

INGENIERIA NAVAL



AÑO LXIII N° 715 ABRIL 1995



**EL CONGRESO
DE LOS DIPUTADOS
APUESTA POR LA
CONSTRUCCIÓN
NAVAL ESPAÑOLA**



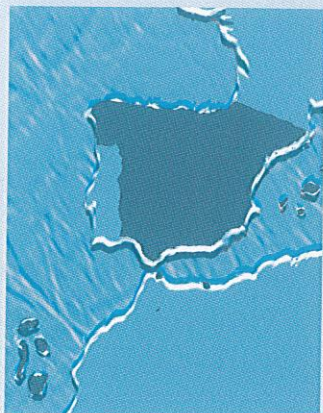
JOTUN



**Más que pintura:
sistemas de protección total**

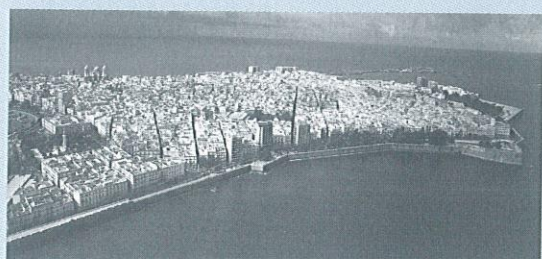
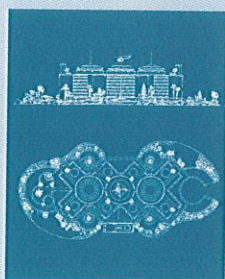
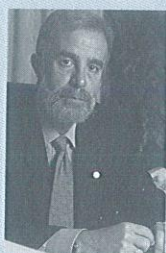
Jotun Iberica S.A.
Almirall Okendo, 116
08930 Sant Adri de Besos
Barcelona
tel: 3 462 11 62 fax: 3 462 08 87

S U M A R I O



PORTADA:

El Congreso de los Diputados apuesta por la Construcción Naval Española



EDITORIAL

4

ULTIMA HORA

El Congreso de los diputados insta al Gobierno a:

6

ENTREVISTA

José Esteban Pérez García
Director de UNINAVE y de AWES

21

ACTUALIDAD

¡PIRATAS!
La guerra del fletán negro

30

AGENDA

38

INFORME

Recursos Marinos.
Usos innovativos de los océanos
Política Comunitaria.

42

INTERNACIONAL

F.P.S.O.
Futuros Proyectos

56

NACIONAL

58

ESTADÍSTICAS

Evolución reciente de la construcción naval

60

CONTRATOS DE BUQUES

64

LAS EMPRESAS INFORMAN

65

NUESTRAS INSTITUCIONES

Reunión anual de la promoción de "El Globo"
Noticias de la ETSIN
IN MEMORIAM

68

AÑO LXIII - Nº 715 - ABRIL 1995
Revista editada por la Asociación
de Ingenieros Navales de España. Fundada en 1929

Fundador

† Aureo Fernández Avila, Ingeniero Naval.

Director

Juan Antonio Alcaraz Infante, Dr. Ingeniero Naval

COMISION DE LA REVISTA

Presidente

Juan Antonio Alcaraz Infante, Dr. I.N.

Secretario

Fernando Pérez López, I.N.

Vocales

Ramón de Vicente Vázquez, Dr. I.N.

Juan B. Pérez Prat, I.N.

José M^a de Juan G^a Aguado, I.N.

Asesores

José M^a de Lossada y Aymerich, Dr. I.N.

José Luis Valdivieso Rubio, Dr. I.N.

Julián Mora Sánchez, I.N.

Editor Jefe

José Luis Valdivieso Rubio, Dr. I.N.

Dirección y Administración

Castelló, 66

28001 Madrid

Tel. 575 10 24 - 577 16 78

Fax 577 16 79

Publicidad en España

ABOP Service

Ríos Rosas, 44 A-3.º A

28003 MADRID

Tel. 534 13 38 - Fax 534 05 52

Publicidad resto del mundo:

K. HENDRY PUBLISHERS CONSULTANTS LIMITED

6 Jack Hatch Way, Wivenhoe,

Essex, CO7 9SH - United Kingdom

Tel. + 44 (0206) 82 75 47 Fax: + 44 (0206) 82 66 86

Diseño y Producción

RAFAEL DIAZ, Imagen y Comunicación

Tel. 553 43 53 - Fax 535 19 81

Suscripción Anual

España (incluido IVA) y Portugal 6.500 Ptas.

Hispanoamérica 6.500 Ptas. + 3.000 de envío

Europa 70 ECUS

Resto del mundo 100 USA \$

Precio del ejemplar (incluido IVA) 800 Ptas.

Notas:

No se devuelven los originales.

Los autores son directamente responsables de sus trabajos.

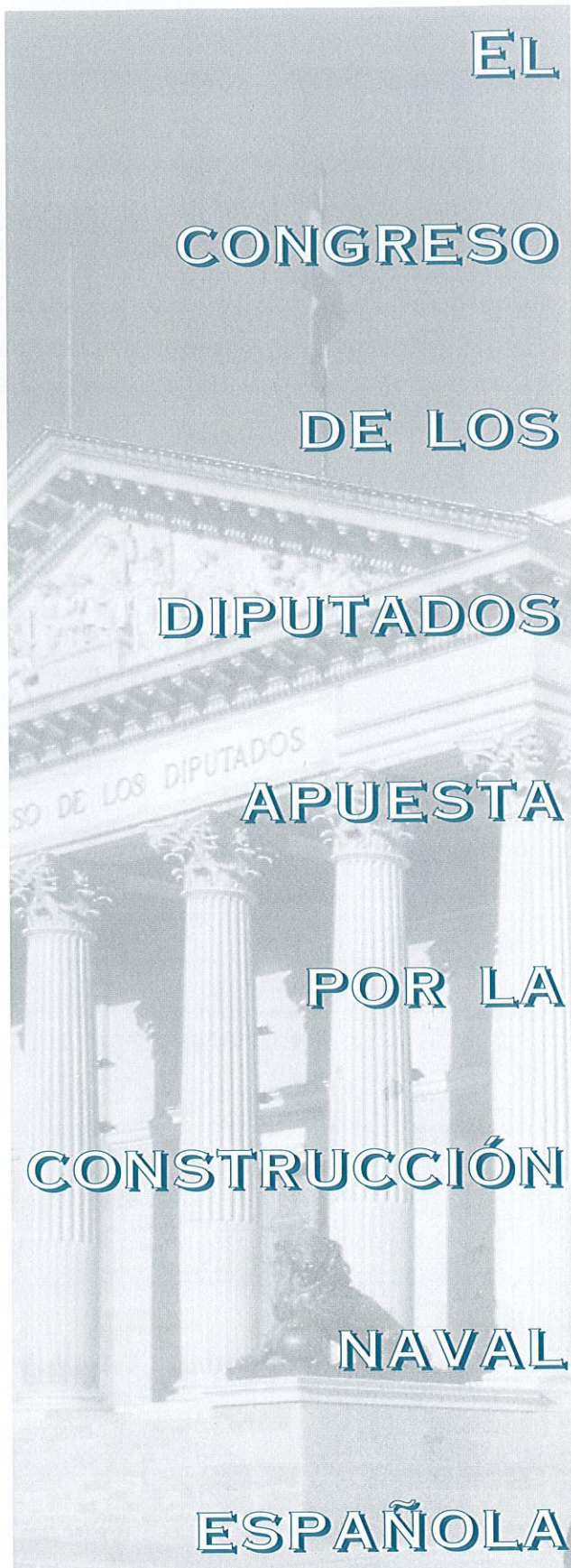
Se permite la reproducción de nuestros artículos indicando su procedencia.

Publicación mensual

ISSN: 0020-1073

Depósito Legal: M 51 - 1958

Solicitado el control OJD





Todos recordamos como a finales del 93, en unas declaraciones realizadas en Washington, el más alto dignatario del gobierno español nos echaba un jarro de agua fría indicando que la industria de la construcción naval era de países subdesarrollados y auguraba recortes drásticos en la capacidad de nuestros astilleros. Era algo así como el principio del fin. Una muestra del olvido al que estábamos sometidos, y que fue motivo de amargos comentarios en nuestra editorial de Diciembre de 1993.

En Febrero de 1994 se inició un movimiento en el congreso de los diputados motivado por una interpelación urgente del Partido Popular al gobierno sobre la situación de la construcción naval, seguida de una moción de 1º de marzo que se tradujo mediante el consenso con otros grupos parlamentarios de la aprobación por mayoría de una propuesta de nueve puntos en favor de la reactivación del sector marítimo. Por primera vez tuvimos una muestra clara de la existencia de una voluntad política favorable. En el debate se expuso que el nuevo real decreto 442/1994 paliaría parte de las necesidades más urgentes, y entre ellas como primordial la financiación de las nuevas construcciones, básica y fundamental para la contratación. En aquellos momentos nuestra cartera de pedidos estaba bajo mínimos y nuestros astilleros en situación de alarma roja.

El ansiado Real Decreto fue publicado en el B.O.E. en abril y su reglamento en septiembre de 1994, tal Real Decreto de primas y financiación ponía de relieve en su preámbulo que, para que los astilleros de España sean competitivos, es necesario que además de ofrecer precio y calidad también los armadores puedan obtener financiación y garantía semejantes a los de sus competidores, tanto en su calidad como en su coste. Estaba referido a la aplicación de la VII directiva comunitaria europea, que ha sido renovada para 1995, pero por última vez terminándose su vigencia el 31-12-96. Pues bien, este Real Decreto, bueno en sus fines, era inoperante frente a las entidades financieras que no eran propicias a conceder los créditos ante la falta de garantías que aseguran los riesgos de recuperación en caso de fallidos. Era pues, de máxima urgencia el establecer unos fondos de garantía que hicieran desaparecer los temores de la banca, similares a los que ya están en práctica en otros países competidores dentro de la U.E. como Alemania, Dinamarca, Holanda, Reino Unido, Italia...

En el II Congreso de las industrias marítimas celebrado en el pasado mes de noviembre en Madrid, entre las conclusiones de la ponencia de "Construcción Naval e Industria Auxiliar" se marcaba la urgencia del establecimiento de los fondos de garantía, como necesidad de presente y herramienta de futuro única para la financiación. Ya entonces se anunciaba el final de la VII directiva de la UE, y la entrada en vigor a partir del 1 de enero de 1995 del acuerdo sobre las condiciones de competencia en construcción naval en el seno de la OCDE, que elimina todo tipo de ayudas directas e indirectas a la construcción naval, pero que permite existan garantías estatales para los créditos destinados a la compra de buques nuevos o transformaciones de buques.

Ante esta perspectiva nuestras instituciones se creyeron en el deber de apoyar cualquier iniciativa efectiva para salir de esta encrucijada, entendiéndose como la más eficaz la dirigida a los grupos parlamentarios dentro del congreso de los diputados, teniendo el recuerdo de la moción y puntos de actuación solicitados al gobierno en marzo de 1994. Esta línea de actuación condujo tras múltiples contactos, fuese aprobada una propuesta no de ley presentada por el grupo parlamentario Popular en la sesión plenaria del 14 de marzo de 1995, sobre "medidas complementarias para revitalizar la construcción naval". Tras aceptarse las enmiendas de los grupos parlamentarios PSOE e IU, y apoyada por la mayoría de los grupos (CyU, PNV, CC) con una votación final por "aclamación": 296 si, 0 abstenciones y 0 negativos.

Como indica el título de esta editorial "El congreso de los diputados apuesta por la construcción naval", queremos felicitar al congreso de los diputados por el éxito que supone el haber sacado esta "propuesta no de ley", que tanto necesitaba nuestra construcción naval, sobre fondos de garantía. Ahora bien, esto obliga al gobierno a desarrollar en el plazo de un mes las medidas oportunas para poner en funcionamiento un sistema de provisión de garantías estatales, en nuestra medida seguiremos poniendo nuestro granito de arena para el feliz final.

En este mismo número, publicamos el texto íntegro del debate, su diario de sesiones del 14 de marzo, propuesta aprobada y artículo sobre la problemática de las garantías estatales para la financiación de buques. ■



EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS INSTA AL GOBIERNO A:

1 **Poner en funcionamiento** un sistema de provisión de garantías estatales por parte del Estado que cubra el riesgo comercial de las operaciones de construcción de buques para armadores tanto nacionales como extranjeros y que encargen la construcción de buques a astilleros nacionales.

Tal provisión se hará a través de las instituciones que el Gobierno designe para tal función.

2 **La emisión de garantías** se efectuará con primas pagadas por los prestatarios de los créditos para la construcción naval, de mane-

ra que no exista ningún subsidio en el sentido previsto en la VII Directiva de la U.E. sobre construcción naval, el Real Decreto 442/1994 mientras esté en vigor y el reciente Acuerdo de la OCDE sobre construcción naval, desde que éste entre en vigor.

La entidad designada para tomar el riesgo por cuenta del Estado utilizará como contrapartida la primera hipoteca del buque, y la parte restante no cubierta por la hipoteca será retribuida por el prestatario a la institución emisora de las garantías en la forma que se establezca mediante primas semestrales ó anuales sobre la deuda garantizada durante toda la vida del crédito.

El sistema deberá ser autosuficiente a largo plazo en función de las primas pagadas y la siniestrabilidad financiera del conjunto de los prestatarios, para hacerlo viable y competitivo con otros sistemas existentes en países competidores.

3 **Agilizar la tramitación** de la disposición que ampliará el ámbito del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias, teniendo en cuenta el calendario de la liberalización de cabotaje fijado por la CE tendente a mejorar las condiciones del Registro Canario.

**En el Palacio del Congreso,
a 14 de Marzo de 1995.**



Página

Del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre medidas complementarias para revitalizar la construcción naval 7036

El señor Fernández de Mesa Díaz del Río defiende la proposición no de ley del Grupo Popular. Expone que, una vez más, plantea una iniciativa tendente a que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a tomar una serie de medidas para revitalizar la construcción naval y la contratación, por parte de los astilleros españoles, de nuevas construcciones de buques. Al mismo tiempo, plantea algo semejante para las empresas navieras españolas y para el sector de la marina mercante, que está atravesando por uno de los peores momentos de su historia, señalando que la proposición no de ley podría resumirse en la creación de un fondo de garantía que cubra el tramo de la hipoteca que hoy en día no cubre la banca oficial, tanto para la construcción naval como para los armadores de los buques. Manifiesta que las cifras de contratación del año pasado, de 160.000 toneladas de registro bruto, están muy por debajo de lo que debería de haber conseguido de acuerdo con la capacidad de los astilleros, cifrada en 400.000 toneladas de registro bruto.

Añade que en un momento en el que esta actividad ha crecido en el mundo España sólo ha conseguido el 1,3 por ciento del total de la contratación mundial, lo que es extraordinariamente bajo. Como razón fundamental de este desfase alude a la falta de operatividad del marco legislativo actual, en su aspecto de financiación y garantías en comparación con nuestros competidores.

Alude finalmente al contenido concreto de la proposición no de ley, para lo que pide el voto favorable de la Cámara por considerar que ha llegado el momento de que se tengan en cuenta iniciativas del tipo de la presente.

En defensa de las enmiendas presentadas intervienen los señores Andreu Andreu, de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, y Cuevas Delgado, del Grupo Socialista.

Para fijación de posiciones hacen uso de la palabra los señores Mardones Sevilla, del Grupo de Coalición Canaria; Olabarría Muñoz, del Grupo Vasco (PNV); y Sedó i Marsal, del Grupo Catalán (Convergència i Unió).

Sometida a votación la proposición no de ley del Grupo Popular, en los términos resultantes de la aceptación de la enmienda del Grupo Socialista y con las modificaciones introducidas en el curso del debate, es aprobada por 296 votos a favor.



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACION PERMANENTE

Año 1995

V Legislatura

Núm. 132

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FELIX PONS IRAZABAL

Sesión Plenaria núm. 130

celebrada el martes, 14 de marzo de 1995

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE MEDIDAS COMPLEMENTARIAS PARA REVITALIZAR LA CONSTRUCCION NAVAL (Número de expediente 162/000169)

El señor **PRESIDENTE**: Proposición no de ley, del Grupo Popular, sobre medidas complementarias para revitalizar la construcción naval.

Tiene la palabra el señor Fernández de Mesa. (El señor **Vicepresidente**, Bevlá Pastor, ocupa la **Presidencia**.—Rumores.)

Cuando quiera, señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Gracias, señor Presidente.

Señorías, plantea nuevamente el Grupo Parlamentario Popular, aunque prácticamente un año después, una iniciativa tendente a que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a tomar una serie de medidas para revitalizar la construcción naval y revitalizar la contratación por parte de los astilleros españoles de nuevas construcciones de buques, y a la vez presentamos —para no perder trámites, por la dificultad que encierra poder introducir una iniciativa de estas caracterís-

ticas ante el Pleno de la Cámara— algo semejante para las empresas navieras españolas y para el sector de la marina mercante de España que está atravesando por uno de los peores momentos de su historia.

La proposición no de ley podría resumirse simplemente en la creación de un fondo de garantías que cubra el tramo de la hipoteca que hoy en día no cubre la banca oficial tanto para la construcción naval como para los armadores de buques. Todos sabemos que a la hora de construir un barco el 20 por ciento inicial ha de aportarlo el armador y el 80 por ciento restante, a día de la fecha, la Banca no lo facilita; se está dando entre el 50 y el 60 por ciento, y queda un tramo de un 20 por ciento que es necesario que encuentre alguna forma de garantizarlo, por lo que nosotros planteamos la proposición no de ley de hoy.

La cifra de contratación del año pasado de 160.000 toneladas de registro bruto compensadas, aproximadamente, está muy por debajo de la que se debería de haber conseguido de acuerdo con la capacidad de nuestros astilleros, que estaba cifrada en 400.000 toneladas de registro bruto compensadas/año, así como, por supuesto, las entregas que se han realizado de 134.000 toneladas aproximadamente hasta el mes de septiembre del año 1994. Cuando la actividad ha crecido en el mundo de manera que la cartera mundial se ha incrementado en 2,3 billones de toneladas (g-t) de enero a septiembre del año 1994 y los contratos firmados han ascendido a 11,7 billones de toneladas de registro bruto compensadas, España ha conseguido tan sólo el 1,3 por ciento del total de esta contratación, lo que es extraordinariamente bajo. La razón fundamental de este desfase —por llamarle de alguna manera— es la falta de operatividad del marco legislativo actual, en su aspecto de financiación y garantías, en comparación con nuestros competidores.

¿Cuál es la situación general española en este momento? El sector se ha reestructurado con enormes gastos financieros debido a los retrasos en el pago de las obligaciones asumidas por el propio Gobierno. El mecanismo de crédito a la exportación se ha deteriorado. Se ha limitado el uso del FAD para buques. La marina mercante española está prácticamente desaparecida. La ausencia de instrumentos financieros necesarios ha impedido una contratación normal, forzando a contratos de poca rentabilidad. La ausencia de esos instrumentos financieros situará al sector en condiciones aún más precarias ante la entrada en vigor del Acuerdo OCDE, previsiblemente en enero del año 1996. La última legislación aprobada ha sido y continuará siendo inoperante por graves deficiencias suficientemente advertidas por el Grupo Parlamentario Popular en esta Cámara.

Hay un tema realmente importante, que es la base fundamental de esta proposición no de ley, que es que la banca comercial española ignora el mercado marítimo y que la banca oficial, a efectos del sector, es prác-

ticamente inoperante y muy cara. La resolución del tema de las garantías para los créditos es crucial para el sector, desde nuestro punto de vista. No hay más que ver en cualquier gráfico, señorías, que la participación española en la contratación mundial en tanto por ciento ha descendido hasta niveles realmente alarmantes: en el año 1980 teníamos el 5,1 por ciento, en el año 1994 no llegamos ni al 1,5 por ciento en la participación mundial.

El Grupo Parlamentario Popular planteó, el 23 de febrero del año pasado, una interpelación urgente en la que pedíamos varios puntos, entre ellos la creación de un fondo de garantías que no se ha realizado. Curiosamente, de los nueve puntos que presentábamos en la moción consecuencia de interpelación a la semana siguiente, el día 1 de marzo, el único que no se aprobaba era el de la creación de los fondos de garantía, que afortunadamente yo creo que aprobaremos hoy. Aquel 23 de febrero del año 1994 el Ministro de Industria y Energía nos decía: Fomentaremos la contratación de nuevas construcciones de buques —y no se ha notado, ciertamente, por los datos que acabo de dar—, mediante condiciones de financiación similares a las mejores existentes en otros Estados miembros de la Unión Europea, y, por otro lado, unificar el único instrumento normativo, las ayudas del sector por primas, por financiación, en construcción naval, que tendrían su encuadre en la 7ª Directiva. Yo le contestaba al Ministro: Ver para creer. Y el Ministro decía que lamentaba que hubiera juzgado su veredicto mucho antes de saber lo que el Gobierno estaba haciendo y pensaba hacer. Pero el tiempo nos ha dado la razón de una manera clara, porque no hay más que ir a lo que ha pasado con el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, que se publica en el «Boletín Oficial del Estado», el 22 de abril, cuyo Reglamento, a través de orden ministerial, se desarrolla el 26 de septiembre. Es decir, desde el mes de febrero, cuando en enero el Partido Popular en esta Cámara plantea la iniciativa, hasta el mes de septiembre que puede ser operativo el instrumento financiero, que finaliza en el mes de diciembre del año siguiente, se pierden nueve meses sin que el sector pueda acudir absolutamente a ninguna prima para construcción naval. Este decreto, al que yo me refiero, en su parte de financiación no ha podido ser utilizado en absoluto. Eso lo contesta el Gobierno en una pregunta escrita que he formulado no hace ni un mes. ¿Por qué? Porque el artículo 12.c) no se ha cumplido, simple y llanamente. Ni las entidades financieras admiten como fiables los plazos de pago de las subvenciones a las que se refiere el segundo párrafo de este artículo 12 en su apartado c), porque saben que se pagará pero no saben cuándo, ni el problema de la obtención de garantías se ha resuelto aún, lo que parece que está en contradicción con la disposición final tercera del propio real decreto. El real decreto es poco competitivo, y lo que se ha utilizado del



mismo ha sido única y exclusivamente su prima, para lo cual hubiera bastado que se prolongara la anterior normativa existente, tal y como yo mismo en esta tribuna decía el día 1 de marzo del año 1993.

Por otra parte, el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, el señor Borrell, el día 16 de noviembre de este mismo año y en esta misma Cámara, ante una propuesta que el Grupo Parlamentario Popular realizaba de la creación de un fondo de garantías para la marina mercante, contestaba diciendo: Señoría, tomo buena nota de sus sugerencias, las valoro, las estudiaremos y las aplicaremos en todo lo que podamos. Puedo decir, con toda sinceridad, que no fue precisamente una de las intervenciones irónicas que tiene el Ministro Borrell en esta Cámara, sino que eran creíbles sus palabras. Por tanto, creo que ha llegado la hora de que esta iniciativa que plantea el Grupo Popular en este momento pueda ser tenida en cuenta, y por eso pedimos el voto favorable de los grupos del Congreso de los Diputados.

En el primer apartado solicitamos que se impulse y participe en la creación de unos fondos de garantía que se crearían en base a las aportaciones de empresas navieras y siempre dentro de los créditos establecidos en el consenso de la OCDE. En segundo lugar solicitamos un sistema que comprendiera la primera hipoteca y su garantía complementaria. En tercer lugar solicitamos, tal y como se ha venido reconociendo a lo largo de este año en las múltiples comparecencias que han tenido los secretarios de Estado en las comisiones correspondientes, que se favorezca el uso del segundo registro especial de Canarias, mejorando los términos de bonificación de fiscalidad y seguridad social de los tripulantes, de forma adicional a lo previsto en la Ley de Régimen Económico y Fiscal de Canarias, y situarlo en condiciones similares a las de otros países de la Unión Europea para buques renovados o sustituidos. Señorías, este punto es claro y clave. Nuestras empresas navieras estatales abanderan sus buques en países de conveniencia. Mientras que Trasmediterránea, Elcano y Repsol no se fíen del segundo registro de Canarias, ¿cómo podemos pedir a las empresas privadas, a las navieras españolas, que abanderen sus barcos en un registro en el que ni siquiera el Estado cree? Este es el fundamento de nuestra tercera propuesta. Por todos los argumentos que he dado, con la certeza de que cuanto digo está avalado no sólo por los informes que ha venido dando el propio Ministerio de Industria, que encuentra reticencias en el Ministerio de Economía y Hacienda, y que está claro que el sector apoya en su integridad, el Grupo Parlamentario Popular solicita el apoyo de la Cámara para esta proposición no de ley que presentamos.

Muchas gracias, señor Presidente, señorías.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Beviá Pastor): A la proposición no de ley del Grupo Popular se han presenta-

do enmiendas por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y por parte del Grupo Socialista.

Para la defensa de la enmienda del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, van a perdonarme la inmodestia, pero creo que la enmienda que presenta el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya es la resolución que más certeramente aborda el problema de la creación de un fondo de garantías que ayude a la construcción naval en nuestro país. Digo esto porque de la propuesta que nos presenta el Grupo Popular nosotros discernimos elementos de cierta confusión, como por ejemplo mezclar el apoyo a la marina mercante con la construcción naval. De esa confusión se deriva el que, por ejemplo, en el punto número 1 que nos plantea el Grupo Popular se nos diga que para potenciar la construcción naval en España es necesario un fondo de garantías que sirva para la adquisición de buques de segunda mano. Realmente este aspecto no lo casamos con lo que sería el apoyo a la construcción naval en nuestro país. Sí lo podríamos entender como un apoyo a la creación de una flota de marina mercante, que, por cierto, se encuentra en una mala situación en comparación con la del resto de los países europeos, pero esto no nos casa con lo que sería el apoyo a la construcción naval. Por lo tanto, desde ese punto de vista, no nos parece certera la propuesta del Grupo Popular; nos parece un cierto batiburrillo para intentar solventar dos problemas a la vez y, al mismo tiempo, quedarse en medio como Moisés pasando por las aguas, pero sin solventar al final ninguno de los dos. En ese sentido pensamos que nuestra propuesta es más certera que la que plantea el Grupo Popular.

De igual manera consideramos que Izquierda Unida resuelve mejor este punto que la enmienda del Grupo Socialista. Nosotros decimos claramente que este fondo de garantías debe estar a cargo de algún instrumento de banca pública. Y, si se quiere, nos hemos quedado cortos porque a lo mejor deberíamos haber sido más valientes y haber dicho directamente que en España es necesaria la creación de una banca pública industrial. No es posible, desde ningún punto de vista, el apoyo a la industria, en este caso naval, de ningún país si no existe una banca pública industrial, como existe en todos los países de Europa. Lo que pasa es que en nuestro país hemos pasado de ser los más proteccionistas a los más liberales. Es decir, nosotros más liberales que ninguno: que desaparezca el Banco de Crédito Industrial, que desaparezca el Banco de Crédito Agrícola, que desaparezca cualquier banco público que haya potenciado la actividad productiva. Nosotros hemos sido más valientes que ninguno y hemos traspasado todas las

fronteras del liberalismo más absoluto. Alemania tiene una banca pública industrial fortísima, sin la cual no sería entendible la potencia de la industria alemana. Y existen bancas públicas que apoyan los sectores productivos en el conjunto de Europa. Nosotros incluso nos hemos quedado cortos. Hemos dicho que sea el ICO o una entidad pública, o mayoritariamente pública, la que apoye la creación de este fondo de garantías.

La propuesta del Grupo Socialista ya apunta en esa dirección, porque cuando manifiesta que tal provisión se hará a través de las instituciones que el Gobierno designe para tal función, dejándolo en el aire, este aire al final tendrá que ser rellenado con algo. Si el debate sobre la industria en nuestro país es sincero, como dice el Ministro de Industria que quiere que lo sea; si realmente se quiere plantear el problema de la industria en nuestro país en su dimensión real y buscando soluciones, no habrá otra que la creación de un ente público que defienda, que ayude a nuestra industria con créditos que verdaderamente sean de apoyo al sector industrial. Por eso he tenido el atrevimiento de decir que mi Grupo Parlamentario presenta una enmienda que, por lo menos en el punto primero, aborda el problema en toda su complejidad y con mayor acierto que el que se recoge en la proposición del Grupo Popular y en la enmienda del Grupo Socialista.

En cuanto al resto de la proposición, no entendemos muy bien por qué se mezcla el segundo registro con la construcción naval. Creemos que es intentar matar no dos, sino tres pájaros de un tiro: marina mercante, segundo registro, construcción naval. Pensamos que esto no ayuda a la proposición y lo que hace es poner a los grupos parlamentarios en una situación difícil, porque el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya ha sido bastante crítico con el segundo registro. Los efectos del segundo registro hasta ahora no han sido excesivamente favorables y, sin embargo, los perjuicios que ha creado sobre el régimen laboral de los trabajadores del mar, de los diferentes barcos de la marina mercante, han sido bastante grandes. Mezclar el segundo registro con el resto de la proposición parece casi un deseo de restar apoyos a esta proposición no de ley, si no, en este sentido, es un error político.

En cualquier caso, mi grupo parlamentario, que sabe funcionan las mayorías y las minorías y es consciente del peso real que tienen en esta Cámara (aunque, desde luego, no se corresponde con el peso real que tienen en la opinión pública española y que pronto tendrán también en esta Cámara), sabiendo todo ello, considera que, a pesar de no ser la mejor proposición no de ley, debe apoyar todo lo que sea el fomento de la construcción naval en nuestro país. En este sentido, creemos que es un hecho positivo que, por lo menos, se plantee la necesidad de este fondo de garantía, y se plantee también que tenga que ser estatal, aunque sea

de forma indefinida, que nosotros consideramos no tendrá que ser otra, que no podrá ser otra que la creación de instrumentos de crédito público.

Ojalá se rompa esa tradición tremenda que se ha venido sufriendo en los últimos años de dar la espalda a la construcción naval, hasta el punto de que hay anécdotas tremendas como la de que Trasmediterránea haya encargado, nada más y nada menos, que el J.J. Sister a Finlandia. Es impensable que las empresas públicas de un país, con una construcción naval como la que tiene España, hayan encargado barcos de esta naturaleza a Finlandia. Ojalá que estas resoluciones signifiquen un cambio de tendencia y que esta Cámara sea sensible a las necesidades que la construcción naval tiene en España, ya que potenciar este sector es potenciar un sector punta en la industria y no un sector en retroceso, como erróneamente se nos ha venido haciendo creer con desgraciadas actuaciones desde el Ministerio de Industria en los últimos años.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Beviá Pastor): Gracias, señor Andreu.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Cuevas.

El señor **CUEVAS DELGADO**: Gracias, señor Presidente.

Señorías, la proposición no de ley del Grupo Popular se apoya en su exposición de motivos en un hecho cierto y compartido por todos los grupos de la Cámara, así como por el Gobierno, como es la necesidad de poner en funcionamiento un sistema de garantías estatales que permita cubrir los riesgos comerciales de la construcción naval en España, lógicamente en el marco de la normativa y las recomendaciones de la Unión Europea.

Al Grupo Socialista le consta que el Gobierno tiene muy avanzados los criterios sobre los que se sustentaría este sistema de garantías, como consecuencia de iniciativas de este grupo y otras de distintos grupos que nosotros hemos apoyado en esta Cámara. De hecho, el Real Decreto sobre primas y financiación, el 442, que aquí se ha mencionado, pone de relieve en su preámbulo que para que los astilleros españoles sean competitivos es necesario, además de ofrecer precio y calidad, que se ponga a disposición de los armadores financiación y garantías semejantes a las de sus competidores.

Además, el citado Real Decreto permite flexibilizar en la aplicación de la prima de funcionamiento —lo ha mencionado el representante del Grupo Popular—, en consonancia con la 7ª Directiva comunitaria, y este es un aspecto de vital importancia, porque en el primer período que se pretende cubrir, hasta el 1º de enero de 1996, que ha sido calificado por todos los países constructores como crucial para encarar los primeros años



de vigencia del acuerdo OCDE, este decreto posibilita que eso pueda empezar a hacerse; este decreto con lo que espero que hoy aprobemos también en esta Cámara.

Con independencia de lo que dice el decreto, y que no estoy de acuerdo con que no haya servido para nada (creo que ha servido para algo, y es cierto que podía haber servido para algo más), estamos de acuerdo con la necesidad de un sistema de garantías. Eso parece claro en las intervenciones que he escuchado, ese sistema para las nuevas construcciones con crédito tipo OCDE y sistema CARI, y así lo ha venido manteniendo, también el Grupo Socialista. Es verdad que ha habido distintas iniciativas y diferentes proposiciones, algunas de una naturaleza y otras de naturaleza distinta. El Grupo Socialista presentó una enmienda, que fue aprobada por esta Cámara, a una moción del Grupo Popular en la que se recogía la necesidad de establecer garantías para la construcción naval. Más recientemente, el Grupo Socialista presentó una proposición no de ley sobre la situación del sector naval en la ría de Vigo, que fue apoyada por toda la Cámara, y en la que con carácter general, si recuerdan SS. SS., instábamos al Gobierno a realizar los estudios tendentes a la creación de un fondo de garantías. Como decía el representante de Izquierda Unida, no se trataba sólo de estudiar la creación de ese fondo, sino hacer los estudios tendentes a la creación del fondo. Esto es lo que se ha hecho a lo largo de este tiempo que a parte de SS. SS. les parece excesivo. Es verdad que para estas necesidades todo tiempo es excesivo, pero también es verdad que tiene sus dificultades, como intentaré explicar ahora. Con posterioridad votamos favorablemente en la Comisión de Industria, una iniciativa de Izquierda Unida que iba en este sentido.

Como ven SS. SS., compartimos con el Gobierno y con otros grupos de esta Cámara la necesidad de poner en marcha cuanto antes mecanismos de garantía para el sector. Sin embargo, la proposición que se nos presenta hoy mezcla a nuestro juicio —y se ha dicho ya aquí—, dos asuntos completamente diferentes y, por tanto, su tratamiento también debe ser distinto. Me estoy refiriendo a la conexión que se establece en la proposición entre la situación y los problemas de la marina mercante y los de la construcción naval. Actualmente, la construcción naval exporta el 90 por ciento de su producción, por lo que el apoyo a las empresas navieras no supone necesariamente el incremento de la actividad de construcción en astilleros nacionales. Suponiendo que diéramos ayudas o financiación a las compañías navieras, nada impediría que esas compañías, también se ha dicho aquí, encargaran la construcción de los buques a otros astilleros no nacionales. Tampoco parece compatible el apoyo a la construcción de nuevos buques con incentivos a la compra de buques de segunda mano. Creo que esto no favorece para nada la construcción naval sino más bien todo lo contrario. Desde luego, así

lo entiende el sector de la construcción naval con el que este grupo ha tenido contactos, y hemos estado valorando estas iniciativas. Igualmente creemos que es impropio relacionar ambas cuestiones desde el punto de vista legislativo. En virtud de los acuerdos comerciales internacionales no existe relación alguna por cuanto la 7.ª Directiva comunitaria no contempla ninguna ayuda a las navieras comunitarias, sino sólo a los astilleros de la Unión Europea.

Resumiendo, señorías, y teniendo en cuenta que todos los grupos de la Cámara compartimos lo fundamental, esto es, la necesidad de un sistema de garantías como elemento decisivo para mantener la competitividad con los países constructores y que aún tendrá mayor importancia, como he dicho anteriormente, a partir de la entrada en vigor del Acuerdo OCDE, creo que también podemos compartir las dificultades que existen dada la carencia en nuestro país de entidades especializadas de crédito o entidades que puedan financiar este tipo de construcciones, lo que exige un esfuerzo complementario, y esto, señorías, no es una piedra o una dificultad, esto es una realidad objetiva. Otros países también se han encontrado con esta situación, y lo han resuelto o han intentado resolverlo a través de banca oficial, pero también es cierto que otros países que se nos han adelantado ya tenían una banca especializada para este tipo de actuaciones.

Desde estas consideraciones y en el ámbito de las recomendaciones de la Comisión, de acuerdo con la opinión del sector, como he dicho anteriormente, y contemplando las experiencias de otros países, el Grupo Socialista ha presentado la enmienda de sustitución que a nuestro juicio permite dejar claro el fin que pretendemos que es la puesta en marcha de un sistema estatal de garantías dirigido a la construcción de buques en astilleros nacionales. Se ríe el señor Fernández de Mesa porque es posible que esto pueda tener alguna interpretación dentro de la Comunidad respecto a si es posible que eso se haga o no; yo creo que sí, creo que eso es posible porque los demás países que han establecido sus fondos de garantías lo están haciendo así, la prueba es que aquí no se construye ni un barco financiado por otro sistema que no sea nacional. También pretendemos definir su naturaleza en el sentido de que se dan garantías de ámbito estatal; resaltar su autosuficiencia para hacerlo viable y competitivo con otros sistemas competidores.

Este es en síntesis, señorías, el sentido de nuestra enmienda de sustitución que no pretende en modo algo enmendar ni una plana; nos parece —lo he dicho antes y lo he reconocido— que el sentido de la propuesta es el mismo. Lo que si nos parecía necesario era hacer esta diferenciación y, por tanto, exigía una nueva redacción.

Hay un punto, es verdad, en el que nosotros dejamos en nuestra propuesta que sea el Gobierno el que desig-

ne las entidades que puedan realizar esta labor. Ahí está la verdadera dificultad del sistema, porque actualmente no existe ninguna entidad con capacidad ni especialización suficientes para hacer esto. Por tanto, esto debe ser objeto de designación por el Gobierno para que se pueda garantizar este tipo de actuaciones.

Por último y en lo que se refiere al tercer punto sobre el segundo registro de Canarias, aunque compartimos también la opinión de otros Grupos de que su tratamiento debería haber sido diferenciado respecto al de la construcción naval, tal como está redactado sentimos no poder aceptarlo y es por lo que también hemos presentado una enmienda de sustitución.

Voy a explicar los motivos de por qué no podemos aceptarlo.

Habla de las necesidades de aplicar mayores bonificaciones fiscales y ayudas a las rentas de los trabajadores.

Recientemente la Ley 42/1994 sobre medidas fiscales y administrativas que hemos aprobado hace dos o tres meses, mejora el tratamiento de las tripulaciones de buques matriculados en este registro incrementando la parte de ingresos exceptuados de gravamen en el IRPF, del 15 al 25 por ciento, y la bonificación de la cuota empresarial a la Seguridad Social, de 50 al 70 por ciento.

Creemos que esto ya está hecho; no hay que incidir sobre esta cuestión. Si nos parece —y por eso vamos a aprovechar la iniciativa aunque entendemos que no es del ámbito— que con un texto alternativo podíamos resaltar algo que nos parece interesante y por lo que venimos trabajando reiteradamente y es que como actualmente se está tramitando el proyecto de Real Decreto por el que se autoriza la inscripción en el segundo registro de Canarias a las empresas y buques destinados al tráfico de cabotaje, nos parece más útil y efectivo instar al Gobierno a que agilice el trámite de la disposición que permita ampliar el ámbito del registro especial de buques y empresas navieras de Canarias, teniendo en cuenta el calendario de la liberalización del cabotaje fijado por la Comunidad Europea.

Si estamos de acuerdo en lo fundamental y si además, este texto es aceptado, podríamos dar un paso adelante en algo que nos parece fundamental y es el apoyo a la construcción naval en nuestro país.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Beviá Pastor): ¿Grupos parlamentarios que desean fijar su posición en este debate? **(Pausa.)**

Por el Grupo de Coalición Canaria tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Presidente, señorías, fijando la posición del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria respecto a esta proposición no de ley que ha presentado el Grupo parlamentario Popu-

lar, en primer lugar, nosotros queremos congratularnos de la oportunidad de esta iniciativa que permite debatir el hondo problema, fundamentalmente financiero, del sector de la construcción naval en España. Por tanto, estamos plenamente de acuerdo con el fondo; lo que ocurre es que hay que instrumentar con métodos técnicos esta posibilidad contemplada en los dos primeros puntos de los tres que trae la proposición no de ley del Grupo Popular.

Efectivamente, el problema de construcción naval en España no es un problema de tecnología. Nuestros astilleros, afortunadamente, están en nivel equiparable al de los astilleros con que tenemos competencia en este momento, fundamentalmente en el marco europeo —no me voy a ir al marco japonés u oriental—, en el marco de los astilleros holandeses, alemanes, polacos o finlandeses. Nuestra tecnología, por tanto, es puntera y está considerada internacionalmente entre las mejores.

El problema está en la prefinanciación o financiación de la construcción del buque y efectivamente, como se ha denunciado aquí por el portavoz del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, no tiene una buena recepción que la compañía Trasmediterránea, en la última renovación de cuatro buques solamente haya encargado dos, los que hacen la línea interinsular canaria, en astilleros españoles de Unión Naval de Levante y los otros dos grandes buques, que realizan la línea entre Canarias y península, se hayan encargado, hecho y financiado en astilleros de Finlandia y me estoy refiriendo a la Finlandia de antes de la ampliación de la Unión Europea. ¿Por qué se ha tomado esta decisión? La están tomando determinados armadores en España al construir buques mercantes en astilleros holandeses, no por una cuestión de tecnología, de que sean mejores los buques construidos en estos astilleros, ni mucho menos, sino por la cuestión de la financiación, que los créditos que se conceden por empresas asimiladas o hermanadas en «holding» con estos astilleros tienen condiciones financieras mucho más beneficiosas que el crédito oficial o bancario que puedan obtener en España. Por tanto había que instrumentalizarlo. Como hay un riesgo yo creo que es oportuno también, como dice la propia proposición no de ley, arbitrar garantías financieras que lleven el riesgo implícito en la operación que son de altos costes pues estamos hablando de financiación de buques cuyo coste total no es menor de 1.000 ó 3.000 millones de pesetas, por poner una cifra orientativa ante SS. SS. Entendemos que en esta línea de utilizar unos instrumentos de garantía la enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Socialista puede tener el mismo fondo que plantea el Grupo Parlamentario Popular.

La última parte de mi intervención está referida al punto 3. Así como estamos de acuerdo en todo el planteamiento de fondo que se ha hecho y en la parte de la enmienda socialista que apoyamos queremos también



señalar que el punto 3, en cierta medida, es ajeno al fomento de la construcción naval en España. Desgraciadamente el tema del segundo registro de buques, el registro canario, no se puso en el marco legal en que tenía que haber estado en su origen (incluso altos cargos del Ministerio de Economía y Hacienda eran en aquel momento favorables), que son las leyes económicas y fiscales del régimen específico de Canarias. De la noche a la mañana en una enmienda en el Senado aquel proyecto de ley de Puertos y de la Marina Mercante aunque en el debate de esta Cámara para nada se habló del segundo registro, en el Senado aparece el segundo registro. Eso ha distorsionado y ahora estamos pagando las consecuencias.

Me ha llamado la atención que en la proposición del Grupo Popular se hable de mejoras no solamente en la bonificación de la fiscalidad, con referencia al REF (para eso estamos pidiendo al Gobierno desde Canarias que de una vez por todas apruebe el reglamento del REF porque si no no podremos avanzar), sino mejora de la Seguridad Social de las tripulaciones. Precisamente la competencia con buques de bandera de conveniencia es que esos buques carecen de Seguridad Social para su tripulación. Por tanto no alcanzamos a entender qué se entiende por mejor, si es reducir esas condiciones o bajar el listón, con lo cual entraríamos en un conflicto de tipo sociolaboral.

Entendemos que la única medida que cabe en este momento, a nivel del Gobierno central, es ir a una liberalización del cabotaje; es decir, forzar a que la homologación con las disposiciones de la Unión Europea vayan por la línea de liberalización del cabotaje. Quiero señalar, sobre todo al portavoz del Grupo Popular, que el registro de buques de Canarias no exige la construcción del buque en astilleros españoles; prueba de ello es que alguna de las últimas matriculaciones son buques nuevos construidos en astilleros holandeses. Nosotros sí iríamos a una rectificación de la actual legislación del segundo registro en la medida que dé también cabida al tráfico de cabotaje, para lo cual creemos que la propuesta que presenta el Grupo Parlamentario Socialista, que se limita a tener en cuenta el calendario de liberalización del cabotaje, pueda permitir a aquellas navieras españolas que realizan tráfico de cabotaje Península-Canarias, entrar en el segundo registro porque, al menos, con todas sus deficiencias, tendrían una posibilidad complementaria de utilización.

Si el Grupo Popular, estando de acuerdo en el fondo, acepta esta enmienda del Grupo Socialista, nosotros la apoyaríamos coincidiendo en el fondo de la propuesta del Grupo Popular y en la forma en que el Grupo Socialista la trata de hacer real e instrumental.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Beviá Pastor): Gracias, señor Mardones.

Por el Grupo Vasco (PNV), tiene la palabra el señor Olabarria.

El señor **OLABARRIA MUÑOZ**: Gracias, señor Presidente.

Señorías, para manifestar la posición de mi grupo parlamentario en esta pertinente proposición no de ley presentada por el Grupo Popular. Mi grupo va a votar favorablemente a esta proposición no de ley. Le parecen adecuadas las reflexiones del portavoz del Partido Popular. Realmente estamos ante una flota de edad avanzada, casi de edad proveya con los porcentajes que estamos comentando; el 56 por ciento de los buques del Estado español tienen en este momento más de 15 años y hay que articular mecanismos financieros que posibiliten la concesión de las ayudas que se prevén en la 7.ª Directiva y que se recomiendan en el panel de financiación del foro de industrias marítimas.

Creo que está bien articulado este fondo de garantía que nos propone el Grupo Popular, mediante la participación en la obtención de sus recursos financieros (por una parte, de las propias empresas navieras, por otra parte, del Gobierno), en la cobertura que pretende el Grupo Popular —muy pertinente— del tramo no cubierto en el ámbito hipotecario, tanto por el consenso OCDE como por el Real Decreto 442/1994 y también en las apelaciones relativas al favorecimiento de uso del segundo registro de buques, que nos parece una institución muy pertinente y eficiente.

En todo caso pediría al Grupo Popular que busque la manera de sintetizar su propuesta con la enmienda —muy pertinente también— presentada por el portavoz del Grupo Socialista y también por el portavoz del Grupo de Izquierda Unida. Nos parece que las enmiendas presentadas a la proposición no de ley no son absolutamente contradictorias, son complementarias en algunos de sus aspectos y, por ello seguramente los representantes de este importante sector, que efectivamente adolece de tantos problemas, en este momento nos agradecerían este esfuerzo de síntesis y de comprensión.

Gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Beviá Pastor): Gracias, señor Olabarria.

Finalmente, por el Grupo Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Gracias, señor Presidente.

Señorías, brevemente fijaré la posición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

La proposición no de ley que nos presenta el Grupo Popular es de gran interés para todo el sector naval como ya se ha puesto de manifiesto en las intervenciones de todos los portavoces. Existen unos plazos fijados por la OCDE y una normativa de la Unión Europea que de-

ben ser tenidos en cuenta desde el Gobierno para aprovechar las ventajas que puedan obtenerse y, además, favorecer con ello que el sector pueda competir tanto en el mercado nacional como en el internacional.

Por todo ello nuestro grupo es consciente de que debe instarse al Gobierno para que actúe. Ahora bien, el texto de la proposición no de ley en sus puntos no tiene claridad suficiente como para ser aplicado de forma concreta. Creemos que una de las enmiendas presentadas, la de sustitución del Grupo Socialista, deja más clara la intención que debe tener la instancia al Gobierno y que sea éste el que en la redacción de toda la normativa necesaria entre en detalles de forma y funcionamiento de cuanto se desea. Además, con ello podría obtenerse un amplio consenso en esta Cámara y, a la vez, la enmienda quedaría bajo la titularidad del grupo proponente. Por tanto, nuestro grupo tiene intención de votar favorablemente el texto de la enmienda —si ésta es aceptada— como esperamos y, en todo caso, pedimos.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Beviá Pastor): Gracias, señor Sedó.

El señor Fernández de Mesa tiene la palabra a efectos de indicar la aceptación o no de las enmiendas presentadas por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y también por parte del Grupo Socialista.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Muchas gracias, señor Presidente.

Respecto a la enmienda presentada por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, quiero manifestar al señor Andreu que lleva toda la razón al decir que nada tiene que ver la construcción naval con la marina mercante; pero también quiero decirle, señor Andreu que el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una iniciativa exclusiva para la marina mercante y otra para la construcción naval que no conseguían entrar en la Cámara. Por ello nos hemos visto obligados a tratar de entrelazar, de la mejor manera posible, algo que está dentro de lo que es el ámbito marítimo español para sacar una iniciativa adelante tarde o temprano.

Soy consciente, exactamente igual que S. S., de que son dos puntos totalmente diferentes, pero no queda más remedio que hacerlo. Después de las intervenciones de los señores Mardones, Olabarría, Sedó y Cuevas, diré aquí y ahora que el Grupo Parlamentario Popular lo único que pretende es que esta iniciativa salga adelante y no nos importa que sea exactamente en los términos que plantea el Grupo Parlamentario Popular como en los términos que plantea, acertadamente en este momento, el Grupo Parlamentario Socialista.

Por tanto, sin dolernos prendas a la hora de reconocer quién tiene la razón y quién no la tiene o quién en este momento recoge el sentir de la Cámara, el Grupo

Parlamentario Popular no tiene inconveniente en aceptar las enmiendas que ha realizado el Grupo Parlamentario Socialista. Quiero decirle, señor Cuevas, que la risa que he echado antes —perdóneme usted— no tenía ningún carácter ofensivo, sino que era por una conversación que acababa de tener antes de entrar en el hemiciclo.

Tengo que decir que en el primer punto estamos totalmente de acuerdo porque en síntesis dice exactamente lo que nosotros pretendemos, separando lo que es la competencia del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, pero nos gustaría que se dijera: «... poner en funcionamiento un sistema estatal», es decir, que entre «sistema» y «de provisión de garantías» figure la palabra «estatal». Aceptamos el resto del primer punto, pero con una matización, señor Cuevas, que no pretendo se recoja en este momento en la enmienda que ustedes presentan: la referencia a que la OCDE no considera a España como país único, sino que los acuerdos que toma la OCDE son respecto a la Unión Europea y no a España, y me refiero al último apartado de esta primera enmienda de sustitución, que en modo alguno modificamos y que aceptamos simplemente con la inclusión de que el sistema sea estatal.

El segundo punto que plantea el Grupo Parlamentario Socialista es exactamente igual al que ha planteado el Grupo Parlamentario Popular, pero redactado de diferente manera y, por tanto, mi grupo parlamentario lo acepta en su integridad.

En cuanto al tercer punto, y teniendo en cuenta que el segundo registro de Canarias, como bien decía el señor Mardones, no sólo tiene que ser atractivo para los buques españoles, sino que tiene que ser atractivo para que buques de otros países acudan a él, el Grupo Parlamentario Popular acepta la redacción que propone el Grupo Parlamentario Socialista, teniendo en cuenta, además, lo que acaba de decir el señor Cuevas en la tribuna, pero nos gustaría que al terminar este párrafo se pudiera añadir una frase que dijera: tendente a mejorar las condiciones del segundo registro especial de buques de Canarias.

Creo, señor Presidente, señoras y señores diputados, que en este acto todos los grupos de la Cámara haremos un gran favor a la construcción naval si esta proposición no de ley sale adelante en los términos que acabo de mencionar.

Muchas gracias señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Beviá Pastor): Gracias, señor Fernández de Mesa.

Señor Cuevas, ¿acepta estas dos modificaciones sobre la enmienda presentada por el Grupo Socialista?

El señor **CUEVAS DELGADO**: Sí, en los términos que creo haber oído. En el primer punto, solamente se añade la palabra «estatal», de forma que figure «sistema



— 7044 —

CONGRESO

14 DE MARZO DE 1995.—NUM. 132

estatal», y en el tercer punto añadir el párrafo que se ha leído textualmente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Beviá Pastor): Gracias, señor Cuevas.

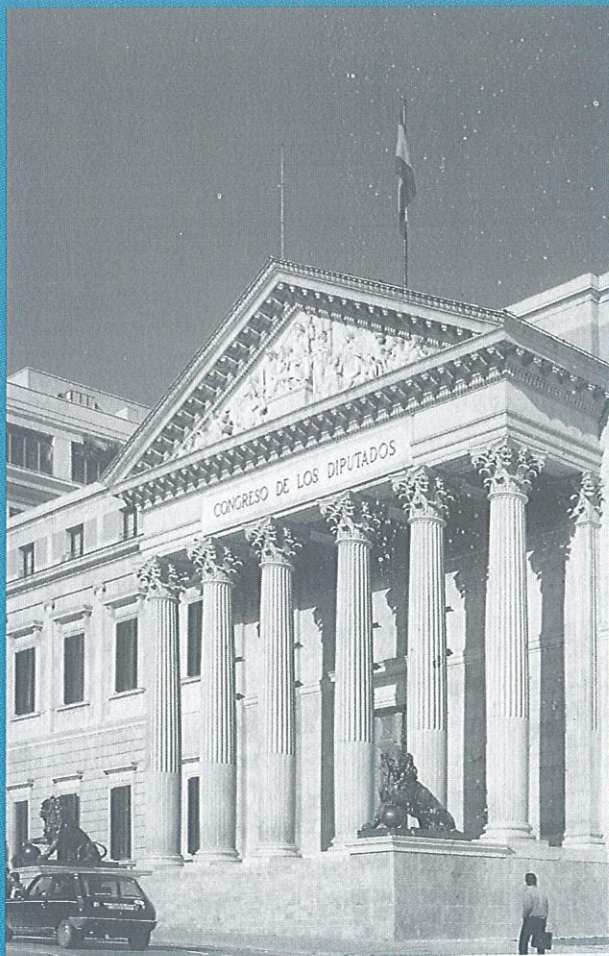
En estos términos, se somete a votación la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular. (El señor Presidente ocupa la Presidencia.)

El señor **PRESIDENTE**: Proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, que se somete a votación en los términos resultantes de la aceptación de la enmienda del Grupo Socialista con las modificaciones propuestas al texto de la misma y aceptadas en el curso del debate.

Comienza la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 296; a favor, 296.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la proposición no de ley.

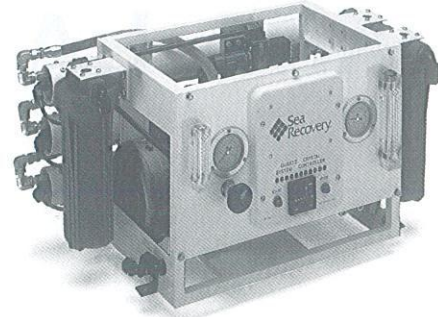


Sea Recovery™

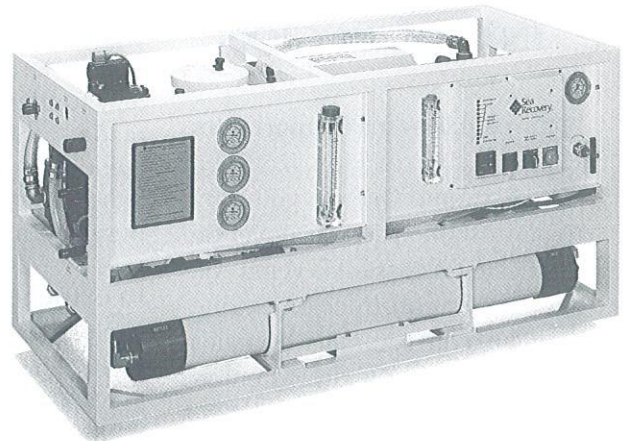
REVERSE OSMOSIS DESALINATORS

Desalinizadores de Tecnología USA más avanzada

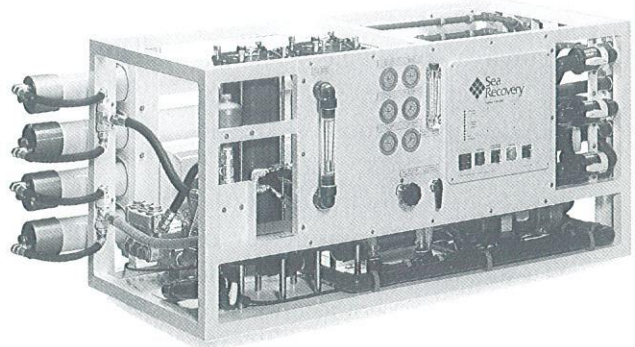
Para todas las necesidades de agua potable en buques de pasaje, militares, cargueros, pesqueros y yates, así como en plataformas, instalaciones remotas, vehículos terrestres, etc....



Las series Aqua y Comercial abarcan 48 modelos de equipos estándar para agua de mar, producciones de 760 a 150.000 litros/día, adaptándose a las necesidades de cada proyecto. También pedidos a medida según requerimientos específicos del cliente.



Los equipos **Sea Recovery** son muy compactos, de fácil operación y mínimo mantenimiento, suministrándose completos y listos para instalar y producir agua potable.



Equipo Tipo aprobado por American Bureau of Shipping (ABS) según normas ISO.

El Departamento de Ingeniería de Sea Recovery y su vasta red de Ventas y Servicio, garantizan al usuario una rápida asistencia en cualquier parte del mundo.

Solicite información a distribuidor oficial en España:



**DEPOSITO
HIDROGRAFICO, S. L.**

AVDA. MARQUES DE ARGENTERA, 5 - 08003 BARCELONA
TEL. (93) 310 52 09 - FAX 310 23 74

GARANTIAS ESTATALES PARA LA FINANCIACION DE BUQUES CONDICIÓN IMPRESCINDIBLE PARA EL SECTOR DE CONSTRUCCIÓN NAVAL

UNINAVE

INTRODUCCION

Los países más importantes en construcción naval en Extremo Oriente y Europa tienen establecidos sistemas de financiación para la venta de sus nuevas construcciones, que cuentan con garantías estatales para la obtención de los créditos por parte de los armadores.

En muchos casos, la financiación se consigue también de la banca pública industrial.

Dinamarca, Noruega y Alemania, a través de sus estados federales marítimos el Reino Unido, Holanda, Bélgica y ahora Estados Unidos, disponen de entidades emisoras de garantías estatales y, en muchos de estos países, así como en Japón y Corea, entidades de financiación pública conceden los necesarios créditos hipotecarios.

El negocio naviero, en el que la vida del buque es muy superior al plazo de amortización de los

créditos necesarios para construirlo, ha tenido históricamente, y fundamentalmente por esta razón, dificultades para ser atendido financieramente por la banca comercial en condiciones puras de mercado.

La existencia de acuerdos internacionales (OCDE) y Directivas en el seno de la Unión Europea explica la peculiaridad de la industria de construcción naval desde el punto de vista financiero.

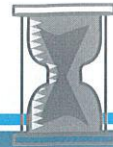
Si la actividad pudiera desarrollarse en condiciones de libre mercado, entonces tales acuerdos serían innecesarios y no existirían.

Esta preocupación por la financiación de Buques ha dado origen, en el ámbito de la Unión Europea, a la creación de un Panel o Grupo de Trabajo específico en el seno del Foro para las Industrias Marítimas. Dicho Foro reúne periódicamente, desde su creación, a todas las Industrias Marítimas, Sindicatos, Centros de I+D, miembros del

Parlamento Europeo, C.E. y S., representantes de los Estados Miembros y de los países nórdicos AELC y la Comisión de la U.E. Su objetivo fundamental es analizar las medidas de interés común y proporcionar a la Comisión la información necesaria a fin de fortalecer la competitividad de las Industrias Marítimas Comunitarias.

En sus informes de 1993 y 1994, el Foro ha recomendado a los Estados miembros, de acuerdo con las conclusiones del Panel III sobre financiación de buques, el desarrollo por parte de cada país, en base al principio de subsidiaridad, de los esquemas de financiación y garantías que permitan a los países de la U.E. competir en igualdad de condiciones con sus competidores.

Por otra parte, y desde antes de la fecha del Acuerdo sobre la restauración de las condiciones normales de competencia en construcción naval al que se llegó en Julio de 1994 en el



seno de la OCDE entre la U.E., Noruega, Suecia, Finlandia, USA, Japón y Corea del Sur), los Estados Unidos habían puesto en marcha un sistema de financiación (Title XI) que aportaba garantías estatales.

El Acuerdo OCDE, que entrará en vigor, una vez sea ratificado, el 1/1/96, elimina todo tipo de ayudas directas e indirectas a la construcción naval, con las excepciones de los planes de reestructuración pendientes para Portugal, Bélgica y España (con vigencia hasta 1997, 1997 y 1998 inclusive, respectivamente, pero que no recogen ninguna excepción respecto a la actividad de contratación.)

Las condiciones de financiación de la construcción de buques se uniformizan, tanto para buques con destino nacional como para la exportación, quedando establecidas como sigue: Crédito hasta por un 80% del precio de contrato; interés CIRR de la moneda en que se denomine el crédito y hasta 12 años de amortización (sin gracia).

En ambas modalidades (nacional o exportación) el país de construcción del buque será aquel en el que se otorga el crédito.

Esta ampliación del periodo de devolución de los créditos de 8,5 á 12 años es coherente con el negocio naviero, pues, en otras condiciones, es difícil que el armador medio pueda llevar a cabo la renovación de una flota que, en general, y como consecuencia de la larga crisis del sector, está ya muy deterio-

**En
condiciones
de libre mercado,
tales acuerdos no
existirían.**

rada, es obsoleta y operativamente peligrosa.

La propia existencia de un Acuerdo sobre construcción naval, que engloba a un número de países entre los que se encuentran los primeros constructores, que representan a no menos del 75% de la capacidad mundial, subrayada por el hecho del aumento del periodo de amortización de los créditos, define por sí sola las peculiares características de esta industria, derivadas de las del cliente a quien sirve.

Es por esto que el Acuerdo permite que existan garantías estatales para los créditos destinados a la compra de buques nuevos ó transformaciones de buques, tal como estos se definen en el propio Acuerdo, siempre y cuando no contengan, en lo que se refiere a las primas pagadas por el receptor del crédito, ningún elemento de subsidio. Es decir, puedan considerarse en función de las primas pagadas y la siniestralidad esperada autosuficientes en su conjunto.

En tales circunstancias, los países que ya tengan establecido

algún sistema de garantías estatales para la financiación de buques estarán en unas condiciones para competir incomparablemente mejores que los demás, que no tendrán otra alternativa que establecer su propio sistema antes de 1996, si quieren tener acceso a un mercado de armadores medios.

NECESIDADES DE GARANTIAS ESTATALES PARA LA FINANCIACION DE BUQUES QUE SE CONSTRUYAN EN ESPAÑA

Todo lo enunciado en el apartado anterior demuestra la necesidad de crear un sistema de garantías para la Construcción Naval Española, que sirva no sólo para el periodo que se iniciará con la entrada en vigor del Tratado, sino también para el tiempo que resta hasta tal entrada en vigor, en el que rige la VII Directiva Comunitaria.

De hecho, el Real Decreto de Primas y Financiación 442/1994 de 11 de Marzo pone de relieve en su preámbulo que, para que los astilleros de España sean competitivos, es necesario que además de ofrecer precio y calidad también los armadores puedan obtener financiación y garantías semejantes a las de sus competidores, tanto en su calidad como en su coste.

El citado real Decreto permite flexibilidad en la aplicación de la prima de funcionamiento, en consonancia con la VII Directiva Comunitaria, lo cual es de vital importancia en el primer periodo que se pretende cubrir (hasta 1/1/96), y que ha sido calificado como crucial por todos los países constructores para encarar los primeros años de vigencia del Acuerdo OCDE.

Independientemente, las nuevas construcciones destinadas a la exportación fuera de la U.E. necesitarán, tanto durante 1995 como en adelante, dentro del Acuerdo OCDE, un sistema de garantías eficaz y competitivo .

FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA

El sistema podría funcionar en dos fases perfectamente diferenciadas:

Una primera fase durante la vigencia del R.D. 442/1994, que contempla créditos de hasta el 80% del valor del contrato, con posible amortización en 14 años con 2 de gracia de pago de principal, e interés el 8%, así como los créditos CARI.

Una segunda fase desde 1/1/96, en total consonancia con los términos del Acuerdo OCDE, tanto para construcción nacional como exportación.

Hay que considerar que en la primera fase mencionada las condiciones del crédito requieren una cobertura mayor, por ser más largo el periodo de amortización y existir un periodo de carencia de dos años, lo cual no sucede en la segunda fase, aunque la diferencia no es de carácter fundamental.

Esta contingencia está totalmente cubierta por las previsiones del R.D. 442/1994 y su regla-

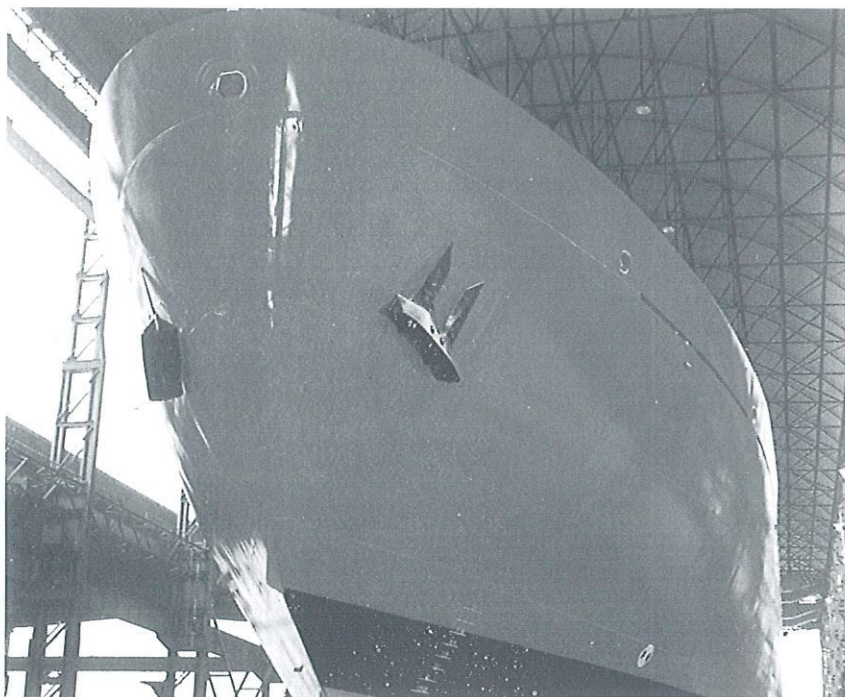
mento, que permiten el uso flexible de las primas, y por tanto porciones de las mismas se pueden destinar al incremento de cobertura necesario .

En cualquier caso, y en ambas fases de funcionamiento, se trata de facilitar a los armadores el acceso al crédito establecido, tanto mediante el R.D. 442/1994, el sistema CARI y, posteriormente según lo previsto en el Acuerdo OCDE.

En la gran mayoría de los casos, el armador, que tiene que pagar el 20% del precio de contrato no cubierto por el crédito, sólo puede aportar como garantía la primera hipoteca del buque, cuya valoración es menor que el total de la cuantía del crédito, necesario para contratar.

La valoración de esta primera hipoteca se sitúa entre un 50 á un 60% del valor del buque, según es práctica normal en la financiación de buques nuevos. Queda pues por cubrir aproximadamente un máximo de 30% (para un crédito del 80% e hipoteca valorada en 50%) con una garantía complementaria.

En países de nuestro entorno (U.E.), las dificultades encontradas en atraer a la banca comercial no especializada hacia operaciones de construcción naval se han dado igual que en España, pero se han resuelto gracias a la existencia de banca especializada en inversiones industriales marítimas de este tipo, ó bien -como ha sido más frecuente- mediante la intervención de instituciones financieras estatales.





El esquema práctico de funcionamiento del sistema sería la provisión por parte del Estado de una garantía que cubriría el riesgo comercial de las operaciones de venta de buques nuevos a armadores, tanto extranjeros como nacionales. Tal provisión se haría a través de la/las institución/es que el Estado designase para tal función, de las que se hablará más adelante.

En este esquema, la entidad designada para tomar el riesgo por cuenta del Estado utilizaría como contragarantía la hipoteca del buque; la parte restante, no cubierta por la hipoteca, será objeto de tratamiento posterior en lo que respecta a su cobertura para el Estado.

Como alternativa se podría contemplar que en vez de emitir una garantía por parte del Estado para cubrir el total del riesgo (el 80% del valor del contrato), la entidad designada sólo

aportase garantías por la parte no cubierta por la primera hipoteca y exigiese al banco financiador que tomara la hipoteca del buque como garantía de al menos el 50% del valor del contrato.

En algunos países de la U.E., tales como Dinamarca ó el Reino Unido, el esquema funciona, como se ha explicado anteriormente, en cualquiera de las alternativas mencionadas, contragarantizándose el Estado de la parte no cubierta por la primera hipoteca mediante un sistema de primas que hagan autosuficiente el esquema y que pagan los armadores, o mediante la garantía de un fondo que los astilleros crean para tal propósito.

Hay que mencionar que esquemas de garantías estatales existen también y similares en otros países de la U.E. y que los que no los tienen están diseñando

ya sistemas del mismo tipo que les permitan mantenerse en el Sector.

RELACION PRIMA / SINIESTRALIDAD SOPORTADA

La prima a cargo del armador se fija para que el sistema sea autosuficiente a largo plazo.

Se considera la contratación de un año como objeto del sistema.

Para simplificar los cálculos se suponen todas las entregas simultáneas y también que todos los siniestros ocurren en la misma fecha.

En estas condiciones el sistema debe ser autosuficiente al fin del periodo común del crédito.



Para un crédito de 12 años sin periodo de gracia (caso del Acuerdo OCDE) y prima del armador de 1,5% anual (sobre el principal del crédito pendiente de devolución) resulta una siniestralidad soportada del 21% de la contratación inicial, si la fecha común de siniestro coincide con el punto medio del crédito (año 6).

Esto indica que la prima del 1,5% anual es muy conservadora a efectos de riesgo y probablemente pueda ser poco competitiva.

Los estudios que está llevando a

cabo el Panel financiero del Foro de las Industrias Marítimas Europeo indican el aspecto conservador de tal prima y parecen orientarse hacia definiciones de prima de valor más bajo. Es necesario comentar que la siniestralidad estimada en países que ya tienen el sistema funcionando se calcula muy por debajo del 21% antedicho, estando más bien en los alrededores del 12-13%.

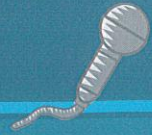
Hay que tener en cuenta que las condiciones que se establezcan deben ser lo suficientemente atractivas para atraer a armadores

solventes, de baja siniestralidad financiera.

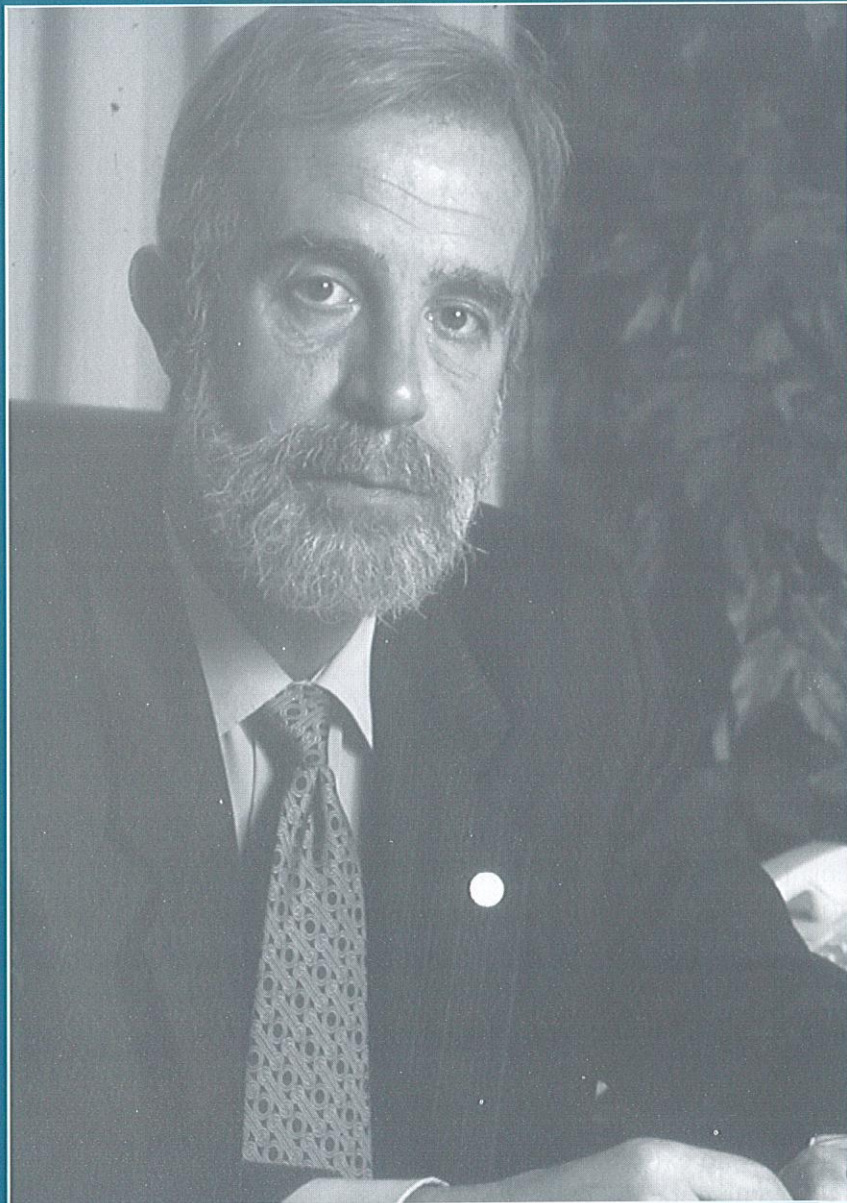
Igual que el dinero barato sólo estará al alcance de los más ricos, las primas y costes muy competitivos atraerán a los mejores armadores, mientras que a los sistemas caros sólo se acercarán los menos solventes, lo que aumentaría la siniestralidad.

La selección bien hecha se basará en la profesionalidad con la que trabaje el sistema en su conjunto. ■





JOSÉ ESTEBAN PÉREZ GARCÍA



“UNA
FINANCIACIÓN
COMPETITIVA
PARA SALIR
DE UN SECTOR
EN CRISIS”

“En la
crisis pesquera,
no hemos
recibido
ningún apoyo
de la UE
y se nos han
quitado los que
teníamos”.

Texto: M^a Dolores Ramos
Fotos: Ignacio Muñoz-Seca



José Esteban Pérez es Director de la Unión Española de Construcciones Navales (UNINAVE), y Director de AWES (Asociation of West European Shipbuilders) desde 1992. A esto hay que añadir toda una trayectoria profesional en el campo de la Construcción Naval, en la que destacan su labor desempeñada en Astilleros Españoles de Cádiz, como Jefe de Buque de la División de Reparaciones, como Jefe de Producción de Reparaciones Navales y como Jefe de Relaciones Industriales.

¿Qué destacaría de su periodo de formación en la Universidad? y ¿qué opinión le merece el actual plan de estudios en Ingeniería Naval?

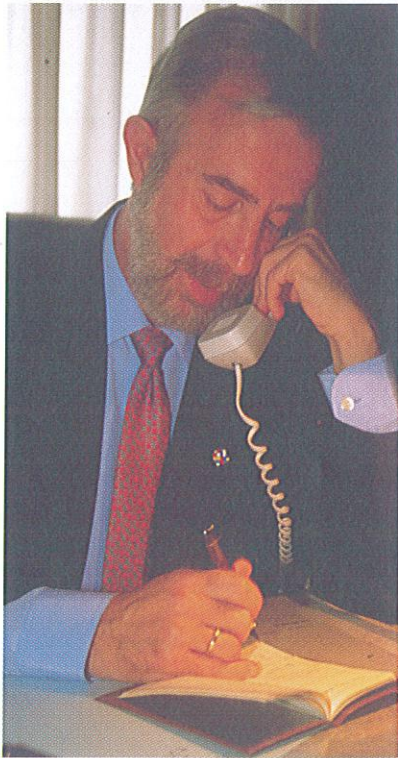
Aunque este periodo me queda tan lejos ya, soy de la promoción del 68, recuerdo que tengo mejor impresión de la formación que recibí ahora, que cuando acabé la carrera. Entonces muchos pensamos que la formación que recibíamos era excesivamente teórica y poco práctica. Estábamos todos en Madrid, lejos de la costa y aunque se hacían pinitos en Astilleros, el llegar a trabajar en uno de ellos suponía un gran choque. Ahora después de años trabajando en Ingeniería Naval, me he dado cuenta de que la carrera daba una formación, tanto en profundidad como en el aspecto generalista, muy buena que nos ha permitido poder trabajar, no sólo en la Ingeniería Naval, sino en muchos campos de la Industria y de la Economía, tanto en

España como fuera. Hay muy pocos ingenieros navales parados, aunque muchos no ejerzan la carrera.

Usted se inició en el mundo profesional de la Construcción Naval a través de diversos trabajos en prácticas realizadas en Francia, Cádiz y Madrid. ¿En qué medida influyeron estos primeros años en su labor profesional posterior?

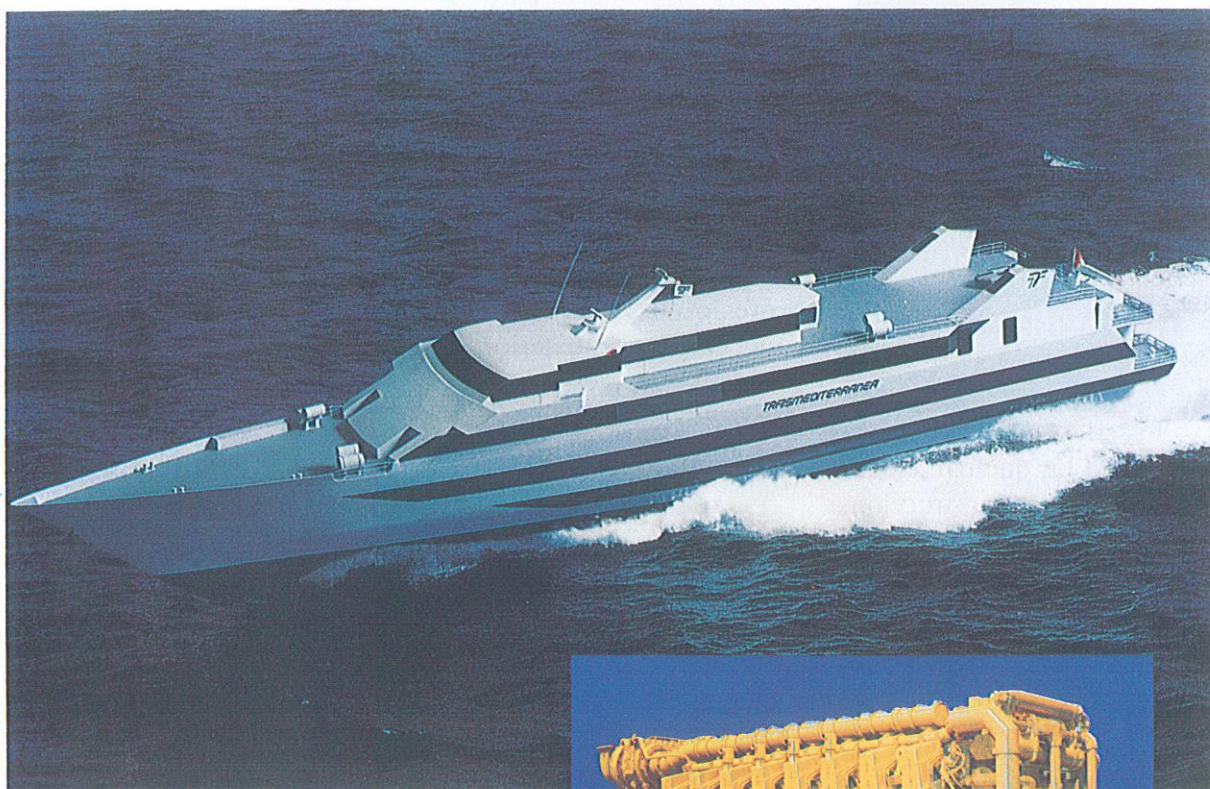
Me influyeron de manera casi absoluta. Entonces teníamos la ventaja de que cuando estudiábamos no nos planteábamos si tendríamos trabajo o no. Cuando acabé las prácticas siempre pensé dedicarme a la Construcción Naval, no se me ocurrió dedicarme a otra cosa, aunque mi primer contacto profesional no fue en la Construcción Naval, sino en una empresa naviera en la que estuve unos meses y a la que conocí a través de mis prácticas en la Sociedad Española de la Construcción Naval. Luego la llamada de los astilleros fue lo suficientemente fuerte como para dejar mi trabajo en Madrid y marcharme a Cádiz donde he pasado veintitantos años de mi vida. Entonces si uno quería hacer prácticas en el extranjero lo tenía fácil, a través de organizaciones que creo que siguen existiendo, en las que las industrias de este país intercambiaban estudiantes con las industrias de otros países. Así me fuí yo a trabajar a un astillero en Burdeos. Hoy, hay una facilidad que antes no existía, y es que el último curso de la carrera se

“Los demás países apoyan a sus respectivos sectores marítimos, si aquí no se hace lo mismo, no podremos vender”.

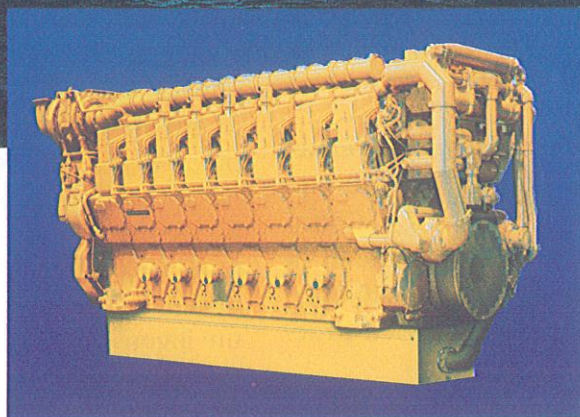


Motores Marinos CAT®

CORAZON DE ATLETA



Nuevo Ferry "MESTRAL" de la Cia. Trasmediterránea, en construcción en los astilleros BAZAN-San Fernando, propulsado por 4 motores CAT modelo 3616.



- Motores propulsores desde 85 a 7500 HP.
- Motores auxiliares desde 55 a 5200 kW.
- Aprobados por las 9 principales Sociedades de Clasificación del mundo.
- Amplia gama de modelos para aplicaciones tanto en los trabajos más duros como en yates y embarcaciones de recreo.
- FINANZAUTO le suministra todo lo que precise desde el motor a la hélice y con toda garantía.
- Amplia red de Servicio Post-Venta FINANZAUTO con instalaciones en los puertos más importantes de la Península, Baleares y Canarias.
- Y más de mil puntos CAT de servicio y repuestos en el mundo.

Finanzauto

CAT

COMPROMISO DE CONTINUIDAD

"El valor de la Industria Suministradora es vital por lo que aporta. En España hubo una reconversión de la Industria Naval, pero no de la Industria Auxiliar".

estudia, para los que han elegido la rama de Construcción Naval, en un astillero con lo que el contacto con la profesión es diario. Cuando yo estudié la carrera el número de especialidades era menor del que hay hoy.

Usted ha impartido diversas materias en la Escuela de Ingenieros Navales, ¿Cómo se enfoca en la actualidad la preparación de los estudiantes en el ámbito teórico-práctico?

En el ámbito teórico no creo que haya problema pues la enseñanza no ha variado mucho de como era antes, pero existen determinadas carencias en el ámbito práctico. Descontando la facilidad de ir a trabajar a un astillero mientras se

acaba la carrera, yo hecho de menos más viajes y un arsenal audiovisual importante en la Universidad, que pueda ayudar a dar las clases teóricas. Dar, por ejemplo, una clase de teoría del buque o de otra disciplina cualquiera, necesita un apoyo muy grande por parte, sobre todo, de las empresas. Hay una buena colaboración, pero sería necesario estrecharla más.

Ha colaborado en diversos proyectos incluso más allá de nuestras fronteras, pero es sobre todo en Astilleros Españoles, en Cádiz, donde más ha desarrollado su labor profesional. ¿En qué sectores concretos ha trabajado?

El astillero de Cádiz era entonces, junto con el astillero de Astano, el mayor del país, y tenía un abanico muy grande de actividades: nuevas construcciones y reparaciones en Cádiz y en Sevilla y fábrica de motores en Manises en Valencia. Cuando yo llegué allí estaba dispuesto a trabajar en lo que me dijeran y lo que me asignaron, al principio, fueron las reparaciones navales. Allí se reparaban cientos de barcos todos los años de todas las nacionalidades y seguramente para la formación de un ingeniero naval es lo que más rápidamente le acerca a uno a la práctica de la profesión porque ve los problemas que presentan los buques mucho más deprisa que en la Construcción. Pasé por todos los puestos: desde ser jefe de obra y estar con el mono puesto muchos años, a llevar los temas comerciales y los económicos

del negocio e incluso, durante una época a caballo entre nuevas construcciones y reparaciones. En un momento difícil desempeñé el cargo de Jefe de Personal al mismo tiempo que Jefe de Producción en el astillero. Cuando yo llegué al astillero de Cádiz, se estaba construyendo allí el primer petrolero de 150 mil toneladas que se hacía en España. Luego estuve en Astano en el 84, y volví a Cádiz en el año 85.

Como Secretario General de CESA (Committee of European Union Shipbuilders Association) desde 1992 ha realizado diversas tareas en Madrid y Bruselas, ¿en qué proyectos concretos ha centrado su labor?

AWES es la Asociación de Astilleros de Europa Occidental y uno de sus comités es (CESA), Astilleros de la Unión Europea. Este comité tiene un presidente que cambia cada dos años y que suele ser alguien importante en la construcción naval comunitaria y un Secretario General permanente, que suele ser director de una asociación nacional. En 1992 yo sucedí al anterior y la mayor parte de las tareas las he desarrollado en Bruselas. No se hacen proyectos concretos, sino tratar de vender la construcción naval comunitaria, colaborar con la comisión europea en las propuestas y desarrollo de medidas que pueden afectar a la construcción naval, discutir directivas y tratar de promover las acciones de la comisión europea y de los paí-



ses miembros tendentes a tener mejor nivel de competencia frente a países como Japón y Corea, punteros en construcción naval.

SECTORES DE LA INDUSTRIA NAVAL

¿Qué características tiene la Industria Española en el sector marítimo?, ¿Cuál es la situación actual en este sector?

Aquí tenemos un problema que dura muchos años. El sector marítimo está en crisis en todo el mundo y en España también; la flota mercante nacional se ha reducido tanto que prácticamente ha desaparecido. Lo que no ha ocurrido en otros países del mundo. Nuestra marina mercante es muy reducida cuando las importaciones y exportaciones españolas se realizan mayoritariamente por mar y cuando el déficit de la balanza de fletes es de 200 y pico mil millones de pesetas el año pasado. Por otro lado, el sector de la pesca atraviesa numerosas dificultades en un país como el nuestro que tiene una de las flotas de pesca más importantes del mundo y la más importante dentro de la Comunidad Europea.

En la industria de construcción naval hay tres sectores importantes: el sector de la construcción naval mercante, el sector de la construcción naval militar y el pesquero. Este último ha visto reducido su posibilidad de

construir debido a todas las restricciones que tiene la pesca. Al militar, en España, se ha sumado el desarme y la pobreza del presupuesto nacional, y los constructores españoles de barcos militares han tenido que ir a competir en el campo internacional y en proyectos como los ferries de aluminio y la construcción naval mercante, pero de estar los cuartos en el mundo, hace años, ahora somos los décimoterceros.

Nuestra situación es peor que la de Dinamarca. No tenemos capacidad mínima para poder ofertar, y los costes laborales nos hace ser poco competitivos. Sólo se puede progresar tratando a la Construcción de un modo diferente. Hemos perdido buques porque la oferta financiera de los demás países era mejor que la nuestra. Ya no se trata de que construyamos los barcos mejor y más baratos, sino que la financiación de los mismos también sea competitiva.

¿Cómo se acomoda la Industria de hoy a las condiciones del mercado?

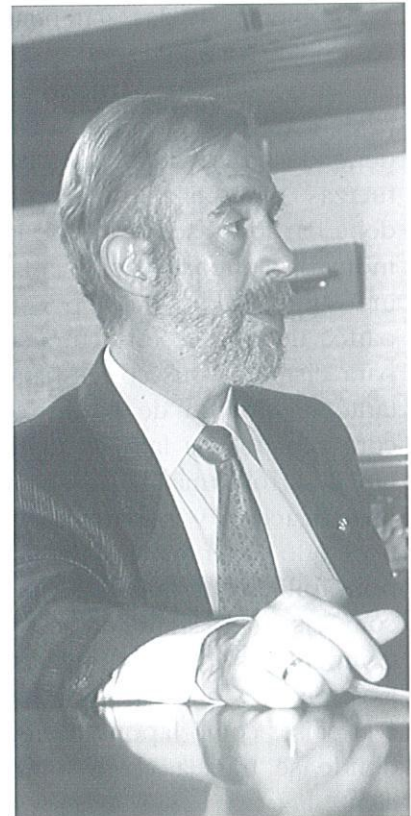
Dedicando más a investigación y desarrollo de lo que hoy se dedica, aunque dada la situación financiera de las empresas resulta difícil hacerlo sin la ayuda del Estado. Hay que olvidarse de tener unos costes fijos elevados, aliarse con otros astilleros europeos y tomar las ventajas que el mercado interior europeo nos puede ofrecer en el futuro.

¿Qué papel desempeñan los diversos sectores de la In-

dustria Naval: las industrias suministradoras y la exportación, en la competitividad?

El valor de la industria suministradora es vital por lo que aporta. En España hubo una reconversión de la industria naval pero no de la Industria auxiliar.

Cuando la construcción naval pretende llegar a acuerdos con las industrias suministradoras del propio sector naval, de mucho calibre, no puede hacerlo porque no existen industrias auxiliares o son muy pequeñas. Ahora podemos comprar en los mercados europeos utilizando las ventajas del mercado interior y el papel de las industrias auxiliares debía ser mayor, pero para eso hay que conseguir que las industrias auxiliares sean mejores.





La exportación desempeña un papel fundamental ya que el sector exporta más del 90% de lo que produce.

SITUACION DEL MERCADO MUNDIAL

¿Cuáles son las claves para que la Industria Naval sea más competitiva?

La primera que se mejore la competitividad financiera que depende del Gobierno. Los demás países apoyan a sus respectivos sectores marítimos, si aquí no se hace lo mismo, no podremos vender. No podemos seguir con unos intereses tan altos para financiar nuestra actividad y mientras no se resuelva el problema de las garantías para obtener contratos como se ha hecho en otros países no podemos hacer nada. Eso depende de la voluntad de las fuerzas políticas. El Gobierno debe dar los pasos para que la industria pueda vender. La industria naval española, por su parte, tiene que estructurarse para disminuir sus costes fijos, tanto en política de producto, como en política laboral, tiene que desarrollar más actividad en investigación y desarrollo y tiene que poder distribuir la responsabilidad general de las compras en mas poderosos y competitivos suministradores. Nos tenemos que ver las caras con países como Japón y Corea donde se trabaja al cien por cien.

El mercado naval en la actualidad es fragmentario, ¿Cómo se enfoca la cooperación astilleros-fabricantes?

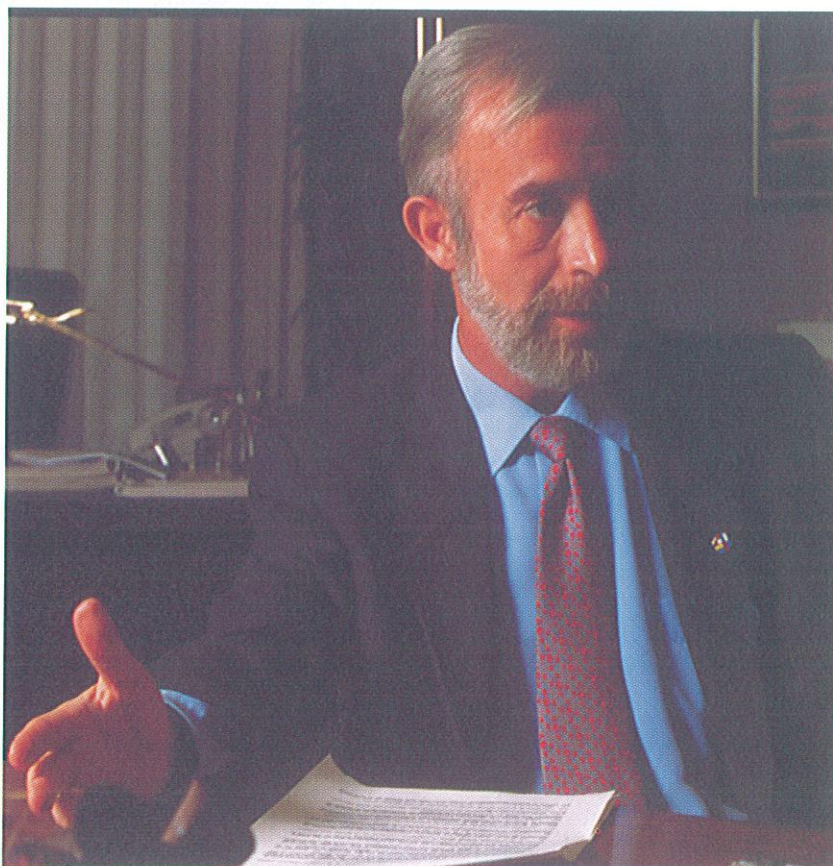
La labor del fabricante no termina cuando entrega su producto sino cuando el buque entra en la mar. Esta filosofía entendida en el sentido finalista de suministrar el producto acabado es la que debe guiar la labor de la industria, y esta es la filosofía en la que deben basarse las relaciones entre astilleros y fabricantes

¿Cuáles son los programas de actuación para la Industria Marítima Española, en los próximos cinco años?

Las subvenciones deberían des-
terrarse de la política de actuación, ya que sólo proporcionan

una cómoda en la que se descansa, suponiendo que se tiene una ayuda para los problemas de rentabilidad. Estamos en una situación de mercado que exige competir duramente y sin ayudas. Con el acuerdo de la OCDE que entra en vigor a partir de 1996 se suprimen todas las ayudas directas e indirectas para la construcción naval, salvo los regímenes transitorios de ayudas a la reestructuración como es el caso español

No hay ningún programa de actuación para los próximos cinco años, sino como una serie de acuerdos consistentes en trabajar lo mejor e invertir en investigación y desarrollo para poder vender. Los programas son los que lleven las propias industrias dentro de sus organi-



MESTRAL

Tecnología al límite

RESULTADOS COMPROBADOS



en VELOCIDAD y CONFORT

Un Ferry Rápido monocasco, construido en aluminio, que se adapta a las condiciones de operación más exigentes.

MESTRAL, para volar en los mares más difíciles.



Con una amplia gama:

- Desde 450 a 1.250 pasajeros
- Desde 84 a 250 coches
- Velocidades desde 37 a 43 nudos
- Motores diesel o turbinas de gas



Castellana, 55
28046 MADRID
Tels. 91-441 51 00
Fax 91-441 50 90

"Con el acuerdo de la OCDE que entra en vigor a partir de 1996 se suprimen todas las ayudas directas e indirectas para la Construcción Naval, salvo los regímenes transitorios de ayudas a la reestructuración como es el caso español".

zaciones representativas, en cooperación y de reparto de producto, programas necesarios para una política comercial y de investigación y desarrollo.

Los países que van a la cabeza de la Construcción Naval, ¿En qué basan su política comercial?

Japón y Corea van a la cabeza claramente, por la cualificación de su producto en el mercado. Es muy difícil luchar contra el imperio japonés o coreano, ya que las empresas de estos países forman parte de una serie de conglomerados industriales,

económicos y financieros muy fuertes, entre los que hay poca transparencia exterior. Pueden permitirse el lujo de invertir en gran cantidad y obtener cuota de mercado, cosa que no pueden hacer las empresas europeas, que son infinitamente más pequeñas que las empresas de estos dos países. Desde la OCDE se trata de combatir esa prepotencia.

¿Cuáles han sido las políticas de Construcción Naval en España en los últimos años.

Hasta la fecha se ha llevado a cabo una política de reducción de capacidad, en la que consistió la reconversión de 1984, pero no se ha llevado la política paralela de aumentar la capacidad comercial, de marketing, financiera y, sobre todo, la capacidad de tecnología. Durante mucho tiempo la política ha sido reducir de un modo indiscriminado, en vez de un modo controlado y selectivo. En los últimos años por las dificultades financieras y por los retrasos de la administración en pagar los subsidios acordados, las empresas no tenían capacidad para acometer los proyectos de modernización necesarios. Ahora esto está cambiando y nuestra industria naval ha vuelto a engancharse con las industrias navales más punteras, aunque sigue sin resolverse el problema comercial y financiero.

¿Que opinión le merecen los últimos acontecimientos acaecidos con Canadá y la situación pesquera española en Marruecos?

La situación actual de la industria pesquera es muy mala, se construyen pocos buques pesqueros y aún hay muchísima flota pesquera amarrada. No hemos sabido vender que somos de verdad la potencia más importante de pesca de la Unión Europea y no se nos ha tratado como tal. Otros países tienen ventajas en la construcción de buques de pesca no sólo por desguace de los viejos, sino por exportación de los que tienen.

¿Qué actuaciones se dan en el ámbito comunitario para resolver la crisis?

En la crisis pesquera, en el ámbito comunitario, no hemos recibido ningún apoyo y se nos han quitado los apoyos que teníamos. En la industria de construcción naval en general, las actuaciones se han centrado en las directivas comunitarias. Ahora está en vigor la séptima, que tiene un tratamiento especial para España pero no se ha aprovechado en la manera en que podía porque la decisión política española ha sido no aprovechar hasta sus últimas consecuencias las facilidades dadas en las directivas a la Construcción Naval.

SIGNOS DE RECUPERACION

¿Cuáles cree que son las claves necesarias para conseguir una recuperación del potencial marítimo perdido?



Hay signos de recuperación, pero no muchos. La demanda a nivel mundial se ha recuperado en el año 94. Curiosamente ha aumentado la demanda y han bajado los precios. La recuperación del potencial marítimo perdido se refleja en una situación mundial de mejora de la economía y en el transporte marítimo mundial.

¿Por qué España no tiene influencia en los mercados exteriores?

En un país teóricamente marítimo como es el nuestro se ha dado siempre un comportamiento no marítimo. No se ha defendido la pesca suficientemente. Se ha abandonado la industria de la construcción naval, en cambio se tiene la imagen de ser un sector que ha consumido mucha ayuda del sector público, mientras que ha dado muy poco de sí misma.

Para finalizar, Don José Esteban, ¿cuáles son los puntos más importantes que se han decidido en los últimos acuerdos alcanzados en el seno de la OCDE?

Los acuerdos alcanzados en el seno de la OCDE se centran en los siguientes puntos:

1º Deben desaparecer las ayudas directas e indirectas de todo tipo.

2º Se regula tanto para buques domésticos, como para la exportación. Se pretende sobre todo igualar la situación de ambos a nivel legal.

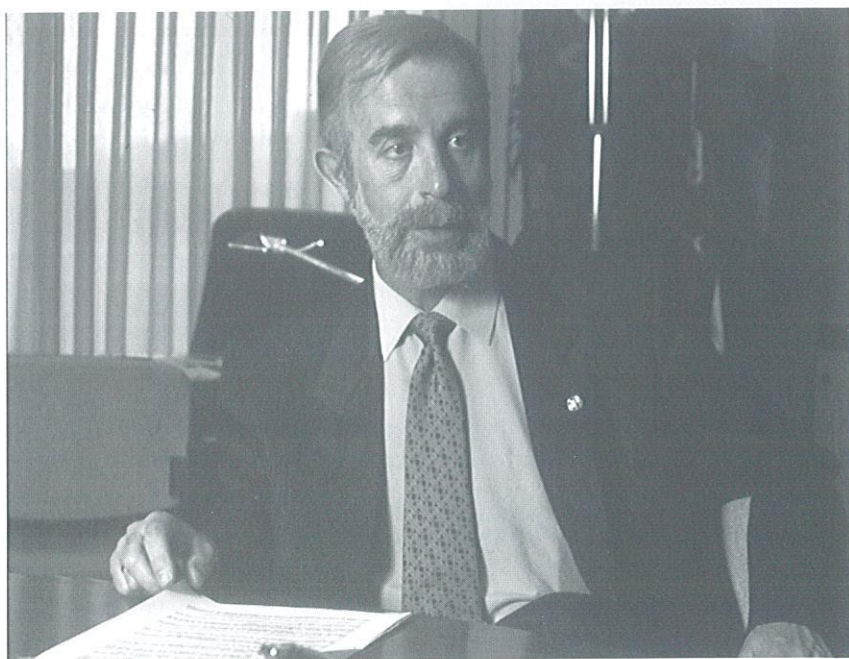
3º El crédito es de hasta 80% y a 12 años con interés, CIRR, se permiten garantías del Estado en condiciones de no subsidio y se crea un instrumento de control de precios desleales que servirá para denunciar los comportamientos anticomerciales.

"En un país marítimo como el nuestro, no se ha defendido la pesca suficientemente. Se ha abandonado la industria de la construcción naval"

No hay acuerdos de cooperación a nivel multilateral fuera de la CE, salvo el de la OCDE en el que han participado diversos países entre los que se incluyen además de los europeos: Noruega, EE. UU, Canadá, etc.

Creo que se ha producido un cambio general. Los flujos de materias primas, tráfico más especializados y los tráfico de carga general cambian hacia tráfico con tendencias intermodales.

Se dará un cambio en el futuro en Europa y este cambio es el traslado de transporte por vía férrea y por carretera a tráfico de cabotaje, como alternativa al terrestre, para eliminar la congestión y la masificación del transporte. ■



¡PIRATAS!

LA GUERRA DEL FLETAN NEGRO.

CRISTINA MENÉNDEZ MALDONADO

Los días de "Barbanegra", de garfios y abordajes, parecían haber quedado atrás. Sin embargo, las aguas están revueltas. De nuevo, la voz de alarma nos recuerda los viejos tiempos: "Piratas"

La Ley del mar ha sido insuficiente para resolver el conflicto sufrido por el pesquero español ESTAI.

Era preciso un acuerdo internacional que resolviera el encontronazo entre Canadá y la Unión Europea, evitando futuros problemas.

INTERESES CREADOS

El gobierno canadiense ha tratado de disfrazar su mala actua-

ción. Las autoridades manifestaron que el apresamiento del ESTAI era una medida preventiva para evitar "la esquilma" de los fondos marinos. Curiosamente el pasado 29 de marzo, la Comisión Europea acusó a Canadá de ser el principal responsable de la depredación de las distintas especies.

El estandarte que ondea en Canadá en defensa del medio ambiente es sólo una tapadera. Se "cuecen" motivos económicos. El primer ministro canadiense Jean Chrétien, trata de aplacar las tensiones que vive Terranova, dedicada a la pesca del Bacalao, y que hoy se enfrenta con un alto índice de paro.

Para ello, trata de apartar a los europeos, quedándose con la producción pesquera, una medida que frenaría el separatismo. La escisión del país traería graves consecuencias. Por eso USA apoya a Canadá, pues ya tiene bastante con la crisis mejicana.





ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

La Organización Marítima Internacional (OMI) creada para fortalecer la Seguridad Marítima y combatir la contaminación, también extendió sus competencias en lo que al "delito en el mar" se refiere.

En 1983 la resolución A.545 (13) invitaba a los gobiernos y organizaciones a que asesoraran a los armadores de los buques con respecto a los actos de piratería. Pero aún hoy, 12 años después, los buques pesqueros que han vivido la "guerra del fletan negro" carecen de preparación.

La OMI también contempla diferentes formas de piratería. En la mayor parte de los casos los atacantes se llevan el dinero u objetos de valor y en otros detienen el buque durante más tiempo, trasladando el cargamento a otro barco.

"Por lo general declara la OMI los apoderamientos prolongados indican un conocimiento del buque y su cargamento". De aquí surgiría la duda de si el secuestro del ESTAI fue algo premeditado.

En 1988 en Roma, se adoptó un Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad marítima, que contempló la aplicación de sanciones contra los agresores.

La tripulación del ESTAI nunca se imaginó víctima de un acto de piratería. Como sus antecesores del siglo XVII recibieron el abordaje sin apenas tiempo para gritar la voz de alarma. La situación se resolvió accediendo al chantaje. 47 millones de pesetas fue el precio del sometimiento.

El nuevo intento de ataque de patrulleras canadienses a dos congeladores gallegos (Verde y Magic IV) así como la agresión al Pescamar I cortando los cables de sus redes, ha abierto más la herida.

Las posiciones ante el conflicto dibujan dos bandos. El Reino Unido apoya a Canadá e inicia un "boicot" contra España en tanto que Francia manifiesta su disconformidad con la postura canadiense.

La violación consciente del

derecho internacional obligó a España a presentar una demanda ante el tribunal de Justicia de la Haya que fue aceptada, pero cuya resolución podría demorarse ante las alegaciones de los países en conflicto.

Ante el deterioro de la libertad de pesca en alta mar, y el no cumplimiento del convenio de cooperación NAFO (que agrupa países que faenan en el Atlántico Norte); el apoyo europeo es imprescindible.

No sólo para este caso concreto, sino para el futuro de la pesca y lo que es más importante, para la credibilidad de la Unión Europea.

Si la UE se empeña en proponer una salida al conflicto por la puerta de atrás, no seremos los únicos en Europa, y lo que es peor se complicarían más los problemas.



EXCELENTES RESULTADOS EN PRUEBAS Y EN SERVICIO ASFALTERO “MAR ALMUDENA”, DE UNL

**El armador ha
encargado al astillero
un buque químico con
las mismas formas de
carena y una hélice
idéntica.**

El buque asfaltero “Mar Almudena”, construido por Unión Naval de Levante (UNL) en su factoría de Valencia por encargo de WW Marpetrol, ha superado en 0,4 nudos durante las pruebas de mar la velocidad contractual. Es este uno de los aspectos -quizá el más destacado- del excelente comportamiento de este buque, entregado el pasado 27 de diciembre, y que ya ha transportado sus primeros cargamentos de asfalto líquido entre las Islas Canarias y la península.

Como consecuencia de estos positivos resultados, la Compañía armadora ha encargado a UNL la construcción de un buque para el transporte de

productos químicos en tanques de acero inoxidable.

El nuevo buque tendrá las mismas formas del casco y una hélice CLT, proyectada por Sistemar, idéntica a la instalada en el “Mar Almudena”. Se pretende así repetir la extraordinaria relación potencia/velocidad para este tipo y tamaño de buque conseguida en el asfaltero.

Medición precisa de la velocidad

En las pruebas previas a la entrega del “Mar Almudena” se han utilizado las más modernas técnicas de determinación de la

posición por satélite (GPS diferencial) a fin de obtener mediciones muy precisas de velocidad. La misma empresa Sistemar que ha proyectado la hélice CLT para el “Mar Almudena”, y que es la “inventora” de este tipo de hélice, ha hecho un detallado estudio de predicción de velocidad con hélice convencional, cuya conclusión final es de gran interés: con una hélice convencional óptima, el buque hubiese alcanzado exactamente la velocidad para la que ha sido proyectado: 14,49 nudos en condición de plena carga con el motor al 100% de su PMC, es decir, 4250 CV a 750 rpm del motor (126,9 rpm de la hélice).





Sin embargo, en las mismas condiciones, la hélice CLT permite alcanzar los 14,89 nudos. Estas 4 décimas de nudo significan, dicho de otro modo, que es necesario emplear un 18 por 100 menos de potencia para alcanzar la misma velocidad de servicio. Este dato, de gran relevancia económica y plenamente demostrado durante las primeras singladuras del buque ya en servicio, es lo que ha decidido al armador a especificar la misma carena y una hélice idéntica para su nuevo transporte de productos químicos, cuyo contrato se ha firmado ya con Unión Naval de Levante.

Un buque singular

El "Mar Almudena" es, en muchos aspectos, un buque singular, empezando por el propio tipo de buque. Aunque no es posible afirmarlo con total seguridad (por el simple hecho de que muchas fuentes estadísticas no diferencian el "asfaltero" de otros "buques-tanque" u otros "transportes de productos derivados del petróleo") es muy probable que el buque ahora entregado por UNL a WW Marpetrol sea el único asfaltero entregado en 1994 en todo el mundo, y que no haya ningún otro buque de este tipo en la cartera de pedidos mundial a 1.1.95.

Y ello a pesar del enorme interés económico del transporte y uso de este derivado final de la destilación del petróleo, no sólo en la pavimentación de carrete-

Características principales

| | |
|-----------------------------|---------------------|
| Eslora total | 121,00 m |
| Eslora entre pp | 113,22 m |
| Manga | 18,50 m |
| Puntal a cbta. principal | 9,20 m |
| Calado a plena carga | 7,40 m |
| Peso muerto correspondiente | 9500 tpm |
| Capacidad de tanques | 9850 m ³ |
| Motor propulsor: | Wartsila 8R32E |
| Potencia | 4450 CV |
| Régimen motor/hélice | 750/126,9 rpm |
| VPPC | 14,89 nudos |
| Clasificación | BV |

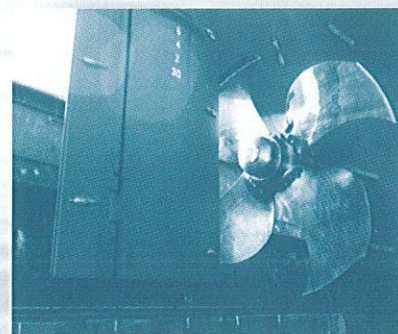
ras sino en su aprovechamiento como combustible: recientemente la prensa internacional especializada se ha hecho eco de importantes proyectos de utilización de emulsión asfalto/agua como fuente calorífica rentable y viable desde el punto de vista medio ambiental. Por ello no sería extraño un auge en la demanda de este tipo de buque.

Però no es sólo eso lo que distingue al "Mar Almudena" como un buque de extraordinario interés, sino también la avanzada tecnología que incorpora, desde su estudiada estructura, capaz de soportar perfectamente los esfuerzos que se producen al transportar asfalto a 170° C, hasta sus avanzados sistemas de control de carga y navegación. Además de lo ya dicho sobre su equipo propulsor, que hace de este buque "el más rápido de su clase".

El buque dispone de doble casco, a efectos de MARPOL y US Coast Guard, con seis tanques centrales de carga (uno de ellos también con función de tanque de residuos) y tanques

de lastre en costados y doble fondo. Está preparado para manejar dos segregaciones de carga y dispone de cámara de bombas (no obligatoria según las Reglas) para cumplir avanzados requisitos de operación. Cumple toda la actual normativa y las enmiendas de SOLAS y MARPOL, ya aprobadas pero que aún no han entrado en vigor.

Tanto el control centralizado de carga/descarga como el control de máquinas presentan un alto grado de automatización y seguridad, por lo que el buque se hace acreedor a la categoría de "máquina desatendida", y "puente operado por una sola persona" ("one-man bridge") según la notación CNC del Bureau Veritas. ■





DISEÑO ESPAÑOL PARA EL BUQUE DE CRUCEROS MAS LARGO DEL MUNDO



Mr. Henze, Director Comercial de H.D.W. junto a Jaime Oliver.

En el **CRUISE SHIPPING** celebrado en MIAMI el pasado mes de marzo, la empresa española OLIVER DESIGN, ha presentado el diseño de un buque de cruceros de 280 metros de eslora y con una capacidad para 1.000 cabinas que acaba de desarrollar por encargo de los Astilleros alemanes H.D.W., en colaboración con la conocida firma DELTAMARIN.

La contribución de OLIVER DESIGN al proyecto se refiere esencialmente a los aspectos arquitectónicos del buque, tanto en su parte externa con el tratamiento del perfil exterior,

las cubiertas, etc. como en la interior con el diseño conceptual de los espacios públicos, mientras DELTAMARIN desarrollaba los trabajos correspondientes a la ingeniería básica.

No es la primera vez que DELTAMARIN y OLIVER DESIGN establecen una colaboración de este tipo que resulta muy enriquecedora para ambas partes. Son conocidas las tesis que OLIVER DESIGN viene desarrollando en diversos foros y conferencias en las que se preconiza una más estrecha colaboración entre las Oficinas Técnicas especializadas en la resolución de los problemas básicos de la

Ingeniería Naval, y las que son capaces de aportar un Diseño creativo y atractivo. La presente noticia es un buen ejemplo de este tipo de cooperación.

OLIVER DESIGN también viene desarrollando en los últimos años una intensa actividad en el campo de los ferries de alta velocidad. Con anterioridad a esta feria de MIAMI, ha presentado un Stand en el FAST FERRY de Hong Kong del pasado mes de febrero, en el que se pudieron apreciar, aparte de varios diseños básicos de ferries de alta velocidad para diversos astilleros y armadores extranjeros, los trabajos que la empresa ha venido realizando para el programa de ferries rápidos que está desarrollando la Empresa Nacional Bazan en su factoría de San Fernando.

Durante el presente año, OLIVER DESIGN tiene programada su presencia en otras importantes ferias internacionales como SINGAPUR, DUBAI, LONDRES, FORT LAUDERDALE (USA)... todas ellas dedicadas a los buques de cruceros-ferries o a los yates. ■



WARTSILA VASA

46

WARTSILA DIESEL

EL MOTOR REALMENTE SEGURO

4.920 - 22.140 BHP / 500 RPM

Innovaciones

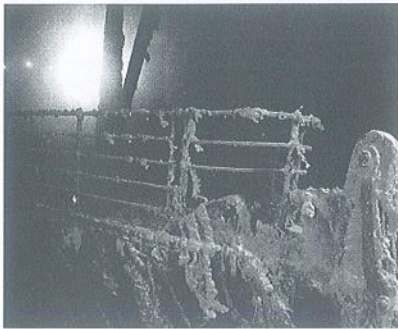
- ▲ **SOBREALIMENTACION MAS EFECTIVA:** Mediante nuestro nuevo sistema SwirEx,™ que combina las ventajas de los sistemas clásicos de impulsos y presión constante.
- ▲ **COJINETES ABSOLUTAMENTE SEGUROS:** Gracias a un generoso dimensionamiento del cigüeñal, se ha reducido en un 30% la carga normal en los cojinetes, en motores de 4 tiempos.
- ▲ **INYECCION DOBLE™:** Una preinyección acondiciona la cámara de combustión, posibilita quemar mejor los peores combustibles y reduce el consumo específico.



WARTSILA DIESEL, S.A.
Polígono Industrial Landabaso, s/n
Apartado de Correos n.º 137
48370 BERMEO (Vizcaya)

Administración
Instalaciones Marinas
Instalaciones Industriales
Telefax: (94) 618 60 57
Teléfono: (94) *688 44 25

Servicio Post-Venta
Producción
Telefax: (94) 688 54 71
Teléfono: (94) *688 44 25



TITANIC Y LUSITANIA NAUFRAGOS DEL ABISAL

UN ANÁLISIS FORENSE LLEVADO A CABO POR INGENIEROS NAVALES, PODRÍA ARROJAR LUZ SOBRE LAS CAUSAS DEL HUNDIMIENTO DE LOS DOS TRANSATLÁNTICOS.

El pasado 2 de marzo tuvo lugar un encuentro en Arlington para exponer un análisis sobre el naufragio de los transatlánticos TITANIC y LUSITANIA.

El evento fue organizado por Arquitectos e Ingenieros Navales, en un intento por esclarecer las causas del hundimiento.

El análisis forense venía avalado por fotografías y otras evidencias tomadas en el lugar del suceso. Asimismo, se detalló que el acero del TITANIC fue una de las causas de su hundimiento el 14-15 de abril de 1912. Algo similar a lo que ocurrió con el LUSITANIA.

Las causas del hundimiento del LUSITANIA han sido muy debatidas por diferentes autores, los cuales han llegado a la conclusión de que la segunda explosión producida en el buque, fue debida a la presión a la que se vieron expuestas las calderas.

Las sucesivas expediciones, como la realizada en 1985 "Ballard-Michel" en el caso del TITANIC o en 1993 "Ballard" en el caso del LUSITANIA apoyan muchas de las hipótesis.

Todavía quedan incógnitas por descubrir; tal vez la historia las sacará a la luz, o quedarán ocultas a miles de metros bajo las aguas. ■

DIRECTIVOS ¿NACEN O SE HACEN?

Por Cristina Menéndez

PONENTES: D. JOSÉ RAMÓN PIN ARBOLEDAS, DEDICADO A LA FORMACIÓN DE DIRECTIVOS. D. AMABLE GONZÁLEZ CUESTA, DIRECTOR DEL BANCO POPULAR. D. MIGUEL ORDOÑEZ, EXPERTO EN RECURSOS HUMANOS.

La Asociación de Ingenieros Navales organizó el pasado 23 de febrero en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (ETSIN) un seminario dedicado a la actividad directiva. Alrededor de una veintena de asistentes expusieron sus puntos de vista. Entre ellos, bastantes

jóvenes atesoraron los consejos que más tarde podrán servirles en su profesión directiva.

El pasado 23 de febrero, se celebró en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid, un seminario en el que se debatió el proceso de toma de decisiones y los problemas con los que se puede encontrar un directivo.

D. JOSE RAMON PIN ARBOLEDAS, actualmente dedicado a la formación de directivos, desarrolló un caso, explicando que en la labor directiva confluyen diferentes variables entre las que señaló el "ciclo de vida" y el "rango", muy influyentes en la toma de decisiones. "Como en el oficio taurino -dijo D. José Ramón Pin- se trataría de: Parar, templar y matar".

Los distintos sectores de actividad requieren un tipo de directivo concreto; pero hay, sin embargo, puntos comunes entre ellos, tales como una incisiva capacidad de análisis, dentro de los márgenes de la "objetividad" y diferenciando muy bien hechos y opiniones, pues en esta sutil variación tienen lugar la mayor parte de los errores de análisis. Pero, también es necesario "definir el problema".

D. José Ramón Pin Arboledas lo expuso como:

"En una realidad compleja e incierta definir que objetivos hay que conseguir y con que medios"

La formación completa del



directivo se basa primero en unas cualidades "innatas" que pueden ser desarrolladas.

El directivo ha de tener una visión de conjunto; el complemento perfecto para ello es la "entrevista de despedida". En el momento que un trabajador termina su relación laboral, se puede dar una conversación más distendida entre ex-empleado y directivo, que revela una valiosa información. Y todo ello sin olvidar una visión estratégica (detectando posibles anomalías en el entorno), ejecutiva (en el manejo del equipo humano) e institucional, teniendo en cuenta que la empresa es una comunidad de personas.

D. MIGUEL ORDOÑEZ, experto en recursos humanos, hizo hincapié en los cambios producidos en la sociedad y la feroz competitividad como una influencia a tener en cuenta en el mundo laboral actual.

Por eso el directivo necesita como "armas", una aguda capacidad crítica, un aprendizaje continuado y el trabajo en equipo, apostando así por las personas.

D. Miguel Ordoñez: "La suma de cerebros no es una suma, sino una multiplicación."

D. AMABLE GONZALEZ CUESTA, director del Banco Popular, puso en común su experiencia personal como directivo, resaltando la importancia de la información como fuente de conocimientos de la empresa. "Sin información, dijo,

no hay capacidad de análisis".

Esta información no sólo se obtiene por la jerarquización propia de la empresa, hay otros canales como la "oficina de atención al cliente", "la asociación de directivos o las Centrales Sindicales".

"Pero debido a la saturación de información -añadió González Cuesta- es necesario seleccionar" Las opiniones de los asistentes también revelaron la propia experiencia personal como fuente de conocimiento.

D. LUIS VILCHES, veinte años en Construcción Naval y actualmente en Iberia, habló de "atacar lo impredecible".

Combinar la bondad de la experiencia con la inyección de gentes con ideas nuevas.

D. FRANCISCO VIDAL, director gerente de una empresa dedicada a materiales de bienes de equipo, argumentó que "la empresa tiene que estar centrada en la satisfacción del cliente".

D. AGUSTIN AVILES, fundador de una empresa industrial y comercial añadió que "un directivo es una máquina de tomar decisiones. Su eficacia está en función del nivel de aciertos y desaciertos. Se actúa por instinto, pero un instinto educado".

D. JOSE IGNACIO CAÑAL actualmente en una empresa de mantenimiento de equipos informáticos, comenzó su intervención con una pregunta clave "¿Cual es el modelo de relaciones laborales que tiene que imponerse?", a lo que unos de los ponentes respondió:

"Aprender no es difícil; lo difícil es desaprender. El puesto de hoy es flexible: se pide polivalencia. Se va a una cultura de redes. Por tanto lo importante es anticiparse al cliente".

El directivo se construye día a día. Su experiencia le sirve de consejera porque también se aprende de los errores. ■



D. Juan A. Alcaraz y uno de los ponentes del seminario sobre directivos, D. José Ramón Pin



CONFERENCIAS ORGANIZADAS POR EL INSTITUTO DE MAQUINISTAS NAVALES

IMAS 95

DIRECCIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE BUQUES

Durante los días 24-25 de mayo de 1995 tendrá lugar en Londres IMAS 95. Se trata de la 9ª Conferencia Internacional dedicada a la dirección y funcionamiento de buques. El objetivo primordial de este evento se centrará en los medios necesarios para reducir el número de accidentes marítimos. ■

REFRIGERACION MARINA

El 1 de junio de 1995 se celebrará en Londres una Conferencia dedicada a la Refrigeración Marina.

Se prestará atención a las últimas tendencias en refrigeración e instalación de sofisticados sistemas de aire acondicionado para buques y ferries.

Ofrecerá en general una visión

fascinante en lo que al desarrollo de la refrigeración marina se refiere. ■

RUIDO Y VIBRACIONES

El 20 de junio de 1995 se celebrará en Aberdeen una conferencia sobre ruido y vibraciones. Ambos suponen factores muy importantes de stress, pérdida de sueño y mala concentración, que derivan en un incremento de la ineficacia del personal de un buque y por tanto, un riesgo mayor de accidentes.

Es necesario determinar los efectos nocivos del ruido y las vibraciones porque "más vale prevenir que curar"... ■

SISTEMAS DE INGENIERIA NAVAL

El 13 y 14 de junio de 1996 se celebrará en Trondheim (Noruega) la 7ª conferencia internacional dedicada a sistemas de Ingeniería Naval.

Este evento estará dirigido a los armadores y constructores de buques, dada la gran demanda de seguridad, ahorro y protección del medio ambiente. ■

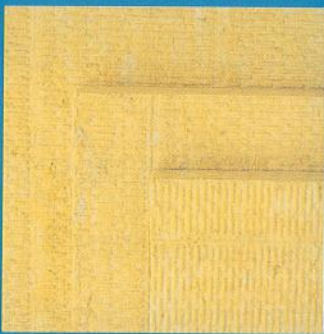
XIV COPINAVAL Y MARINEXPO '95



EL MAR Y SU CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO

Del 13 al 16 de junio se celebrará en Lima (Perú) el XIV Congreso Panamericano de Ingeniería Naval, Transporte Marítimo e Ingeniería Portuaria (COPINAVAL) y la exposición Marítima internacional (MARINEXPO '95). Ambos eventos han sido organizados por los servicios de industria de la Marina del Perú y patrocinados por el Ministerio de Guerra e Instituto Panamericano de Ingeniería Naval.

El ciclo de conferencias contará con la participación de expertos internacionales y también se



ROCLAINE AISLA.

ROCLAINE es la Lana de Roca aislante concebida y fabricada para aportar soluciones técnicas a los profesionales de la Construcción Naval. La gama de productos ROCLAINE resuelve con total garantía las necesidades térmicas, acústicas y de protección contra el fuego. Los productos ROCLAINE disponen de los necesarios certificados nacionales e internacionales, y el Centro Industrial de Cristalería Española, S.A. en Azuqueca de Henares, donde se producen, está acreditado con el sello de Empresa Registrada AENOR.



LANA DE ROCA

presentarán trabajos especializados. Los temas sugeridos para estos trabajos son entre otros: "Diseño y construcción naval de alto bordo"; "Diseño y construcción naval de empresas"; "Control de calidad en la industria naval". etc. Además de COPINAVAL, tendrá lugar la Exposición Marítima Internacional (MARINEXPO'95) en la que se mostrarán los últimos adelantos en equipos, productos y servicios.

Se han elaborado también programas turísticos para antes y después del Congreso. Asimismo, se ofrecerán cursos de capacitación como "Técnicas avanzadas de soldaduras especiales", "Técnicas avanzadas de gestión de la producción" etc. ■

INSTITUTO PANAMERICANO DE I.N.

El Instituto Panamericano de I.N. (IPIN) es una sociedad civil fundada en 1966 que congrega miembros de toda América, y se basa en principios de cooperación entre los mismos. Trata de obtener un mayor desarrollo de la I.N., el transporte marítimo y la industria portuaria. Muchas de las conclusiones de las Conferencias organizadas por IPIN luego han sido implantadas por entidades empresariales y gubernamentales del continente americano.

CAV '95 SYMPOSIUM INTERNACIONAL SOBRE CAVITACIÓN

La DCN Bassin d'Essais des Carènes ha organizado del 2 al 5 de mayo de 1995, CAV'95, dedicado al desarrollo de la Cavitación en la Hidrodinámica.

El Symposium tendrá lugar en el Centro Internacional de Deaville (Carta de Normandía) y se tratarán entre otros temas la turbomaquinaria, hélices, erosión del material; etc. ■

INTERTRONIC 95 SALÓN INTERNACIONAL DEL SECTOR ELECTRÓNICO

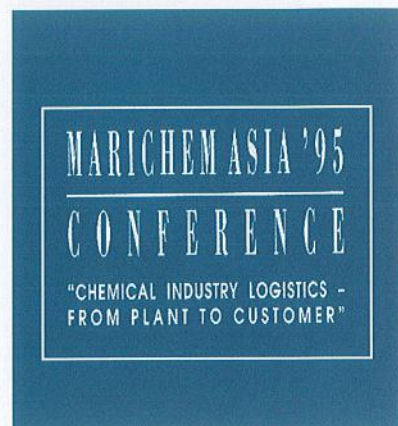
INTERTRONIC 95, salón internacional del sector electrónico tendrá lugar en París del 12 al 16 de junio de 1995 en el Hall 6 del Parque de Exposiciones de París. Nord Villepinte.

En las mismas fechas se celebrará en Le Bourget "el Salón Internacional de la Aeronáutica y del Espacio".

En INTERTRONIC 95 se organizarán conferencias que incluirán reflexiones de empresas, organismos prensa profesional como ACEM (para la compatibilidad electromagnética), Texas Instruments (para el tratamiento de la

señal), etc.

Contará también con un Centro de Información y Orientación tecnológico para dar respuesta a los problemas planteados por los visitantes. ■



MARICHEM 95 LAS GRANDES POSIBILIDADES DE LA INDUSTRIA QUÍMICA

Del 28 al 30 de noviembre de 1995 tendrá lugar en Colonia, "MARICHEM 95". Se ofrecerá un ciclo de Conferencias y una exposición dedicada a la industria química y la gran variedad de posibilidades que tiene en la actualidad.

Las conferencias tratarán entre otros temas del "transporte y su contribución al futuro de la distribución química". "La química en el mercado de buques", etc. Entre otros expositores estarán ABS, Alcatel, La Marina Británica, etc. que aportarán distintos puntos de vista en lo que a industria química se refiere. ■



FORO AZUL '95

1ª CONFERENCIA INTERNACIONAL DE NEGOCIO MARÍTIMO Y DESARROLLO EN EL ENTORNO MARINO

Durante los días 3, 4 y 5 de Mayo se celebrará en Valencia FORO AZUL '95. Se trata de la 1ª conferencia internacional dedicada al negocio marítimo y al desarrollo del entorno marino.

Dado que España cuenta con un extenso litoral, debería sacar el máximo rendimiento de ello.

Sin embargo, la relación no es directamente proporcional.

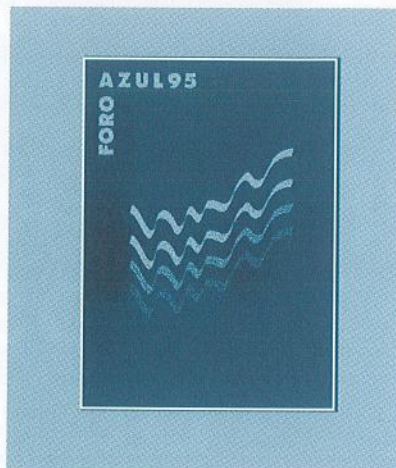
El entorno marino engloba multitud de actividades y sectores, no sólo relacionados con la pesca o la construcción naval. Hay otros como "Investigación y Desarrollo", "conservación y explotación de los recursos marinos", Que de ser activados, se conseguiría un importante desarrollo económico-social.

FORO AZUL '95 trata de ser un lugar común de debates y proyectos, donde profesionales e instituciones intercambien distintos puntos de vista.

Para los expertos, el entorno marino necesita eficaces planes de desarrollo que incentiven las innovaciones en un mundo en

el que la diversificación y las nuevas competencias influyen poderosamente.

FORO AZUL '95 comprende además distintas áreas temáticas como: Construcción Naval, Pesca y maricultura, etc. ■



PARA MÁS INFORMACIÓN....

- IMAS 95
- REFRIGERACIÓN MARINA
- RUIDO Y VIBRACIONES
- SISTEMAS DE INGENIERÍA NAVAL

DIRIGIRSE A:

The Institute of Marine Engineers, 76
Mark Lane, London EC. 3R 7JN
Tfno.: 071 481.84.93
Fax: 071 488.18.54

CAV '95

DCN Bassin d'Essais des
Carènes
Chaussée du Vexin
27100 Val de Reuil
Contacto: Dr. Bernard Gindroz
Tfno.: (+33) 32 59 78 50
Fax: (+33) 32 59 31 48

XIV COPINAVAL Y MARINEXPO '95

Avda. Contralmirante Mora 1102, Base Naval del Callao.
Casilla Postal 112 - Callao.
Tlfno: (5114) 65 21 71 - (5114) 65 34 20. Anexo: 140
Fax: (5114) 65 21 71 - (5114) 65 79 66
(5114) 65 66 11

MARICHEM 95

London RAI
Glen House
200/208 Tottenham Court Road
London W1P 9LA
Contacto: Lies Blom
Tlfno: + 44 (0) 171 436.97.74
Fax: + 44 (0) 171 436.56.94

FORO AZUL

C/ Príncipe de Vergara, 31 - 5º
28001 Madrid
Tlfno: (91) 577 47 97
Fax: (91) 575 65 10

INTERTRONIC 95

Promosalons
C/ Diego de León, 44
28006 Madrid
Tlfno: 564.61.54
Fax: 411.66.99

o bien a:

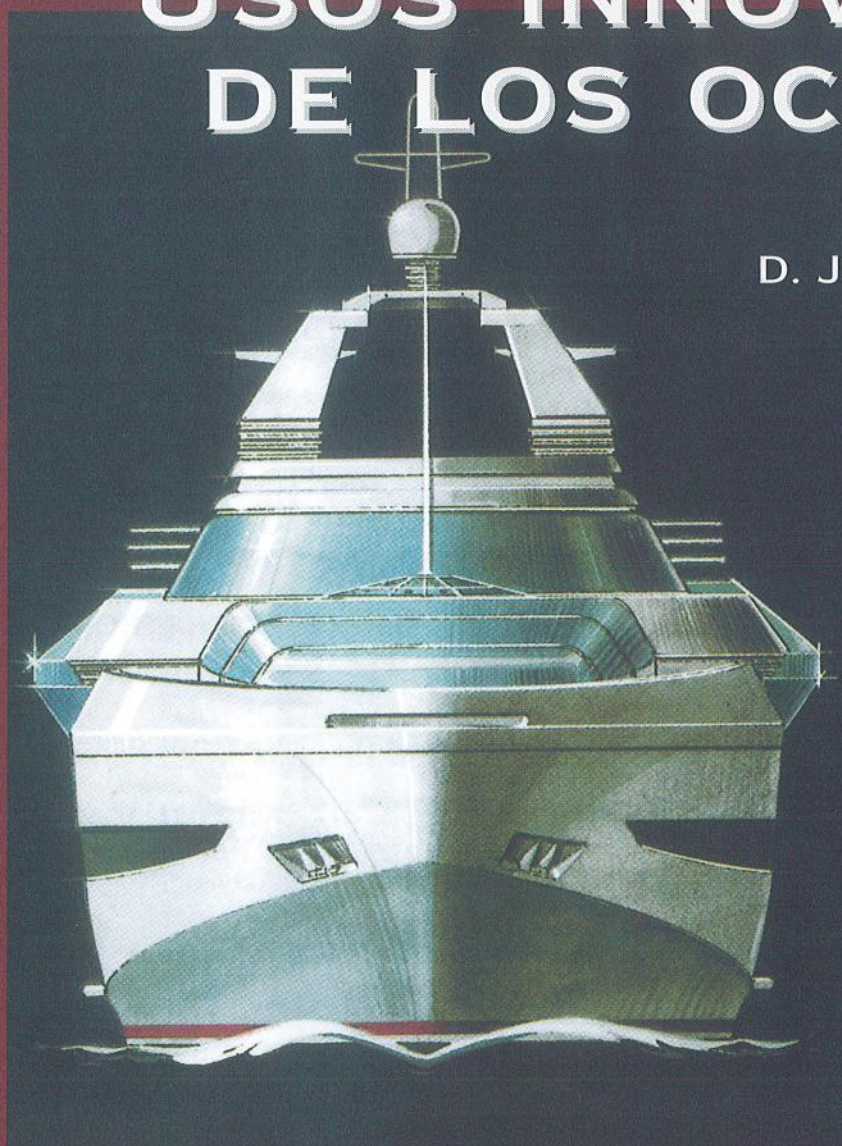
Intertronic-Blenheim

70, Rue rivay
92532 Levallois
Perret Cedex
Tlfno: 47 - 56.52.04
Fax: 47 - 56.21.40

**II CONGRESO NACIONAL DE LAS
INDUSTRIAS MARITIMAS**

**“ESTRATEGIAS DEL PRESENTE
PARA GANAR EL FUTURO”**

**“RECURSOS MARINOS.
USOS INNOVATIVOS
DE LOS OCÉANOS”**



**D. JAIME OLIVER PEREZ
INGENIERO NAVAL**

**“Creo en la
necesidad de
innovar, de
buscar nuevas
dimensiones y
planteamientos
más generales y
creadores a los
problemas de
todos los días”**



Del título de la ponencia general en que se enmarca esta aportación, destaco la palabra innovativo. En estos tiempos en que todo lo relacionado con la mar sufre una crisis que se muestra especialmente virulenta en nuestro país creo positivamente en la necesidad de innovar, de buscar nuevas dimensiones y planteamientos más generales y creadores a los problemas de todos los días.

Ello no está reñido de ningún modo con una especialización determinada y así en mi caso, desde mi experiencia centrada en las actividades destinadas al campo del ocio-turismo, voy a tratar, ayudándome de unos gráficos, de desarrollar unas ideas sobre por donde creo yo debe ir esta innovación.

1.- El agua

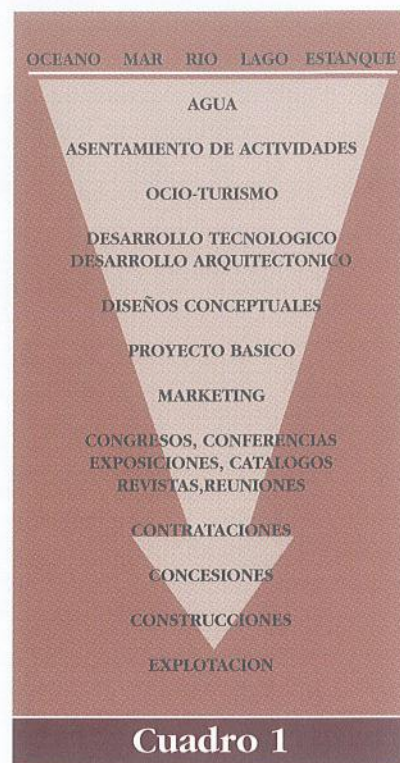
Aunque la ponencia se refiere a los Océanos yo prefiero hablar del Agua. Lo que quiero resaltar

es que para el desarrollo de mi actividad me vale igualmente el mar o un río, un lago o un estanque, de lo que necesito es del Agua (Cuadro 1).

Muchas veces, cada cual en su profesión, se enmarca uno sin querer en un campo más restrictivo de lo que debiera, lo que está limitando sus posibilidades; así es normal que los Ingenieros Navales pensemos exclusivamente en términos que se refieren a un buque en el mar, yo trato de abrir para mi trabajo concreto un espacio más amplio: El asentamiento de Actividades en el Agua destinadas al ocio-turismo.

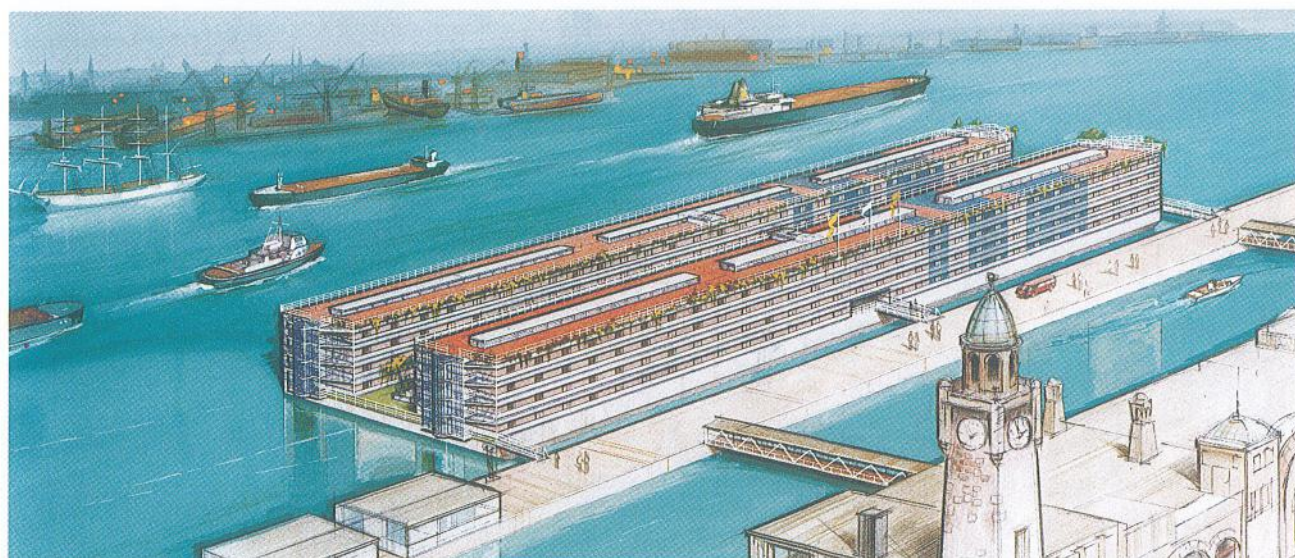
Aunque luego desarrollaré algo más cómo entiendo estas actividades, quiero introducir aquí una idea, a mi juicio fundamental, sobre como se debe abordar de forma innovadora un proyecto en este campo.

Mi tesis es que un desarrollo tecnológico no es suficiente si no va acompañado de un desarrollo arquitectónico, y vicever-



sa un desarrollo arquitectónico debe aprovechar las novedades tecnológicas si quiere crear nuevas cosas.

Sólo desde la conjunción creativa de ambos desarrollos podemos llegar a diseños conceptuales y proyectos básicos que aportan algo nuevo sobre lo ya



existente, una idea innovadora. La siguiente etapa, no menos importante, es el Marketing de estos diseños, su presentación al mercado aprovechando los medios disponibles, es decir, Congresos, Conferencias, Exposiciones, que nos faciliten la toma de contacto directo con el cliente (armador, operador), para presentarle los mismos de una forma suficientemente atractiva.

Es en este contexto donde se puede lograr que el proyecto básico "enganche" al armador, y es a partir de entonces cuando puede pedir entrar en contacto con constructores para llegar a la fase de ejecución.

Esto, que entiendo que es válido y transplantable a cualquier segmento o rama de la actividad, lo es quizás aún más en el campo del ocio-turismo donde el cliente necesita proyectarse hacia el paso final que es la explotación, ver anticipadamente la reacción del consumidor final ante el producto.

Quiero contraponer este camino con el clásico y, por desgracia, todavía muy establecido en el que un astillero cree poder conseguir contratos enviando una carta con un catálogo de sus proyectos standard a un posible cliente, o cuando contesta a una petición de oferta con un proyecto antiguo levemente maquillado.

Eso, hoy en día, en una economía en que la producción se orienta progresiva e irreversiblemente a satisfacer las necesidades de los destinatarios de la misma, simplemente no funcio-

na. Los tiempos en que el cliente iba desesperadamente detrás de un astillero buscando un barco, el que fuera, han quedado muy atrás y esperar que vuelvan parece una actitud fuera de lugar.

El cliente repito se "engancha", cuando ve una idea innovadora, atractiva por su diseño arquitectónico y realizable porque incorpora la tecnología adecuada para su desarrollo, y es entonces cuando puede plantearse la búsqueda de los medios técnicos, financieros etc. para pasar a la fase de la ejecución.

Pensar desde un astillero que los clientes le van a venir a buscar por su historial, su trayectoria anterior, sin pensar en desarrollar productos innovadores y atractivos, es suicida, es como confiar en hacerse rico sólo jugando a la lotería.

2.- Conjunción

Arquitectura/ Tecnología

Quiero insistir un poco más en cómo veo esta necesidad de conjunción o trabajo en paralelo de los avances tecnológicos y los desarrollos arquitectónicos, enfocada siempre hacia el campo del desarrollo de las Actividades ocio-turismo. (Cuadro 2)

El desarrollo tecnológico deberá ir encaminando hacia el diseño óptimo de un "Flotador" que en todas las condiciones posibles

se adapte mejor al entorno y permita aprovechar al máximo las cualidades del diseño arquitectónico.

El desarrollo arquitectónico se centrará más en lo que sería la concepción y proyecto de un "Edificio" en el que las Actividades pretendidas pueden desenvolverse en condiciones de satisfacción, confort, etc., que supongan un avance o una mejora sobre lo existente.

Al final el producto será interesante para el cliente si se ha conseguido mediante una conjunción adecuada de los dos aspectos, reunir las características de un producto atractivo (Edificio), construido sobre buenos cimientos (Flotador).

La ejecución del mismo requerirá del lado del desarrollo tecnológico una estructura adecuada que permita realizar los trabajos de forma ordenada y competitiva que deberá ser proporcionada por un Astillero y de unos

**"Pensar que los
clientes van a
venir sin desarrollar
productos
innovadores
es suicida"**

Vista de proa

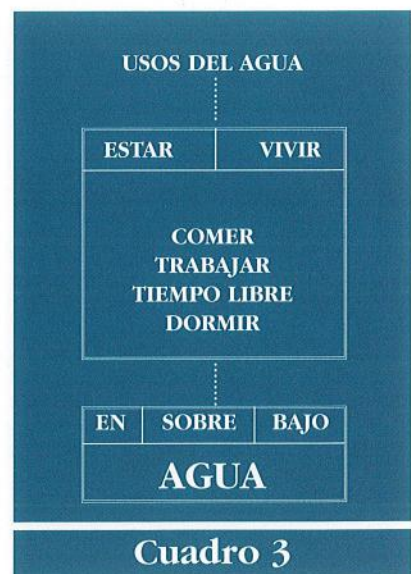


que demuestra esta mayor valoración de las actividades en el agua y que es fácilmente observable es que se paga más se esta dispuesto a un desembolso mayor cuando la actividad se realiza en el agua.

Y aunque estoy diciendo en el agua, incluyo en este término los tres niveles posibles para el desarrollo de una actividad acuática. Puede ser Sobre el agua, En el agua o Bajo el agua, los tres niveles son susceptibles de la aportación de nuevos desarrollos innovadores.

De esta forma los artefactos flotantes destinados al desarrollo de las actividades de ocio-turismo, podrán adoptar variantes muy diversas desde el punto de vista de cómo y dónde se situen (Cuadro 4).

Así pueden ser móviles o fijos, y dentro de ésta división, estar amarrados, fondeados o mantenerse en el agua con algún otro tipo de contacto con el fondo (con pilotes varados etc.)



equipos y servicios proporcionados por la Industria Auxiliar. Por el lado del desarrollo arquitectónico se precisará la continuidad de un diseño, hasta el nivel del detalle, que permita la realización de la idea inicial y que tendrá que ser aportado por una Oficina de Diseño Avanzado y en paralelo la ejecución de los trabajos, básicamente de la Habilitación, lo que requerirá una Industria Auxiliar Moderna y capaz de estar a la altura de los requerimientos del diseño, manejo de materiales especiales etc.

el agua se puede jugar, comer, desplazarse etc, es lo que yo denomino genéricamente actividades de "estar" en el agua, para contraponerlas a otras más permanentes que designo con el término "vivir", y que deberán abordarse de forma diferente, ya más desde conceptos como los de casa, residencia etc.

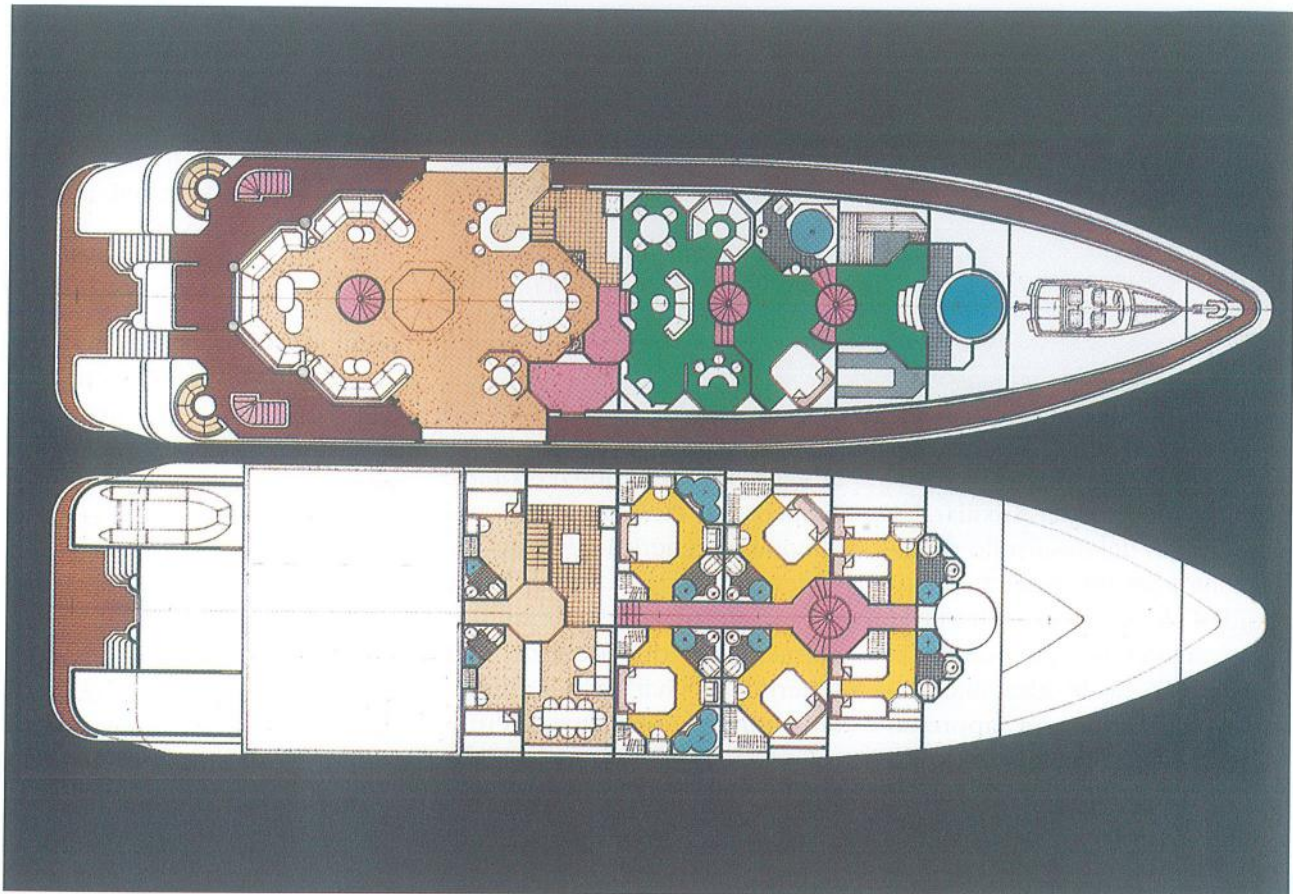
Aquí quiero resaltar una idea que me parece importante y que es un hecho cultural generalizado en todos los pueblos, conceder un mayor valor a las Actividades que se desarrollan en el agua. Esto tiene que ver con que el agua es un medio distinto del nuestro habitual y por ello podemos realizar actividades distintas de las que específicamente nos son habituales; sea por eso o por algo más, no se puede negar que el agua tiene un encanto singular y este encanto se manifiesta de forma especial en las actividades conectadas con el ocio.

Además este fenómeno está en franco crecimiento en el tiempo, y es más notable cuanto más elevado es el desarrollo económico y cultural de un pueblo. Un hecho incontestable

3.- Actividades en el agua.

Volviendo sobre el tema que he llamado genéricamente Asentamiento de Actividades, creo oportuno dar algunas ideas sobre lo que son para mí los "Usos del agua", siempre en el marco del ocio-turismo.(Cuadro3).

Las actividades que se desarrollan en el agua si son puntuales, requerirán un trato específico por parte del diseñador, así en



Las tesis expuestas hasta ahora podrían quedar resumidas de la siguiente forma:

“EN GENERAL EL ENTORNO



DEL AGUA RESULTA EXTRAORDINARIAMENTE ATRACTIVO PARA EL HOMBRE POR LO QUE EL ASENTAMIENTO DE ACTIVIDADES EN ESTE MEDIO Y EN ESPECIAL LAS RELACIONADAS CON EL OCIO-TURISMO PUEDEN SER DE GRAN RENTABILIDAD PARA TODOS AQUELLOS QUE PARTICIPAN EN LA CREACION, CONSTRUCCION Y EXPLOTACION DE LOS ARTEFACTOS NAVALES ADECUADOS A TAL FIN “

Antes de terminar quiero insistir en que la capacidad de penetración y éxito de un proyecto en el mercado depende de la capacidad de las personas que en él intervienen para conjuntar una tecnología nueva, con un diseño avanzado. (Cuadro 5).

Igualmente en la ejecución de un proyecto será fundamental la capacidad técnica y la experiencia del astillero constructor y ya en la fase de explotación , por un operador concreto, todos los

| EVALUACION DEL PROYECTO | |
|-------------------------|-------------------|
| A TECNOLOGIA | Tradicional 0 |
| | Nueva 1 |
| B DISEÑO | Tradicional 0 |
| | Avanzado 1 |
| C CONSTRUCTOR | Sin experiencia 0 |
| | Con experiencia 1 |
| D OPERADOR | Con competencia 0 |
| | Sin competencia 1 |

Cuadro 5

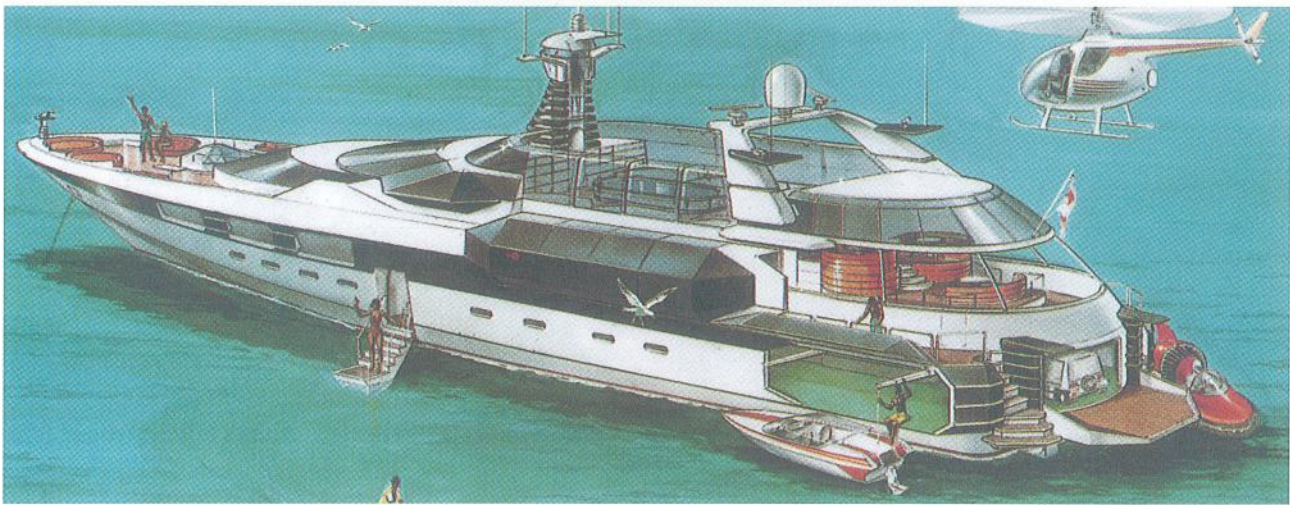


factores relacionados con la competencia, algunos de los cuales serán externos como la selección de la línea o lugar más adecuados, y otros estarán en íntima relación con el diseño y la tecnología incorporados, en la medida en que éstos puedan aportar capacidad de des-

marcarse de sus competidores, bien sea por mayor velocidad, comodidad o servicios etc.

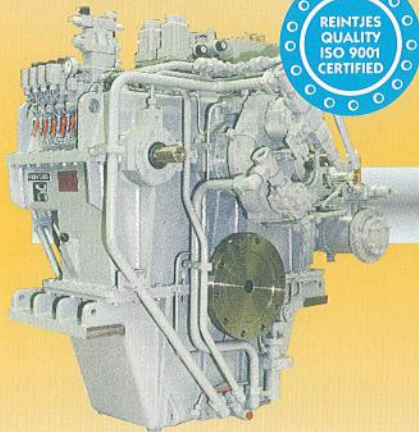
Finalmente resaltar que para hacer un buen marketing, ser capaces de captar nuevos clientes, y estar al día en las nuevas

tecnologías que hacen a su vez posible la innovación en diseño, es importantísimo salir de la oficina, viajar estar presente en las principales exposiciones, congresos, conferencias, etc. relacionadas con el mundo del ocio-turismo a flote. ■



- **REDUCTORES E INVERSORES MARINOS**
- **EQUIPOS PROPULSORES COMPLETOS**

REINTJES

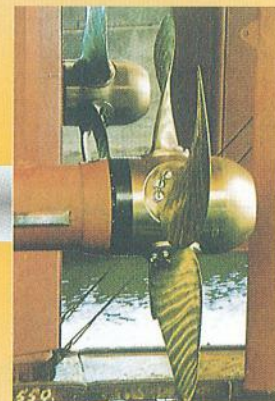


REINTJES ESPAÑA, S.L.
MARINE PROPULSIONS SYSTEMS
C/ EXTREMADURA, 5 - E-28110 ALGETE (Madrid)
Tel.: (91) 628 03 42 - Fax: (91) 628 01 18



BERG
PROPULSION

HELICES DE PASO VARIABLE



HELICES DE PASO FIJO

INDUMATEC

PROCESO SEGUIDO PARA LA INCORPORACIÓN DEL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL DE LA ANTIGUA R.D.A. A LA POLÍTICA COMUNITARIA.

Alfredo Caso Gómez.

Ing. Naval.Master en

Comunidades Europeas U.P.M.

Especialista en Comunidades Europeas.

Univ. de Alcalá de Henares

Situación de partida.

La situación del sector de la construcción naval en la antigua República Democrática Alemana, de acuerdo con los datos estadísticos del LRS, relativa a los buques terminados en el período 1985-1989, era la siguiente: (ver cuadro)

Evolución normativa a partir de la unificación alemana.

A partir del 3 de octubre de 1990, fecha de la unificación política de las dos Alemanias, la normativa existente en materia de ayudas de Estado fue de plena aplicación en toda la Alemania unida. Era, por tanto, necesario adaptar la legislación en el ámbito de las ayudas estatales a la construcción naval.

Se debe señalar que en aquellas fechas ya había presentado la Comisión la propuesta de 7ª Directiva y había emitido su Dictamen el Comité Económico y Social. Por tanto, la Comisión presentó una propuesta de modificación de la 6ª Directiva

(1), publicada el 2 de octubre de 1990, en la que consideraba que las disposiciones referentes a las ayudas a la reestructuración (ayudas a la inversión, al cierre y a I+D) podían aplicarse directamente en los territorios de la antigua Alemania Oriental. Sin embargo, respecto de las ayudas de funcionamiento se introdujo una cláusula especial, parecida a la que se aprobó en favor de España y Portugal, para permitir un tipo de ayudas más elevado del previsto para otros astilleros comunitarios hasta que finalice la sexta directiva.



| | Graneleros | | Cargueros | | Portacontenedores | | Pesqueros | | Otros tipos | | TOTAL | |
|------|------------|--------|-----------|--------|-------------------|-------|-----------|-------|-------------|------|-------|---------|
| | Nº | GT | Nº | GT | Nº | GT | Nº | GT | Nº | GT | Nº | GT |
| 1985 | 2 | 3588 | 16 | 190811 | 4 | 63230 | 36 | 68292 | 1 | 2081 | 59 | 358.002 |
| 1986 | 3 | 50382 | 17 | 227092 | 1 | 13770 | 33 | 68344 | 1 | 2081 | 55 | 361.669 |
| 1987 | 1 | 16539 | 14 | 193811 | 2 | 36139 | 19 | 43617 | 1 | 2081 | 37 | 292.241 |
| 1988 | 14 | 197740 | 1 | 18353 | 9 | 69985 | 3 | 6243 | | 27 | | 292.221 |
| 1989 | 15 | 179094 | 1 | 18353 | 9 | 69985 | 8 | 19853 | | 33 | | 287.185 |

De donde resultan unos tamaños promedio de:

| | Combinados | Cargueros | Portacont. | Pesqueros | Otros tipos |
|------|------------|-----------|------------|-----------|-------------|
| | GT | GT | GT | GT | GT |
| 1985 | 16.794 | 11.926 | 15.808 | 1.897 | 2.081 |
| 1986 | 16.794 | 13.358 | 13.770 | 2.071 | 2.081 |
| 1987 | 16.539 | 13.844 | 18.097 | 2.296 | 2.081 |
| 1988 | | 14.124 | 18.353 | 7.765 | 2.081 |
| 1989 | | 11.940 | 18.353 | 7.765 | 2.482 |

De estos buques terminados, el reparto por destinos fue el siguiente:

| | Para la RDA | | | Para la URSS | | | Para otros países | | |
|--------------|-------------|----------------|-------------|--------------|----------------|-------------|-------------------|----------------|-------------|
| | Nº | GT | % | Nº | GT | % | Nº | GT | % |
| 1985 | 2 | 27.540 | 7,7 | 52 | 262.596 | 73,4 | 5 | 6.866 | 18,9 |
| 1986 | 8 | 102.729 | 28,4 | 42 | 191.518 | 53 | 5 | 67.422 | 18,6 |
| 1987 | 8 | 47.563 | 16,3 | 22 | 148.448 | 50,8 | 7 | 96.230 | 32,9 |
| 1988 | 2 | 40.757 | 13,9 | 17 | 158.875 | 54,4 | 8 | 92.589 | 31,7 |
| 1989 | 3 | 18.763 | 6,5 | 21 | 184.254 | 61,8 | 9 | 84.168 | 31,7 |
| Total | 23 | 237.352 | 14,9 | 154 | 945.691 | 59,4 | 34 | 408.275 | 25,7 |

Fuente: LRS; (Annual Summary of Merchant Ships completed in the World)

Igualmente, el mismo día y en el mismo Diario Oficial, la Comisión modifica su propuesta de 7ª Directiva (2) en el mismo sentido que la anterior pero, al referirse a las ayudas de funcionamiento, indica que el programa de reestructuración que debe llevarse a cabo, en particular de reducción de capacidad, deberá poderse considerar capaz de hacerla competitiva después de 1992.

El 4 de diciembre de 1990, el Consejo aprobó la Directiva 90/652/CEE (3) por la que se modifica la 6ª Directiva y que

recoge íntegramente la propuesta de la Comisión.

Pocos días más tarde, el 21 de diciembre, el Consejo aprobó, por unanimidad, la 7ª Directiva (4) con varios cambios sobre la propuesta de la Comisión. En uno de sus considerandos manifiesta que "el período transitorio concedido a España y Portugal y al territorio de la antigua República Democrática Alemana terminará el 31 de diciembre de 1990".

En su articulado no menciona en ningún momento a la ex-

RDA, por lo que no recoge la modificación propuesta por la Comisión en el sentido antes mencionado, pero sí introduce modificaciones a la propuesta, dedicando todo el capítulo IV a España y Portugal y ampliando el plazo de vigencia de la Directiva a tres años, es decir hasta el 31 de diciembre de 1993.

Se debe resaltar que si el Consejo aprueba una normativa cuyo texto se separa del texto de la propuesta de la Comisión, caben dos caminos:

- La Comisión retira su propuesta por entender que de no hacerlo se desnaturaliza los fines que persigue, o bien

- Se llega a un acuerdo en el seno del Consejo, pero tiene que ser aprobado por unanimidad.

Evidentemente, al no haber retirado su propuesta la Comisión, era necesario el voto unánime de los Estados miembros, cosa que efectivamente ocurrió así.

En el mes de octubre de 1991, el Gobierno alemán envió a la Comisión un plan de reestructuración del sector en Mecklemburgo-Pomerania occidental.

Dicho Gobierno afirmaba que, dado el límite máximo de ayuda del 13% previsto para 1991 y el grado de competitividad que tiene la región en la actualidad, no tenía intención de acogerse a una excepción respecto a lo dispuesto en la 7ª Directiva sobre ayudas de funcionamiento, aunque declaraba no poder comprometerse a cumplir una eventual reducción del nivel máximo de ayuda.

En noviembre, la Comisión solicitó a un asesor independiente que estudiara si los citados astilleros podían competir en régimen de igualdad con los demás astilleros comunitarios, cuyos resultados serán expuestos a

principios de 1992.

El 18 de diciembre, la Comisión colocó el techo de las ayudas en el 9% para 1992

El 20 de mayo de 1992, la Comisión aprobó una propuesta de derogación (5) de la 7ª directiva que presentó al Consejo el 25 del mismo mes.

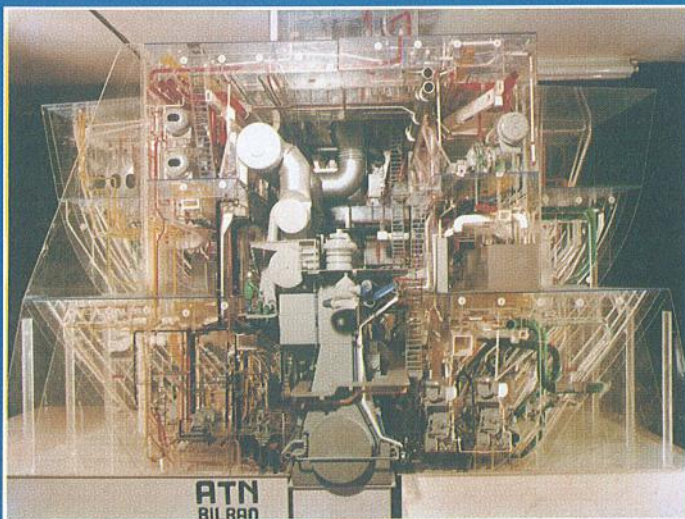
La Comunicación de la Comisión contiene un informe que consta de los apartados siguientes:

I. Introducción.

En la introducción se pone de manifiesto la siguiente declara-



Asesoramiento Técnico Naval y Proyectos



ARMAMENTO

- Esquemas de Servicios
- Desarrollo de Ingeniería de Cámara de Máquinas y Cubierta (Diseño asistido por modelo y ordenador)
- Planos Constructivos con codificación de Productos Intermedios.
- Lista de Materiales por Productos Intermedios.

ACERO

- Planos de Clasificación
- Planos de Bloques
- Planos de Productos Intermedios (previas y paneles)
- Desarrollo de Acero asistido por ordenador (croquis de piezas y ficheros de corte CNC)
- Lista de Materiales por Productos Intermedios

INGENIERIA DE PRODUCCION

- Control Dimensional
- Control de Calidad total
- Normas de Diseño
- Conformado por líneas de calor
- Paletización

SIMON OTXANDATEGI, 97 48990 BERANGO (VIZCAYA) - SPAIN
Teléfonos: (94) 668 10 14 / 668 11 56 Fax: (94) 668 06 68



ción recogida en el acta del Consejo con ocasión de la aprobación por éste de la 7ª Directiva:

"El Consejo y la Comisión reconocen que los problemas específicos del sector de la construcción naval en el territorio de la antigua República Democrática Alemana pueden hacer necesarias, durante un periodo transitorio, ayudas no previstas en las disposiciones de la Directiva.

No obstante, es evidente que en esta fase no puede establecerse con certeza qué ayudas serán precisas para lograr que la construcción naval en esa parte del territorio se sitúe al mismo nivel de competitividad que los demás astilleros comunitarios.

En particular, no se ha dado explicación alguna hasta la fecha sobre la futura estructura del sector o la situación exacta de su cartera actual de pedidos.

El Consejo y la Comisión se declaran dispuestos a volver a considerar, en cuanto se obtenga la información mencionada, la solicitud del Gobierno alemán de que se establezca in régimen transitorio al amparo de la Directiva, siempre que afecte exclusivamente a los astilleros de la antigua República Democrática Alemana, con el fin de hacer posible el ajuste estructural necesario, habrá de tenerse en cuenta la repercusión de un régimen semejante en las condiciones de competencia en la Comunidad."

II. La construcción naval en el territorio de la antigua RDA: su situación en el momento de la integración en la Comunidad.

Detalla la importancia del sector en Mecklemburgo-Pomerania Occidental, los distintos astilleros, número de empleados y capacidad de construcción.

Como resumen se adjunta el cuadro siguiente:

| Astillero | Producción anterior | Puestos trabajo 1.7.90. | Capacidad (tbc) |
|------------------------------------|---|-------------------------|-----------------|
| Mathias-ThesenWerf, Wismar(MTW) | frigoríficos, portacontenedores | 6.212 | 87.275 |
| Warnow Werft, Warnemünde (WW) | portacontenedores, polivalentes, para vehiculos | 5.722 | 133.804 |
| PeeneWerft, Wolgast (PW) | Const. militar | 3.656 | 0 (ast.militar) |
| Volkswerft, Stralsund (VW) | pesqueros, factorías. | 7.899 | 97.042 |
| Schiffswerft "Neptun", Rostock(NW) | portacontenedores | 1.875 | 183.030 |
| Elbwerft, Bolzenburg (EWB) | buques fluviales | 1.245 | 38.228 |
| RoBlauer Schiffwerft(RSW) | buques fluviales | 7.873 | 5.662 |

III. Plan de reestructuración.

Menciona a Deutsche Maschinen und Schiffbau (DMS), Treuhandanstalt (THA), las medidas de reestructuración que ya se han tomado, el plan de reestructuración de 1992-95 para tres astilleros (MTW, WW y PW), el plan de reestructuración actual de otros tres astilleros (VW, EWB y RSW) y el Plan Mukran.

IV. Plan de ayudas a los astilleros.

Contempla "Antiguas deudas", costes medioambientales, pérdidas por antiguos contratos, venta de los astilleros, otras ayudas financieras, ayudas proyectadas para los astilleros en proceso de privatización (MTW, WW y PW), propuestas de ayudas para los demás astilleros y, por último, ayudas proyectadas en el caso de que se construya un astillero en Mukran.

V. Propuesta de la Comisión

Antes de efectuar la propuesta propiamente dicha, la Comisión efectúa, mediante cierto razonamiento, el cálculo del techo que fija en el 36%, cuando el techo para el astillero más necesitado (VW) alcanza el 35,8 %.

El contenido de dicha propuesta, en forma resumida, es el siguiente: El sector de la construcción naval desempeña un importante papel en el desarrollo estructural de la

región litoral de la antigua RDA. El estado del sector en dicho territorio en el momento de su incorporación a la Comunidad hace necesaria una reestructuración urgente y exhaustiva para que llegue a ser un sector competitivo, reestructuración que resulta imposible si se aplica inmediatamente el techo común para las ayudas de producción. Por consiguiente, debe autorizarse un régimen transitorio específico.

Por otra parte, por razones de competencia es preciso que el sector en dicho territorio contribuya de forma considerable a la reducción del exceso de capacidad.

Hasta el 31 de diciembre de 1993, las ayudas de funcionamiento para las actividades de construcción y transformación naval en los astilleros de la antigua RDA que se encontraban en funcionamiento el 3 de octubre de 1990 podrán considerarse compatibles, siempre que:

- Las ayudas destinadas a facilitar el funcionamiento de los astilleros durante dicho período no superen un techo del 36% del volumen de ventas, calculado como el triple del volumen medio anual de ventas del astillero por construcción y transformación de buques tras la reestructuración.

- No se concedan otras ayudas a la producción, incluidas las ligadas a contratos, por contratos celebrados entre el 1 de julio de 1990 y el 31 de diciembre de 1993;

- El Gobierno alemán se comprometa a llevar a cabo el cierre auténtico e irreversible en dicho territorio de una capacidad equivalente al 40% neto de la capacidad de 545.000 tbc existente el 3 de octubre de 1990.

- El Gobierno alemán demuestre que el pago de las ayudas se ha dedicado exclusivamente para fomentar las actividades en los astilleros de la ex-RDA.

Todo lo dispuesto en la Directiva se aplicará a los nuevos astilleros creados en dicho territorio con posterioridad al 3 de octubre de 1990.

El 1 de julio, el Comité Económico y Social aprobó por unanimidad un dictamen (6) sobre la propuesta de directiva por la que se introducen modificaciones en la 7ª directiva. En síntesis es el siguiente:

Es indispensable que la Comisión apruebe medidas de apoyo a las inversiones y ayudas de funcionamiento a los astilleros de la antigua República Democrática Alemana, como se decidió por los demás Estados miembros, y también medidas de amortiguamiento social.

En lo que se refiere a las ayudas de funcionamiento, para las que se solicita una exención al amparo de la 7ª directiva, es indispensable que el importe de las ayudas concedidas a los contratos celebrados entre julio de 1990 y diciembre de 1993 no tenga repercusiones sobre la competencia intracomunitaria.

A juicio del Comité, se debe atene-



nuar el contraste entre el nivel de las ayudas concedidas a los astilleros de la antigua RDA y el de las concedidas a los demás astilleros de la Comunidad, aumentando el nivel máximo (9%) establecido para estos últimos para 1992 en el marco de la 7ª directiva.

El Comité, aun reiterando su máxima comprensión por el plan de saneamiento de los astilleros que nos ocupan y manifestando su aprobación a unas medidas adecuadas y urgentes para evitar graves perjuicios a la economía y al empleo de los estados federados donde están situados, considera que la concesión de un período transitorio a la antigua RDA debe ir acompañada de un compromiso por parte de la Comunidad de examinar la situación y las perspectivas de reactivación de toda la industria comunitaria.

El 9 de julio, el Parlamento emitió una Resolución legislativa que contiene su Dictamen (7) sobre la propuesta de derogación de la 7ª directiva.

Es de señalar que el Sr. Donnelly, al presentar su informe sobre la propuesta de la Comisión, pidió al presidente del Parlamento que diese garantías, antes de la votación, de que se dirigirá personalmente mediante carta a las autoridades de los Estados miembros, pidiéndoles que se comprometan a tomar plenamente en cuenta las enmiendas del Parlamento a la propuesta de directiva en la reunión del Consejo en la que ésta propuesta sea formalmente

adoptada. Esta petición fue formalmente aceptada.

El dictamen fue favorable, pero con una serie de enmiendas relativas, sobre todo, a la competitividad de los astilleros, estricta limitación al territorio de los nuevos estados federados de las medidas excepcionales y transitorias, techo revisable cada 12 meses, así como que las únicas ayudas que queden fuera del techo sean las ayudas en forma de créditos OCDE y las ayudas al desarrollo. Igualmente propone que las ayudas de funcionamiento para 1992 y 1993 no superen el triple y el doble, respectivamente, del techo establecido para el conjunto del sector. El Parlamento solicita que la reducción de capacidad de los astilleros de dichos estados se fije en el 55%, en lugar del 40% de la capacidad existente a 3 de octubre de 1990, y sugiere que se beneficien asimismo de la ayuda a la producción los astilleros comunitarios que con anterioridad estuvieran centrados fundamentalmente en la construcción naval militar.

Por tanto, pidió a la Comisión que modificase su propuesta, de conformidad con el art. 149 ap. 3 del TCEE; pidió al Consejo que le informe en caso de que desee apartarse del texto aprobado por el PE; se reserva el derecho a recurrir al procedimiento de concertación en el caso de que el Consejo desee apartarse del texto aprobado por el PE y, por último, pide que se le consulte de nuevo en caso que el Consejo se proponga modificar sustancialmente la propuesta de la Comisión.

El 20 de julio, el Consejo aprobó la directiva 92/68/CEE (8), por la que se introducen algunas modificaciones a la directiva 90/684/CEE sobre ayudas a la construcción naval.

Esta directiva se aprueba sin tener en cuenta ninguna de las modificaciones aprobadas por el Parlamento y con dos variaciones sobre la propuesta de la Comisión: la primera es el cambio de redacción del art 10bis, ap. 2 a) relativo a la cuantía de las ayudas de funcionamiento, y la segunda es la supresión del ap. 3 del mismo artículo de la propuesta de la Comisión.

AYUDAS CONCEDIDAS

En diciembre de 1992, la Comisión decidió autorizar el desembolso del primer tramo de las ayudas concedidas a Meeres-Technik-Werft, antes Mathias-Thesen-Werft (MTW), situado en Wismar. Este tramo consiste en:

• **Ayudas de funcionamiento :**

191,2 millones de DM.

• **Ayuda a la inversión :**

94,8 millones de DM.

• **Ayuda al cierre :**

18 millones de DM.

Los demás tramos no se desembolsarán hasta que el Gobierno alemán aporte pruebas suficientes, a juicio de la Comisión, de que las ayudas se ajustarán a las normas establecidas en la 7ª Directiva y, sobre todo, a la nueva Directiva 92/68/CEE.

El 10 de febrero de 1993, la Comisión aprobó una primera fase de ayudas a la reestructuración al astillero de Peene Werft (PW).

El presupuesto total es:

• **Ayuda de funcionamiento :**

36,4 millones de DM.

• **Ayuda a la inversión :**

37,1 millones de DM.

• **Ayuda al cierre :**

32,3 millones de DM.

El mismo día, la Comisión aprobó el régimen de facilidades de crédito para la construcción naval ("Werfthilfe"). Este régimen, ya aprobado para los astilleros de Alemania occidental, se amplía a los astilleros de los nuevos Estados que contribuyan a la reducción de capacidad acordada. Tiene por objetivo la bonificación de intereses en condiciones OCDE y ayuda al desarrollo para subvencionar buques construidos en los nuevos Estados federados. El importe de la ayuda asciende a 471 millones de DM. Se aplicará a los buques que se construyan entre el 1.1.91. y el 31.12.95. El 24 de febrero de 1993, la Comisión aprobó una primera serie de ayudas a la reestructuración al astillero de Warnow Werft (WW). Su presupuesto total alcanza la cifra de 282,4 millones de DM, desglosado de la siguiente manera:

• **Ayuda de funcionamiento :**

127,9 millones de DM.

• **Ayuda a la inversión :**

127,5 millones de DM.

• **Ayuda al cierre :**

27 millones de DM.

El 23 de noviembre, la Comisión aprobó una ayuda al astillero Neptun Industrie Rostock GmbH, para el periodo 1993-1995, con el siguiente presupuesto:

• **Ayuda a la reestructuración:**

159 millones de DM.

• **Subvenciones a la inversión:**

64,2 + 28,5 millones de DM.

El 21 de diciembre de 1993, la Comisión aprobó las siguientes ayudas a la reestructuración de los astilleros de la ex-RDA con la condición de que se realice el cierre del 40% de las capacidades. Los importes, en millones de DM. son:

El 11 de mayo de 1994, la Comisión aprobó, mediante una Decisión, la concesión de una segunda fase de ayudas al astillero alemán Meeres-Technik-Werft (MTW).

De acuerdo con la modificación de la 7ª Directiva, el gobierno alemán ha aceptado proceder a la reducción del 40% de la capacidad existente en los astilleros de la ex-RDA para finales de 1995.

Esta segunda fase consiste en ayudas al funcionamiento por un importe de 406 millones de DM, siendo la última que reciben para los contratos firmados a 31 de diciembre de 1993.

La Comisión apoya esta decisión ya que la capacidad del astillero se limitará a 100.000 tbc anuales durante 10 años (después de 5 años el gobierno alemán podrá solicitar aumentarla) y que la modernización constituye una aportación positiva para la región donde está ubicado el astillero.

Resulta totalmente contradictoria la Comisión respecto a esta ayuda, ya que en su Decisión sobre el caso COSCO (DOCE L 367 de 16.12.92) expresa que "el gobierno alemán ha afirmado que Mathias-Thesen-Werft no reducirá su capacidad por debajo de las 87.275 tbc registradas el 1 de julio de 1990". Por tanto, no parece justificada la primera de las razones esgrimidas por la Comisión para la autorización de esta segunda fase de ayudas, puesto que la presunta limitación de capacidad es realmente un aumento de la misma.

| Astillero | Ayuda funcionamiento | Ayuda a la inversión | Ayuda al cierre |
|--------------|----------------------|----------------------|-----------------|
| Peene Werft | 121,3 | 32,1 | |
| Volkswerft | 680,5 | 16 | 2,6 |
| Elbwerft | 110,1 | 4 | |
| Warnow Werft | 617,1 | | |



Respecto a la actuación del Gobierno alemán no cabe la menor duda sobre su habilidad para moverse en el ámbito de la comisión.

CONCLUSIONES

Es sorprendente la actuación de la Comisión en este asunto. No se termina de comprender bien como, habiendo recibido la mencionada comunicación del Gobierno alemán en octubre de 1991, efectúa su propuesta de derogación de la 7ª Directiva para los astilleros germano orientales. En aquellas fechas el Gobierno alemán manifestaba su conformidad con el techo situado en el 13%. Y la Comisión, como si no le valiera dicha información, un mes más tarde, contrata a un asesor independiente para que la corrobore y, 6 meses más tarde, le presenta un informe que le permite aprobar su propuesta de derogación.

Evidentemente, antes de la aprobación por el Consejo de la 7ª Directiva, el Gobierno alemán debía ser conocedor del estado en que se encontraba el sector en la RDA ya que Kombinat Schiffbau, Rostock era un miembro asociado de la Asociación de Construcción Naval y de las industrias Oceánicas de Alemania.

Con respecto al techo propuesto para las ayudas de funcionamiento, que la Comisión evalúa en el 36%, hay que mencionar que dicho techo es el que necesita, según el citado estudio, el astillero menos eficiente de todos.

Al estudiar el informe preliminar de la Comisión a su propuesta de derogación, se podría intuir que se ha buscado una justificación, mediante un asesor independiente, para aprobar la concesión de una serie de ayudas, necesarias en todo caso por razones coyunturales de política alemana, pero discriminatorias con respecto a los otros miembros de la Comunidad.

Por último resulta tremendamente significativo la Resolución del Parlamento sobre la propuesta de la Comisión. El Parlamento, entre todas las propuestas que hace, propone una reducción del 55% de la capacidad existente a 3 de octubre de 1990 y que se beneficien igualmente con ayudas a la producción los astilleros comunitarios dedicados a la construcción de buques de guerra. Igualmente pide que el techo para 1992 se fije en el 27%.

El Parlamento, que siempre se ha manifestado con un alto grado de sensibilidad en relación con el sector y en muchas ocasiones en disconformidad con la Comisión, se pronuncia, en este caso, con un cierto tono de inflexibilidad con la propuesta, síntoma inequívoco del desagrado que ésta le produce.

Sin considerar las ayudas aproba-

das para Neptun Werft (251,7 millones de DM) ya que, según la Comisión, se reconvirtió en un astillero de reparaciones, el importe de las ayudas aprobadas es el siguiente:

- Ayuda de funcionamiento :
2.290,5 millones de DM.
- Ayuda a la inversión:
311,5 millones de DM.
- Ayuda al cierre:
79,9 millones de DM

lo que hace un total de 2.681,9 millones de DM. Hay que contabilizar aparte los 471 millones de DM. (en 5 años) en ayudas para bonificación de intereses y alludas al desarrollo.

Respecto a la actuación del Gobierno alemán no cabe la menor duda sobre su habilidad para moverse en el ámbito de la Comisión, consiguiendo, por una parte, la aprobación de unos niveles de ayudas que le permitirá afrontar el futuro con unos astilleros totalmente renovados y modernizados y, por otra, dotando con fondos presupuestarios suficientes dichas mejoras, lo que confirma el convencimiento que dicho Gobierno tiene en el futuro de su construcción naval. ■

BIBLIOGRAFÍA

- (1) DOCE nº C 248 de 2.10.90. pág.6
- (2) DOCE nº C 248 de 2.10.90. pág.5
- (3) DOCE nº L 353 de 17.12.90. pág.45
- (4) DOCE nº L 380 de 31.12.90. pág.27-36
- (5) SEC(92) 991 final de 25.5.92 y DOCE nº C 155 de 20.06.92. pág. 20
- (6) DOCE nº C 287 de 4.11.92. pág.16-17.
- (7) DOCE nº C 241 de 21.9.92. pág.184-188.
- (8) DOCE nº L 219 de 4.8.92. pág.54-55

F . P . S . O . FUTUROS PROYECTOS

La industria dedicada a la explotación de los recursos petrolíferos está experimentando un gran avance y en gran medida se debe a los buques F.P.S.O. (Floating Production Storage and Off-loading).

Los buques F.P.S.O. están siendo utilizados en el Mar del Norte, como única manera de poder explotar zonas petrolíferas en aguas que son demasiado profundas, o donde las reservas son insuficientes para compensar los costes elevados de un sistema tradicional. Este tipo de buque ya había sido utilizado en países orientales y del oeste de África. En el Mar del Norte, el primer sistema de explotación de este tipo fue el buque S.W.O.P.S. (Single Well Oil Production System), Seillean. Fue construido por el astillero Harland and Wolff, en Belfast, para la compañía BP. Este buque allanó el camino para los futuros F.P.S.O., que fueron posibles gracias a grandes desarrollos tecnológicos.

El primer F.P.S.O. construido para operar en el Mar del Norte se instaló en el campo petrolífero

ro Gryphon A, a 300 km. al noreste de Aberdeen, y dio los primeros resultados en Octubre de 1993. Fue construido en 1992 en el astillero español Astano.

La compañía estadounidense Amerada Hess ha utilizado el buque F.P.S.O. Petrojarl I, cuyo armador es Golar Nor, en dos campos petrolíferos de la zona británica del Mar del Norte, Angus y Hudson. Este buque obtuvo una producción de más de 10 millones de barriles en Angus durante 1993. Luego se trasladó a Hudson, donde se obtuvieron más de 17 millones de barriles en 18 meses. El F.P.S.O. se utilizó durante la primera fase del proyecto para obtener una primera producción y así poder pasar a una segunda fase una vez que el buque abandonara la zona, uniendo los dos pozos existentes con un conducto subterráneo. Actualmente, el Petrojarl I se encuentra en el pozo petrolífero Blenheim, en donde permanecerá durante tres o cuatro años. Antes de llegar allí, se realizaron algunas modificaciones en el astillero alemán Bremerhaven, incluyendo la

instalación de una nueva unidad compresora de gas.

La compañía Chevron utiliza un buque F.S.U. (Floating Storage Unit) en el pozo petrolífero Alba. El F.S.U. está situado a 3 km. de la plataforma. Los primeros resultados se obtuvieron en Enero de 1994, y actualmente alcanza una producción de 86.600 bpd. Más de 2 millones de barriles se han exportado desde Alba a través de un petrolero shuttle.

El octavo mayor proyecto del Mar del Norte, que se espera esté en funcionamiento dentro de dos años, también utilizará este tipo de tecnología, bien sea mediante un F.P.S.O. o bien mediante un F.S.U. unido a una plataforma fija.

Quizás el proyecto más avanzado que se está llevando a cabo sea el que la compañía BP situará en el campo petrolífero Foinaven, al oeste de Shetland, con una producción estimada de entre 250 y 500 millones de barriles de crudo. Se trata de un antiguo buque ruso de apoyo a submarinos, Anadyr, que su armador Golar Nor, junto con la



compañía McDermott International, está transformando en un FPSO, con el nombre de Petrojarl IV, en el astillero español Astano. La proa y la popa del Anadyr se reutilizarán después de remodelarse, y se unirán a un nuevo cuerpo cilíndrico con doble casco en construcción. La turret del buque, que se construye en el astillero Highlands Fabricators de McDermott, se espera esté finalizada en el mes de Abril. Para entonces, el Anadyr ya habrá sido cortado en dos y podrán acoplarse el nuevo cuerpo cilíndrico y la turret. Se prevé que el buque abandone Astano el próximo mes de Noviembre y que las operaciones comiencen en 1996. La compañía BP espera que la conversión se realice en menos de 15 meses, por lo que la planta de proceso se instalará mientras se llevan a cabo las modificaciones. El Petrojarl IV tendrá capacidad para procesar hasta 95.000 bpd de crudo e inyectar en la prospección 165.000 bpd de agua, pudiendo almacenar un total de 300.000 barriles. Cada tres días, varios petroleros tipo shuttle se encargarán de transportar el crudo. La utilización de un FPSO se debe a la profundidad de las aguas en la zona, que alcanza los 890 m., y a que este tipo de buque es capaz de mantener su posición en condiciones climáticas adversas. Con el Petrojarl IV, BP pretende conseguir un nivel de producción estable.

La compañía operadora Conoco está a la espera de ofertas por parte de astilleros, para el sistema de producción de petróleo

en el pozo MacCulloch. No ha especificado todavía el tipo de sistema que prefiere, ni tampoco si será nueva construcción o reconversión, a la espera de nuevas ideas. La compañía tiene previsto iniciar pronto las negociaciones con el UK Department of Trade and Industry (DTI) para llevar a cabo la explotación de la zona. La producción estimada es de 40 millones de barriles de crudo.

Astilleros Españoles (Cádiz) entregó ya a la compañía Bluewater el F.P.S.O. Uisge Gorm, transformación del petrolero Dirch Maersk. El buque operará en el pozo Fife de Amerada Hess. Se espera que la producción comience este año y que alcance los 34 millones de barriles de crudo.

La compañía estadounidense Texaco, que posee el pozo Captain del Mar del Norte, utilizará un F.P.S.O. conectado a través de tuberías con una plataforma petrolífera y con conductos subterráneos. Se prevé una producción de 300 millones de barriles de crudo y más de 53 millones de pies cúbicos de gas. Se espera conseguir una producción que alcance los 60.000 bpd y los 6.6 millones de pies cúbicos de gas por día, comenzando en 1996. La ingeniería de detalle del buque se está llevando a cabo en Astano. La construcción se iniciará pronto, como parte de un contrato entre Texaco y un consorcio formado por ABB, Coflexip-Stena Offshore, Astano y UiE Scotland, para llevar a cabo la ingeniería, instalación y construcción de

todo el sistema en el pozo Captain.

La compañía Shell explotará tres pozos en el Mar del Norte, Teal, Teal South y Guillemot A, con un F.P.S.O. que tendrá capacidad para almacenar 850.000 barriles. La producción estimada es de 90 millones de barriles de crudo y 45.000 millones de pies cúbicos de gas. Está previsto que comience en 1996.

No sólo se están llevando a cabo estas construcciones para la explotación de la parte perteneciente al Reino Unido en el Mar del Norte, también existen varios proyectos que hacen referencia a la zona noruega. La compañía Statoil ha comenzado el proyecto para explotar el pozo Norne, con la construcción de un buque en Singapur, en el astillero Far East Levington Shipbuilding, valorado en 160 millones de dólares. El buque se entregará en el tercer trimestre de 1996. El resto del proyecto se realizará en Noruega, en Aker Stord. La producción estimada, que comenzará en 1997, es de 45 millones de barriles de crudo.

La compañía operadora noruega Norsk Hydro utilizará un FPSO en el pozo Njord, con un buque de nueva construcción con capacidad para almacenar 700.000 barriles. Actualmente la compañía está estudiando las propuestas de los astilleros. La producción estimada, cuyo inicio está previsto para 1997, es de 200 millones de barriles de crudo y de 8.000 millones de metros cúbicos de gas. ■



LA MAYORÍA DE LOS PESQUEROS ARRESTADOS EN AGUAS IRLANDEASAS SON ESPAÑOLES.

De los 39 pesqueros arrestados el pasado año en aguas irlandesas, por hacer caso omiso de sus leyes de pesca, 24 son españoles. Aunque ha aumentado el número de inspecciones, el número de arrestos se ha reducido de 61 en 1993 a 39 en 1994. Según los datos actuales se pue-

de asegurar que el Servicio Naval Irlandés (Irish Naval Service) ha ganado la batalla frente a la pesca ilegal, aunque la gran prueba será a partir de 1996, cuando España y Portugal puedan entrar a faenar en la zona denominada Irish Box. ■



SAMSUNG CONSTRUIRÁ PETROLEROS SUEZMAX PARA CERES HELLENIC.

La compañía griega Ceres Hellenic Shipping ha elegido al astillero surcoreano Samsung para que lleve a cabo la construcción de tres petroleros Suezmax, con opción para construir otros dos. El precio unitario de los buques ronda los 55 millones de dólares, lo que significa que si se llevan a cabo las opciones, el contrato puede alcanzar los 275 millones de dólares. Los tres primeros buques se entregarán en 1997, y se chartearán inmediatamente a la compañía British Petroleum durante siete años, a razón de 12.000 dólares al día. ■

NACIONAL



FLEBASA NEGOCIA INVERTIR DIEZ MIL MILLONES EN DOS BUQUES.

La compañía naviera Flebasa negocia con tres astilleros españoles un pedido de dos buques de pasaje, cuyo coste rondará los diez mil millones de pesetas.

De formalizarse el acuerdo, ésta sería la primera ocasión en la que Flebasa encarga la construcción de nuevos buques. Actualmente posee una flota de 15 buques, de los que 10 son propios. La compañía facturó 2.600 millones en 1994, un 43 por ciento más que en 1993. Con la nueva línea Vilanova-Alcudia, que se abrirá en Abril, prevé duplicar sus ingresos este año. ■

NUEVA RUTA MARÍTIMA DEL GRUPO FRED OLSEN.

La naviera española de origen noruego Fred Olsen ha inaugurado hace dos meses una nueva línea que une las islas de Tenerife y Gran Canaria por sus puntos más cercanos (Santa



Cruz de Tenerife y Agaete), en un tiempo de dos horas y con un coste de 4.200 pts. ida y vuelta. Su rival más directo es Trasmediterránea, con un precio de 5.752 pts. y un tiempo de cuatro horas, entre Santa Cruz y Las Palmas. Durante 1994, Fred Olsen facturó 5.600 millones de pesetas, un 9 por ciento más que en 1993. ■

ASTILLEROS ESPAÑOLES CONSIGUE UN CONTRATO PARA CONSTRUIR UN PETROLERO.

Astilleros Españoles ha logrado desbancar a Corea del Sur en la lucha por conseguir el contrato para llevar a cabo la construcción de un petrolero tipo shuttle para la compañía estadounidense Texaco. El petrolero, de 80.000 tpm, se construirá en el astillero de Sestao, con fecha de entrega prevista para Noviembre de 1996. El buque se utilizará en la plataforma Captain que Texaco posee en el Mar del Norte, y para la que Astano está construyendo un FPSO, que entregará en Septiembre del año próximo. Las principales dimensiones del petrolero son: 221 m. de eslora, 36,8 m. de manga y 14,5 m. de puntal. ■

NUEVO DIRECTOR DE LA MARINA MERCANTE.

El pasado día 1 de Febrero Pedro Anatael Meneses Roqué tomó posesión del cargo de director de la Marina Mercante, nombramiento aprobado en el Consejo de Ministros del día 20 de Enero. El nuevo director de la Marina Mercante, jefe de máquinas de la Marina Mercante, era presidente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife desde 1990. Como marino mercante, ocupó diferentes cargos en las navieras Aznar, Cepsa y Naviera de Canarias; fue director técnico y gerente de Frigoríficos Tenerife, S.A.; director gerente de Servicios Marítimos; director comercial y director gerente de Nuevo 74 Varaderos, S.A. (Nuvasa); y director gerente de la Asociación para la Promoción del Puerto de Tenerife. ■

EL REGISTRO DE BUQUES CANARIO YA ES COMPETITIVO.

Los nuevos porcentajes de bonificación recogidos en la Ley de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, harán más atractivo y competitivo el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias,

junto con las nuevas leyes sobre el acceso al registro de los buques que transporten mercancías de interés estratégico. Según los últimos datos, el Registro de Canarias contará pronto con su buque número cuarenta. A finales de 1994 sólo tenía doce buques registrados y en los dos primeros meses de 1995 ya se han registrado en él ocho nuevos buques y otros veinte lo harán pronto. ■

ARN SALE DE LA SUSPENSIÓN DE PAGOS PARA PEDIR LA QUIEBRA.

El Juzgado de Primera Instancia de Bilbao ha declarado cumplido el convenio de acreedores de Astilleros Reunidos del Nervión (ARN), por lo que se levanta la suspensión de pagos en la que estaba inmersa la empresa desde Mayo de 1991. Ahora el juez podrá admitir la quiebra con continuidad con un pasivo principalmente institucional que supera los 7.000 millones de pesetas. Esta quiebra es el paso previo exigido para la renegociación del pasivo con el ICO y la Seguridad Social. ARN está controlada por Construcciones Navales Vascas, sociedad del grupo Socoa, y su futuro depende de la confirmación de un pedido de 5.000 millones para la construcción de dos buques gaseros para el armador belga Exmar. ■

EVOLUCION RECIENTE DE LA CONSTRUCCION NAVAL

Los gráficos y tablas que se adjuntan muestran la evolución reciente de la cartera de pedidos, de la producción en base a las entregas y de la contratación del total mundial y de los principales bloques, en número de buques y toneladas de registro compensadas, así como la participación en cada uno de los tres conceptos de los países miembros de la UE, (sin incluir los tres nuevos miembros, que se añadirán en informes posteriores).

A 31 de diciembre de 1994 la cartera de pedidos mundial ascendía a 2.316 buques que totalizaban 30,7 millones de cgt, lo que supone un aumento de más de un 16% respecto al año anterior. La Unión Europea disminuye casi en un 10% su participación respecto al año ante-

rior, mientras que la AWES mantiene su cuota y Japón y Corea la aumentan considerablemente para situarse en unas cuotas cercanas al 28% y 21% respectivamente.

En cuanto a la participación de España dentro de la UE, que llevaba un ritmo claramente descendiente, aumenta de modo significativo hasta casi un 11%, más importante si cabe dada la disminución de la cuota de la UE en el mundo.

Durante 1994, se entregaron un total de 1.245 buques que suponían 13,6 millones de cgt, casi 1,9 millones más que el año pasado. La UE mantiene el mismo nivel de entregas, aunque su participación disminuye debido, naturalmente, al aumento de la producción mundial. En el contexto de la UE, España sí

lleva una evolución claramente descendiente, sin duda por causa de los bajos niveles de contratación de los años anteriores, ya que los niveles de entregas de la UE en los últimos años se mantienen prácticamente constantes.

En 1994 se contrataron 1.416 buques y 16,2 millones de gt., 1,1 millones más que el año anterior. La participación de la UE baja del 21% de 1993 al 17,5% de 1994, mientras que la de Japón aumenta considerablemente hasta unos 7 millones de cgt. España, sin embargo y debido a la alta contratación registrada en el cuarto trimestre de 1994, aumenta su porcentaje de participación en más de cinco puntos respecto a 1993 y se sitúa con un 11,6% sobre el volumen de contratación del total de la UE. ■

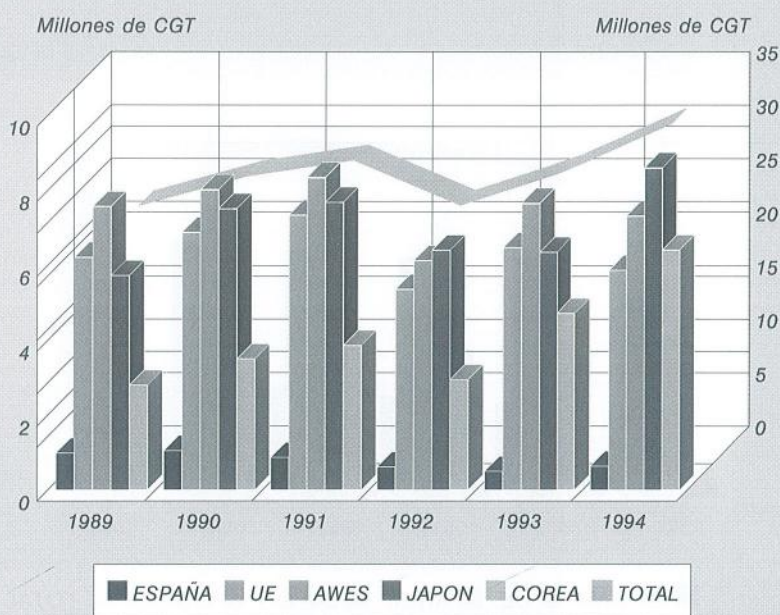


EVOLUCION DE LA CARTERA MUNDIAL

En miles de CGT

| | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994* | |
|--------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|
| | Nº | CGT | Nº | CGT | Nº | CGT | Nº | CGT | Nº | CGT | Nº | CGT |
| ESPAÑA | 160 | 986,0 | 142 | 1.046,0 | 101 | 869,0 | 67 | 614,3 | 55 | 497,4 | 72 | 635,7 |
| UE | 718 | 6.210,5 | 764 | 6.877,1 | 727 | 7.339,0 | 504 | 5.356,1 | 503 | 6.472,9 | 532 | 5.867,0 |
| AWES | 847 | 7.566,5 | 861 | 8.017,3 | 823 | 8.347,0 | 556 | 6.127,4 | 569 | 7.658,0 | 598 | 7.314,4 |
| JAPON | 459 | 5.721,1 | 543 | 7.513,6 | 514 | 7.683,0 | 482 | 6.409,1 | 462 | 6.352,1 | 491 | 8.604,6 |
| COREA | 160 | 2.795,0 | 154 | 3.498,6 | 163 | 3.859,0 | 128 | 2.948,1 | 199 | 4.715,2 | 241 | 6.407,6 |
| MUNDO | 2.478 | 23.052,8 | 2.626 | 25.810,1 | 2.605 | 27.336,0 | 2.399 | 23.094,7 | 2.338 | 26.369,2 | 2.316 | 30.737,7 |

(*) Estimación Ferliship



EVOLUCION DE LA PARTICIPACION EN LA CARTERA TOTAL DE LA U.E.

| | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994* |
|---------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------|
| ALEMANIA | 22,11 | 29,97 | 24,72 | 30,02 | 30,70 | 26,62 |
| BELGICA | 2,03 | 2,63 | 2,89 | 1,53 | 2,60 | 2,54 |
| DINAMARCA | 8,45 | 10,66 | 10,85 | 12,08 | 13,34 | 11,40 |
| FRANCIA | 5,00 | 5,17 | 7,04 | 5,86 | 8,34 | 11,44 |
| GRECIA | 0,25 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,53 |
| ITALIA | 28,83 | 23,20 | 25,94 | 24,33 | 25,94 | 19,35 |
| HOLANDA | 8,03 | 6,62 | 6,94 | 5,57 | 5,67 | 9,75 |
| PORTUGAL | 4,22 | 3,20 | 3,12 | 2,80 | 1,93 | 1,63 |
| R. UNIDO | 7,59 | 5,97 | 7,62 | 7,93 | 3,88 | 4,89 |
| ESPAÑA | 13,50 | 12,58 | 10,88 | 9,88 | 7,60 | 10,84 |

Porcentaje sobre CGT
(*) Estimación Ferliship

Ferliship

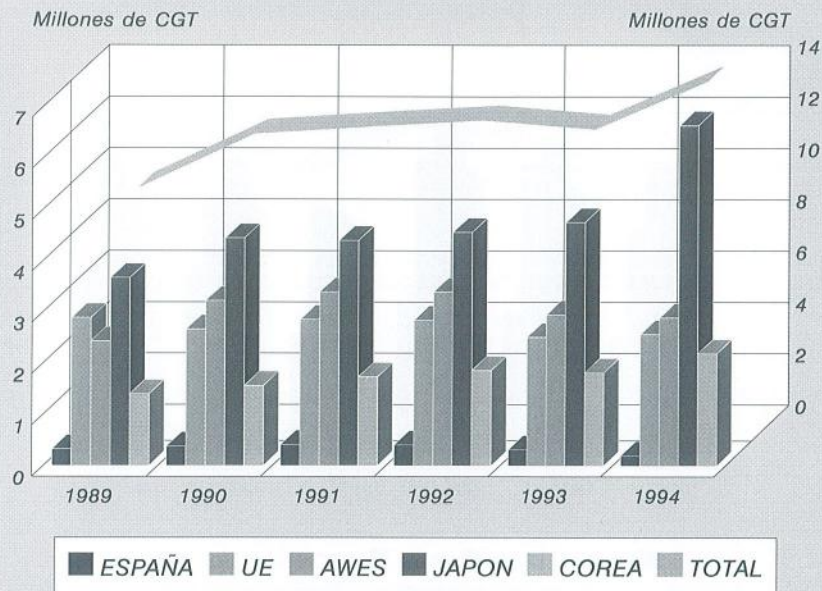
Fuente: Lloyd's, AWES, G.S.N., Uninave

EVOLUCION DE LA PRODUCCION MUNDIAL En miles de CGT

| | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994* | |
|--------|-------|---------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|
| | Nº | CGT | Nº | CGT | Nº | CGT | Nº | CGT | Nº | CGT | Nº | CGT |
| ESPAÑA | 137 | 325,0 | 95 | 384,0 | 75 | 415,0 | 45 | 407,0 | 40 | 316,3 | 32 | 204,4 |
| UE | 328 | 2.883,8 | 399 | 2.658,1 | 348 | 2.852,0 | 366 | 2.842,3 | 268 | 2.502,8 | 279 | 2.563,2 |
| AWES | 398 | 2.425,5 | 465 | 3.217,2 | 417 | 3.384,0 | 435 | 3.390,8 | 316 | 2.948,1 | 307 | 2.888,7 |
| JAPON | 640 | 3.663,1 | 634 | 4.441,0 | 601 | 4.392,0 | 609 | 4.550,0 | 610 | 4.745,5 | 563 | 6.632,9 |
| COREA | 102 | 1.396,3 | 110 | 1.559,0 | 112 | 1.730,0 | 97 | 1.856,3 | 93 | 1.809,7 | 105 | 2.183,6 |
| MUNDO | 1.432 | 9.464,4 | 1.636 | 11.546,1 | 1.562 | 11.825,0 | 1.545 | 12.074,6 | 1.450 | 11.711,8 | 1.245 | 13.592,7 |

Producción en base a entregas

(*) Estimación Ferliship



EVOLUCION DE LA PARTICIPACION EN LA PRODUCCION TOTAL DE LA U.E.

| | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994* |
|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ALEMANIA | 26,88 | 38,96 | 38,01 | 30,53 | 36,86 | 39,05 |
| BELGICA | 3,30 | 2,09 | 0,97 | 4,24 | 0,19 | 2,15 |
| DINAMARCA | 11,81 | 8,48 | 11,63 | 10,93 | 13,06 | 11,71 |
| FRANCIA | 6,97 | 3,44 | 5,90 | 6,96 | 2,33 | 3,94 |
| GRECIA | 0,48 | 0,63 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| ITALIA | 14,58 | 11,09 | 15,12 | 12,31 | 14,71 | 16,32 |
| HOLANDA | 9,15 | 12,03 | 7,42 | 13,89 | 9,82 | 13,55 |
| PORTUGAL | 1,86 | 2,71 | 0,90 | 1,85 | 2,06 | 0,62 |
| R. UNIDO | 7,66 | 7,23 | 5,11 | 5,62 | 8,90 | 4,10 |
| ESPAÑA | 17,30 | 13,35 | 14,94 | 13,69 | 12,07 | 8,55 |

Porcentaje sobre CGT
(*) Estimación Ferliship

Ferliship

Fuente: Lloyd's, AWES, G.S.N., Uninave

EVOLUCION DE LA CONTRATACION MUNDIAL

En miles de CGT

| | 1989 | | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994* | |
|--------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|---------|-------|----------|-------|----------|
| | Nº | CGT | Nº | CGT | Nº | CGT | Nº | CGT | Nº | CGT | Nº | CGT |
| ESPAÑA | 102 | 513,0 | 86 | 435,0 | 52 | 164,0 | 20 | 171,7 | 27 | 198,4 | 49 | 327,6 |
| UE | 414 | 3.355,3 | 422 | 3.151,2 | 281 | 1.964,0 | 232 | 1.834,0 | 257 | 3.163,5 | 367 | 2.824,5 |
| AWES | 511 | 3.996,9 | 476 | 3.601,4 | 331 | 2.458,0 | 270 | 2.235,1 | 312 | 3.993,9 | 413 | 3.495,9 |
| JAPON | 741 | 5.905,6 | 715 | 6.132,6 | 557 | 4.472,0 | 530 | 3.201,5 | 645 | 4.753,5 | 626 | 7.280,1 |
| COREA | 120 | 1.669,2 | 89 | 2.169,2 | 113 | 2.220,0 | 63 | 1.078,1 | 169 | 3.676,6 | 140 | 2.906,6 |
| MUNDO | 1.759 | 14.151,4 | 1.649 | 14.323,8 | 1.425 | 11.952,0 | 1.340 | 8.963,1 | 1.604 | 15.116,2 | 1.416 | 16.200,1 |

(*) Estimación Ferliship



EVOLUCION DE LA PARTICIPACION EN LA CONTRATACION DE LA U.E.

| | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994* |
|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ALEMANIA | 28,17 | 32,96 | 28,91 | 57,92 | 35,36 | 33,70 |
| BELGICA | 2,78 | 4,34 | 1,27 | 0,49 | 5,07 | 2,00 |
| DINAMARCA | 6,10 | 16,94 | 15,14 | 9,63 | 17,34 | 7,66 |
| FRANCIA | 3,85 | 5,50 | 12,86 | 0,84 | 7,56 | 7,02 |
| GRECIA | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 2,00 |
| ITALIA | 22,48 | 8,97 | 17,58 | 1,05 | 17,74 | 16,92 |
| HOLANDA | 9,06 | 10,51 | 7,03 | 14,52 | 8,90 | 15,47 |
| PORTUGAL | 6,25 | 1,40 | 3,61 | 0,07 | 0,22 | 1,62 |
| R. UNIDO | 8,33 | 4,87 | 8,27 | 3,49 | 1,65 | 2,00 |
| ESPAÑA | 12,98 | 14,51 | 5,34 | 12,00 | 6,16 | 11,60 |

Porcentaje sobre CGT
(*) Estimación Ferliship

Ferliship

Fuente: Lloyd's, AWES, G.S.N., Uninave



FEBRERO 1995

| ASTILLERO / PAIS | ENTREGA PREVISTA | TIPO DE BUQUE (Nº) | TAMAÑO / CAPACIDAD | ARMADOR / OPERADOR |
|---|------------------------------------|--------------------------------------|--|--------------------|
| Sumimoto Heavy Industries, Oppama (Japón) | Petrolero (1) | 95.000 tpm | Onassis Group, Monte Carlo | Junio 97 |
| Hitachi Zosen, Maizuru (Japón) | Bulkcarrier Panamax (2) | 71.000 tpm | Eploia Shipping, Piraeus | 97 |
| Hitachi Zosen, Ariake (Japón) | LPG (1) | 39.000 m.cúb. | Christian Haaland, Haugesund | Octubre 96 |
| Sumimoto Heavy Industries, Oppama (Japón) | B. transporte de vehículos(1) | 6.000 vehículos | Den Norske Amerikalinije, Oslo | Finales 96 |
| Hyundai Heavy Industries, Ulsan (Corea Sur) | Portacontenedores (3) | 2.800 teu | Norddeutsche Vermögensaniage, Hamburgo | Oct. 96 / Febr. 97 |
| Daedong Shipbuilding, Chinhae (Corea Sur) | Bulkcarrier (1) | 45.000 tpm | Great Eastern Shipping Co. | Ppios. 97 |
| Samsung Heavy Ind., Koje Island (Corea Sur) | Petrolero Aframax (2) | 100.000 tpm | Great Eastern Shipping Co. | |
| Samsung Heavy Ind., Koje Island (Corea Sur) | Petrolero Aframax (4º de serie) | 105.000 tpm | Neptune Orient Lines, Singapore | — |
| Daewoo Heavy Ind., Okpo (Corea del Sur) | Petrolero Aframax (3º de serie) | 96.000 tpm | Angelicooussis Group | 97 |
| Daewoo Heavy Ind., Okpo (Corea del Sur) | Portacontenedores (1) | 3.600 teu | Conti Reederei, Munich | Marzo 97 |
| Hudong Shipyard, Shanghai (China) | Bulkcarrier (1) | 27.000 tpm | Pacific Basin Bulk Shipping | Finales 96 |
| Xingang Shipyard, Tianjin (China) | Bulkcarrier (2) | 27.000 tpm | Pacific Basin Bulk Shipping | 97 |
| Balamban Shipyard, Cebu , (Filipinas) | Bulkcarrier (1) | 10.000 tpm | Desconocido | 96 |
| Iyi Deniz, Tuzla (Turquía) | Portacontenedor multipropósito (2) | 5.500 tpm; 380 teu | Yardimci Shipping, Estambul | 96 |
| Elbwerft Boizenburg (Alemania) | Portacontenedores (1) | 3.500 tpm; 300 teu | Armador alemán | Abril 96 |
| Elbwerft Boizenburg (Alemania) | Portacontenedores (1) | 3.500 tpm; 300 teu | Helmship, Brake | Junio 96 |
| Royal Schelde, Vlissingen (Holanda) | Ferry rápido (1) | 76,6 m.; 620 pasajeros 152 coches | Catamaran Lines I Shipping Co, Grecia | Marzo 96 |
| Appledore Shipbuilders, Bideford (R. Unido) | LPG (1) | 5.600 m.cúb. | Sloman Neptun, Bremen | Julio 97 |
| Burmeister & Wain, Copenhagen (Dinamarca) | Bulkcarrier Panamax (1) | 74.500 tpm | K/S Danskib | Febrero 96 |
| Cantiere Navale di Pesaro, Pesar (Italia) | Quimiquero (1) | 6.500 tpm | Cispa Gas Trasporti, Trieste | Marzo 96 |

FUENTE: LLOYD'S LIST



EL PRECIO DE SER COMPETITIVOS

INGENIERÍA DE PRODUCCIÓN COMO MOTOR DE DESARROLLO

El precio de la competitividad es cada vez más elevado. Los astilleros se ven obligados a afrontar reestructuraciones si quieren asegurarse su futuro. La colaboración con empresas especializadas fuera de los propios astilleros es una esperanza y un motor para el desarrollo.

La empresa vizcaína "Asesoramiento Técnico Naval y Proyectos", ATN, especializada en el desarrollo de ingeniería de armamento y de acero de buques, ofrece este tipo de servicios sustituyendo total o parcialmente la oficina técnica del propio astillero.

De ese modo se consigue un

mejor asesoramiento de la organización y racionalización de los trabajos en las plantas productivas, gracias a la incorporación de la ingeniería de producción. Así, según URRESTI (director gerente de ATN), los astilleros públicos españoles se han situado al mismo nivel de productividad que sus competidores.



BAZAN - CARENAS DE CARTAGENA, CONTRATA LA REPARACION DEL BUQUE “GRACIA DEL MAR”



El centro de Reparaciones de BAZAN-CARENAS, en Cartagena ha conseguido firmar con CONTEMAR el contrato para la reparación del buque “GRACIA DEL MAR”, por un importe que supera los 550 millones de pesetas, en competencia con otros 16 astilleros nacionales y extranjeros.

Este buque fue construido en VULCANO (Vigo) en 1.981.

El “GRACIA DEL MAR” sufrió, el pasado 23 de diciembre, un incendio a bordo cuando navegaba a unas 120 millas al N. de Tenerife. El buque será remolcado desde el puerto de Las Palmas, a BAZAN-CARENAS de

Cartagena en donde será reparado.

Las obras más importantes consistirán en:

- Construcción y montaje de una superestructura nueva.
- Suministro y montaje de la habilitación completa del buque.
- Reconocimiento, puesta a punto y montaje de toda la maquinaria, tanto principal, como auxiliar.
- Suministro e instalación de diversos equipos.
- Renovación de la instalación eléctrica completa en Cámara de Máquinas y Habilitación.
- Suministro y montaje de la

planta de compresores, cuadro eléctrico principal, consola del control de la propulsión y equipos del puente de gobierno.

- Renovación de las líneas de tuberías de todos los servicios afectados.

No cabe duda que, como ocurrió con el “CROWN DEL MAR” el pasado año, la reparación del “GRACIA DEL MAR” será uno de los trabajos más importantes realizados por BAZAN-CARENAS de Cartagena, a lo largo de 1.995, y será beneficioso, tanto para la E.N. BAZAN, como para el resto de las empresas auxiliares de Cartagena. ■

Características Principales

| | |
|--------------------------|----------------------------|
| Eslora total | 122,77 m. |
| Manga de trazado | 19,40 m. |
| Puntal de trazado | 12,30/ 9,02 m. |
| Calado en carga | 8,165 m. |
| Desplazamiento | 12.530 |
| Toneladas Peso muerto | 8.760 |
| Toneladas Registro bruto | 6.642 GT |
| Motor | Barreras-Deutz RBV 12M-540 |



WILSON WALTON INTERNATIONAL, S.A.E.

Wilson Walton International, S.A.E., en su nueva política de implantación de un sistema de mejora de la calidad y obtener la certificación ISO 9002, ha firmado un contrato de asesoramiento con la empresa Lloyd's Register of Shipping, esperando obtener esta certificación a finales del presente año 1995. ■

BOMBAS DE AGUA ISOTHERM

AHORRO DE ENERGÍA. PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE.

Bombas Smede gaard en Glostrup (Dinamarca), ha desarrollado una nueva técnica de bombas de agua: las bombas "Iso Therm".

Con ello se consigue un importante ahorro de energía y no se producen ruidos, ya que la nueva técnica permite una total insonorización del motor eléctrico.

El precio de esta bomba se amortiza en poco tiempo, dadas las ventajas en lo que al ahorro de aceite y energía se refiere. Además, todo ello contribuye a la protección del Medio Ambiente. ■

UNA FIRMA BRITANICA CONSTRUYE UN APARATO PARA MEDIR EL GROSOR DE MATERIALES

El "Portagauge Dataleggere", de la firma británica Wylam Hill, ha construido un dispositivo ultrasónico que mide y registra con precisión el grosor de los metales, plásticos y vidrios. Tiene una capacidad de almacenaje de hasta 2.500 lecturas e incorpora autocalibración y conversión recíproca a los sistemas métrico y anglosajón. La información obtenida se puede imprimir o trasvasar a un PC mediante un conector "D" corriente de ordenador.

Este instrumento puede ser aplicado en ingeniería en general e industrias de transformación dada su gran precisión ($\pm 0'1$ mm.). ■

CERTIFICADO ISO 9002 PARA NAVALIPS

NAVALIPS es el primer fabricante español de hélices marinas que consigue el certificado ISO 9002.

La fabricación de hélices,

requiere de continuos procesos de control para garantizar su eficacia en el buque. La calidad de las hélices de NAVALIPS se ha visto confirmada a través de la auditoría de su sistema de aseguramiento cualitativo, realizado por Bureau Veritas, lo que le ha valido el Certificado ISO 9002. De este modo armadores y constructores confían en su eficacia ■

VASCAT

VASCAT es una empresa líder en el mercado español de motores de corriente continua. Fabrica motores de C.C. la serie ID con carcasa cuadrada y chapa laminada, con alturas de ejes desde la serie 90 hasta 400 y con una gama de potencia hasta 700 kw.

Conjuntamente con la gama de Motores de C.C. puede también suministrar los variadores de velocidad del tipo SSD 590 de la marca EUROTHERM DRIVERS con control analógico o digital hasta 700 A. Los equipos SSD 590 D trabaja con un microprocesador de 16 bits, pantalla alfanumérica, comunicación serie RS232, RS422 y RS485. El equipo dispone de excitación regulable, software de PID externo, bobinador y desbobinador, pontenciómetro motorizado, rampas en S, y entradas y salidas analógicas y digitales configurables. ■

REUNION ANUAL DE LA PROMOCIÓN DE “EL GLOBO”

CAPADOCIA (TURQUIA)
12 DE MARZO DE 1995



De pie, de izquierda a derecha:

LADISLAO CAÑEDO-ARGÜELLES; JOSE ANTONIO ALEGRET; M^a DOLORES MARTINEZ-CONDE (de Aldecoa); M^a RITA MAS (de Alegret); M^a AMPARO DIAZ (Vda. de J.A. Díaz Salgado); MIGUEL ALDECOA; M^a ANGELES PASTOR (de Pérez Torres); CRISTINA GALLASTE-GUI (de Cañedo-Argüelles); PILAR AXPE (de Kaibel); CARMEN ACHA (Vda. de Julio Rojo).

Sentados:

DIMAS PEREZ TORRES; BEGOÑA KAIBEL; ENRIQUE KAIBEL; El guía;
M^a CARMEN PEÑA (de Acedo); JOSE ANTONIO ACEDO; AMPARO DIAZ SALGADO.



NOTICIAS DE LA ETSIN



El pasado día 8 de Febrero alumnos de quinto curso visitaron el Centro de Aplicaciones de la Luz S.A. en él pudieron observar los distintos tipos de iluminación. ■



El 20 de Febrero D. Francisco Fernández expuso sus impresiones sobre su estancia en la Universidad M.I.T. de Estados Unidos de América, dicha conferencia se celebró en la Sala de Conferencias bajo el título "El Año pasado en el M.I.T." ■



El 21 de Febrero se celebró en la Sala de Conferencias una conferencia titulada "Sistemas integrados de información de gestión adaptados a las nuevas tecnologías productivas" los ponentes fueron D. Antonio Crugelaegui, D. Ricardo Gabarro y D. Alfonso Ferré. ■



Después de muchos esfuerzos por parte de José Luis Pérez Martínez - presidente de Club Deportivo - por fin se inauguró el gimnasio. La fecha escogida fue un Viernes. Después de unas palabras del director, Alejandro Mira Monerri, y del Vicerrector de Extensión Universitaria de la Universidad Politécnica de Madrid, Sr. Martitegui se procedió al corte de cinta. Amablemente Alejan-

dro Mira se lo cedió a D. José María de los Ríos Claramunt, anterior director de la ETSIN. Posteriormente, la escuela ofreció un vino español a profesores y alumnos que estaban en la inauguración. El gimnasio ha sido financiado casi en su totalidad por la Escuela aunque la Universidad Politécnica y el Club Deportivo de Navales también han colaborado. Los alumnos tienen ahora la oportunidad de ejercitar sus músculos sin salir de la Escuela. ■



El 27 de Febrero los alumnos de la Asociación Cultural R11 Príncipe de Asturias -que publica la Revista R11- visitaron las instalaciones del Periódico ABC la visita estuvo organizada por D. Santiago Martín, capellán de la Escuela y colaborador del periódico ABC. ■



El 1 y 2 de Marzo se celebraron en el Salón de Actos de la Escuela dos de las cuatro jornadas teatrales organizadas por la Universidad Politécnica de Madrid. El 1 de Marzo D. Antoni Malonda -profesor de interpretación de la RESAD y director teatral- habló sobre los problemas de interpretación, y el 2 de Marzo D. Pablo Calvo -director, actor y jefe de iluminación y diseño del Centro Cultural Galileo- habló sobre tendencias

y escuelas de interpretación. Todas estas actividades estuvieron coordinadas en la Escuela por Teresa Quesada -directora del Grupo de Teatro Buena Madera- y por D. Fernando Robledo -jefe de estudios y subdirector de Extensión Universitaria. ■



El 8 de Marzo se celebró el Quinto Aniversario de la publicación de la Revista R11 Príncipe de Asturias, con este motivo sacaron un número especial numerado con la recopilación de sus mejores artículos. También ofrecieron un trocito de tarta a todos aquellos que se pasaron por su local. ■

IN MEMORIAM RAFAEL ORTEGA DOVAL



Rafael Ortega Doval, Dr. Ingeniero Naval de la promoción de 1967. Empezó a trabajar muy joven. En 1955, con solo 18 años, entró en HALESA, una empresa de fabricación de productos químicos para construcción.

El ascenso en dicha empresa fue meteórico puesto que, en 1960, además de haber acabado su carrera de Profesor Mercantil era también Administrador General de HALESA.

IN MEMORIAM



Fue en dicho año 1960 cuando ingresó en la Escuela de Ingenieros Navales, simultaneando sus estudios con la administración general de HALESA.

En 1962 pasó a administrar la empresa EPTISA (Estudios y Proyectos Técnicos Industrias Sociedad Anónima), perteneciente al Banco Urquijo.

Terminada su carrera de Ingeniero Naval en 1967, ya casado y con hijos, trabajó unos meses en Astilleros de Cádiz, reincorporándose posteriormente al Grupo Urquijo, pasando por varias empresas del mismo.

En 1971, ingresó por oposición en el BCI siendo el responsable de la transición del Crédito Naval del BCC al BCI.

Llegó a Director General del BCI, en el año 1983, desempeñando puestos del más alto nivel hasta que abandonó el banco, en 1989, creando BONDER Consultores, donde ha desarrollado diversas actividades, algunas relacionadas con la construcción naval, y donde ha estado trabajando hasta su fallecimiento.

Recientemente con motivo de la celebración de los 25 años de nuestra promoción, pudimos disfrutar con su asistencia y activa participación en los actos que celebramos conjuntamente.

Para algunos de nosotros fue la última vez que pudimos disfrutar de tu presencia y ánimo pero nos

queda tu recuerdo, al que al igual que a tu familia, a la que tanto querías, permanecerá en nuestra memoria con la admiración y cariño que por el sentimos, los que fuimos sus amigos.

D. JOSE LUIS CAPARROS

Hay amigos que se van discretamente. Un día, alguien nos comunica la noticia de su marcha y nos quedamos siempre sorprendidos.

Aunque les veamos muy de vez en cuando, parece como si el hecho de que siguieran vivos asegurase a su vez nuestra existencia.

Este fue tu caso, Pepín Caparrós. Quizá la última vez que te vimos colectivamente fue hace unos seis años cuando celebramos el 25 aniversario de nuestra promoción.

Al oírte hablar con tu acento santanderino en unos y otros grupos de compañeros, ciertamente parecía como si volviéramos a deambular entre clase y clase por los pasillos de la escuela.

Asumiste riesgos y creaste proyectos empresariales, por lo que todos te admiramos y hasta un poco te envidiamos. Has sido proyectista de buques de pesca, armador, empresario de industria auxiliar naval, broker en compraventa de buques, incluso con Marruecos.

Nos dejas tu recuerdo y un querido compañero, tu hijo Luis

Miguel, que felizmente acabó nuestra carrera en el año 91.

Ahora que discretamente nos has dejado te seguimos echando de menos como a la casi media docena de compañeros de la promoción, que ya te precedieron.

Descansa en paz, querido amigo José Luis.

D. JAIME FERNANDEZ-AVILA Y LOPEZ DE ARENOSA

Jaime tenía muchas cualidades pero dos destacaban sobre todas las demás y estas a su vez impregnaban todos sus actos. Eran estas la lealtad y la caballerosidad. Por su sentido de la lealtad era amigo de sus amigos y mantenía esa amistad a lo largo de los años.

También ejercía la caballerosidad. Virtud que sin duda, lo digo por haber conocido y tratado a ambos, había heredado de su padre, nuestro admirado Don Aureo, el fundador de la Revista Ingeniería Naval.

Era de la promoción de 1966 y desarrolló su vida profesional en Ensidesa-Avilés los primeros años y después en Altos Hornos del Mediterráneo en Sagunto y Madrid.

Descanse en paz nuestro compañero y buen amigo.



NOSTALGIAS GADITANAS Y RECUERDOS DE MI CARRERA

por José María Sánchez Carrión
Ingeniero Naval

Durante la primavera de 1994 y en un día típicamente gaditano, colado pero sin levante, después de visitar la Factoría de PUERTO REAL de AESA y sintiendo un impulso irresistible para "matar" el par de horas que tenía libres, me introduje en las calles de la ciudad gaditana. Al día siguiente, en un viaje en el AVE a Madrid, puse en orden mis recuerdos y Ahora en pleno calor de agosto y mientras arde "media España" las intento poner en claro.

Hace casi 20 años que salí de Cádiz dejando mi primer trabajo profesional, aquel que la canción maldecía alegremente con "Triste vida la del Ingeniero, que trabaja y vive del astillero...", y también hace casi 30 años que llegue en un "600" a San Fernando para pasar aquellos maravillosos veranos que nos pagaba la Armada en la Escuela de Suboficiales y nunca, en los múltiples viajes que he realiza-

do a la ciudad, nunca hasta aquel momento había sentido la necesidad de sumergirme entre las calles olvidadas de "micai".

Hice un paseo turístico lleno de nostalgia y ansiedad, me asaltaban cientos de recuerdos, de vivencias, de alegrías, de tristezas, y aunque el resultado final, fue sin duda gratificante, con un cierto e importante sabor agri-dulce de alegría y tristeza, de felicidad y desdicha.

Un recorrido por el alma recóndita de Cádiz que empezó por la calle Ramón y Cajal, donde estuvimos alquilando un húmedo piso unos cuantos compañeros cuando nos incorporamos a nuestro trabajo allá por abril de 1969, después San Francisco, mi Columela bonita y la satería Moral, José del Torro para llegar a la calle Ancha u recorrerla antes de aparecer en la remodelada y bien cuidada plaza de San Antonio.

Después por San José me volví a para en la iglesia de San Felipe Neri para leer las placas conmemorativas de la promulgación de la Constitución "La Pepa" de 1812. Paseando por Sagasta aparecí en los Campos del Sur donde contemplé la parte la atlántica del istmo.

¡Cádiz había cambiado desde 1964! Me costó trabajo identificar el edificio de 10 pisos donde viví mis años gaditanos y desde contemplé la inauguración del Puente sobre la Bahía. Desde aquellas terrazas veía "media" provincia. Hoy sería imposible. Las nuevas edificaciones impedían contemplar tanta belleza al mismo tiempo y desde el mismo lugar.

Seguí paseando por calles y callejones para llegar por San Juan a contemplar la remodelada Catedral. Un cambio inusual, las escaleras del Callejón de los Piratas, Fray Felix, Obispo José

María Ramses, etc. Me llevó a San Juan de Dios. Después descubrí aterrado, como Joaquín Sabina en su canción:... "en su lugar había una sucursal de banco..." aquí no era el Hispanoamericano sino el de Andalucía quién ocupaba el lugar de la Camelia.

Después tomé el coche y completé una vuelta completa al istmo por la costa. Había más lugares, pero a mi me bastaba. Cádiz seguía lleno de luz, de patios, de sabor, de olor. ¡Cádiz me seguía gustando! Me hizo olvidar la crisis naval, el cierre de los astilleros, los puestos de trabajos perdidos, los expedientes de crisis y suspensiones de pago de cientos de empresas del sector, el pedido que no había podido cobrar en el astillero. Me olvidé de todo. Me sumergí y me llené de Cádiz. Del Cádiz donde inicié mi vida profesional, matrimonial, donde

nacieron mis dos hijas, donde encontré amigos maravillosos y no tanto, donde pasé momentos inolvidables, pero a la vez aquel paseo me hizo borrar otra vez aquellos momentos que deseas no haber vivido nunca.

Aquel paseo me embrujó, me pare en cuanta tasca "potable" me encontré, saboreé "cassón adobao", puntillitas, pijotas, huevas aliñadas, etc. mientras me iba adentrando en el Tunel del Tiempo y recordando que, como dice la canción, "... la carrera la hice yo en Madrid, la carrera de Ingeniero..." recordé algunas anécdotas de nuestra promoción que acabó en 1969. 1964-65. Primero

Creo que lo más significativo fue nuestro carácter y vocación "democrática" al más rancio estilo castellano fuenteovejuno al oponernos el curso completo ante una imposición que nos pareció en aquel momento injusta.

Era la clase de Mecánica y Racional. Profesor Andrés Luna. Libro de texto en italiano el Agostinelli. Nuestro delegado Andrés Pandiella propuso al respetable una votación. insólita. Si Luna preguntaba la lección tendríamos que tener un texto en castellano. Si deseaba mantener el texto italiano, que explicase.

Todos estuvimos de acuerdo, excepto Luna quien además nos anunció que para el siguiente lunes nos preguntaría la lección. Nueva votación. No queríamos estudiar en italiano y un libro bastante caro ¡ 2000 Ptas. del 1964 !. Entraríamos a clase, sin estudiar. Los que no quisieran correr riesgos, que no entrasen.

La votación fue mayoritaria, solo 3 votos en contra, el resto entramos a clase por la "asistencia" pero con el riesgo del "cero". Tres de estas notas tuvo que poner Luna, antes de ponerse a explicar. Este hecho se repitió en varias ocasiones y cada día nuestro sufrido delegado acumulaba ceros, y hasta, no puedo dejar de sentirme poeta y copiar mal a Zorrilla...

Pasó un día y otro día una semana y otra pasó Y así el curso corría Andrés Luna claudicó.

Agostinelli no preguntaría. Finalmente cambió el texto y siguió preguntando. Tal vez hubiera sido mejor mantener el libro original y recibir los alumnos las explicaciones de nuestro profesor, pero, seguramente era más cómodo preguntar y que fuésemos los alumnos quienes explicásemos...





1965-66 Segundo

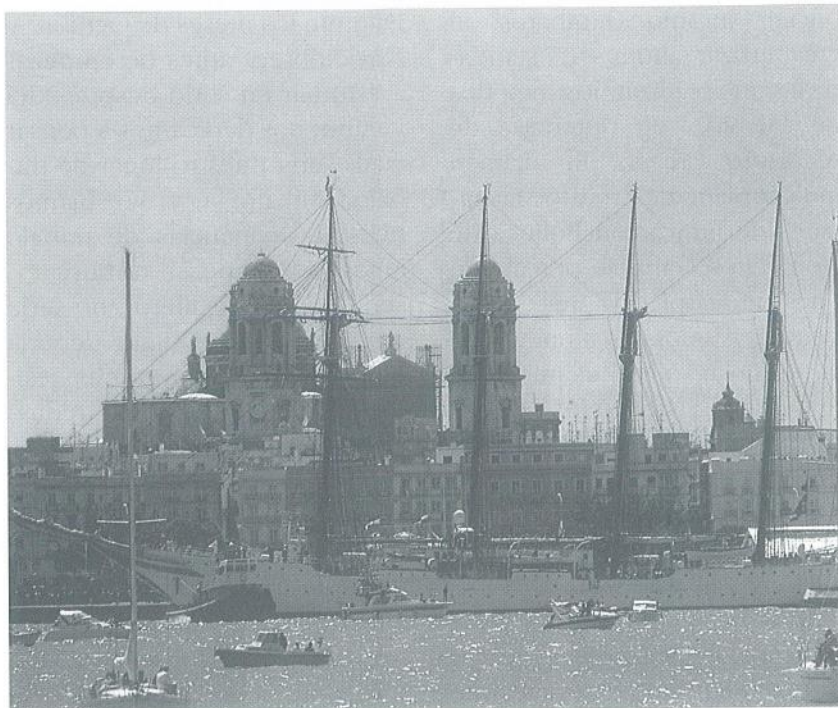
¡ Recordé muchas cosas de este curso! . Las aburridas clases de Pardo, las canciones de Paco Ruiz Morote "... y los entramados se me salen del papel..." , las " explicaciones concretas" de las abstractas ideas Termodinámicas del inolvidable Don Luis de Mazarredo y Beutel...

Pero lo característico de este curso, nos llegó como herencia de nuestros hermanos mayores de tercero y a través de su delegado Tomás Marín, cuando pidió a Angel Garriga que dejase la docencia. Por esto fue mi promoción la primera que no se vio atormentada por los rotacionales, las divergencias, etc. con que Garriga deleitaba a los alumnos en dos cursos de Electrotécnica. Por esta razón, porque ni nos explicó Garriga, ni nos examinó , ni suspendió a gogó, fue nuestra promoción la primera promoción que más alumnos terminamos en la especialidad de Construcción Naval, y los que lo hicieron en Tráfico Marítimo, lo hicieron además.

1966-67 Tercero

Deben anotarse las largas esperas para no ver llegar a sus clases a Diaz

Rijo ; las oscuras y aburridas clases de Equipos y Servicios, donde Luis Otero abandonaba el aula sin encender la luz, para no comprobar que además del " quickly" (omito su nombre por elemental prudencia) que dormía en la última dila, solo quedaban los típicos empollones (Idem). También aquel mamotreto de Construcción Naval de



Ricardo Martín, los exámenes con dibujos a tinta china de colores en papel preseleccionado con Felipe en la asignatura de Maquinas y Herramientas de Ybarra, la botadura de un barco de carton en el retiro antes de la gran fiesta, a base de cocktails de Peces en el Paso del Ecuador...

Todas podrían dar lugar a la anécdota del curso, pero también aquí nuestro espíritu democrático debe pasar a la historia, cuando decidimos que antes de votar para saber si la cuestión era o no objeto de votación. Esto se planteo después que Felix Alonso nos abandonó en Gijón en nuestro viaje de estudios, mientras que el autobús intentaba llegar a Ferrol, que era la ciudad donde oficialmente debíamos pernoctar.

Alguien propuso cambiar y quedarnos en La Coruña.

Después de bastantes votaciones se consiguió la voluntad del promotor que era ir a La Coruña. Al día siguiente de la visita y gran " cigalada" en Astano, nos volvimos a La Coruña. Gil Casares nos esperó infructuosamente en la puerta de Bazán, donde no aparecimos ni por asombro. ¡ Pasamos de Bazán!. El astillero se quejó oficialmente a la escuela . Don Felipe no nos aceptó las excusas que habíamos incluido como visita obligatoria La Torre de Hércules...

1967-68 Cuarto

El cruce de la rotonda a la izquierda suponía estar ya " casi " en quinto. Ya era importante ese hecho insignificante. De todas las cosas que nos ocurrió aquel año, en aquella primavera del 68 en la que ahora " todo el mundo " dice haber estado en Paris, lo más importante lo protagonizó nuestro "guiaburrador"



oficial Antonio Garabatos, al guiaburrizar, ahora sería standardizar y racionalizar, los métodos de cálculo de potencias de Alejandro Crespo. El examen multicopiado de Ernesto Manzanares de Educación Política de Don Felipe Garre se percato de que "era" copiado antes de suspender a todos los alumnos de la escuela, o el examen de Educación Física en los campos de la universitaria con gabardinas, no iguala a la epopella de Antonio Garabatos.

1968-69 Quinto

Dado que mi promoción tenía otra "paralela" surgida de un nuevo Plan de Estudios, que suprimía los cursos de Selección e Iniciación, a llegar a Junio nos encontraríamos casi 70 Ingenieros Navales para buscar empleo. Se propuso una serie de votaciones y salió que teníamos que convencer a D. Felipe que deberíamos acelerarnos y acabar en Abril.

Le convencimos, y en Marzo acabamos los exámenes, aun cuando las notas oficiales salieron en Junio.

Quinto fue un curso corto pero intenso. Para algunos dejaríamos Madrid para "siempre". Las anécdotas son importantes, pero aquí me las voy a poner en primera persona, porque puede señalar las posibilidades de empleo que entonces teníamos. Siempre dijimos que nuestra promoción fue la última que tomó el tren en marcha, aunque después ese tren sea parado desgraciadamente para muchos de nosotros.

Durante los meses de Octubre y Noviembre y antes de empezar a estudiar en serio después del verano, nos dedicamos a pensar cual sería nuestro lugar de trabajo. Mi novia y yo fijamos nuestras exigencias de trabajo antes de empezar a buscar; sería un gran astillero, no sería en Madrid y el lugar debería estar alejado de nuestras residencias familiares. Esto redujo el número de empresas a 3: Astilleros de Cádiz, Astano y Bazán y dos el número de ciudades posibles Cádiz y Ferrol. Presenté la única carta de petición de trabajo que he hecho en mi vida y el 7 del 4 del 69 me incorporé a la plantilla de la Factoría de Cádiz de Astilleros de Cádiz S.A. con un sueldo, durante los primeros 6 meses, de 12.500Ptas. mensuales netas. que no está nada mal aunque pagaba 6.500 Ptas por el alquiler del piso cuando me casé 4 meses después.

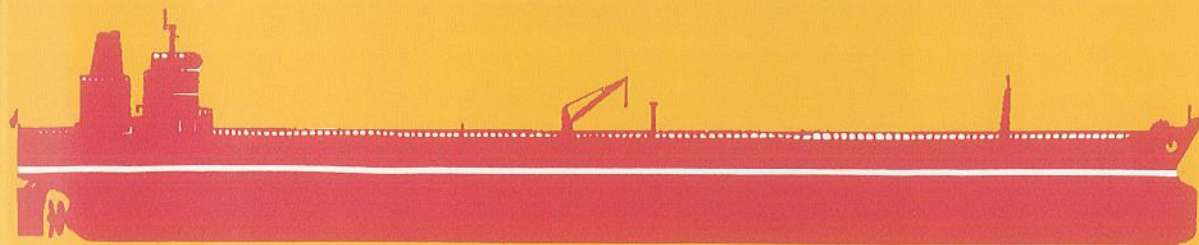
La otra anécdota también en primera persona tiene que ver con Andrés Luna en este caso como Catedrático de Proyectos y el examen final de la asignatura para el examen, como era normal en algunos determinados exámenes, había acordado con un compañero (omito por prudencia su nombre) la distribución de nuestra carga de trabajo en los cálculos de los parámetros iniciales para después intercambiarlos. No copiábamos. habíamos decidido trabajar "a medias". Era una idea de trabajo en equipo. Pues bien Luna nos vio en el intercambio y a mi me separó y me colocó en un lugar apartado de todos.

Al rato se me acercó y me encontró reorganizandome en mi estrategia del examen. A su pregunta rutinaria, le dije más o menos: "que no le entendía, que durante 5 años (con las clases que nos dió en Iniciación) había dicho de forma machacona que el Ingeniero tenía que trabajar en equipo y nunca solo y que eso era precisamente lo que estaba haciendo". No dijo nada, pero con su peculiar sentido del humor gritó un nombre y le hizo sentarse a su lado. Después de las comprobaciones de rigor, cada uno hizo su propio examen.

Ahora al recordar aquellos años de la escuela recuerdo como nos agrupamos en diversos equipos para estudiar. Era curioso como se hacían grupos determinados para determinadas asignaturas o grupos de ellas. Yo tenía compañeros con los que estudiaba determinadas asignaturas y otras con características distintas requerían compañeros distintos. Así Vicente Méndez y Santiago Martínez, Salvador Noval, Saez Parga, Ruiz Morote y Ernesto Manzanares, Paco Ortiz... son, sin duda alguna, con los que más horas de estudio he compartido.

Por último, recordar a los compañeros de mi promoción que no celebraron en Octubre las bodas de plata: Vicente Méndez, Salvador Noval y Javier Urisarri. D.E.P. ■

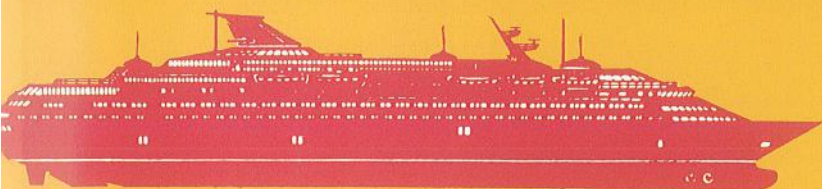
José María Sánchez Carrión.



Sestao

Cádiz

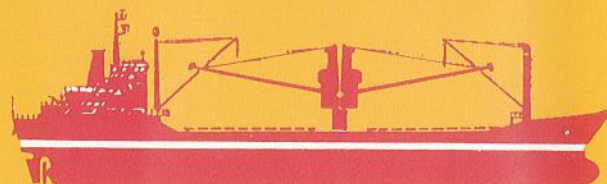
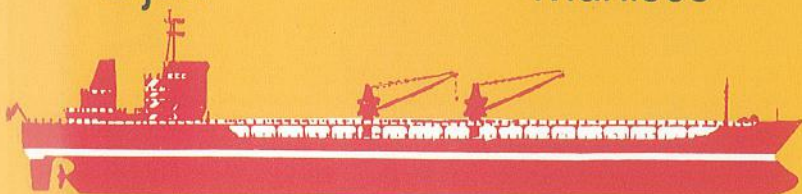
Ferrol



Gijón

Manises

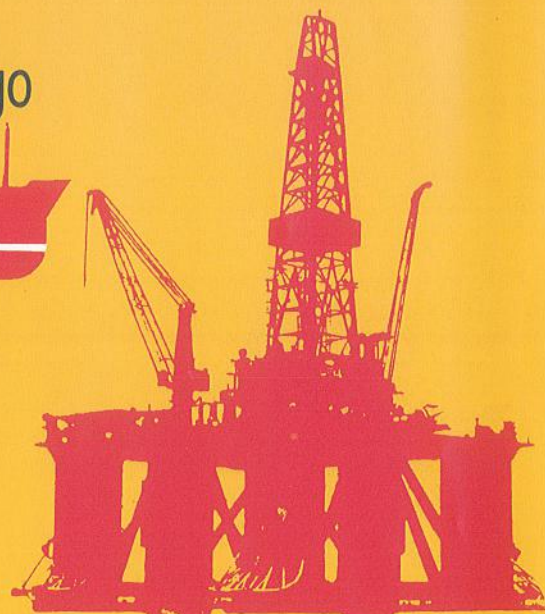
Puerto Real



Santander

Sevilla

Vigo

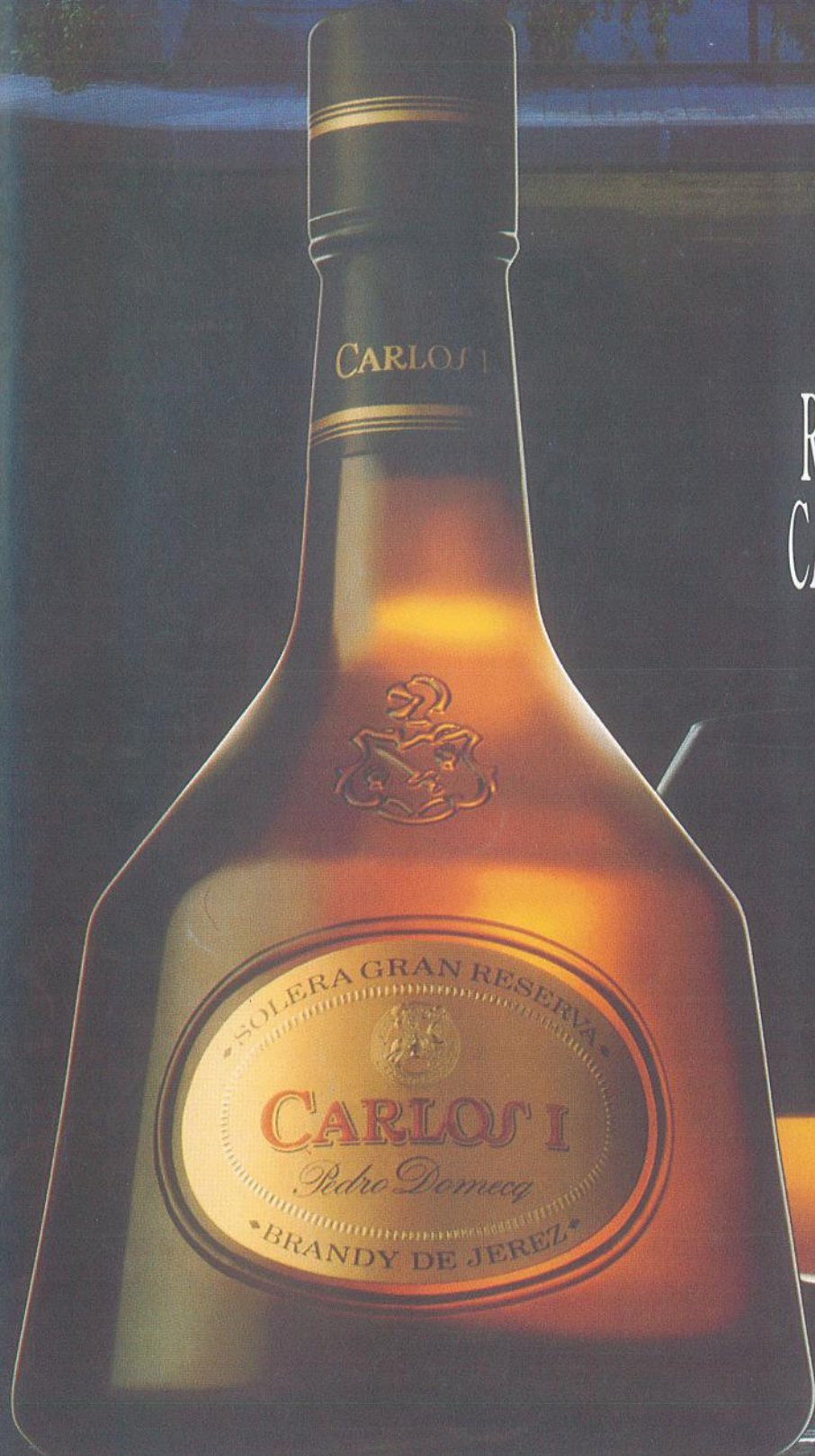


Astilleros Españoles, a través de una sólida cadena de factorías situada estratégicamente a lo largo de nuestro litoral, compite de igual a igual en el duro mercado internacional de la construcción naval.

**ASTILLEROS
ESPAÑOLES**

Ochandiano, 12 - 14
El Plantío
28023 MADRID

Tel.: (91) 387 81 00
Telex: 27648 ASTIL-E
Fax: (91) 387 81 14



SE
RESPIRA
CARLOS I

