores de la producción y sobre la corriente económica generada por la producción acuícola en la relación exterior comercial.

El Seminario de Jerba ha fomentado el intercambio de conocimientos y de puntos de vista sobre una materia que ya hace tiempo ha superado los niveles de la simple especulación. La próxima elaboración, por parte del MEDRAP, de las síntesis de los trabajos aportados al Seminario y la posterior publicación por la FAO de la documentación completa, permitirán una reflexión más profunda sobre el presente y el futuro de la acuicultura mediterránea, considerada en sí misma y también en relación con la pesca artesanal. ■

J. M. MASIP SAGARRA

Productos pesqueros sometidos

de mercados

EL sector pesquero tiene en España una considerable importancia, tanto económica como social y regional. Desde el punto de vista económico, la producción del sector representa el 0,8 por 100 del producto interior bruto, frente a un 0,13 por 100 que representa al sector en el conjunto del resto de la CEE. La flota pesquera está constituida por algo más de 17.000 barcos, que capturan cerca de 1,2 millones de toneladas de pescado al año, de los que 15.000 barcos se dedican a la pesca de bajura y el resto a la pesca de altura y gran altura, lo que nos da idea de la gran importancia de nuestra flota de bajura.

Desde el punto de vista social, el sector pesquero da empleo en España a más de 100.000 trabajadores, lo que significa que, si se tiene en cuenta también el sector de transformación de productos pesqueros y las familias dependientes, el número de personas dependientes de este sector en España asciende a un millón aproximadamente. De este conjunto el 70 por 100 depende de la actividad de la pesca de bajura. Debe señalarse asimismo que a nivel regional, en zonas de Galicia, Cantábrico o Andalucía occidental, la actividad pesquera ocupa un lugar preponderante dentro del conjunto de las actividades económicas.

La actividad de la flota pesquera de altura y gran altura tradicionalmente ha venido ejerciéndose en aguas de terceros países, alcanzando niveles de actividad realmente importantes. Sin embargo el cambio experimentado en el dominio de las aguas a partir de la década de los sesenta ha obligado en los últimos años al establecimiento de negociaciones con los países ribereños con objeto de formalizar acuerdos bilaterales de pesca que permitieran mante-

ner el esfuerzo pesquero español. Asimismo, con carácter complementario se ha venido fomentando la constitución de empresas mixtas, en las cuales España aporta sus medios de producción y tecnología pesquera como contrapartida a la posibilidad de faenar en caladeros bajo la jurisdicción de otro Estado.

I

En el marco de la CEE, el área comunitaria constituye una de las zonas exteriores donde la flota española ha faenado tradicionalmente y de donde proceden una parte importante de las capturas obtenidas, especialmente de merluza, rape y gallo entre otras. A este respecto, son especialmente importantes para España las aguas situadas en la zona VII, al Sur de Irlanda, y la zona VIII, correspondiente a las costas francesas del Atlántico. Limitándonos exclusivamente a las relaciones pesqueras hispano-comunitarias, éstas han venido siendo objeto de regulación en los últimos años a través de acuerdo marco de carácter multilateral o bilateral. No obstante, a partir de 1978 las negociaciones hispano-comunitarias han resultado generalmente conflictivas, con un claro enfrentamiento entre nuestros intereses pesqueros y los comunitarios, que se venía traduciendo en una disminución progresiva en nuestra cuota de capturas, especialmente referida a la merluza.

Nuestra posición actual, después de la firma del Tratado de Adhesión, es de aceptación de la política comunitaria en lo que ésta significa de política de gestión y conservación de recursos, estructuras y mercados pesqueros.

II

La política de pesca de la comunidad comenzó a desarrollarse a partir de 1966, si bien en un primer momento

lo hizo en el ámbito de la política agrícola común, dado que los productos de la pesca figuran comprendidos en el anejo II del Tratado de Roma. A partir de 1976, la política pesquera toma una entidad propia como consecuencia de su inserción en una filosofía general dirigida a la gestión y conservación de los recursos del mar. No obstante, desde su comienzo, las subvenciones comunitarias destinadas al sector pesquero suelen criticarse por su insuficiencia. La división de pesca, eclipsada por los enormes gastos de apoyo a los cultivos, parece abocada a permanecer a la sombra del sector agrícola. A pesar de ello, la calidad de los productos pesqueros y la comercialización de los mismos, han experimentado en el seno de la CEE una gran mejora durante los dos primeros años de funcionamiento real de la política pesquera común, así como las normas de seguridad y la formación de los pescadores.

III

Desde el punto de vista analítico, la política pesquera común puede contemplarse desde una triple vertiente: política de acceso y conservación de recursos, política de estructuras y política de mercados.

Por lo que se refiere a la política de mercados, relacionada directamente con las funciones actualmente encomendadas al FROM, cabe analizar la política de mercados de productos pesqueros desde un tripe objetivo:

— Directrices de la CEE en materia de ordenación común de mercados.

— Aplicación práctica de las directrices comunitarias en los distintos países miembros.

— Análisis de la normativa española en los diferentes aspectos a que se refieren las reglamentaciones comunitarias.

Por lo que se refiere a las directrices de la CEE en materia de ordenación común de mercados, debe señalarse que la normativa comunitaria tiene sus antecedentes en el año 1960, a partir del momento en que se crea una Organización común de mercados en el sector de productos de la pesca. El objetivo de esta reglamentación era la puesta en marcha de unas normas comunes de comercialización, haciendo referencia al momento de la primera venta o venta al por mayor, ya que en el ámbito de la comunidad una gran parte del pescado capturado va destinado a la producción de conservas u otro tipo de transformación inmediatamente después de esa primera venta. Esta libre circulación en base a unas normas comunes de comercialización, exige en primer lugar el mantenimiento de unos precios comunes que deben ir referidos a especies y calidades perfectamente diferenciadas. Igualmente se establecen unas normas comunes de actuación comercial frente a terceros países, y, por último, la reglamentación común de mercados determina los responsables del funcionamiento de la misma.

Posteriormente esta política de mercados pesqueros se reguló en base al reglamento 100/76 (CEE) y por último mediante el reglamento 3796/81 (CEE), que perfecciona y modifica los anteriores, delimitando perfectamente los diversos aspectos que configuran la política común de mercados. En este sentido, deben destacarse como pilares básicos de la reglamenta-

idos a la organización común

s en la C.E.E

ción común de mercados de productos pesqueros de la CEE los siguientes aspectos:

1) Se establece para un determinado número de especies, una normativa de calidad basada en la categoría de fresca y en la talla del pescado. Esta normativa se hace extensiva y obligatoria para toda la producción comunitaria y para las importaciones de terceros países referidas a las especies normalizadas. Al mismo tiempo, se definen los responsables de la aplicación y control de esta normativa de calidad.

2) La aplicación de la nueva reglamentación de mercado se encomienda a los propios pescadores, agrupados en organizaciones de productores que se inspiran en la política agrícola comunitaria. El papel y funcionamiento de estas organizaciones se desarrolla y delimita en el propio reglamento 3796/81 (CEE), así como las condiciones requeridas para su creación y reconocimiento por parte de la CEE y Estado miembro.

3) La puesta en marcha de un régimen común de precios, basado en la definición de unos precios de orientación que tienen como objetivo fundamental el mantenimiento de las rentas de los pescadores, así como garantizar un suministro suficiente a los consumidores a precios razonables. Tales objetivos se instrumentan a partir de la posibilidad de que el FEOGA indemnice a los pescadores por la retirada del pescado del mercado en las condiciones y circunstancias que se establecen en la reglamentación.

4) Por último, el mantenimiento de un mercado común interior exige que los países miembros mantengan una postura homogénea frente a

terceros países, en lo concerniente a las importaciones, de manera que las diferencias de precios no provoquen distorsiones en el mercado comunitario.

Las medidas anteriores, que configuran conjuntamente los instrumentos de aplicación de la política común de mercados pesqueros, constituyen un conjunto de normas con rango superior a las propias de cada país y, por tanto, de obligado cumplimiento por parte de todos los Estados miembros.

IV

Como síntesis de lo señalado anteriormente, y desde el punto de vista práctico, a continuación se exponen brevemente los elementos más importantes que constituyen el soporte básico de las normas comunitarias: normas de comercialización, organizaciones de productores, régimen de precios y sistema de intervención en los mercados.

Por lo que se refiere a las normas de comercialización, éstas pretenden eliminar del mercado aquellos productos que tengan una deficiente calidad y facilitar la concurrencia en el mercado y la libre circulación de los productos pesqueros. Inicialmente las normas comunitarias se aplicaron a las siguientes especies de pescados frescos: bacalao, carbonero, eglefino, merluza, platijas, gallineta nórdica, caballa, arenque, sardina, anchoa y merlán. Posteriormente se añadieron la maruca, galludos y pintaroja, que en unión de las quisquillas configuran el conjunto de quince especies reguladas que suponían aproximadamente el 60 por 100 de la producción comunitaria de pescado fresco y el 80 por 100 de las importaciones de terceros países.

En lo referente a las organizaciones de productores, el reglamento 3796/81 (CEE) entiende por tales a toda organización o asociación de productores reconocida, constituida a iniciativa de los propios productores con el fin de asegurar el ejercicio racional de la pesca y la mejora de las condiciones de comercialización. Estas organizaciones constituyen la figura jurídica fundamental dentro de la organización común de los mercados pesqueros y su funcionamiento se basa en un doble compromiso: por una parte, se comprometen a dar salida a la totalidad del producto o productos para los cuales se han adherido; y por otra, a la aplicación en materia de producción y comercialización de las reglas adoptadas por la propia organización con el fin de mejorar la calidad y defender los precios del producto.

Finalmente el sistema de intervención en los mercados, constituye el sistema de garantía típico de las organizaciones comunes del mercado. El funcionamiento del sistema se consigue mediante el establecimiento de un régimen de precios y unas ayudas financieras que pretenden estabilizar las cotizaciones en el mercado y evitar la formación de excedentes, al tiempo que pretenden asegurar en lo posible una renta mínima a los productores.

El régimen de precios se basa en el establecimiento de un precio de orientación y un precio de retirada, que constituyen los mecanismos que ponen en funcionamiento la intervención en el mercado. El precio de orientación representa el precio deseable para los productores y se obtiene antes de cada campaña a partir de los precios medios constatados en los pescados más representativos durante las tres últimas campañas de pesca para cada especie. El precio de retirada es aquel precio por debajo del cual la

organización de productores no venden su producción, retirando el producto del mercado y pudiendo percibir como contrapartida una compensación financiera que es entregada a los productores a partir de los recursos del CEOGA. Este precio de retirada se obtiene aplicando un porcentaje entre el 70 y el 90 por 100 del precio de orientación, que se corrige con un coeficiente de adaptación resultado de combinar las condiciones de fresca, talla y forma de presentación del producto.

Independientemente del sistema de precios de retirada, existen algunos otros tipos de intervención en el sector pesquero, entre los que deben señalarse las primas de transformación, ayudas al almacenamiento privado e indemnizaciones compensatorias.

V

Como conclusión de la breve exposición anterior sobre la política común de mercados de la CEE, puede señalarse que al haberse alcanzado el acuerdo para el ingreso de España en la CEE en 1986, la situación del sector pesquero español, por lo que se refiere a la política de mercados pesqueros, queda definida por tres cuestiones fundamentales:

— España queda integrada en la actual política común de pesca, respetando lo sustancial de los equilibrios existentes en la actualidad.

— Desde un principio se aplicará la reglamentación comunitaria en materia de mercados, con las correspondientes medidas de adaptación para facilitar una integración armoniosa del mercado español al comunitario.

— Se prevé el establecimiento de medidas especiales que serán de aplicación a las dos especies de pescado más sensibles por ambas partes, la sardina y la anchoa (FROM).

CUANDO, a finales de 1987, se inaugure el flamante edificio que albergará a la Escuela Superior de la Marina Civil, los gijoneses no habrán alcanzado sólo la antigua aspiración de contar con instalaciones propias para su Escuela de Náutica, sino que, además, será la primera del Estado español que se levanta dentro de un *campus* universitario. Finalizará entonces un largo camino, iniciado mucho tiempo atrás, en las postrimerías de la década de los sesenta, con la Escuela de Náutica Libre, dependiente de Bilbao.

El Plan de Estudios aprobado en 1979 significaría el golpe de muerte para la Escuela de Náutica Libre. Sus limitadas posibilidades estaban muy lejos de garantizar las enseñanzas estipuladas en el nuevo Plan. Sin embargo, los gijoneses no se dieron por vencidos, y ese mismo año nació la Escuela Oficial de Náutica, fruto de las presiones locales sobre el Ministerio de Transportes.

Tampoco fue muy floreciente el nacimiento y primeros tiempos de la Escuela Oficial. Sólo tres profesores numerarios, todos ellos en comisión de servicios (hasta este último verano no



Maqueta de la nueva Escuela Náutica de Gijón.

han sido cubiertas las cinco primeras plazas en propiedad). Las clases se impartían en el edificio del Instituto Social de la Marina, donde realizan sus estudios los alumnos de Formación Profesional.

La situación comenzó a ser esperanzadora cuando, en julio de 1981, la Universidad de Oviedo cedió los terrenos: 28.110 metros cuadrados al borde mismo de la carretera general 632.

Aún habrían de pasar tres años justos hasta que el arquitecto local Diego Cabezudo se hiciera cargo del proyecto. A partir de ahí, los acontecimientos comen-

zaron a precipitarse. La construcción se adjudicaba a la empresa Ferroviaria S. A., en 538 millones de pesetas, el 4 de junio de 1985. Y, finalmente, fue un martes y trece, el de agosto pasado, cuando comenzaron las obras.

El edificio, cuya finalización está prevista para el mes de diciembre de 1987, tendrá tres plantas, sobre una superficie construida de 14.406 metros cuadrados. De acuerdo con el proyecto de Diego Cabezudo, la planta baja estará dedicada a servicios generales, la primera estará dedicada a aulas y laboratorios, y la ter-

cera albergará seminarios y despachos. La nueva Escuela contará también con un pabellón de Botes en el muelle de Fomento, para que los alumnos realicen las prácticas correspondientes.

Paradójicamente, las nuevas instalaciones entrarán en funcionamiento en un momento de franco declive de las expectativas para estos estudios. El panorama laboral que se abre ante los futuros estudiantes no es precisamente favorable al optimismo, circunstancia que tiene su reflejo en la proporción de alumnos que prefieren escoger la rama de «máquinas» —con más probabi-

Gijón:

N

Gijón dispondrá dentro de un año de la nueva Escuela Superior de la Marina Civil: la primera que se instala en el recinto de un *campus* universitario. La nueva Escuela, que dispondrá de los recursos más avanzados, es fruto de muchos años de esfuerzos y presiones por parte de los gijoneses. Al final, consiguieron su objetivo.

UEVA ESCUELA D



lidades de encontrar trabajo en tierra— frente a la tradicional superioridad del número de los que se inclinaban por la rama de «puente». Sin embargo, para el actual director en funciones de la Escuela, ingeniero Pedro Luis Alvarez Rubiera, «el nivel de las nuevas instalaciones y las enseñanzas que se podrán impartir en ellas significa un extraordinario avance en la profesionalización de nuestros marinos, lo que permitirá hacer frente con más capacidad a la difícil situación que atraviesa el sector». De la misma opinión es Antonio Monteserin, jefe de Estudios: «Aunque la nueva Escuela vaya a disponer de capacidad para un número mayor de estudiantes del que probablemente ingresará en los estudios de Náutica, es imprescindible que tanto las dotaciones humanas como técnicas estén a nivel europeo.»

Desde que en los albores del siglo XVI se creara, en la Casa de Contratación de Sevilla, la legendaria Escuela de Timoneles, Gijón mantuvo siempre una probada tradición de navegantes. No en vano fue en esta ciudad donde Jovellanos fundó en 1794 la primera Escuela de Náutica con auténtico carácter científico. A partir del próximo diciembre, Gijón dispondrá de algo más que el mérito histórico. ■

Pedro Luis Alvarez Rubiera, director en funciones de la Escuela, estima que la nueva Escuela representa un avance importante en la profesionalización de los marinos, necesaria para afrontar la crisis del sector.

Marcelo Palacios: médico, asturiano, diputado socialista por su tierra natal, ha sido el ponente de la Ley de Sanidad recientemente aprobada por el Congreso de los Diputados. Durante su etapa en el ISM, Marcelo Palacios fue uno de los promotores del Programa de Medicina Marítima. Es, por tanto, todo un experto en los problemas específicos de la sanidad laboral.

A

Marcelo Palacios le ha correspondido la histórica tarea de defender, como ponente en el Congreso de los Diputados, una Ley General de Sanidad que dará por terminado un largo período de casi siglo y medio, caracterizado por la dispersión y anacronismo del sistema sanitario español. En efecto, desde el primer intento, lle-

vado a cabo en 1822 y frustrado por las disputas científicas, la atención de la salud en nuestro país se ha venido basando en un concepto decimonónico, en el que ha predominado la preocupación por los problemas sanitarios que afectaban a la comunidad sobre la salud individual de los ciudadanos. La primera organización de la estructura sanitaria española no llegó hasta 1855, con la creación de la

Dirección General de Sanidad. Muy poco ha variado desde entonces esa estructura, a pesar de los sucesivos cambios introducidos por la Ley que en 1942 creaba el Seguro Obligatorio de Enfermedad y de la Ley General de la Seguridad Social de 1974 que, tras el desarrollo económico de la década de los sesenta, daba origen al actual entramado sanitario. Los distintos intentos de coordinación, incluidas varias Comisiones Interministeriales, no consiguieron dar solución a la dispersión de servicios públicos que aún impera en el sector.

—La Ley General de Sanidad responde a dos requerimientos constitucionales —explica Marcelo Palacios—. Por un lado, la extensión de la asistencia a todos los ciudadanos. Por otro, las transferencias a las Comunidades

Marcelo Palacios

UN NUEVO CONCEPTO DE LA SANIDAD

Autónomas que tienen competencias en materia sanitaria. El Estado no podía transferir a las Comunidades Autónomas una serie de servicios inconexos, sino bloques orgánicos completos.

—¿Sobre qué directrices se ha elaborado entonces el proyecto de Ley?

—Esencialmente, sobre la creación de un Sistema Nacional de Salud, conce-

bido como una estructura integral y única. El Sistema Nacional de Salud estará conformado por todos los Servicios de Salud de las Comunidades Autónomas. El sistema permitirá tres consecuciones esenciales: la universalización, la igualdad y la justicia distributiva. Por ejemplo, la ley prevé que la política de inversiones estará orientada prioritariamente a corregir los desequilibrios regionales. Es una paradoja que España sea el segundo país de Europa en Médicos por habitante y, sin embargo, haya zonas de desertización sanitaria.

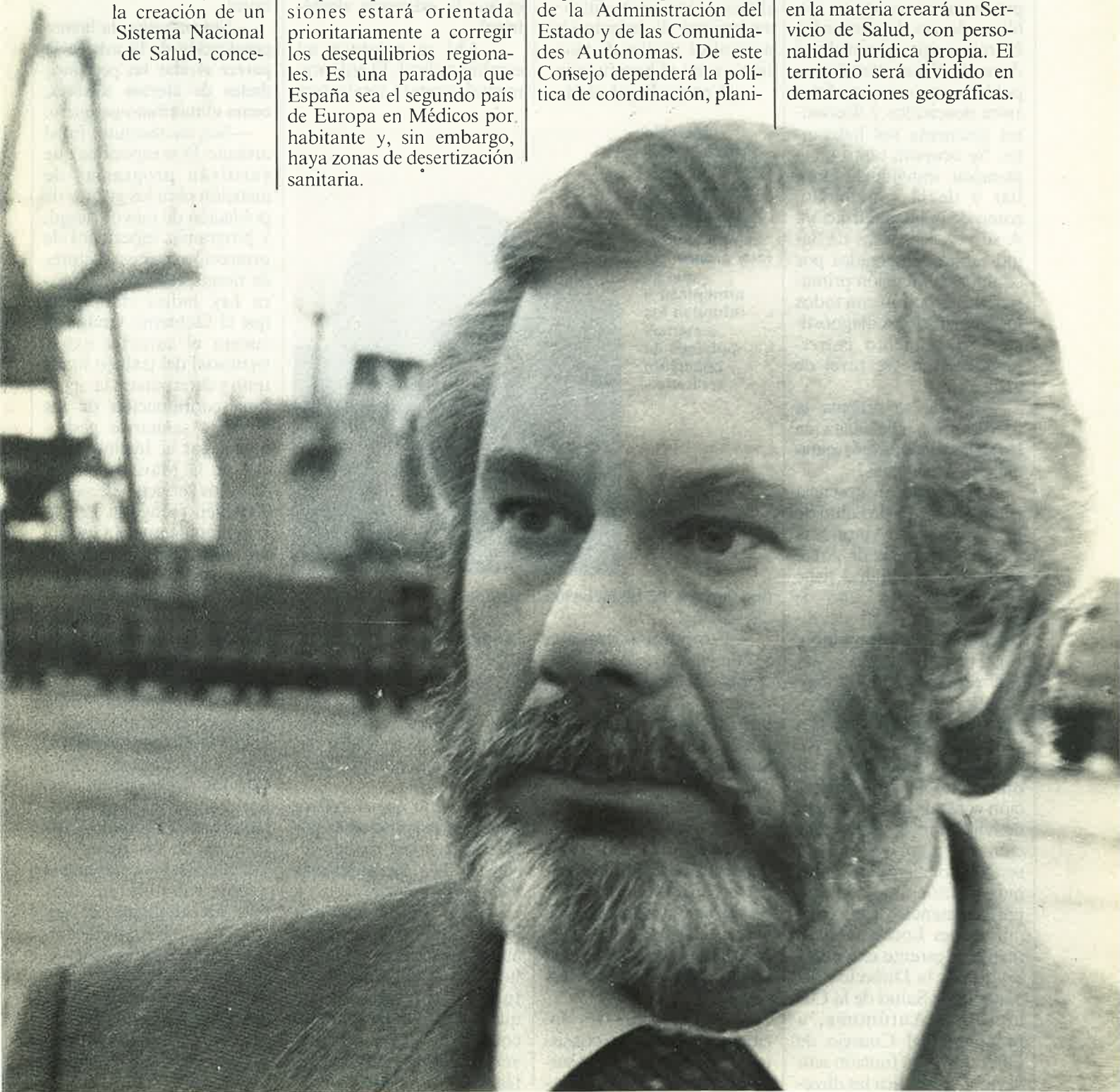
—¿Cómo será la organización de ese futuro Sistema Nacional de Salud?

—El Sistema Nacional de Salud integrará todas las estructuras y servicios públicos de asistencia sanitaria. Al frente del sistema se encontrará el Consejo Interterritorial, presidido por el ministro de Sanidad, en el que habrá representantes de la Administración del Estado y de las Comunidades Autónomas. De este Consejo dependerá la política de coordinación, plani-

ficación, etc. Estará asistido por un Comité Consultivo, en el que participarán las organizaciones empresariales y los sindicatos más representativos.

—¿De qué manera se estructurará ese esquema en las Comunidades Autónomas?

—Cada Comunidad Autónoma con competencias en la materia creará un Servicio de Salud, con personalidad jurídica propia. El territorio será dividido en demarcaciones geográficas.



Por ejemplo, Asturias podría tener cuatro Areas de Salud. Cada Comunidad elaborará un Plan de Salud, englobando los Planes de Salud de cada Area.

—Es decir, que el Area de Salud será la unidad básica de atención.

—Efectivamente. La estructura fundamental es el Area de Salud, que se responsabilizará de todas las prestaciones sanitarias públicas de esa demarcación. Como regla general, el Area de Salud atenderá a poblaciones comprendidas entre doscientos y doscientos cincuenta mil habitantes. Se ocupará tanto de la atención individual, familiar y de la comunidad, como de la hospitalización. A su vez, las Areas de Salud estarán integradas por equipos de atención primaria, que contarán con todos los elementos de diagnóstico y tratamiento correspondientes a ese nivel de atención.

—¿Cómo se articula la participación ciudadana en los organismos de las Comunidades Autónomas?

—Mediante su presencia en los Consejos de Salud de la Comunidad Autónoma y en los Consejos de Area. Cada Area de Salud tiene tres organismos, uno de participación, otro de dirección y otro de gestión. En el de participación estarán representadas al cincuenta por cien las Corporaciones Locales, en un veinticinco por cien los profesionales sanitarios y en otro tanto la Administración central. En el Consejo de Dirección, la representación corresponderá en un sesenta por cien a la Comunidad Autónoma y en otra parte sustancial a las Corporaciones Locales. Finalmente, el gerente será nombrado por la Dirección del Servicio de Salud de la Comunidad Autónoma, a propuesta del Consejo de Dirección, y su función será llevar a la práctica las direc-

trices elaboradas por los órganos de dirección y participación.

—¿Dónde se producirá el encuentro entre el ciudadano y el sistema de atención?

—En los Centros de Salud que integrarán cada Area. Estarán formados por un equipo de profesionales, entre los que el paciente podrá elegir. Allí se inicia y controla la historia clínica y sirve como filtro y mecanismo de orientación para otros niveles de atención, como el hospitalario.

—¿A cargo de qué entida-

Marcelo Palacios: «Los resultados de la nueva Ley de Sanidad comenzarán a estar a la vista muy pronto, así que se armonicen y refundan los sistemas públicos de cobertura sanitaria.»



des correrá la financiación del sistema?

—Fundamentalmente, se alimentará de las aportaciones del Estado, las cotizaciones sociales, las tasas por prestación de determinados servicios y las aportaciones de las Comunidades Autónomas y las Corporaciones Locales.

—La extensión de servicios a todos los ciudadanos implicará el acceso al sistema de personas con suficientes recursos económicos y que, sin embargo, no estaban encuadrados en la Seguridad Social. ¿Quién pagará esos servicios?

—La Ley prevé dos opciones: una de ellas, consistente en el pago de los servicios prestados según los

baremos que se establezcan. Bien entendido que esos pagos jamás revertirán en los facultativos que realicen la prestación. También tendrán derecho a las prestaciones por el sistema de abonar periódicamente una cantidad que les equipare al resto de los cotizantes.

—¿Cómo quedará en el futuro esa gran laguna que es hoy la asistencia siquiátrica?

—Ahí se produce un cambio radical. El enfermo mental quedará totalmente

equiparado en lo que se refiere a asistencia primaria, hospitalización, rehabilitación y reinserción social. De la misma manera, la Ley presta también una gran atención a todos los problemas sicosociales derivados de la pérdida de la salud.

—Y, en lo que se refiere a la gran mayoría de la población, ¿en qué medida recoge la Ley los problemas de la salud laboral?

—Los recoge con una gran amplitud y precisión en lo concerniente a la salud física y síquica. La actuación sanitaria tendrá que centrarse, de acuerdo con la futura Ley, en la prevención de los riesgos profesionales, en la determina-

ción de los microclimas laborales que puedan influir en la salud, en la elaboración conjunta con las autoridades laborales de un mapa de riesgos profesionales. En el artículo 22, la Ley establece que empresarios y trabajadores participarán en la programación, organización y control de la gestión relacionada con la salud laboral.

—Sin embargo, la homogeneización de la asistencia parece olvidar las peculiaridades de ciertos sectores, como el marítimo-pesquero.

—No, en absoluto. En el artículo 18 se especifica que existirán programas de atención para los grupos de población de mayor riesgo, y programas específicos de protección frente a factores de riesgo. Además, la futura Ley indica claramente que el Gobierno tendrá en cuenta el carácter extraterritorial del trabajo marítimo y determinará la oportuna coordinación de los servicios sanitarios gestionados por el Instituto Social de la Marina con los distintos servicios de salud. También recoge la Ley la previsión de que el Gobierno dicte un Decreto-Ley sobre protección de la salud de los trabajadores.

—Finalmente, ¿cuándo entrará en funcionamiento toda la estructura del Sistema Nacional de Salud?

—Lógicamente, tiene que producirse un desarrollo paulatino para evitar vacíos y distorsiones. Esta Ley nos rescata de un concepto anacrónico de la sanidad y nos equipara a los sistemas de los países desarrollados. No es tarea que quepa concluir en unos días. De momento, la Ley concede un plazo de dieciocho meses para la armonización y refundición de los sistemas públicos de cobertura sanitaria. En cualquier caso, los resultados comenzarán a estar a la vista muy pronto. ■

CONSTRUCCION NAVAL

El último mes del pasado año significó un cierto optimismo para el sector de la construcción naval. El Consejo de Ministros aprobó, en los primeros días de diciembre, la constitución de la empresa Drillmar, con capital de 3.000 millones de pesetas, que se dedicará a la construcción de plataformas petrolíferas. La nueva empresa estará integrada por el INI, Elcano, Hispanoil y el Instituto Nacional de Hidrocarburos. La factoría gallega ASTANO ha sido la encargada de construir la primera de estas plataformas *off shore*, que tendrá un coste aproximado de 15.000 millones, de los que más de 10.000 serán financiados por el BCI (Banco de Crédito Industrial).

Este contrato es resultado del protocolo firmado por el INI y el INH para el desarrollo de los programas de diversificación productiva de los astilleros de Ferrol. Según el Plan de Reversión Naval, ASTANO cambiará su actividad, pasando de la construcción de grandes barcos a la de plataformas *off shore*. Según los primeros cálculos, la pla-

taforma encargada por Drillmar dará trabajo al astillero ferrolano hasta la mitad de 1987, con un total de 1,3 millones de horas de trabajo, que es el tiempo que cubriría aproximadamente la construcción de tres buques de tamaño mediano.

Siempre según el Plan de Reversión, ASTANO se dedicará a tres actividades: *off shore*, reparaciones navales y desguaces. Para ello, la plantilla, una vez concluido el proceso de reversión en diciembre de 1986, será de 2.200 personas. Todos los estudios de mercado realizados han señalado un aumento de la de-

manda de plataformas petrolíferas en el plazo de dos o tres años.

Por otra parte, ASTANO, cuenta con el contrato para la construcción de un Bulkcarrier de 148.000 toneladas de peso muerto. ■

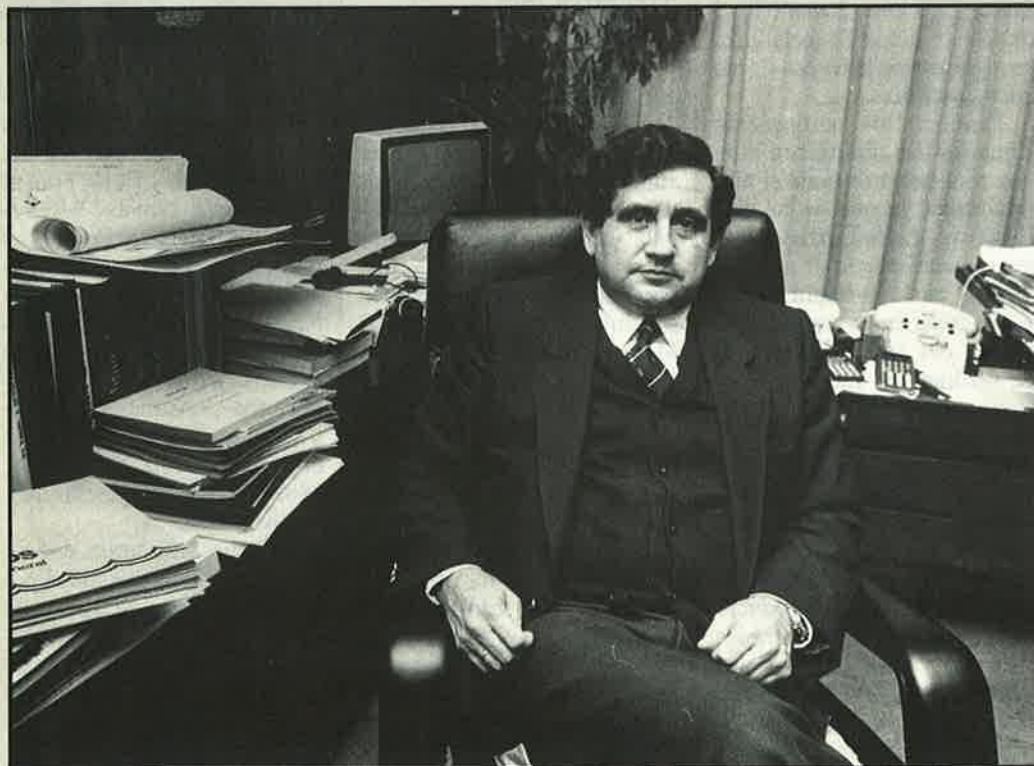
EL «CASO PECIÑA»

El día 10 de diciembre se cumplió el primer aniversario de la condena a muerte del capitán del «Izarra», José Luis Peciña, acusado por las autoridades de Nigeria de realizar contrabando de crudo. Esta condena le fue conmutada

El último mes de 1985 mantuvo hasta el final la incertidumbre sobre las últimas cuestiones relativas al ingreso español en la CEE, que se cerraron con una interpretación

SUCEDIO EN TREINTA DIAS

favorable para España del Tratado de Adhesión. La adecuación de las estructuras comerciales del sector a la legislación comunitaria fue otro de los asuntos que presidieron la actualidad informativa del mes de diciembre. Sin embargo, otras noticias también tuvieron su importancia. Y son las que se recogen en este resumen.



Francisco Palau dio a conocer el Plan General de Costas del MOPU.

posteriormente por la de veinticinco años de prisión.

Durante 1985, las gestiones de las autoridades españolas se han sucedido de forma continuada para conseguir la repatriación del marino español. Se sabe que el pasado mes de noviembre, el presidente del Gobierno español dirigió una nueva carta al primer mandatario de Nigeria, general Ibrahim Babangida. A pesar de lo aventurada que resulta cualquier previsión, cabe la posibilidad de que la libertad del capitán vasco pueda producirse durante el primer trimestre de 1986.

Una de las hijas del capitán Peciña declaró que «este año nos ha partido la vida a todos. Mi madre y mi hermana Tere están en Nigeria y nosotros aquí. Son las segundas Navidades que pasamos separados».

Como se recordará, el capitán Peciña y toda la tripulación del «Izarra» fueron detenidos el 19 de junio de 1984 en aguas nigerianas. Tras largas negociaciones del gobierno español con el nigeriano, entonces presidido por el general Buhari, en diciembre de 1984 se consiguió la liberación de la tripulación. El capitán José Luis Peciña fue juzgado y condenado a muerte. Condena que se fue conmutada por la de veinticinco años de prisión. ■

BUEN AÑO PESQUERO

Según un informe hecho público por la Federación de Armadores, 1985 ha sido un «buen año pesquero y ello ha sido posible gracias, entre otras cosas, al esfuerzo de tripulantes y armadores que, en un clima de colaboración, han podido alcanzar un buen rendimiento en su actividad».

Según la Federación, aunque los precios del pescado fresco bajaron alarmantemente en primavera, en verano alcanzaron un relanzamiento que permitió absorber los costes. La campaña del bonito ha sido peor que en años anteriores, pero se ha visto compensada. El bacalao, por su parte, obtuvo buenas cap-



Una de las hijas del capitán Peciña declaró en diciembre de 1986 que traiga a su familia la buena nueva del regreso de su padre.



Javier Barona, presidente del FROM, valoró positivamente los resultados de las campañas de orientación del consumo llevadas adelante por su organismo.

turas, aunque los tamaños fueron inferiores. La actividad de los atuneros congeladores se mantuvo en la tónica de los años anteriores.

También los marisqueros congeladores obtuvieron buenos resultados durante el año finalizado, ya que, si las descargas no fueron excepcionales, se beneficiaron de mejores precios en la primera venta, sobre todo en el segundo semestre del año. El consumo de sardinas en filetes, potenciado por las campañas del FROM, ha sido el mayor éxito del año, según los armadores, quienes esperan que, una vez cubiertas las necesidades del mercado nacional, puedan comenzar la exportación hacia Europa. Otro producto «estrella» del año, también lanzado con ayuda del FROM, ha sido la bacaladilla, cuyo consumo ha ayudado considerablemente a la flota de arrastre del litoral del norte, noroeste y Mediterráneo.

CAMBIO DE HABITOS

Según el balance realizado por el FROM, las campañas de orientación del consumo han resultado positivas. Este aumento se refiere, principalmente, al consumo de bacaladilla, sardina, trucha, bonito del norte, jurel y caballa, que han sido, precisamente, los productos sobre los que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través del Fondo de Ordenación y Regulación de Productos Marinos, ha realizado campañas de promoción y orientación. El Director General de Política Agroalimentaria, Mariano Maraver, ha afirmado que con estas campañas, el Ministerio no pretende sacar a la venta excedentes, sino dar a conocer al consumidor productos cuyo consumo no es habitual.

El Director General de Mercas, Jesús Prieto, desta-

có el cambio de hábitos alimenticios que está experimentando el consumidor español. Según cifras de su departamento, el volumen de comercialización de la bacaladilla aumentó en el tercer trimestre del año en un 92,9 por 100 con respecto al año anterior, pasando de poco más de 2.000 toneladas a 4.000. En el caso de la trucha, durante el mismo período de tiempo, se comercializaron 1.993 toneladas, lo que supone un aumento del 44 por 100. El incremento del consumo de sardinas fue del 30 por 100.

El presidente del FROM, Javier Varona, ha insistido en que las campañas de promoción realizadas por este organismo suponen un mejor conocimiento de las cualidades de cada especie por parte del consumidor, e influyen en las costumbres alimenticias mayoritarias. ■

MULTAS Y APRESAMIENTOS

Durante el mes de diciembre descendieron los apresamientos de barcos españoles, aunque no las sanciones. El día 3 de diciembre, las autoridades irlandesas hicieron pública una lista de multas con un montante de 34 millones de pesetas, que afectaron a siete pesqueros españoles.

Dichos pesqueros, todos gallegos, que se encontraban retenidos en los puertos de Castletonware y Cork, eran el «Esperanza Nova», «Rebellin» y «Ategorrieta» cuyos patrones fueron multados con 9.329.000, 7.153.500 y 5.225.000 pesetas, respectivamente. Los pesqueros «Hermanos Rodríguez Novo» «Oleiros», «Asunción Ribero» y «Orzán» fueron castigados con 6.175.000, 5.766.000, 380.000 y 129.000 pesetas, respectivamente.

Dos días más tarde, el 5 de diciembre, fue apresado el palangrero vasco «Cristo del Buen Viaje» por las autoridades francesas, pero fue puesto en libertad horas después sin cargo alguno. Ese mismo día también fue liberado el pesquero español «Agustín María» por las autoridades arge-

linas, tras pagar una multa de 3.600.000 pesetas.

Antes de finalizar el mes, otros dos pesqueros españoles fueron apresados por patrulleras irlandesas. Se trataba del «Segundo Río Sil», de Gijón y del pesquero coruñés «Chimbote». ■

NEGOCIACION CON MAURITANIA

Durante el mes de diciembre, las autoridades de España y Mauritania llevaron a cabo intensas negociaciones, con el objetivo de alcanzar un acuerdo pesquero entre ambos países antes de que finalizase el año, ya que, a partir del ingreso de nuestro país en la CEE, estos acuerdos tienen que negociarse dentro del marco comunitario.

Las negociaciones hispano-mauritanas, que habían tenido un relanzamiento importante a raíz de la conferencia de Ministros de Pesca, celebrada en La Toja en septiem-

bre pasado, han finalizado sin acuerdo. Mauritania exige, además de que todo el pescado sea desembarcado y comercializado a través de sus propios canales, el pago de una deuda que oscila entre los 15 y 20 millones de dólares —de 2.400 a 3.200 millones de

pesetas— que ha sido contraída por compañías privadas españolas. Actualmente, los barcos que pescan en aguas mauritanas lo hacen gracias a acuerdos particulares.

El Plan General de Costas supondrá una inversión de 25.000 millones de pesetas anuales, racionalizando las inversiones de cara al año 2000.

Aunque Mauritania no ha hecho pública la personalidad de los deudores, informacio-

nes aparecidas en la prensa española apuntan hacia una sociedad mixta hispano-mauritana denominada «Pagasa».

A pesar de la inexistencia de un acuerdo pesquero entre ambos países, actualmente faenan en aguas mauritanas 72 barcos, en su mayoría gallegos y canarios, aparte de otra docena pertenecientes a diversas empresas conjuntas hispano-mauritanas. En todos los casos, la pesca se efectúa por convenios privados de los armadores con las autoridades mauritanas, puesto que el último acuerdo, firmado en 1979, caducó dos años después sin que haya sido renovado. ■

PLAN DE COSTAS

El Director General de Puertos y Costas, Luis Fer-

nando Palau, dio a conocer el Plan General de Costas que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo va a llevar a cabo y que tendrá un volumen de inversiones de 25.000 millones de pesetas por año. El Plan pretende contener los gastos corrientes y racionalizar las inversiones de acuerdo con la demanda que se prevé para el año 2000. Este programa alcanza a los cuatro puertos autónomos de España, a las 23 juntas de puertos y a los 15 puertos menores. Se ha dividido la costa en cuatro fachadas marítimas, y se estima que las demandas del sistema portuario aumentarán, en 1990, hasta 258.108 millones de toneladas.

Para ajustarse a esta previsible demanda, se pretende planificar la inversión, de forma que en las postrimerías del siglo XX se habrán gastado cerca de 150.000 millones de pesetas, lo que viene a suponer 35.000 millones por año. ■

Déjese echar el anzuelo.



El 24 Salón Náutico celebra este año, del 1 al 9 de febrero, el 3 Sector Pesca. Para que los profesionales del sector se pongan en contacto con la oferta más representativa, tengan conocimiento de las actuales tendencias del mercado, puedan asistir a las jornadas técnicas sobre «Pesca y C.E.E.», y comprueben «in situ» las últimas novedades en técnicas pesqueras: en especial, dentro de las modalidades de arrastre y palangre, la demostración de nuevos equipos sobre dos barcos pesqueros (15-18 m de eslora) instalados en el recinto ferial. Ha llegado la hora de ponerse al día.

Déjese echar el anzuelo y no falte a esta cita. Porque, ahora más que nunca, la pesca es nuestra profesión.



3^{er} SECTOR PESCA
DEL 24 SALON NAUTICO
INTERNACIONAL

Ponga rumbo a Barcelona
Le estamos esperando

Barcelona, del 1 al 9 de Febrero de 1986



Feria de Barcelona

Avda. Reina María Cristina
Tel. 223 31 01
Télex 50458 FOIMB-E
08004 Barcelona
España

Delegación en Madrid
P.º de la Castellana, 153 4.º B
Tel. 279 19 04/03
28046 Madrid
España



Cambio de guardia



Alfonso
Alonso-Barcón

«NADA: SOLO UN AGUJERO SIN ESTRELLAS QUE CRECE EN EL CIELO, ALLÁ A LO LEJOS. ALGO DE BRUMA, QUIZÁ...»

LA voz de siempre ha sonado fuerte y clara, minutos atrás. Menos cuarto. Un puño más o menos enérgico ha golpeado sobre tu puerta con simpatía, antipatía o indiferencia, según lo que inspires al timonel saliente. La luz ha quedado encendida y la puerta entreabierta, sujeta con el gancho de retenida. Muy pronto, dentro de un rato, un café caliente bien cargado. Uno aprende aquí a restregarse los ojos, ducharse, vestirse y leer las últimas anotaciones en sólo doce minutos, y aún quedan otros tres casi completos para asomarse al exterior y calibrar el tiempo, antes de subir al puente. Todo merced a esa rapidez espontánea que olvidamos en tierra, y que en la mar supone que llegar en punto sea llegar en el momento exactamente requerido.

Navegamos en demanda del Delaware y el reloj de bitácora se dispone a señalar las cuatro de la madrugada. Faltan aún seiscientas millas para recalar en la boca del río. Termina la guardia de media y da comienzo la de alba, rutinariamente. La noche es muy oscura, tanto como hace falta que sea, y parece serena y amigable. Ofrece e inspira tranquilidad, cuatro horas relajadas y apacibles que el orto del sol partirá en dos sobre el puente, para dar paso al segundo optimismo del día. Y no hay por qué saber que allá, a varias millas por la proa, un incipiente banco de niebla que ha escapado a las previsiones radiadas se espesa poco a poco sobre el mar, dispuesto a fraguar algún desastre al menor descuido, al más leve error, a la primera negligencia de piloto bisoño. No tienes por qué sospechar que una noche tan cargada de placidez transcurre a unos minutos de desembarcar, quizá, en una catástrofe. No hay razón para imaginarlo, sobre todo cuando acabas de comprobar en la cubierta de botes que la mar está aplacada, por fin, y que ni siquiera el frío aprieta gran cosa. Así que subes el tramo de escalones que conducen al cuarto de derrota con total despreocupación, un chaquetón sobre los hombros y los últimos apuntes de camarote bailando todavía en tu cabeza.

Siempre que hubo campana me gustó llegar a la guardia en el momento exacto del repique. Entrar con buen pie quedaba garantizado, porque el relevo resultaba cordial. Me lo confirma un hilo del recuerdo. Se navega con timón automático y los marineros ejercen funciones de serviola. El del turno anterior se sitúa en el alerón de sotavento desde un par de minutos antes de la hora, aguardando en silencio y con paciencia la llegada del que lo ha de reemplazar. Le gusta la puntualidad, pero es viejo en el mar y sabe que las campanadas que él mismo esparce en medio del silencio significan tan sólo una forma de cantar el paso del tiempo; no más que una pequeña indicación acerca del momento en que se ha de producir el cambio de guardia. La campana es uno de sus más venerables instrumentos de trabajo. Lleva treinta años partiendo con ella las singladuras en trozos minúsculos, y le alegra el ánimo hacerla sonar, tanto como le complace oír la entre dos sueños y darse media vuelta, cuando tañe para llamar a otro. Pero sabe que su guardia sólo terminará con la entrega del turno, no con el repique. Paciencia, por tanto. Lleva toda una vida plegando banderas y ni siquiera una hora más le resultaría excesiva. De modo que espera con la vista en el mar, pensando en sus cosas de tierra. El piloto saliente, en cambio, pertenece a una especie distinta. Se mantiene muy pendiente del reloj desde cinco minutos antes de mi llegada, y dos o tres de más le parecerían insufribles. Tiene una idea de los turnos de navegación extremadamente sesgada por criterios de negociación colectiva. A tanto salario, tanto tiempo de trabajo. Los diez minutos anteriores los ha empleado en estimar una situación, otear todas las cuartas haciendo un barrido con los prismáticos y controlar todas las luces, si es que hay luces a la vista. También ha escrito en el cuaderno un apresurado resumen de su guardia, pero le sobran los últimos cinco, y esos cinco se le hacen eternos y concentra su interés en las agujas, a cuya posición *o'clock* le da el valor de un veredicto largamente esperado, que de inmediato ordena ejecutar. Yo suelo



«Hablo de derrotas fáciles, de navegaciones oceánicas, tranquilas, en tiempo de bonanza, camino de un suburbio portuario de Filadelfia o de Morrisville, procedentes de Nueva Orleans, de Puerto Ordaz, de Pernambuco...»

jugar a abrir la puerta en el instante justo en que el marinero acaba los cuatro toques dobles y repica. Llegar con la marea, llama él a eso; llegar con la pleamar. Lo que para el oficial que manda su guardia es llegar en el momento exactamente requerido. El alivio.

Hablo de derrotas fáciles, de navegaciones oceánicas, tranquilas, en tiempo de bonanza. De momentos relajados, como este de ahora, con el barco en paz y en el cielo todas las estrellas menos una. Rumbo a la barra del Delaware, por ejemplo, camino de un suburbio portuario de Filadelfia o de Morrisville, procedentes de Nueva Orleans, de Puerto Ordaz o de Pernambuco, y sin saber qué puerto seguirá después. Aquí también hay campana, y es una lástima que no se use. Le desbarata los sueños al capitán. Llegas al puente en un arco de menos-un-más-un minuto, lo bastante puntual como para ser bien recibido, pero echas de menos el repique. Sin él, el tiempo nocturno transcurre aquí como más a escondidas, aunque no para este piloto que tú relevas, siempre muy pendiente, también, del reloj. Para él importa mucho virar cuanto antes, nada más que porque corre con la guardia peor, la más silenciosa y solitaria, la de mayor somnolencia; y se siente cansado. Visto desde ese lado, el reloj se agiganta y son menos las cosas que carecen de explicación.

Ya llegas. Estamos en un océano familiar; hay todavía mucha agua entre el barco y su destino y acudes a la guar-

dia con el optimismo por delante, satisfecho de ir a gobernar el **Suerte** a lo largo y a lo ancho de las próximas cuatro horas. Esa sensación es mucho más frecuente de lo que la gente cree, y resulta magnífica. Máxime cuando la han precedido un par de días con temporal duro y la mar ha ido luego quedándose hasta que sólo se ha escuchado su solemne silencio. Abres la puerta y te adentras un paso en la oscuridad. **A tal hora he podido marcar Bermuda a tantas millas; seguimos igual.** Es la respuesta a tu buenos días. Los marineros se cantan el rumbo. El piloto saliente te muestra sobre la carta su punto estimado y te dice que todo está libre, que no hay novedad; coge en seguida su radiocaset y se despide de tí tan feliz, desconocedor de que un disgusto se oculta por la proa, al amparo de un banco de niebla cada vez más próximo. **Buena guardia.**

Has salido al alerón. Escudriñas el horizonte redondo con los ojos, para hacerte a la oscuridad. Luego lo recorres otra vez con los prismáticos. Nada. Tan sólo un agujero sin estrellas creciendo en el cielo, allá enfrente. Algo de bruma, quizá. El marinero se ha ofrecido a controlar los cafés. Tú entras, conectas el radar, colocas los prismáticos en tu lugar de costumbre y compruebas en el autotimonel que vais al rumbo que te han pasado. A la espera de que el radar esté dispuesto, oteas la proa. Pero son movimientos mecánicos, elementales, producto de una actividad rutinaria encaminada a hacerse con la situación. Te acercas a

la mesa y echas un vistazo a la carta y al diario. Allí está escrito, en la hoja de acaecimientos, el final de la guardia anterior: «Sin novedad en la mar». Acaso hasta ese momento no se te ha hecho tan patente que eres el responsable de lo que pase durante las próximas cuatro horas, o puede que no sea la frase sino una súbita y extraña intuición la que te recuerda lo innecesario. Quitas intensidad a la lámpara de la mesa de derrota, corres la cortina y te dispones a regular la imagen en la pantalla del radar, pero no llegas a hacerlo. Toda tu atención la reclama con fuerza el banquito de niebla; quién sabe si algo que surge de él. Y de golpe levantas la cabeza mirando hacia proa.

Han pasado escasos diez minutos desde que te has hecho cargo del puente, pero allí está. Al marinero se le va la cafetera de las manos e inicia un grito de alerta que se confunde con el tuyo. Por un momento os quedáis ambos colgados del pánico. Estáis en la misma entrada del banco de niebla y un barco gigante y silencioso, veloz, blanco y negro, que lleva prendidas hebras de bruma y oculta el semicírculo de babor, se os echa encima. En unos segundos podréis leer su nombre. Ha surgido tan de repente que parece como si ante él se hubiese alzado un telón. La inmensa sombra crece en el cielo y sus luces de colores se abrillantan con la embestida. Ya se pueden contar. Entonces vuelas, literalmente. Cierras los ojos y golpeas la palanca del automático, deseando con toda tu alma ser capaz de evitar el encontronazo. ■

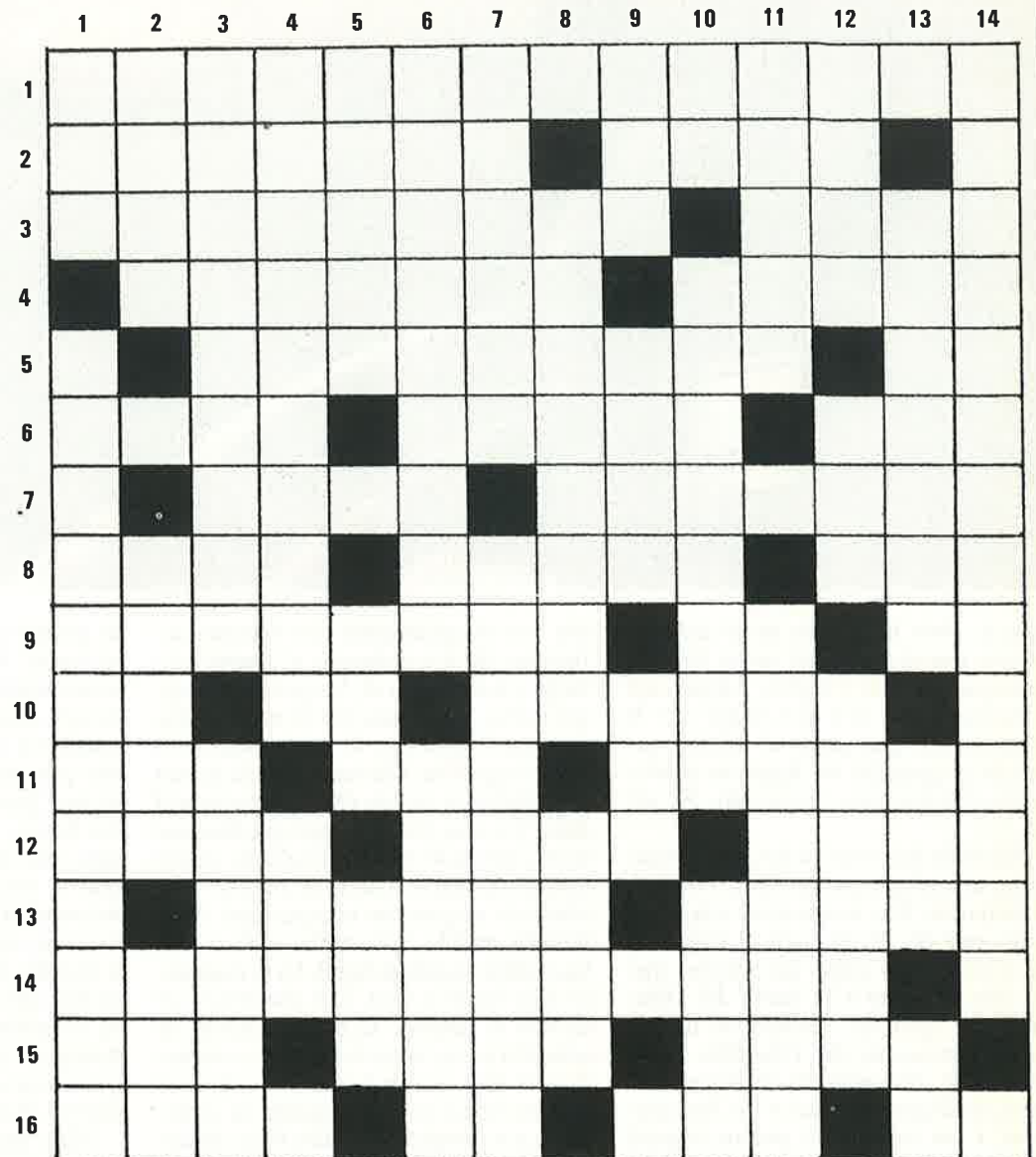
CRUCIGRAMA

HORIZONTALES

1. Seguido del 14 vertical, agrupaciones que a partir de ahora serán obligatorias en el sector pesquero (tres palabras). 2. Ciencia de la navegación. La mujer. Consonante. 3. Levantes la bandera. Premio de la lotería. 4. Despedidas. Al revés, te despreocupas. 5. Vocal. Hágame el favor de quitarme la tapa a estos botes. Dirigirse. 6. Perteneciente a cierta etnia del Africa austral. Mandatario portugués. Poseedor. 7. Nada. Al revés, pégale. Unid. 8. Derrota. No gobierna. Medio madura. 9. Púsole sitio. Ahora mismo. Lengua provenzal. 10. Francés posesivo. Asociación de Vecinos. Quitá eso. Consonante. 11. Abstraída. Aunque no es médico, puede curarte. Un tipo de tesoro. 12. Manda sobre el viento. Al revés, ser. Alzar. 13. Cantidad imprecisa. Organo reproductor. Comida de postín. 14. Que muestran determinada inclinación. Consonante. 15. ¡Muy bien! Una parte de la antigua Indochina francesa. Aceite. 16. Al revés, las que tienes ahí. Estas dos consonantes, si se juntan, traen malos recuerdos. Doce. Cierta número.

VERTICALES

1. Un inglés. Turbaciones. 2. Para jugar a esto, tienes que ser hábil lanzador. Vocal. Acostumbrado. Sindicato vasco. 3. Célebre batalla. Si son ingleses, es que están solos; si castellanos, desplumados. 4. Esa chica está afligida. Organización de vendedores al detall. Vocal. 5. Habitante de los bosques



ingleses (al revés). Vocal. Nos trae por la calle de la amargura justamente ahora. Al revés, dedíquese a una ocupación lamentablemente infrecuente entre los españoles. 6. Tiene hasta veinte caras. Grupos de tres personas propuestas para un cargo. 7. Muestra humilde de sumisión. Laúdes catalanes. 8. Vocal. Fundamentalísimo. Antes de salir de Cataluña, recordamos a sus chavales. 9. Plural de consonante. Mascarón de proa típico de navíos y fragatas de España. En las 200 millas. Vocal. Consonante. 10. 49.

Bordear una dificultad. Jugo amargo que se utiliza en farmacia. 11. Honduras profundas donde las corrientes opuestas provocan remolinos peligrosos. Uno. Al revés, nombrábala. 12. Embarcaciones. Jefe turco. Diese al timón la posición necesaria para que el buque girase disminuyendo el ángulo que su quilla forma con la dirección del viento. 13. Vocal. Astuto. Gómez Chariño se llamaba así (al revés). Una de las agrupaciones aludidas en el 1 horizontal. 14. Ver 1 horizontal. Uno. ■

NOTA: Entre los acertantes del crucigrama de HOJA DEL MAR se sorteará trimestralmente un premio, que se anunciará en el próximo número. Enviar la solución, nombre y dirección a HOJA DEL MAR, Génova, 24. 28004, MADRID.

HOJA DEL

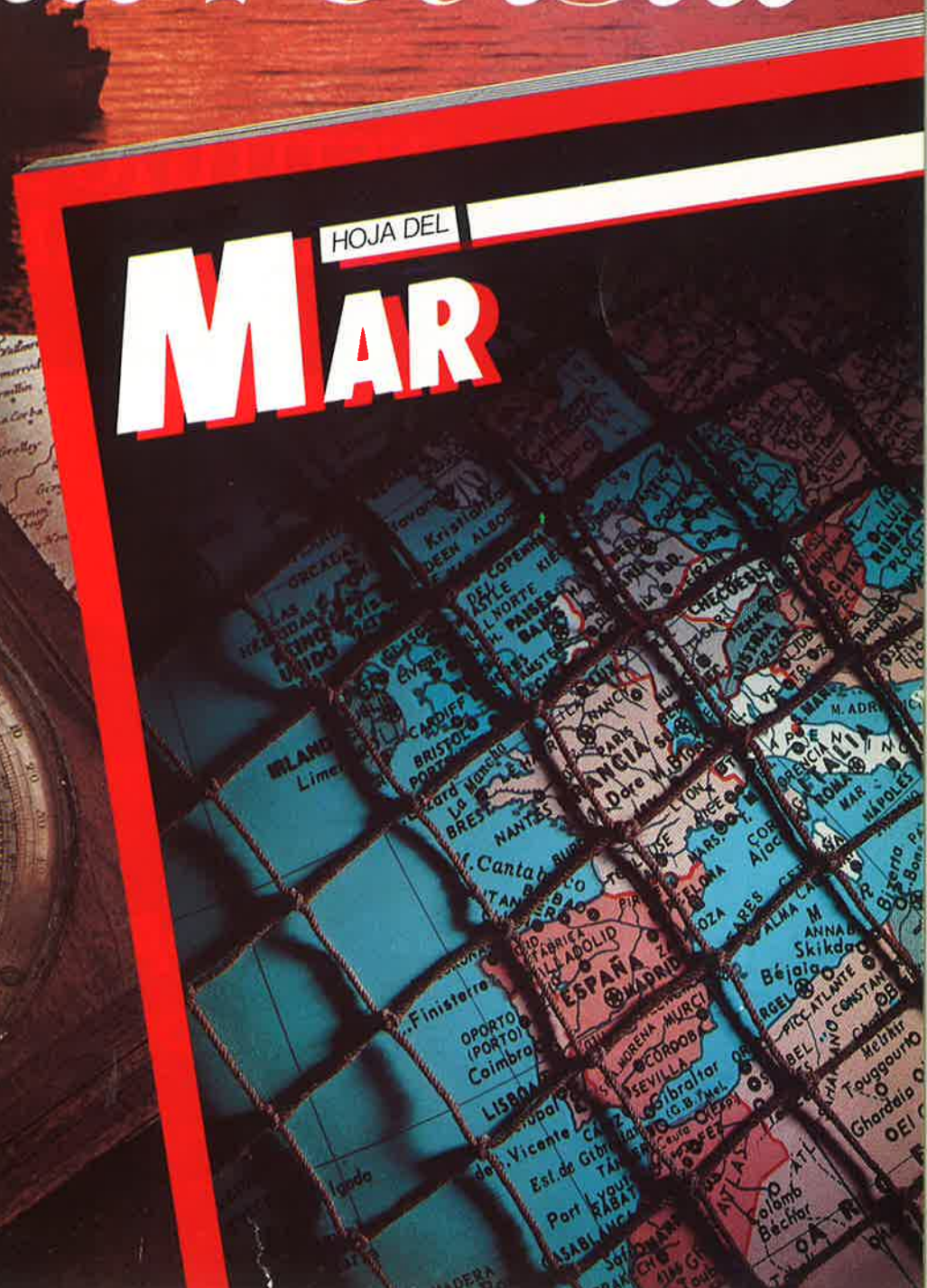
MAR

*Toda la mar
en una revista*

HOJA DEL
MAR



INSTITUTO
SOCIAL
DE LA MARINA



**Mutua Nacional
de Prevision
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