

# MAR

N.º 327 - ABRIL 1995

**GUERRA DEL FLETAN**

**POLEMICO ACUERDO  
CON CANADA**

**NO HUBO  
ACUERDO  
PESQUERO  
ENTRE  
RABAT Y  
BRUSELAS**

**AMARRO  
LA FLOTA  
DEL CALADERO  
MARROQUI**

**El Gobierno aprobó ayudas por  
2.000 millones de pesetas para  
trabajadores y armadores afectados**







Nombre del Buque ..... APARICIO  
 Puerto de base ..... CUDILLERO (ASTURIAS)  
 Arte de Pesca ..... PALANGRE DE FONDO

### CARACTERISTICAS PRINCIPALES

ESLORA.....	11,30 m
ESLORA DE FLOTACION .....	10,11 m
MANGA MAXIMA .....	3,90 m
PUNTA DE TRAZADO .....	1,70 m
ARQUEO APROX: .....	9,21 m
MOTORIZACION .....	VOLVO TAM71
MAT. DE CONSTRUCCION.....	P.R.F.V

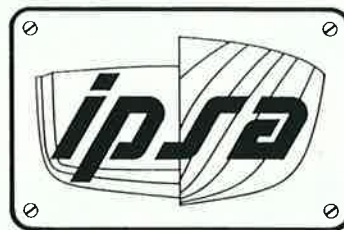
### DESCRIPCION DEL BUQUE

Se trata de un Buque Pesquero construido por el sistema ONE-OFF Sandwich con núcleo de espuma de P.V.C. y laminado con fibra de vidrio de distintos gramajes así como tratamiento de la superficie exterior con imprimaciones epoxi.

Las ventajas de este sistema son notorias destacando la construcción, diseño, medidas y arqueado individualizado según las necesidades del Armador, no estando sujetos a la rigidez que supone la construcción por molde.

Hemos conseguido por este procedimiento la introducción de la más avanzada Tecnología de los composites al mundo de la Pesca Profesional.

(CONSTRUCCION Y DISEÑO SEGUN LAS NECESIDADES DEL ARMADOR)



Tels. (98) 556 68 37/7954 • Fax (98) 556 70 40 • 33417 SAN JUAN DE NIEVA  
 AVILES (Principado de Asturias) • SPAIN





**H**

AN sido treinta días de tensión en el sector marítimo-pesquero. Hay meses en los que resulta difícil hilvanar una crónica del sector con temas de interés y otros, como éste, donde los problemas se encadenan y donde la pesca se convierte, por primera vez en los últimos años, en una especie de problema nacional, aunque la realidad es que los problemas son los de siempre.

Hubo una salida para el conflicto del fletán en aguas del Atlántico Norte tras unas duras negociaciones en Bruselas entre la Unión Europea y Canadá. Frente a las posturas de partida radicalmente enfrentadas entre ambas partes, al final se llegó a una postura de equilibrio entre las dos posiciones, por la que la Unión Europea logró una cuota del 41 por 100 que equivale a 11.000 toneladas, de las que 9.000 serán para España. El acuerdo fue mal recibido por el sector afectado, para cuyos responsables España debería haber mantenido unas cuotas similares a las de los últimos años y, cuando menos, las 18.630 toneladas que se había fijado la propia Unión Europea. La Administración lo justificó como el mejor posible en medio de una tormenta de campañas de desprestigio contra la flota española, no solamente por parte de Canadá sino por otros países de la UE, como Irlanda o el Reino Unido.

El acuerdo del fletán no ha satisfecho las apetencias españolas y habrá que buscar otras aguas para una veintena de esos 36 barcos. Pero, sobre todo, ha puesto de manifiesto la no existencia de una UE unida ante un problema exterior. Por otra parte, una cuota más o menos elevada es importante para el sector de los

# 30 DÍAS

## TENSIONES Y DESACUERDOS

barcos congeladores. Pero mucho más importante para ese mismo sector, lo que puede crear un grave precedente, es que la Unión Europea ha negociado y brindado con champaña, también la comisaria Emma Bonino, por un acuerdo negociado frente a un país que ha desafiado el derecho marítimo, que ha actuado con total ilegalidad desde una postura de fuerza frente a la indiferencia de los socios comunitarios. Eso es lo más grave de este conflicto del fletán, toneladas arriba o abajo, en una negociación que nunca debió haberse producido en ese marco bilateral y en esas condiciones de presión canadiense.

Los problemas este año no vienen solos y, cuando todavía no se habían apagado los ecos del fletán, los casi 700 barcos de las flotas andaluza, gallega, levantina y canaria en especial, se veían obligados a regresar a puerto para su amarre a la espera de un acuerdo con Marruecos.

No es una situación nueva el amarre de esta flota ni

tampoco las amenazas y los chantajes del Gobierno de Rabat, que parece como si tuviera en este acuerdo la solución a todos sus problemas o contenciosos pendientes con la Unión Europea.

Marruecos se ha vuelto de repente más conservacionista que nadie y pone a sus peces los precios más altos de todos los acuerdos posibles. En realidad Marruecos sabe que España tiene una flota, unos miles de puestos de trabajo que dependen de esas aguas. Pero lo que también es cierto es que España tiene una parte de sus exportaciones y que Algeciras es paso obligado para su comercio exterior.

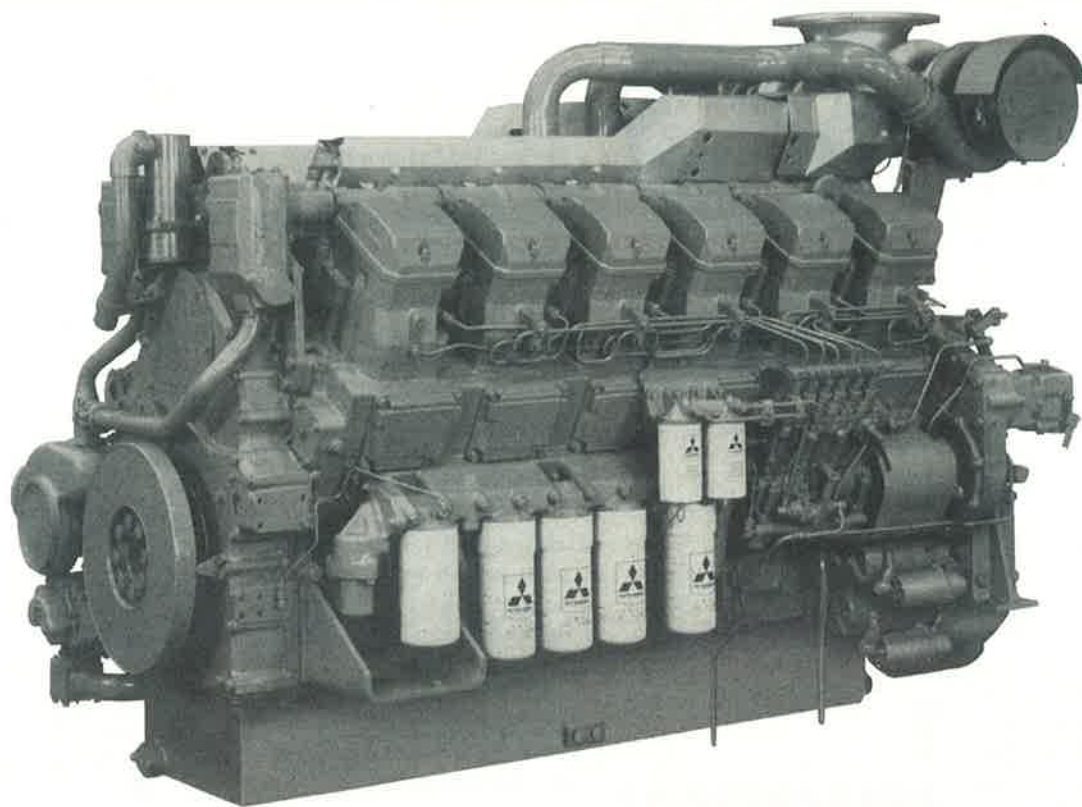
El Gobierno ha puesto en marcha los mecanismos de apoyo para las flotas amarradas con unas ayudas de 2.000 millones de pesetas. La cobertura para la flota en paro está asegurada. Pero, en el plano comercial, nadie ha puesto a Marruecos las cosas en su sitio. ■

Vidal MATÉ



# LA FUERZA DE LA RAZON

**Motores propulsores de 9 a 5.000 CV**



## **LA MAS AMPLIA GAMA EN MOTORES DE NUEVA GENERACION**

Arrastreros, congeladores de altura, patrulleras de alta velocidad, remolcadores, barcos de pasaje y ferrys... sea cual sea su necesidad, hay un Mitsubishi de última generación esperando sus exigencias .

## **LA MAS EFICAZ Y ECONOMICA CAPACIDAD DE PROPULSION**

Tecnología de vanguardia basada en el concepto de la simplicidad. Allí reside el secreto de la económica potencia de Mitsubishi, cuyos motores ofrecen la mejor relación costo-rendimiento con un consumo promedio de gasóleo de un 12% menos que lo habitual.

## **FACIL MANTENIMIENTO**

El sistema automático de lubricación o la ubicación lateral izquierda de las piezas que requieren mantenimiento diario, son sólo dos de las características técnicas que convierten a los motores Mitsubishi en los más sencillos y fiables del mercado.

## **ASISTENCIA TECNICA ASEGURADA**

Una razón más para confiar en Mitsubishi: más de 100 puntos de asistencia técnica en toda España. Para navegar siempre con la tranquilidad de saber que en cada puerto encontrará usted la atención especializada de nuestros equipos técnicos.

**MITSUBISHI  
DIESEL ENGINES**  
*La Potencia de un Líder*

DISTRIBUIDO EN ESPAÑA POR : INNOVACION DIESEL S.A.

Paseo de la Castellana, 130 - 28046 Madrid. Tel. (91) 562 22 07. Fax (91) 564 14 13.

Sucursal : • Gremio Horneros, 15. Polígono Son Castelló. 07009 Palma de Mallorca. Tel. (971) 20 71 30. Fax (971) 76 04 95.





# 6

## POLEMICO ACUERDO CON CANADA

Bruselas y la Administración canadiense llegaron a un compromiso para el reparto de la cuota del fletón.

# 14

## COSTERA DE LA ANCHOA

Francia y España llegaron a un acuerdo para la actual costera de la anchoa.



# 18

## AMARRO LA FLOTA DEL CALADERO MARROQUI

La Unión Europea y Rabat no llegaron a un acuerdo para renovar el compromiso pesquero.

**Editor:** Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo y Seguridad Social).

**Director general:** Jesús Muela.

**Director:** Vidal Maté.

**Redacción:** Raúl Gutiérrez, Inés Otero, Mery Varona y Concha Hernández Carazo.

**Secretaría de Redacción:** María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar, Muelle del Poniente - Tel. (965) 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar, Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. **Barcelona:** Puiguirriquer, s/n. - Tel. (93) 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar, Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar, Plaza Monturiol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar, Avda. Cañonero Dato, 20. - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Guipúzcoa:** Casa del Mar, Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar, Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar, Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar, León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16. - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. (952) 22 72 75. **Melilla:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga. - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar, Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar, Fco. Bastos, s/n. - Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar, Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **Vigo:** Casa del Mar, Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Villagarcía de Arosa:** Casa del Mar, Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

**Redacción y Administración:** Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 310 04 07 y 310 46 26. Télex 23746-22107. Fax (91) 319 91 34.

**Publicidad:** Vicente Barberá. Calle Don Ramón de la Cruz, 71, bajo D. 28001 MADRID. Teléfono (91) 309 24 71. Fax 309 11 40.

**Impreme:** EGRAF, S. A. Polígono Industrial de Vallecas. Calle Luis I, 5-7. 28031 MADRID. Depósito legal: M. 16516/1963. NIPO: 205-95-002-9

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.



## «GUERRA DEL FLETAN»



# ACUERDO PO

Representantes de la Unión Europea y del Gobierno canadiense llegaron finalmente a un acuerdo el pasado 16 de abril por el que se ponía fin a la «guerra del fletán» desatada por la Administración de aquel país el 9 de marzo con el apresamiento en aguas internacionales del buque congelador español «Estai». El acto de piratería del Gobierno canadiense no tuvo la respuesta diplomática contundente que se esperaba desde la Administración comunitaria. Bruselas, con las posturas de países como Irlanda y el Reino Unido en contra de adoptar medidas duras contra Canadá, e incluso con posiciones de apoyo, no planteó un frente común ante una acción ilícita internacional y optó desde un primer momento por las negociaciones con ese país para tratar de llegar a un acuerdo.



**E**l compromiso final supone para la Unión Europea acceder al 41 por 100 de la cuota para el fletán en el caladero NAFO, lo que equivale a 11.000 toneladas, de las que 9.000 serán para España. Se trata de un compromiso calificado por la Administración española, en pala-

bras de Luis Atienza, como ajustado, pragmático y realista, mientras todos los partidos de la oposición fueron coincidentes en sus críticas por considerar que la cuota no responde a los derechos de la flota española y, en segundo término, por haberse desarrollado las negociaciones ante las medidas de presión y amenazas ilegales de la Administración canadiense.

Al cierre de este número, la Administración y los armado-

res afectados trataban de llegar a un acuerdo para elaborar un plan de flota con el fin de reubicar a los previsiblemente veinte barcos que en el futuro deben buscar otros caladeros. El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Atienza, señaló que se buscarán caladeros para todos los barcos que no puedan faenar en aquellas aguas y que en caso de amarre momentáneo habrá ayudas para el sector.



# ENEMIGO CON CANADA



**L**a Unión Europea y Canadá llegaron a un compromiso por el que España accederá a 9.000 toneladas.

**L**os armadores gallegos y los partidos políticos de la oposición criticaron el acuerdo.

dero NAFO, aunque España reforzó la presencia de la Armada con dos unidades, la realidad es que se mantuvo el clima de hostigamiento a la flota en una postura de prepotencia, como si las autoridades de ese país tuvieran bula para actuar a su gusto y antojo en aguas internacionales donde por el momento no tienen ningún tipo de competencia.

En consecuencia, las conversaciones en Bruselas se mantuvieron en medio de una fuerte situación de tensión y sin que Canadá hubiera restablecido la situación al inicio del conflicto. Todo lo contrario, mantuvo sus amenazas, hasta el punto de señalar su disposición a adoptar nuevas posturas de fuerza contra la flota española, sin que se hubiera llegado a un compromiso el 16 de abril. Por parte de la Comisión de la Unión Europea fue sorprendente que, frente a los informes internos elaborados hace unos meses, según los cuales la UE rechazaba toda posibilidad de entablar negociaciones bilaterales para cualquier cuestión

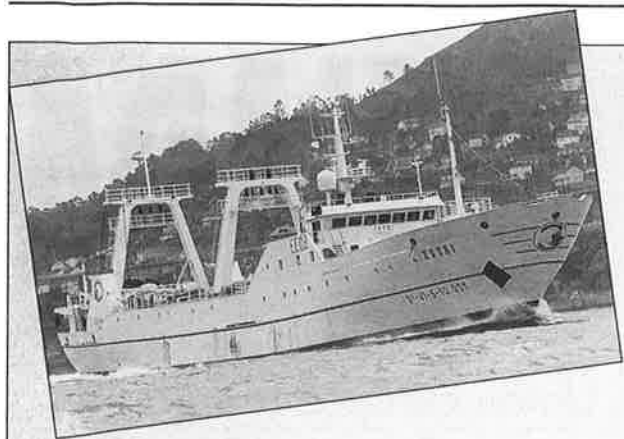
pesquera con Canadá, remitiendo todas las cuestiones a los organismos internacionales, ante el conflicto del fletán no se mantuviera ese planteamiento.

El acuerdo suscrito entre Canadá y la Unión Europea, que deberá ser ratificado por los miembros de NAFO, es el resultado de una dura negociación donde ambas partes partían de posiciones totalmente enfrentadas. La Administración española planteó en Bruselas las reivindicaciones de la flota, que se cifraban en las 18.630 toneladas que se había fijado la propia Unión Europea como cuota autónoma. Por debajo de esa cantidad no estaban dispuestos a pasar armadores y la propia Comisión. Por su parte, la representación de Canadá no solamente planteó cuotas por debajo de las 10.000 toneladas para el conjunto de la Unión Europea, sino que, además, planteó la necesidad de reservar zonas exclusivas fuera de las 200 millas para sus barcos. Bruselas y menos España, recordando el trabajo que ha costado

Las negociaciones hasta llegar a este acuerdo en Bruselas entre la Unión Europea y Canadá han estado envueltas en un clima de polémica y amenazas. En España, el sector protagonizó varias movilizaciones y manifestaciones, tanto en Vigo como en Madrid, ante la Embajada canadiense. La Administración española amagó con medidas contra los intereses canadienses, que en su mayor parte se quedaron en simples

amenazas, menos la exigencia de visado. Por su parte, las autoridades canadienses siguieron con sus campañas de descalificaciones, contra la actividad de los pescadores españoles, actuaciones que fueron seguidas también por otros países comunitarios, como Irlanda o el Reino Unido, con la detención de pesqueros españoles o con tripulaciones de nuestro país, alegando diferentes irregularidades en los barcos. En el cala-





entrar en el *box* irlandés a partir de 1996, rechazaron toda posible vía en esa dirección. Por otra parte, frente a las posiciones de la Comisión, la representación canadiense se mostró en todo momento dura a retirar su normativa por la que podían apresar a los barcos españoles y portugueses fuera de sus aguas jurisdiccionales, así como a resarcir al armador del buque «Estai» por los daños causados en aguas internacionales, lo que significaba reconocer haber cometido un acto ilícito.

Frente a los argumentos de España y la Comisión por los que la flota española, con 45.000 toneladas capturadas en 1994 tenía los máximos

derechos de pesca en la zona, las autoridades canadienses utilizaron series históricas de capturas por las que se refleja que hasta 1991 la pesca del fletán había correspondido a Canadá y a partir de esa fecha a los barcos españoles. Al final se utilizaron las series históricas de capturas, que suponen un mayor equilibrio entre las pescas realizadas por ambas partes y que se han reflejado prácticamente en el acuerdo.

El compromiso final supone la posibilidad de pescar el 41 por 100 de la cuota a los barcos de la Unión Europea, unas 11.000 toneladas, de las que 9.000 corresponden a España y las 2.000 restantes a Portugal. El 37 por 100 de la

cuota será para la flota canadiense sobre una TAC para este año de 27.000 toneladas. De acuerdo con lo pactado en Bruselas, Canadá se comprometió a retirar la legislación por la que se autorizaba a perseguir a los pesqueros españoles y portugueses fuera de las 200 millas. Canadá modifica ese reglamento pero no elimina la ley, que está en contra del derecho internacional en el mar actualmente en vigor. La Administración canadiense al final aceptó la devolución de los 47 millones de fianza del «Estai», así como la retirada de cargos contra su capitán y la indemnización al armador por la pesca sustraída del barco.

Para el ministro de Agricultura, Luis Atienza, el acuerdo es ajustado, pragmático y realista, teniendo en cuenta la situación a que había llegado el conflicto, con una alta carga de tensión y ante las medidas de apoyo obtenido en el marco de la Unión Europea, donde dos países se desmarcaron del resto. Con este nuevo acuerdo, negativo para los intereses de la flota española si se compara con la situación de partida, se pondrán en marcha nuevos mecanismos de inspección y control con el fin de evitar situaciones de sobrepesca por encima de lo autorizado.

Luis Atienza rechazó y criticó duramente las campa-





ñas de desprestigio internacional de que estaba siendo objeto la flota española tanto en aguas comunitarias como internacionales, y señaló su convencimiento de que la misma sería desarticulada en base a la profesionalidad y el buen hacer de los buques que operan en esas aguas. El ministro de Agricultura indicó que la transparencia era el mejor arma contra quienes habían lanzado esas campañas de desprestigio y anunció la decisión de la Administración española de encabezar el funcionamiento y cumplimiento de esos mecanismos de control.

Con el acuerdo nuevo para NAFO como algo irremovi-

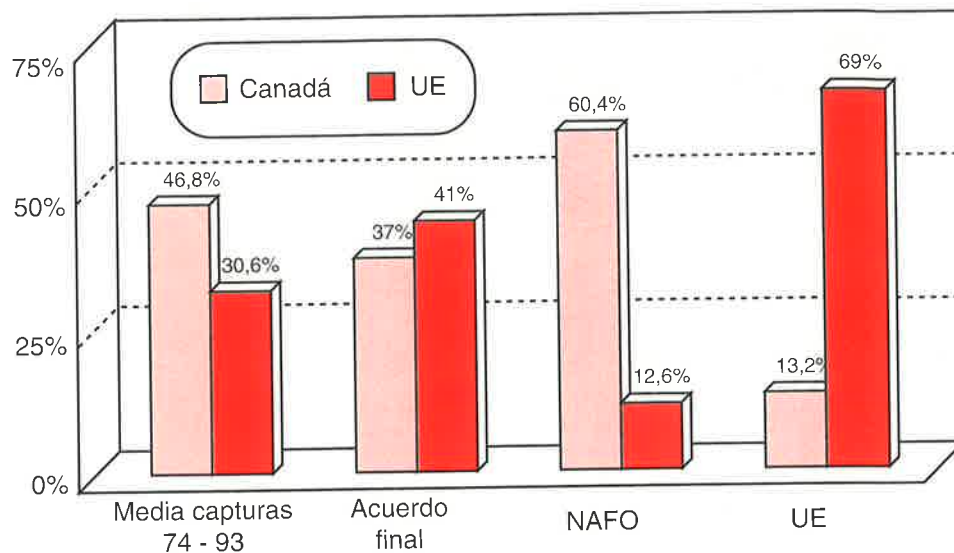


**L**uis Atienza:  
«Es un acuerdo  
ajustado,  
pragmático  
y realista».

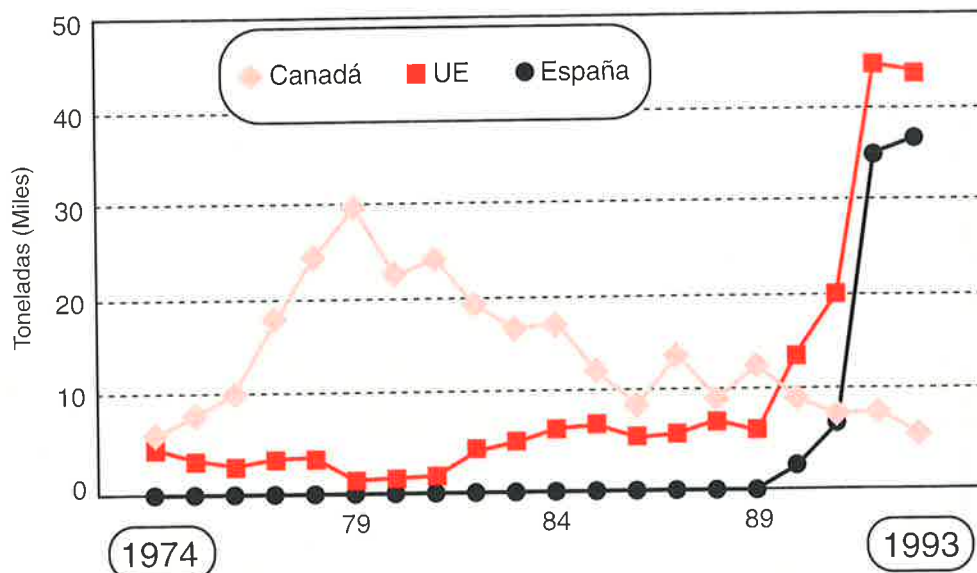
ble, Luis Atienza expresó su voluntad de trabajar para la búsqueda de nuevos caladeros, algunos abiertos gracias a los acuerdos suscritos por la propia Unión Europea y donde, en su opinión, existen bastantes posibilidades para reubicar una parte de esos barcos que no podrán seguir faenando en el fletán. Al cierre de este número proseguían las negociaciones para elaborar un plan destinado a esta flota. ■

V. MATÉ

## CUOTAS DE REPARTO



## CAPTURAS DE FLETAN





EL CASO // ESTAI //

# ESTAI Y EL DERECHO INTERNACIONAL

**L**a conservación de los recursos biológicos del alta mar ha sido una de las mayores preocupaciones de todos los Estados miembros de Naciones Unidas, tanto en el marco de la Organización como a través de convenciones y tratados multilaterales y bilaterales, o mediante acciones como el apresamiento del pesquero «Estai» por la patrullera canadiense en nombre de la protección de una especie marina, el fletán negro.

Esta última acción ha sido calificada no sólo por la prensa, sino por la mismísima comisaria europea para asuntos de Pesca, como de «piratería», término que si bien describe el sentir de los miembros de la Unión Europea, no es el más ajustado, pues para que un acto sea calificado jurídicamente como de piratería éste debe ser «cometido con un propósito personal por la tripulación de un buque privado contra otro buque en alta mar». El apresamiento del buque «Estai» lo realizó la Policía siguiendo órdenes del ministro canadiense de Pesca, lo que convierte la acción en un acto ilícito

internacional y no de piratería. La diferencia es importante, pues si pudiera ser declarado como piratería según el Derecho internacional, la represión de estos actos es internacional, lo que supone que el barco así acusado podría ser detenido en cualquier puerto. De la manera como lo califico, sólo el Tribunal Internacional de Justicia podrá decretar la responsabilidad del Estado, y en ese caso las reglas de la inmunidad de los bienes de los Estados entrarían en juego.

El Gobierno canadiense alega la defensa de los recursos biológicos próximos a su zona económica exclusiva, señalando que en caso de faltar esa protección las especies serían esquiladas. Sin embargo, es a través de convenciones internacionales (en este caso sería la Convención de Jamaica de 1982, de la cual son signatarios no sólo España, sino Canadá) que las especies y recursos naturales son protegidos en zonas sobre las que ninguna jurisdicción o Estado soberano puede reclamar soberanía.

## Cuatro pilares

El régimen jurídico de la alta mar se apoya sobre cuatro pilares, que la Comi-

sión de Derecho Internacional de Naciones Unidas describió de la siguiente manera:

«Estando la alta mar abierta a todas las naciones, ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de ella a su soberanía. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por estos artículos y por las demás normas del Derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados con litoral o sin él:

- 1) La libertad de navegación.
- 2) La libertad de pesca.
- 3) La libertad de colocar cables y tuberías subterráneos.
- 4) La libertad de volar sobre la alta mar.»

Este principio debe analizarse a la luz de otra regla, reconocida por todos los Estados, de la primacía del Derecho internacional sobre el Derecho interno, regla que se materializa en el principio de que un Estado no puede invocar las disposiciones de su Derecho interno







como justificación del incumplimiento de una obligación internacional a su cargo (artículo 27 de la Convención de Viena de 1969 en relación a los tratados internacionales).

La Convención de Jamaica de 1982 manifiesta que todos los Estados tienen derecho a que sus nacionales se dediquen a la pesca en alta mar, cooperando entre sí en la consevación y administración de los recursos vivos en las zonas de la alta mar, enfatizando que, en el caso en que dos o más Estados exploten idénticos recursos vivos en la misma zona, celebrarán negociaciones con miras a tomar las medidas necesarias para la conservación de tales recursos vivos.

Ya antes de esta Convención, el 8 de febrero de 1949 los Gobiernos de varios Estados, entre los que se encontraban Canadá y España, firmaron el Convenio sobre Pesquerías del Atlántico Noroeste. El 10 de junio de 1976 los Gobiernos de España y Canadá firmaron un Convenio bilateral sobre Relaciones Pesqueras. Por

**La acción de la Policía canadiense es un acto ilícito internacional y no de piratería**

último, el 13 de agosto de 1983 España se adhirió al Convenio de 24 de octubre de 1978 sobre Cooperación Multilateral en las Pesquerías del Atlántico Noroeste, convención de la que Canadá también es parte. En todos estos convenios es la cooperación entre los Estados miembros el pilar sobre el que se edifica el control y vigilancia de los recursos vivos en la alta mar, siendo el origen de la cooperación el Convenio de Ginebra de 29 de abril de 1958, sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos del Aalta Mar, donde, en su artículo 4.º señala que si dos o más Estados se dedican a pescar las mismas especies en una zona determinada, entablarán negociaciones entre ellos con objeto de adoptar, de común acuerdo, las medidas necesarias para la conservación de los recursos vivos afectados.

Es por eso que resulta incomprensible y jurídicamente ilícito e inaceptable el apresamiento del buque «Estai» en aguas no sometidas a control jurisdiccional por parte de Canadá, ni siquiera enarbolando



## EL CASO "ESTAI" Y EL DERECHO INTERNACIONAL

una legislación interna al efecto de proteger los recursos vivos, que si se encontraran dentro de su Zona Económica Exclusiva tendría justificación, pero en el caso que nos ocupa, la alta mar y sus recursos sólo pueden ser objeto de vigilancia y control por medio de la cooperación internacional, bien directamente entre los Gobiernos de Canadá y España, bien a través de organizaciones internacionales idóneas, para asegurar la adecuada administración y conservación de los recursos vivos de la alta mar situado fuera de los límites de la jurisdicción pesquera nacional (artículo 4.º Convenio entre España y Canadá sobre Pesquerías, firmado el 10 de junio de 1976).

### Cumplir obligaciones

Antes de pasar a analizar las cláusulas del Convenio sobre Pesquerías del Atlántico Noroeste, debemos resaltar que, en el ámbito internacional de Derecho del mar, los Estados deben cumplir de buena fe las obligaciones contraídas de conformidad con las convenciones y compromisos internacionales, ejerciéndose

los derechos, competencias y libertades que se reconozcan a cada Estado de manera que no constituya abuso de Derecho, siendo ilegítima cualquier reivindicación de soberanía sobre la alta mar o la pretensión de someter cualquier parte de la alta mar a la soberanía y jurisdicción de un Estado en concreto. A la vista de estos principios, resulta obvio que el acto realizado por el Gobierno canadiense no es sólo un abuso de Derecho, sino que constituye un ilícito internacional con unas repercusiones muy específicas, de las que hablaremos más adelante en este artículo.

El Convenio de 8 de febrero de 1949 sobre Pesquerías del Atlántico Noroeste se suscribió para estudiar, proteger y conservar las pesquerías de la zona, a fin de que fuera posible mantener la pesca a un máximo rendimiento. Con este fin se crearon subcomités que se encargarían de la vigilancia y compilación de datos científicos en relación a la pesca de la zona. Estos subcomités, mediante informes elevados al Comité, tienen como función principal proponer acciones que deberán

ser llevadas a cabo de forma conjunta por los Gobierno contratantes, siendo dos de esas acciones:

— Fijación de límites de tamaño para cualquier especie, y

— Fijación de un tope *cuantitativo* a la pesca que pueda capturarse entre todos de una especie determinada.

En cuanto a la primera, los límites de tamaño para el fletán negro no fueron fijados (por lo que de ninguna manera podría fijarlo el Gobierno de Canadá unilateralmente y sin información científica o técnica). Por lo que se refiere a la segunda, y si bien se fijó una cuota para el año en curso, ésta nunca fue aceptada por los representantes de la Unión Europea (que objetó el reparto de las capturas desde el primer momento), requisito éste de la aceptación *indispensable* para que la cuota fuera vinculante para los miembros de la Unión Europea; en base a este argumento, la medida no puede ser considerada como de obligado cumplimiento para los miembros de la Unión Europea, que presentó una objeción al reparto de las cantidades y propuso un nuevo repar-



**C**anadá debería reparar el daño causado



to en base a información científica y técnica (Canadá no agotó su cuota en el último ejercicio), siendo esta propuesta más realista y acorde con el espíritu del convenio que reclama que este tipo de informaciones se tenga en cuenta a la hora de proponer acciones conjuntas.

### Acto ilícito

La actuación del Gobierno de Canadá al apresarse el buque español en alta mar ha sido calificado como de ilícito internacional, y la inmediata consecuencia de ello es que ese acto será nulo, con la consiguiente obligación por parte del Estado infractor de la normativa internacional de reparar, al tiempo que dicho acto será inoponible frente a todos, no pudiendo dicho acto producir efecto alguno con respecto a otro Estado o incluso frente al propio Estado infractor de la norma. Al apreciar la ilicitud de un acto, en este caso desde el punto de vista del Derecho del Mar, se habla de violación de una obligación contraída o de una obli-

**S**ólo el  
**Tribunal  
Internacional  
de Justicia  
podrá  
decretar  
la responsa-  
bilidad  
del Estado**

gación impuesta por una norma jurídica internacional, dándose el caso que, en el supuesto que nos ocupa, Canadá no sólo violó una obligación contraída en función del Convenio sobre Pesquerías en el Atlántico Noroeste, sino que además violó la obligación impuesta por el Convenio Internacional sobre el Derecho del Mar de que «ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía».

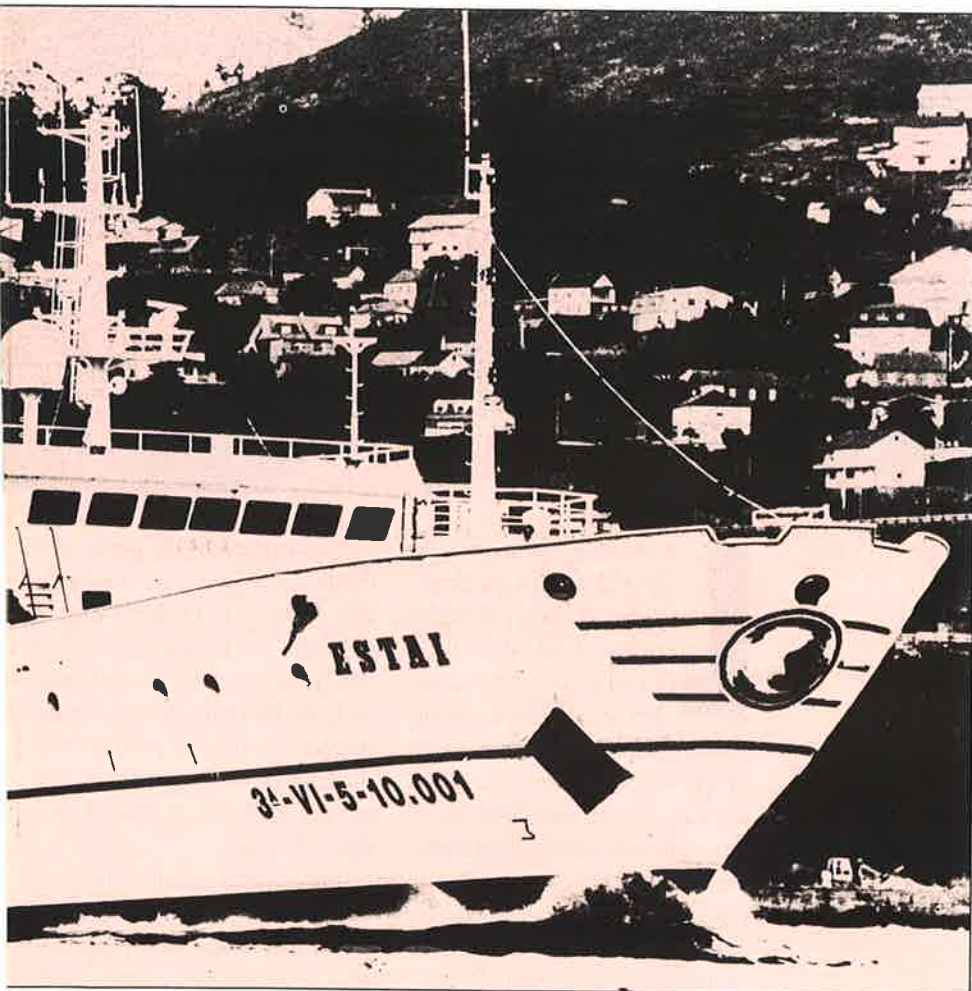
Como se ha mencionado con anterioridad, al haberse lesionado un derecho subjetivo surge la obligación de reparar por parte del Estado que cometió el daño. En Derecho internacional sólo el daño sufrido por un Estado es relevante a los efectos de una reparación, de modo que sólo cuando el Estado español asumió la causa del buque «Estai» como propia, reflejando de esta manera que la lesión se causó al Estado español, que era representado por uno de sus nacionales, el Estado culpable de la violación, Canadá, se convirtió en responsable frente al Estado español.

La reparación, en la medida de lo posible, deberá «anular todas las consecuencias del acto ilícito y restablecer la situación que probablemente hubiera existido de no haberse cometido dicho acto» (tal y como se pronunció el Tribunal Permanente de Justicia Internacional en el caso de la fábrica de Chorzow en 1928), por lo que la reparación debería incluir, por un lado, el daño efectivo, esto es, los días de demora, días que el buque no pudo pescar, valor de lo actualmente pescado, combustible, agua potable y víveres consumidos, etc., y además una indemnización en la que se englobarían los daños morales sufridos por la tripulación cuando fueron asaltados por la patrullera y el tiempo de espera e incertidumbre sobre el futuro.

Todas estas acciones deberán ser llevada a cabo en Tribunales de Justicia internacionales, ya sea en el Tribunal Internacional de Justicia de La Haya o a través del Tribunal Marítimo Internacional que la Convención de 1982 instituyó para la solución de controversias que afectaran al convenio (la violación flagrante de los artículos 87 y 89 nos daría la base jurídica).

**GARCIA-LIMA & OLARTE**

Eduardo Olarte Soto  
Abogado

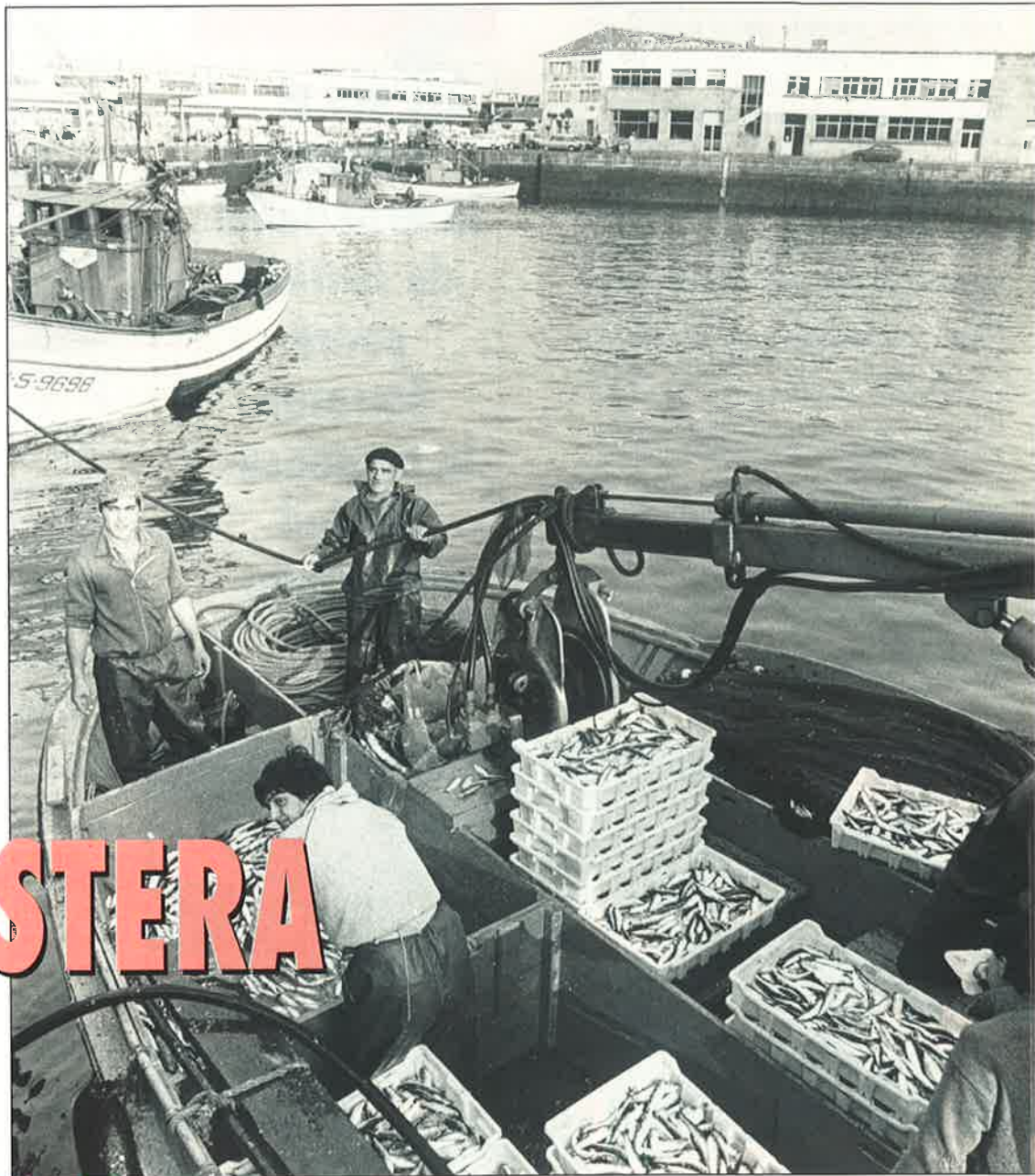






## ACUERDO EN PARIS ENTRE LOS REPRESENTANTES D

La Administración y los representantes de los pescadores de España y Francia llegaron a un acuerdo el pasado día 17 de marzo, en París, por el que los franceses se comprometieron a respetar el período de inactividad en el uso de las artes pelágicas en la costera de la anchoa. Los pescadores franceses pretendían que se hubiera prolongado algunas fechas más su período de pesca, argumentando las malas condiciones climatológicas y la imposibilidad de realizar las capturas previstas. Al final se impuso el cumplimiento de lo escrito en el pacto de 1992. La flota española pesará desde el 20 de marzo al 1 de junio.



# LA COSTERA DE LA ANCHOA COMENZO EN PAZ

**L**A reunión en París estuvo presidida, por parte española, por el director general de Mercados Pesqueros, Sebastián Fraile, a quien acompañaban diferentes representantes de las Cofradías de Pescadores del Cantábrico, entre quienes se halla el responsable de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Clemente Muñiz Guardado. Dicho encuentro tuvo lugar en el marco del Comité Franco-Español de Pesquerías

instituido hace un año por acuerdo de los ministros de Pesca de ambos países (COFEP) y que se pretende sea el instrumento no sólo para solventar el problema de la anchoa sino el conjunto de diferencias que se puedan producir en otras pesquerías, como es, por ejemplo, el caso de los tipos de redes.

Por primera vez en los últimos años la costera de la anchoa se inició esta campaña sin problemas entre los pescadores españoles y franceses derivados de la





## Los pescadores franceses con artes pelágicas aceptaron no faenar entre los días 19 de marzo al 1 de junio.

interpretación que hacían los armadores franceses sobre los períodos de veda. Este año se ha respetado lo pactado y los pescadores franceses asumió el compromiso de dejar de faenar con redes pelágicas desde el 19 de marzo hasta el 1 de junio, período de setenta y tres días en el que pescarán los cerqueros españoles. Los buques con artes de pesca pelágicos en Francia ascienden a 80, mientras hace unos años era prácticamente una flota inexistente.

Los representantes españoles en la reunión con los pescadores y la Administración francesa plantearon como uno de los caballos de batalla la necesidad de respetar los caladeros, cuidar los recursos, no utilizar artes que puedan destrozar las pesquerías y defender una política de calidad diferenciando el producto tanto por el tipo de artes usados en las capturas como ante las

importaciones de la anchoeta argentina, cuya calidad se considera sensiblemente inferior.

En este encuentro de París, en política de mercados se produjo un acercamiento de posiciones para defender la calidad del producto y que no se comercializasen los pescados más pequeños. Españoles y franceses estuvieron de acuerdo en la necesidad de proteger el mercado que comparten ambos países y avanzar en los procesos de concertación y organización de la comercialización de la anchoa. En esta misma línea, se plantearon la

elaboración de unas normas de calidad, la necesidad de que las industrias conserveras ofrezcan información sobre la calidad y procedencia de la materia prima envasada, para evitar situaciones de fraude como las que se han cometido en el pasado. En última instancia, franceses y españoles tienen puntos comunes para abogar por una política de denominación de origen o algo similar para la anchoa. En este contexto, ambas Administraciones van a proponer a la Unión Europea una diferenciación en la nomenclatura actual

para diferenciar el producto del Cantábrico de la anchoa procedente de Argentina y Chile.

Defender una comercialización adecuada para la anchoa sin el hundimiento de los mercados es un objetivo con el que se mostraron de acuerdo ambas delegaciones. En este sentido, Muñiz Guardado propuso que los franceses, al igual que los españoles, «pusieran la bandera» (no salir a pescar) cuando así lo aconsejasen las condiciones del mercado. En el caso de que existieran graves excedentes, desde la parte española se propuso la necesidad de ir a un amarre conjunto para defender el sector.

Dos de los ejes de esta reunión con la parte francesa afectada por la pesquería de la anchoa eran la búsqueda de una cohabitación en el mercado, así como de una cohabitación en la mar. En resumen, que ambas partes siguieran unas reglas de





## ACUERDO EN PARIS ENTRE LOS REPRESENTANTES D

juego para preservar los recursos en la mar y la aplicación de unos criterios similares en tierra cuando se produjeran problemas de comercialización.

En conjunto, el resultado de la reunión de París se puede calificar como altamente satisfactorio en cuanto se lograron compromisos importantes en materia de mercados y de pesquerías. Se respeta el descanso semanal de los sábados y domingos. Sin embargo, los representantes de los pescadores españoles aprovecharon también la ocasión para señalar que por el momento no van a abandonar el arrastre pelágico mientras desde la parte española, en palabras de representantes como Povedano, Garay, Olaizola y Muñiz, se reclamó la conveniencia de salvar el caladero utilizando otras artes diferentes antes de que sea demasiado tarde aunque todos coincidieron en la necesidad de tener unas buenas relaciones de vecindad.

La pesquería de la anchoa es una actividad muy importante para una buena parte de la flota del Cantábrico, con unas capturas muy variables que han oscilado en los últimos años entre las 10.000 y las 20.000 toneladas. En ambos casos se trata de unas



cifras sensiblemente por debajo de las posibilidades de pesca que tiene España en esta especie, con una cuota tradicional de 27.000 toneladas y que fue ampliada en 2.700 toneladas para esta campaña. A la vista de una capturas que

### PRODUCCION ESPAÑOLA DE ANCHOA. DATOS ANUALES. SERIE HISTORICA (1987-1994)

	1987		1988		1989		1990		1991		1992		1993		1994	
	Q/Tm.	Pr/Pta.	Q/Tm.	Pr/Pta.	Q/Tm.	Pr/Pta.	Q/Tm.	Pr/Pta.	Q/Tm.	Pr/Pta.	Q/Tm.	Pr/Pta.	Q/Tm.	Pr/Pta.	Q/Tm.	Pr/Pta.
Cantábrico	9.838	382	8.005	381	7.911	351	22.210	231	8.273	343	21.576	221	18.318	234	17.096	280
Totales	31.406	362	33.338	361	30.952	357	44.907	283	34.028	330	43.194	252	36.839	267	41.396	282

### ANCHOA FRESCA. DATOS DE PRODUCCION E IMPORTACION (1988-1994)

	1988		1989		1990		1991		1992		1993		1994	
	Q/Tm.	Pr./Pta.	Q/Tm.	Pr/Pta.	Q/Tm.	Pr/Pta.	Q/Tm.	Pr/Pta.	Q/Tm.	Pr/Pta.	Q/Tm.	Pr/pa.	Q/Tm.	Pr/pa.
Cantábrico	8.005	381	7.911	351	22.210	231	8.273	343	21.576	221	18.318	234	17.096	280
Franc./ Impor.	10.052	245	9.447	274	12.062	237	13.133	297	15.967	246	22.231	280	18.991	269





Sebastián Fraile, director general de Mercados Pesqueros.

en ningún caso llegaron a los techos fijados por Bruselas, la Administración española, con buen criterio, ha negociado en las últimas campañas el cambio de cuotas de sardina por merluza y otras especies necesarias para las flotas del norte.

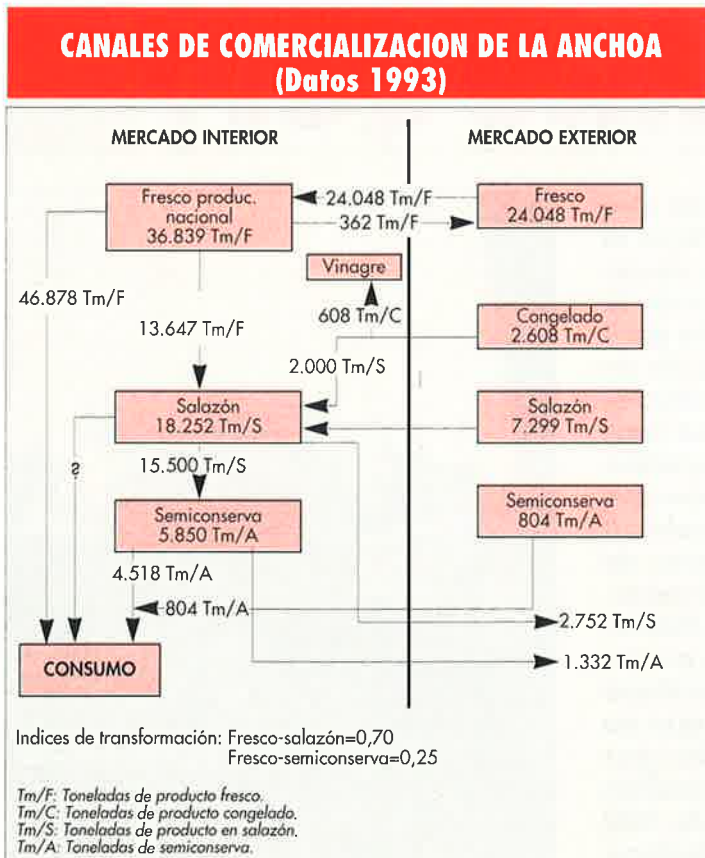
Datos de estos últimos años ponen de manifiesto que cuando las capturas son bajas, en el entorno de las 10.000 toneladas, los precios han sido altos, entre las 343 y las 381 pesetas/kilo, mientras cuando las capturas se duplican esos precios bajan hasta niveles entre 221 y 280 pesetas.

En el mercado español la oferta de anchoa se sitúa en unas 60.500 toneladas. De esta cantidad, unas 36.000 toneladas corresponden a la producción nacional entre el Cantábrico y el Mediterráneo, mientras el resto corresponde a la importación y especialmente a Francia. De esa oferta total en el mercado, apro-

ximadamente el 77 por 100, unas 46.000 toneladas, se han destinado al consumo directo, mientras el resto se introduce en el mercado como producto congelado o en salazón para la fabricación de semiconserva. El consumo aparente de anchoa en fresco es de unas 6.500 toneladas.

Francia es el primer país exportador de anchoa hacia España, con unas ventas que en 1993 ascendieron a casi 19.000 toneladas y que entraron especialmente en los meses de junio a marzo, justamente cuando la flota nacional se halla más volcada en la costera del bonito. Para los representantes del sector, la principal crítica se centra en el hecho de que Francia haya estado capturando y comercializando un volumen de producto por encima de sus cuotas.

Discrepancias y recelos aparte, hasta el momento no se han producido problemas en una costera polémica como la de la anchoa. Para España supone poder faenar más de 250 barcos con más de 7.500 personas, mientras Francia dispone de 80 unidades pelágicas y 48 cerqueiros. ■

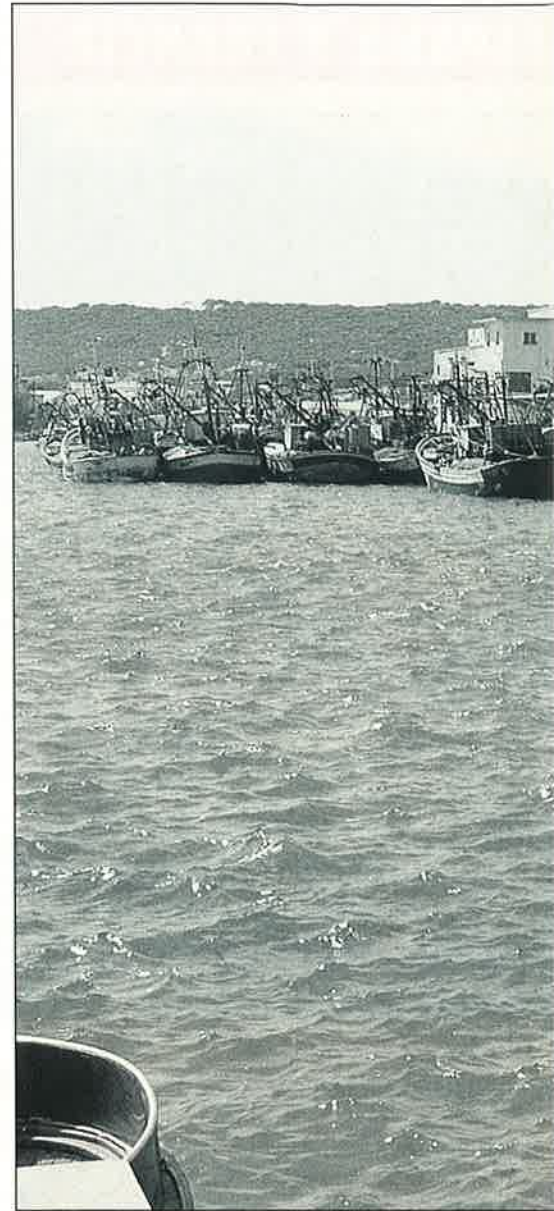




LA UNION EUROPEA Y RABAT NO  
LLEGARON A UN ACUERDO PARA  
RENOVAR EL COMPROMISO ANTERIOR

# AMARRO LA FLOTA QUE FAENA EN EL CALADERO MARROQUI

Los más de 650 barcos que operan tradicionalmente en el caladero de Marruecos se vieron obligados a regresar a puerto la noche del pasado 30 de abril ante la no existencia de un acuerdo entre los representantes de la Unión Europea y ese país norteafricano para la renovación del anterior compromiso pesquero. Bruselas rechazó radicalmente las pretensiones de las autoridades de Marruecos, mientras el Gobierno de Rabat, aunque rebajó algo en sus posiciones iniciales, mantiene unas posturas duras que no pueden ser aceptadas por Bruselas, en cuanto podían suponer la eliminación de 400 barcos en ese caladero.







**L**A tercera ronda de negociaciones pesqueras se celebró durante los últimos días de abril en Rabat. La delegación comunitaria ha estado encabezada por el irlandés John Spencer y la marroquí por Mohamed Rami. Ambas partes, a la vista de las grandes diferencias existentes entre ambas posiciones, acordaron continuar las conversaciones en una cuarta ronda el 12 de mayo en Bruselas, aunque todo parece indicar, como en anteriores acuerdos, que las negociaciones podrían continuar después de esa fecha. Las conversaciones celebradas en Rabat contaron también con la presencia de la comisaria de Pesca, Emma Bonino, que días más tarde

**EL GOBIERNO HA ARBITRADO  
AYUDAS POR 2.000 MILLONES  
DE PESETAS PARA  
LOS TRABAJADORES  
Y ARMADORES AFECTADOS**

**LA UNION EUROPEA  
SE NIEGA A ACEPTAR  
LAS PRETENSIONES  
DE MARRUECOS SOBRE  
REDUCCION DE CAPTURAS**

confirmaba en Bruselas a los responsables de las Cofradías de Pescadores la dificultad para lograr un acuerdo.

Las pretensiones de Marruecos, como suele ser ya habitual en este tipo de negociaciones, se centran de entrada en lograr unas reducciones de capturas, según zonas y especies, entre el 35 y el 65 por 100, puntos que no han sido ni siquiera considerados por los negociadores comunitarios. Por parte de Marruecos, como ya es tradicional en la renovación de cada nuevo acuerdo, se quieren aumentar las ayudas planteadas por la Unión Europea. Marruecos insiste además en lograr la constitución de empresas mixtas para faenar en su caladero, objetivo que, en definitiva, busca que una mayor parte de las capturas y de toda la economía que generan esas pesquerías se queden al otro lado del Mediterráneo o del Atlántico.

Las autoridades de Marruecos siguen igualmente en sus planteamientos de unas paradas biológicas más largas con el fin de preservar los recursos, filosofía asumida plenamente por la Unión Europea pero que debe suponer una obligación por ambas partes. La Unión Europea no está dispuesta a aceptar esas paradas si no hay datos científicos sobre la mesa y, sobre todo, si mientras para la flota española hay barcos de otros países o de Marruecos operando en esas aguas.

Además de inversiones y mayor control para la flota comunitaria, Marruecos pretende unas mayores posibilidades de trabajo en los barcos para los ciudadanos de ese país, hasta suponer el 35 por 100 de las tripulaciones.

En conjunto, se trata de una serie de exigencias que supondrían el fin para la flota española que opera en esas aguas. La Administración espera que Rabat rebaje fuertemente sus pretensiones, ya que, en definitiva, lo que pretende es que Bruselas ofrezca a ese país una mayor cooperación pero en otros terrenos diferentes a la pesca. En definitiva, utilizar los





peces para meter un poco más la cabeza en la Unión Europea.

Ante la obligación de amarrar, el Gobierno adoptó un acuerdo por el que se ponen a disposición del sector 2.000 millones de pesetas. Con estos fondos se cubrirían las necesidades de la flota durante un mes, tanto para hacer frente a los salarios de los trabajadores en paro como de los armadores que tienen derecho a compensaciones por paralización forzosa. De esos 2.000 millones de pesetas, unos 800 serían para los trabajadores y el resto para los armadores, según el tamaño de cada embarcación, fondos estos últimos que procederían de la Unión Europea.

### La historia se repite

Las negociaciones para las renovaciones de los acuerdos pesqueros con Marruecos no han sido nunca fáciles, fundamentalmente por la propensión del Gobierno de Rabat de provocar

situaciones espectaculares, como el amarre de la flota española, que se interpretaban al otro lado del Mediterráneo como un acto de afirmación nacional utilizado por la monarquía de ese país norteafricano. No es nuevo para la flota española el amarre, ni tampoco el

espíritu profundamente conservacionista de los caladeros de las autoridades de ese país, que en muchos casos ha supuesto paralizar la flota comunitaria y especialmente la española mientras en las mismas aguas seguían faenando otras flotas.

Marruecos ha sido siempre proclive a prolongar las negociaciones de un acuerdo pesquero más allá de las fechas previstas para el mismo. Si hubiere una decisión en contra, las autoridades de Rabat propiciarían conversaciones con tiempo suficiente a que expire un compromiso. Por el contrario, son aficionados a negociar siempre al final, con el consiguiente clima de tensión que, en este momento, tras tantas experiencias en este sentido por delante, no cogen a nadie por sorpresa. El último acuerdo en vigor se negoció también fuera de tiempo, ya que se firmó el 15 de mayo de 1992 mientras su entrada en vigor fue del 1 de ese mismo mes.

Marruecos es conocedor de la fuerte dependencia que tiene una parte de la flota andaluza, levantina o canaria de las pesquerías de su caladero. No es una flota polivalente que pueda cambiar fácilmente de unas a otras aguas. En consecuencia, para España el

<b>Balanza comercial productos pesqueros España-Marruecos - Año 1994</b>				
PARTIDAS	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES	
	Tm.	Miles Ptas.	Tm.	Miles Ptas.
Peces vivos	43	37.962	3	11.039
Pescado fresco o refr.	25.581	3.230.575	29	11.126
Pescado congelado	12.124	2.130.319	166	16.618
Filetes	268	110.128	—	—
Pescado salado	407	70.740	80	24.103
Crustáceos	39.259	4.130.775	53	17.541
Moluscos	29.017	11.754.330	86	22.141
Preparados y conservas de pescado	1.531	795.107	1	263
Preparados conservas, crustáceos y moluscos	36	27.281	—	227
Aceites y grasas de pescado	—	—	—	—
Harinas de pescado	1.093	50.021	—	—
<b>TOTAL</b>	<b>109.359</b>	<b>22.337.238</b>	<b>418</b>	<b>103.058</b>





acuerdo es importante, por lo que supone de ocupación para más de 650 barcos con más de 9.000 trabajadores embarcados y, sobre todo, por la actividad económica que genera en tierra. Por este motivo, cada vez que se renueva el acuerdo se endurecen todas las condiciones, hasta el punto de que en algunos medios del sector se considera es un compromiso excesivamente caro para lo que se consigue en capturas.

Durante los últimos años la Administración marroquí ha enarbolado ante la Unión Europea una serie de reivindicaciones, según las cuales Rabat sería el país más preocupado por la conservación de sus recursos pesqueros, por el control de las flotas, pero también uno de los

acuerdos más caros para la Unión Europea y para el propio sector nacional, además de suponer la apertura del mercado laboral en la flota para los trabajadores de ese país.

En las negociaciones de 1992 Marruecos planteó de entrada una subida en la aportación comunitaria del 60 por 100. Al final el acuerdo recogió un incremento de esa aportación en un 44,9 por 100, al pasar de 9.150 a 13.200 millones de pesetas. A esta cantidad se suman además otros 2.340 millones de pesetas que pagan en concepto de canon los armadores según el tipo de barco o de pesquería. En consecuencia, es un acuerdo caro con estos pagos anuales si se tiene en cuenta que los niveles de capturas se sitúan en unas

## Las armas comerciales

**Marruecos tiene en sus manos, en sus aguas, los peces. Son las armas que ha utilizado y está empleando en la última negociación pesquera. España tiene el mercado, al igual que el resto de la Unión Europea, con unas balanzas comerciales claramente deficitarias y donde el nivel de cobertura no supera el 1 por 100.**

**Según los datos de Aduanas, durante los últimos años de la década de los ochenta las exportaciones de Marruecos a España en productos de pesca no llegaban a las 70.000 toneladas, por unos valores en el entorno de los 10.000 millones de pesetas. Unos años más tarde, en 1994, esas exportaciones alcanzaron ya las 109.400 toneladas, por un valor superior a los 22.000 millones de pesetas. En un desglose de esa balanza, los crustáceos suponían más de 39.000 toneladas, 29.000 toneladas los moluscos y 25.600 toneladas más los pescados frescos.**

**Frente a estas importaciones, las exportaciones de España hacia Marruecos se han mantenido estables, llegando en 1994 a solamente 418 toneladas, por un valor de 103 millones de pesetas.**

185.000 toneladas, de las que unas 107.000 corresponden a especies tan baratas como la sardina. Un compromiso caro pero necesario para no amarrar una flota sin otras alternativas.

En las negociaciones para la renovación de los acuerdos, Marruecos ha hecho gala, igualmente, de un alto interés conservacionista de las especies en esas aguas. España también

tiene interés en preservar esos recursos, que son los más importantes que tienen, como se dice, a la puerta de casa, pero plantea la necesidad de que las medidas de este tipo se hagan en base a estudios técnicos serios, cosa que no se ha hecho hasta la fecha. En consecuencia, a falta de esos datos técnicos se debería pensar que los planteamientos de Marruecos responden más a otros intereses que a los puramente conservacionistas. España en su día y hoy la Unión Europea rechazan que se apliquen unos criterios para la flota en ese caladero mientras se permite seguir faenando a otros barcos.

Esta política conservacionista de Marruecos ha supuesto, entre otras cosas, la eliminación de las redes de monofilamento en esas aguas desde 1993. Por razones ecológicas, la Administración marroquí ha impuesto las llamadas vedas o paradas biológicas, que hace unos años no existían y que en este momento, para determinadas especies y artes, suponen dos meses al año de paro. Por razones ecológicas, en los sucesivos acuerdos se ha tratado de ubicar a la flota más lejos de las costas y, finalmente, se tratan de imponer nuevos mecanismos de control sobre las pesquerías.

Un tercer objetivo de Marruecos en su política de acuerdos en los últimos años ha sido lograr meter mayor población en la flota española. Frente a las exigencias de unos años con uno o ningún trabajador por embarcación, actualmente el número de marroquíes llega incluso a tres personas. Marruecos pretende, además, que las descargas se hagan en sus puertos, como paso previo a una futura exigencia para que los procesos de transformación se hagan también en ese país.

El acuerdo actualmente en negociación se enmarca plenamente en este contexto ya conocido por la Administración española y comunitaria. En consecuencia, no hay razones para la sorpresa cuando una parte no quiere negociar. ■

Vidal MATÉ





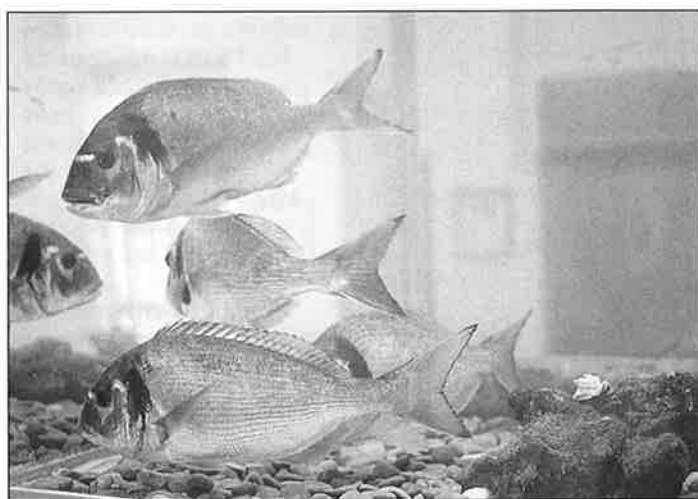
**Objetivo del convenio  
entre el IEO y el CSIC**

# **LAS PESQUERIAS DEL ARTICICO Y DEL ATLANTICO NOROESTE**

Calcular las capturas sobre especies de interés comercial realizadas por la flota española en el Artico y el Atlántico Noroeste, conocer su distribución por tallas, realizar un muestreo biológico..., son algunos de los objetivos contenidos en el convenio firmado, el pasado mes de febrero, entre el Instituto Español de Oceanografía y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Después de estos trabajos se sabrá algo más sobre la «salud» del bacalao o del fletán negro en el área de la NAFO.

**E**L presidente del Instituto Español de Oceanografía (IEO) y secretario general de Pesca Marítima, José Loira, y el presidente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, José María Mato, firmaron el Convenio de Cooperación para la realización de un programa de investigación de las pesquerías de altura del Artico y del Atlántico Noroeste (NAFO).

Este programa, suscrito en Madrid el pasado mes de febrero, se enmarca en un proyecto de investigación iniciado en 1982 que consta de dos actuaciones principales. Por un lado, la realización de un muestreo de las capturas de la flota española en las pesquerías de bacalao de Terranova y Svalbard, y de fletán negro en Terranova, con cálculo de sus índices de abundancia. Por otro lado, el llevar a cabo estudios específicos sobre las especies de mayor interés comercial, como el bacalao, platija americana, rato y fletán negro, sobre la dinámica de sus poblaciones y sobre los mecanismos que determinan su abundancia.



## **Tiempos difíciles**

Estos trabajos resultarán de sumo interés, en especial para los propios pescadores, ya que se podrá saber algo más sobre los motivos que inciden en la situación de los distintos caladeros y las especies comerciales que se persiguen. Sobre todo si se tiene en cuenta que las pesquerías tradicionales en las costas del Labrador y Terranova atraviesan una época de mínimos históricos de producción.

Fue en el primer trimestre de 1993 cuando se lograron capturas excepcionalmente abundantes de bacalao en

2J3KL. Ello lleva a pensar que pudo haber sido el último refugio de una población desplazada hacia el sur de su zona habitual de distribución, y que se encuentra prácticamente agotada.

La pesca de bacalao en 3M en los próximos años se supone que volverá a ser escasa. Los últimos datos apuntan a que esta especie en 3NO no es mucho mejor.

En cuanto a la platija americana en 3LNO, según los resultados de las campañas realizadas hasta 1993, se encuentra en mínimos históricos de abundancia y ha ido disminuyendo año tras año en



**Las pesquerías  
tradicionales  
en las costas  
del Labrador  
y Terranova  
atravesarán una  
época de mínimos  
históricos de  
producción.**

la época más reciente. La disminución observada en la biomasa y la abundancia han sido particularmente importantes en la división 3L, al norte del Gran Banco; al sur, sin embargo, la situación no es tan dramática. Las mejores expectativas quizá se deban a las condiciones ambientales, más propicias en el sur, para la supervivencia de la especie. Es de esperar que esta situación se refleje en los resulta-





la captura en 1995 sea inferior a la del pasado año. Si la pesca fuese el factor fundamental, ello significaría que la población de fletán negro es más pequeña de lo que inicialmente se suponía.

### Programa de trabajo

Desvelar las dudas esbozadas anteriormente serán algunos de los fines perseguidos por el Convenio firmado por el IEO y el CSIC. Por ello, su programa de trabajo dedicará una especial atención al muestreo de capturas de la flota comercial: conocer las capturas logradas y su distribución geográfica, la composición por tallas y por edades de las capturas de bacalao, platija americana y fletán negro, y la composición por tallas de las otras especies de interés secundario.

Para obtener esta información las personas designadas para hacer el seguimiento se embarcarán en los propios barcos pesqueros, ya que todas las especies son transformadas a bordo. El muestreo de las capturas a bordo de los buques congeladores dedicados a la pesca de peces planos (fletán negro, platija americana y mendo) y gallineta se realizará mediante observadores a bordo contratados por los armadores, con un embarque de una duración mínima de cuatro meses.

Otra de las tareas destacadas será el establecer un criterio adecuado para fijar la edad de la platija americana, algo fundamental para seguir la evolución de esta especie. En la actualidad las lecturas de edad que se vienen realizando se consideran de muy mala calidad. Uno de los resultados inmediatos del trabajo ha de ser la preparación de claves talla-edad, base para el cálculo de la captura española por edades.

Los datos recogidos serán analizados teniendo en cuenta también los proporcionados por distintos organismos internacionales que abordan el estudio de estas pesquerías. ■

R. G.



dos de las campañas de investigación que lleva a cabo Canadá. No hay que olvidar que la platija americana es, tras el bacalao y el fletán negro, la especie de mayor interés para la flota española en las zonas de NAFO y Svalbard.

En la zona sur, divisiones 2J3KLMN, las existencias de fletán negro en las áreas conocidas se han reducido de forma notable. No hay acuerdo sobre las causas que han motivado esta disminución. La pesca es seguro que contribuye, pero probablemente no sea el único

factor. El conocimiento que se tiene sobre la población de fletán negro es muy pobre. No se conoce, por ejemplo, con el detalle mínimo necesario su área de distribución. Si la disminución detectada se debe realmente a causas naturales, probablemente ésta continúe y



Los armadores  
destinarían  
el ahorro en  
la renovación  
de la flota

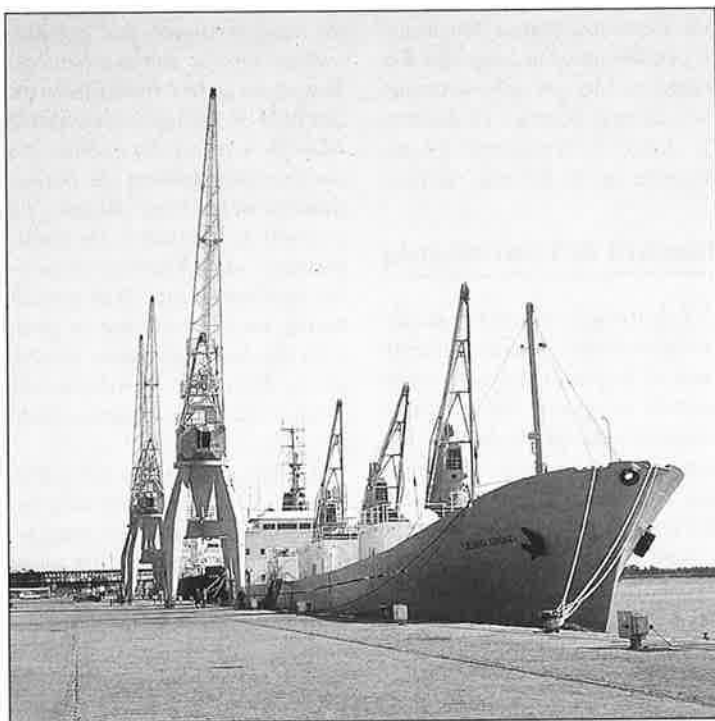
Los buques que realizan tráfico de cabotaje podrían disfrutar de las medidas fiscales y sociales del Segundo Registro si Administración, ANAVE y sindicatos llegan a un acuerdo en la Mesa del Cabotaje. Esta mesa de diálogo, que surge a iniciativa del director general de la Marina Mercante, Pedro Anatael, tiene como objetivo lograr unas empresas competitivas y fomentar el empleo de los trabajadores españoles.

# LOS BUQUES DE CABOTAJE PODRÍAN DISFRUTAR DE LOS BENEFICIOS DEL SEGUNDO REGISTRO





**L**A próxima fase de liberalización del cabotaje, que se está realizando de una forma escalonada, será en 1997, con la liberalización de los productos estratégicos, y en enero de 1999, en los tráficos con las islas. Desde hace tiempo la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) viene diciendo que esa liberalización forzaría a muchas navieras a matricular sus buques en registros comunitarios. Una de las antiguas peticiones de los armadores españoles ante la liberalización era disfrutar de las ventajas fiscales del Segundo Registro, deseo que puede hacerse realidad en breve si se llega a un acuerdo en la Mesa del Cabotaje, pacto que se tiene que alcanzar a más tardar el próximo mes de mayo.



Esta mesa de intercambio de ideas y de diálogo, formada por Administración, patronal y sindicatos, ha sido iniciativa del nuevo director general de Marina Mercante, Pedro Anatael, con vistas a que cuando pasen estos períodos de protección, en 1997 y 1999, no haya una caída brusca del empleo. «Es una mesa de futuro que se anticipa a esas fechas», asegura Emilio Martín, subdirector de Seguridad Marítima de la Marina Mercante.

Con todo esto la Administración pretende conseguir que las empresas españolas sean competitivas y efectivas, y especialmente fomentar el empleo de los trabajadores españoles.

Para el director de ANAVE, Fernando Casas, la impresión de las diversas reuniones mantenidas es positiva. «Es un intento



## LA MESA DEL CABOTAJE TIENE COMO FINALIDAD EVITAR UNA CAIDA BRUSCA DEL EMPLEO DESPUES DE 1997 Y 1999

*serio de que los buques reservados puedan adoptar los beneficios fiscales del Segundo Registro.»*

A cambio de que los buques que realizan tráfico de cabotaje puedan disfrutar de las medidas fiscales y sociales del Segundo Registro, la Administración pide a las empresas navieras que pongan en marcha un plan de mejora y renovación de la flota. «Este plan de renovación de la flota se llevaría a cabo o bien invirtiendo en los buques ya existentes o adquiriendo nuevos buques», dice Fernando Casas, director de ANAVE. Se trataría de destinar el ahorro que supondrían estas ventajas a la renovación de la flota.

En cuanto a los trabajadores, la Administración quiere que «se llegue a un acuerdo por el cual las empresas se comprometan a garantizar, pasados los períodos de protección, un pleno empleo de los marinos, y los marinos que se comprometan a que estos beneficios fiscales que obtienen disminuya el salario bruto para que los empresarios puedan obtener unos costos por puesto de trabajo que se acerquen más a los costos internacionalmente vigentes».

La fórmula que se utilizaría para que los buques que hacen tráfico de cabotaje disfruten de las medidas fiscales y sociales del Segundo Registro todavía no está clara. En opinión de ANAVE, el camino a seguir sería inscribirse en el Segundo Registro. Para ello habría dos vías: la primera, por ley, lo que

sería muy largo; en segundo lugar, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante prevé que los buques de cabotaje puedan pasar al Segundo Registro, por lo que sólo se requeriría un real decreto. El director de ANAVE, Fernando Casas, propone la vía del real decreto.

### **Bandera de Conveniencia**

Las medidas fiscales y sociales aprobadas recientemente para el Segundo Registro están siendo un éxito. De los once buques que había inscritos, ahora hay veintiocho. Además, hay cincuenta y cuatro solicitudes en espera del visto bueno.

«El Segundo Registro supone también una herramienta de competitividad», asegura Emilio Martín, subdirector de Seguridad Marítima de la Marina Mercante. Según Emilio

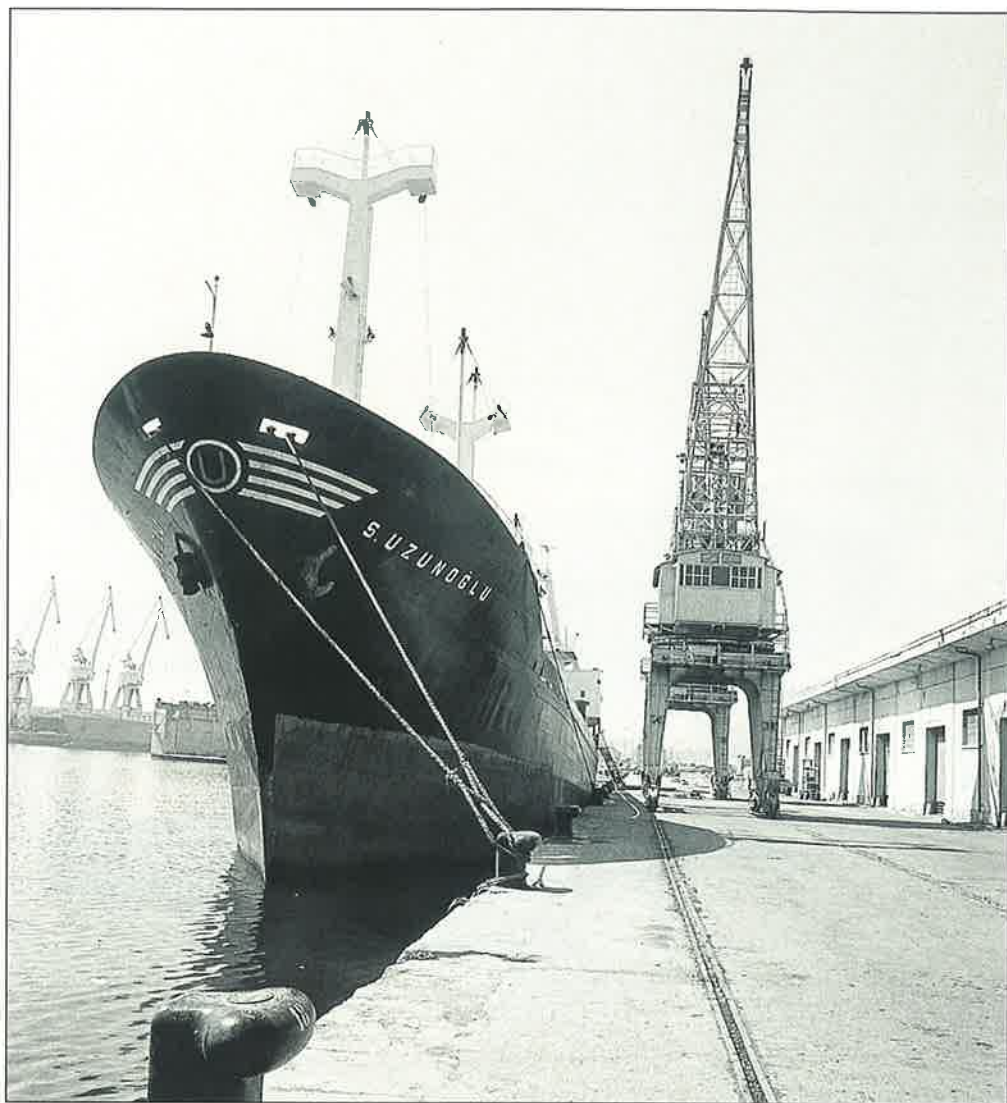
Martín, «se ha visto que en este registro los estándares son iguales a los nacionales, una de las cuestiones que preocupaban más a los sindicatos. Respecto a los trabajadores, también se ha visto —continúa Martín— que no ha habido una sustitución masiva de trabajadores del Tercer Mundo, tal y como se pensaba. De todas formas —dice Martín—, uno de los problemas que tiene actualmente es la inclusión, a petición de los sindicatos, dentro de la lista de Banderas de Conveniencia o registros subestándar».

Dentro de la Mesa del Cabotaje, los armadores han solicitado a los sindicatos que consideren esta postura, ya que ni se están produciendo las condiciones de inseguridad ni de disminución de trabajadores. «Los sindicatos lo han oído y se lo están pensando», afirma Martín.

Al parecer, el principal argumento que utilizan los sindicatos para haber pedido que declaren al Segundo Registro Bandera de Conveniencia es que en los mismos barcos podrían coexistir tripulantes con dos regímenes laborales distintos, los españoles con un convenio y los extranjeros con otro. En la práctica se está viendo que no es así.

Las razones que alegan los armadores es que la consideración del Segundo Registro como Bandera de Conveniencia lo hace poco atractivo para armadores internacionales. De hecho, todos los barcos inscritos son barcos de pabellón español. «Lo ideal sería que para que el Segundo Registro sea competitivo tuviera barcos extranjeros, pero al ser considerado Bandera de Conveniencia los armadores temen inscribirse», dice Emilio Martín. ■

**I. OTERO**





# MARINA HISPANICA, S.L.

FABRICA DE REDES, HILADOS, CUERDAS Y MALLETTAS

ESPECIALIDAD EN REDES PELAGICAS, DE FONDO  
Y PARA LA PESCA DE CEFALOPODOS

C/ LONGAN, S/N  
TFNO.: 986/30 06 00  
FAX: 986/30 46 62

36940 CANGAS DE MORRAZO  
(VIGO)



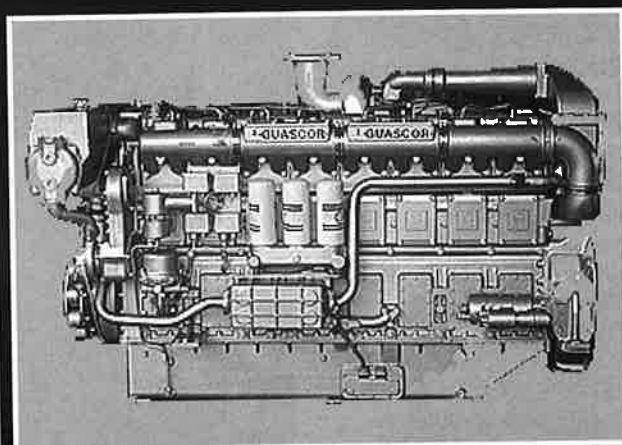
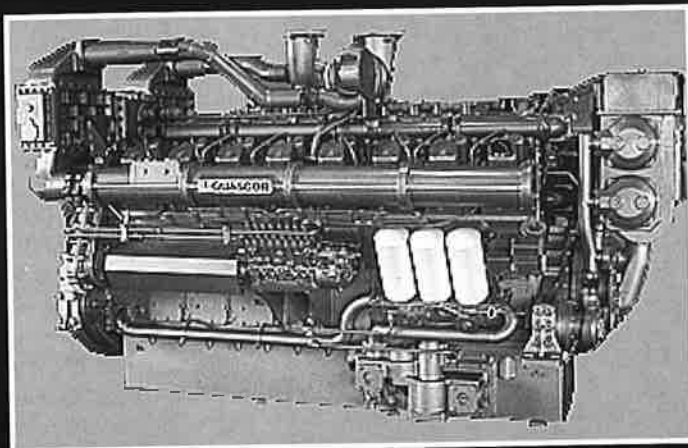
## GUASCOR

MOTORES Y SISTEMAS

COGENERACION

### MOTORES DIESEL MARINOS GUASCOR

POTENCIA : de **250** a **1300** cv



GUASCOR, S.A. Barrio de Oikia. 20759 Zumaia. Gipuzkoa. España.  
Tel.: (9) 43 14 32 00 - Fax.: (9) 43 86 21 80

# BANDERAS DE

# CONVENIENCIA

**C**ON esta reflexión trato de una manera real de demostrar que antes de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante ya hubo casos ilegales en el cambio de pabellón.

A mediados del año 1973 la empresa Inymarsa compra a la empresa Nacional Elcano el buque maderero «Ukola», de bandera española. Era un buque de dos bodegas corridas, puente en el centro, construido en Matagorda (Cádiz). En sus comienzos llegó a operar como buque mixto (pasaje-carga), llevando un máximo de doce pasajeros. Esto ocurría en sus primeras singladuras, cuando sus viajes eran España-golfo de Guinea.

La empresa tenía su sede en Madrid, plaza de Cristo Rey. El buque rondaba la treintena de años; su propulsión había sido de máquina alternativa, siendo ésta sustituida por un motor alemán de poca potencia para su peso muerto, por lo que desarrollaba una velocidad no superior a los ocho nudos con todas las condiciones de tiempo favorables. Su sistema de tapas de bodega era de lo más arcaico: cuñas, cuarteles y encerados.

Su cometido en la nueva empresa era dedicarse al abastecimiento de una fábrica de fertilizantes ubicada en San Pedro de Macoris, a unos cuarenta kilómetros al este de Santo Domingo (República Dominicana).

Su área de trabajo desde que llegó a América sería desde el norte de Brasil hasta el norte de Estados Unidos, incluido el Caribe y el golfo de México. Sus viajes se limitaban a cargar azúcar en los países cálidos y transportarlo hasta Estados Unidos, para allí cargar potasas y fosfatos y retornar al puerto dominicano mencionado.

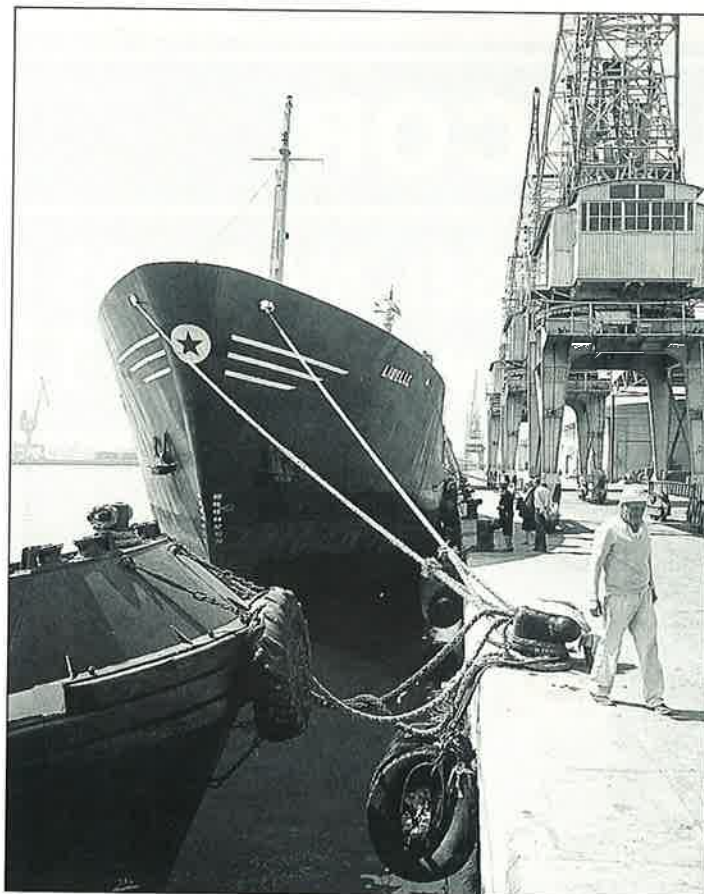
En cuatro años y medio solamente hizo un viaje a Europa.

El 4 de septiembre de 1974 embarco en ese buque, ocupando plaza de oficial de radio. Eramos veintitrés tripulantes, de ellos siete españoles (los oficiales) y el resto eran dominicanos, aunque la bandera era española y su puerto de matrícula es Cádiz. Esto me llamaba la atención someramente; había que admitirlo así. Supuse que todo estaba en orden y no le di demasiada importancia; lo cierto de la ilegalidad vendría más tarde.

Sobre el mes de enero de 1975, y navegando de la República Dominicana hacia Norfolk con un cargamento de azúcar, poco antes de llegar a cabo Hatoeras un temporal del norte destruyó los cuarteles de la bodega número uno. Hubo que ponerse a la capa y apretar las cuñas de los encerados para evitar la entrada de agua. Llegamos a nuestro destino.

En febrero de 1975 el buque hizo un viaje desde Tampa a Lisboa y Santander. Al llegar a Santander las autoridades marítimas españolas desembarcaron a la tripulación dominicana y la sustituyeron por españoles. La legislación era clara en cuanto a las banderas y tripulación española. De poco sirvió, pues al regresar a la República Dominicana los españoles de nuevo fueron sustituidos por dominicanos.

En mayo de 1975, y después de haber embarrancado en Fuik Bay (Curaçao), durante varias horas dos remolcadores consi-







guen reflotarnos. Seguidamente un equipo de buzos inspecciona los fondos e informan al capitán de la debilidad de las planchas; su grosor ya era pequeño antes de embarrancar y ahora quedaba en precario. Salimos y navegamos hacia Filadelfia. A un día de la llegada nos sorprende un temporal muy duro del norte, con vientos de 120 kilómetros por hora y mar muy gruesa. El agua embarca con gran facilidad debido a la poca obra muerta por ir cargado con 4.500 toneladas de azúcar, máximo que podía cargar; el agua llega a los habitáculos de la tripulación, una cubierta por encima de la principal, destroza el sistema de antenas transmisoras, dejándonos incommunicados y sin poder hacer nada por tratar de ayudar a un buque liberiano que a pocas horas de nosotros solicitaba ayuda inmediata por encontrarse al garete. Llegamos a

Filadelfia y hubo que reparar los desperfectos y destrozos.

Agosto de 1976, y atracados en San Pedro de Macoris, se presentan a bordo un representante de la empresa, el cónsul de Panamá y cuatro o cinco funcionarios militares de la Armada. El motivo de la visita era el «cambio de bandera» y poner en la calle a los siete oficiales españoles para sustituirlos por otros tantos compañeros dominicanos que, por desgracia, sin ninguna cualificación profesional, llevaron al buque a donde presumiblemente no lo hubieran hecho los titulados españoles. (Quedan patentes algunos detalles de cuando el buque era operado por personal cualificado.)

El cambio de bandera se efectuó en unos minutos y por la fuerza. El capitán, con el apoyo de los oficiales, se negó a tal espon-

tánea decisión, pero los funcionarios represivos estaban allí y nos invitaron, entre empujones, a hacer las maletas y entregarnos al Consulado español en la República Dominicana. Después de tres días en un hotel que tenía orden de no darnos de comer, sólo alojamiento, nos repatriaron como si de delincuentes se tratara.

Fue una triste historia que nosotros padecimos y al poco tiempo cada uno de los siete navegábamos por otros mares.

Supongo que anteriormente a éste debió haber otros casos parecidos, pero de esta manera se comenzaba la triste historia de los cambios de bandera, de las banderas de conveniencia, de los segundos registros; en definitiva, de poner en la calle a los profesionales españoles para sustituirlos por compañeros pagados con salarios de hambre y mal cualificados, parámetros



que alimentan gran número de accidentes marítimos con pérdidas de vidas humanas y deterioro del medio ambiente, a pesar del apoyo e incremento de los servicios de salvamento. (Estos antes no existían y los accidentes en la mar tenían bastante menos frecuencia.)

Tres meses después de cambiarle la bandera, y siendo el buque operado por tripulación dominicana (el capitán era sargento de la Armada en un país sin flota de guerra), éste sale cargado de azúcar del puerto de San Pedro de Macoris con destino a Galveston-Texas.

El tiempo en el golfo de México, si exceptuamos el período de ciclones, no suele ser, ni mucho menos, pareci-

do a la fiereza del golfo de Vizcaya, por poner un ejemplo. Esto lo sabe cualquier marino que navegara por ambas aguas. Por tanto, aunque en la mar el peligro siempre está presente, con personal cualificado se puede evitar o buscar soluciones para no fatigar el casco del buque excesivamente en momentos determinados.

Sobrevino la tragedia y las agencias de noticias comenzaban a dar la desgraciada información. Fechadas en Miami y Washington, decían que la intensidad del viento era de unos setenta kilómetros por hora; quizá para la delicada estructura de ese viejo buque fuera mucho, pero en peores condiciones se había encontrado poco tiempo antes y fue gobernado como se aprende en las escuelas y en la prácti-



ca. (En España a los titulados de Náutica no se les regala el título.)

El resultado final fue que el buque, de poco más de cien metros de eslora, se partió en dos —con esa eslora ocurre en muy pocas ocasiones—. Se salvaron el capitán y dos marineros, quizá los que iban despiertos —fue de madrugada—; recuperaron siete cadáveres y se dieron por desaparecidos trece tripulantes —un alto precio—, prácticamente todos compañeros nuestros de trabajo cuando allí había presencia española.

¿Han sido realmente investigadas las causas del hundimiento? ¿Condiciones del buque? ¿Cobró el armador el seguro? ¿Se pudo evitar este desastre? ¿En qué condiciones se hizo la venta del buque? ¿Su cambio de bandera?, etc.

Son muchos los interrogantes. Lo cierto es que en el fondo del golfo de México, a 200 millas al este de Cayo Hueso (Florida), descansan los cuerpos de aquellos compañeros. Ya por entonces, cuando los españoles teníamos dos meses de vacaciones cada seis de embarque, a ellos les permitían un mes por año de embarque.

Sus sueldos eran muy inferiores y en proporción a los sueldos de un marino español era el trabajo en precario; el trabajo por la comida y sin límite de jornada.

En parecidas condiciones se trabaja hoy en nuestro país en este sector tan discriminado. El caso del «Ukola» lo podemos traspasar a nuestros marinos.

Sus salarios, su jornada, el paro galopante, la exportación de buques, la exención del oficial de radio, las rigurosas faltas de inspecciones y, por ende, la seguridad.

Podríamos enarbolar al buque «Ukola» como la primera de las desdichas en cuanto al reflejo de las banderas piratas, con todo lo que ello conlleva, y sobremanera contemplado anteriormente.

En memoria de mis compañeros muertos en el fantasma vivo de la motonave «Ukola» y para que las autoridades marítimas reflexionen sobre la triste vida del que quiere navegar y no puede o del que navegando lo hace en precario.

**José María LONGHI**

*CIG (Confederación Intersindical Gallega)*

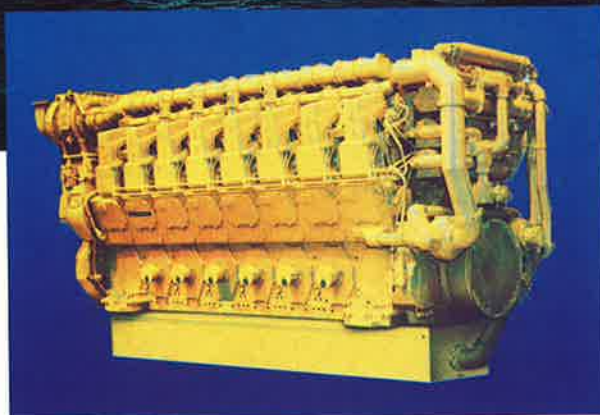


Motores Marinos CAT®

# 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.

★  
EURO RSCG

**Finanzauto**

**CAT**

COMPROMISO DE CONTINUIDAD

Se han remodelado y modernizado edificio e instalaciones

# NUEVA SEDE PARA EL CENTRO ASISTENCIAL DE NOUADHIBOU

**D**ESPUES de treinta años de servicio, y a pesar del mantenimiento y las reformas realizadas, tanto la sede como muchos de los materiales y equipos se habían quedado obsoletos y viejos, teniendo en cuenta la evolución de las infraestructuras sanitarias experimentadas en el resto del país. Por ello se hacía necesario adecuar y modernizar el centro de manera que estuviera acorde con los parámetros actuales de la atención primaria en España.

«Además —explica el responsable del centro, el doctor Díez Montero— la infraestructura sanitaria pública y privada de Mauritania, lejos de haber



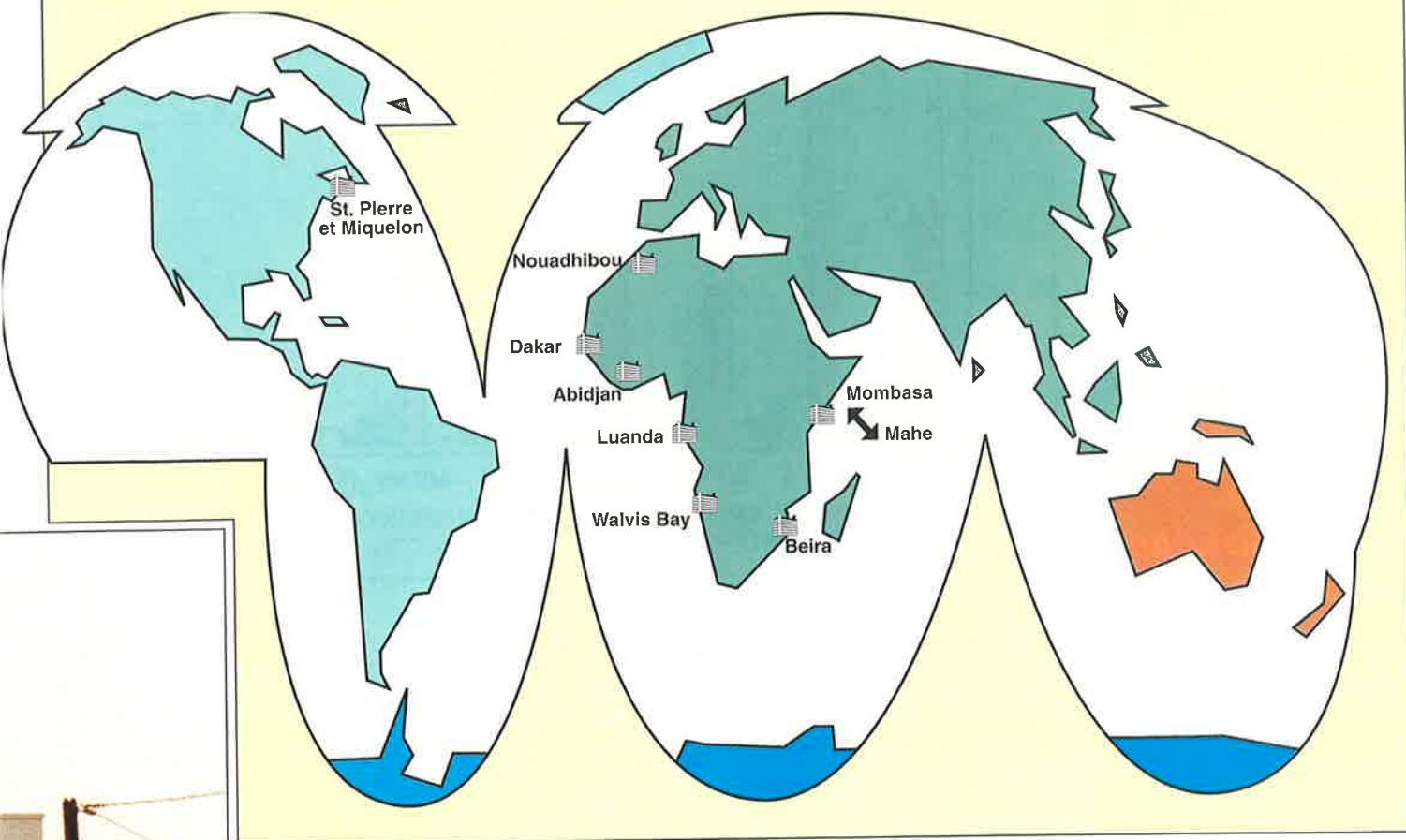
Vista exterior del Centro Asistencial de Nouadhibou

Dentro de los programas de actualización y modernización permanente de sus instalaciones, el Instituto Social de la Marina ha llevado a cabo una serie de reformas y mejoras en el centro asistencial que este organismo tiene en Nouadhibou (Mauritania) para llevar a cabo la atención sanitaria de los trabajadores del mar que faenan en aguas del banco canario-sahariano. El nuevo centro se ha construido de acuerdo con las necesidades funcionales que demanda la situación actual y consta, entre otros medios, de sala de curas, yesos y cirugía menor, despacho-consulta médico, laboratorio y almacén de farmacia.

mejorado ha ido decayendo a medida que los franceses han ido abandonando el país y suprimiendo la cooperación en salud, de manera que actualmente sólo queda un hospital, perteneciente a la empresa estatal minera SNIM, que cuenta con los servicios de un cirujano, sin otras especialidades médicas y sin unidad de cuidados



## CENTROS ASISTENCIALES EN EL EXTRANJERO



Sala de consulta ambulatoria

*intensivos.»* Así pues, ante esta deficiente situación general se hacía necesario mantener en las mejores condiciones el centro del ISM, para que sea lo más autónomo posible y que cuente con los medios materiales y humanos más adecuados para su mejor funcionamiento.

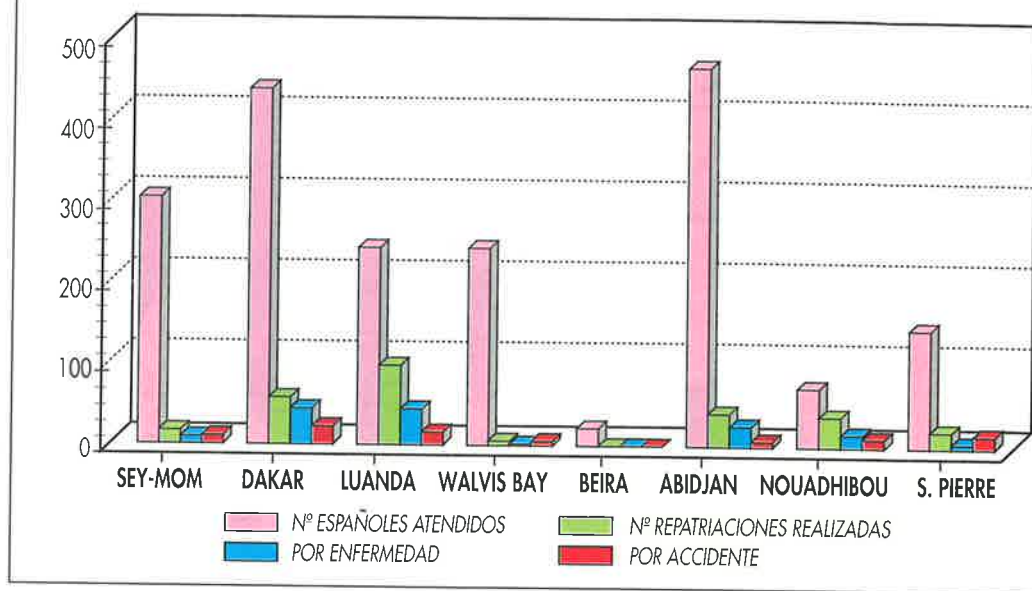
Durante los años 1993 y 1994 se acometieron las obras de actualización y modernización del dispensario, tanto de su sede como de los equipos y muebles. Trabajos que culminaron en diciembre pasado.

El nuevo centro, construido de acuerdo con las necesidades funcionales que se precisaban, consta, en el área de ambulatorio, de sala de espera, sala de curas, yesos y cirugía menor, despacho-consulta médico, laboratorio y almacén de farmacia. Además tiene un área de hospitalización con dos habitaciones individuales y dos dobles con baño y ducha, sala de enfermería, sala de estar y cocina, ocupando una superficie de 450

**El nuevo centro asistencial de Nouadhibou, uno de los más veteranos con que cuenta el ISM, está dotado de sala de cirugía menor, laboratorio y área de hospitalización, con habitaciones individuales con baño y ducha.**

## ACTIVIDADES DE LOS CENTROS ASISTENCIALES EN EL EXTRANJERO

Ejercicio 1994



metros cuadrados. También han sido renovados los equipos clínicos y los enseres.

### Acto inaugural

El centro ha sido inaugurado recientemente, en un acto que se enmarcó dentro de las actividades que se celebraron con motivo de la firma del protocolo de hermanamiento de las ciudades de Las Palmas de Gran Canaria y Nouadhibou. Asistieron, entre

otras personalidades, los alcaldes de las mencionadas ciudades: Emilio Mayoral y Ahmed Salem Ould Moichine; el embajador de España en Mauritania, Juan María López Aguilar; el consejero de Pesca del Gobierno autónomo canario, Felipe Perdomo; el presidente adjunto del Cabildo Insular, Jesús Gómez, así como otras autoridades y representantes de las cofradías de pescadores de Arrecife y Lanzarote.

Durante el acto, tanto el embajador de España en Mauritania, Juan María López Aguilar, como el director del centro asistencial de ISM, doctor José Luis Díez Montero, pronunciaron sendas alocuciones, en las que el primero manifestó la importancia que tienen estos centros asistenciales en el extranjero, auspiciados por el Instituto Social de la Marina, para los pescadores que trabajan en las aguas del continente africano, no sólo por la asistencia médica que se les presta, sino por el apoyo moral que significa el ser atendidos por un facultativo español en un país extranjero donde no se habla la lengua propia.

Por su parte, el doctor Díez Montero hizo un resumen de la cobertura poblacional y de las actividades laborales que presta el centro.

### Cobertura poblacional

El centro asistencial de Nouadhibou da asistencia a nivel ambulatorio-hospitalario y realiza las gestiones de coordinación con el Centro Radio-Médico y el Centro Nacional de Salvamento Marítimo para la evacuación de los enfermos o heridos de buques que navegan



**Despacho  
consulta  
médico-director**





Despacho-consulta  
y almacén de  
farmacia al fondo

por su radio de acción, entre los paralelos 14 y 21.

Según explica el director del centro, el doctor Díez Montero, «una vez evaluado el cuadro clínico del paciente, y según la gravedad y los medios disponibles para su atención, se ingresa o se repatria al paciente a las Palmas de Gran Canaria, ya que está a una hora y media de vuelo y es el lugar más próximo donde el enfermo puede recibir tratamiento especializado. Según los medios y coordinación de que se dispone, la repatriación urgente del marinerero se realiza en un máximo de tres horas desde su evacuación por el puerto de Nouadhibou hasta su ingreso en un centro hospitalario de las Palmas de Gran Canaria».

La población marinera que trabaja en este caladero, situado en el banco canario-sahariano, es un tanto dispersa. Consta, aproximadamente, de dos mil tripulantes, de los cuales mil quinientos son españoles y el resto proceden de países de la Unión Europea o son mauritanos enrolados en los buques españoles o pertenecientes a empresas mixtas hispano-mauritanas. Estas cifras suelen variar en función de las licencias que otorga trimestralmente el Gobierno.



Hospitalización:  
habitación  
doble

Aunque a raíz de la descolonización del Sahara occidental la flota había sufrido un fuerte retroceso, en los últimos años ha vuelto a ir en aumento y en la actualidad las expectativas son muy optimistas, ya que la relación bilateral de España y Mauritania pasa por buenos momentos, que fueron impulsados por la visita que los Reyes de España giraron a este país en mayo del año pasado. Dichas expectativas afectan principalmente a las flotas artesanales andaluza y canaria. Las capturas más frecuentes en la zona son los cefalópodos y los mariscos.

### Un centro pionero

El Centro Asistencial de Sanidad Marítima en Nouadhibou (Mauritania) es uno de los pioneros fundados por el Instituto Social de la Marina en el extranjero con el fin de proporcionar asistencia médica a las tripulaciones de los trabajadores del mar que faenaban al sur del Sahara español y en aguas del caladero mauritano.

En sus comienzos, la asistencia médica a marineros se daba a través del hospital español de la Güera, siendo ésta la última ciudad española en el Sahara occidental, situada en la costa

atlántica de la península de Cabo Blanco, frontera con Port-Etienne, actual Nouadhibou.

A mediados de los años sesenta, a raíz de la independencia de Mauritania de los franceses, fue creado el dispensario español del ISM en la capital.

Desde entonces la asistencia médica sólo se vio interrumpida entre los años 1974 y 1979 por motivo del desencadenamiento de la guerra del Sahara occidental. Y aunque el médico tuvo que abandonar el país por motivos de seguridad, el dispensario no se cerró gracias a la ejemplar y constante labor del enfermero saharauí Mohamed Tayeb, que trabajaba en el centro desde su fundación y continuó realizando las prestaciones médicas propias de su nivel, atendiendo los primeros auxilios y organizando las evacuaciones de los buques y las repatriaciones a España de los marineros enfermos o accidentados.

Hasta entrados los años ochenta el centro dependió administrativamente de la Dirección Provincial de ISM en Las Palmas. Desde esa época pasó a ser administrado, al igual que los otros centros en el extranjero del Servicio de Sanidad Marítima, de Madrid.

### Los centros asistenciales en el extranjero

Entre las tareas que realiza el Instituto Social de la Marina a través del Servicio de Sanidad Marítima figura la asistencia sanitaria a los trabajadores del mar mientras permanecen embarcados. Estos trabajos los realiza mediante tres instrumentos: el Centro Radio-Médico, el buque hospital «Esperanza del Mar» y los Centros Asistenciales en el extranjero.

Estos últimos, atendidos por personal médico español, se ubican en aquellos lugares en los que el importante contingente de flota española, por un lado, y la estructura sanitaria del país, por otro, así lo justifican. Estos centros realizan niveles de actuación sanitaria, de asistencia social, de apoyo y asesoramien-

**Durante 1994 se atendió en todos los centros asistenciales en el extranjero a un total de 2.322 trabajadores del mar y se realizaron 3.443 consultas, bien en ambulatorio o en los propios barcos, siendo el centro de Nouadhibou uno de los más activos.**

## CENTROS EN EL EXTRANJERO

	Consultas radiomédicas	Consultas ambulatorias	Evacuaciones sanitarias
1985.....	519	5.063	147
1986.....	585	5.264	176
1987.....	665	5.182	196
1988.....	609	6.875	428
1989.....	425	5.834	427
1990.....	382	4.745	373
1991.....	435	4.797	469
1992.....	334	3.567	377
1993.....	510	2.787	289
1994.....	316	2.622	293
Octubre.....	17	226	37
Noviembre.....	37	225	16
Diciembre.....	20	221	31
4.º trimestre 1994.	74	672	84

to. La problemática de cada uno de ellos varía en función de la movilidad de la flota española, de las condiciones socioeconómicas de los países en que se desarrolla su labor y de la infraestructura sanitaria de estos últimos.

Este nivel de atención implica no sólo la correcta articulación de una estructura sanitaria de apoyo, cuyas principales acciones son de consultas médicas, hospitalizaciones y repatriaciones de enfermos y accidentados, sino también la atención social a los trabajadores alejados de sus familias y entor-

no social que precisan ayuda o información en el extranjero, así como asesoramiento para la resolución de los problemas más diversos.

El Instituto Social de la Marina dispone en la actualidad de centros asistenciales en los siguientes lugares: St. Pierre et Miquelon (Francia-Ultramar), Nouadhibou (Mauritania), Dakar (Senegal), Abidjan (Costa de Marfil), Luanda (Angola), Walvis Bay (Sudáfrica), Beira (Mozambique) y Kenya-Islands Seychelles.

## Ultimo balance

El total de consultas médicas realizadas por todos los centros asistenciales en el extranjero durante 1994 fue de 3.443. De ellas el 76,15 por 100 (2.622) fueron ambulatorias en el propio centro asistencial, el 14,66 por 100 (505) se realizaron a bordo del propio barco del tripulante afectado y el 9,19 por 100 (316) se hicieron por radio. Esta proporción varía bastante de unos centros a otros según la disponibilidad de los equipos, situación socio-política del país y utilización del puerto por parte de la flota española.

El porcentaje global de repatriaciones sanitarias realizadas sobre el total de tripulantes españoles atendidos ha sido del 11,28 por 100, llevándose los mayores porcentajes la enfermedad (61,88 por 100) y los accidentes (38,12 por 100).

El porcentaje de casos repatriados es considerablemente más elevado en los centros de Nouadhibou (37,50 por 100) y Luanda (28,74 por 100), guardando proporción los casos de enfermedad y accidente sobre el volumen de pacientes atendidos. Sin embargo, los centros de Walvis Bay y Seychelles-Mombassa, con el 1,97 y el 4,73 por 100 de repatriaciones, respectivamente, tiene una incidencia de las mismas muy inferior a la media.

De los 2.322 trabajadores del mar que se atendieron en 1994 entre todos los centros, el 85,5 por 100 fueron españoles. Los casos globales por enfermedad representaron el 74 por 100 y los accidentes el 26 por 100. Esta proporción no se sigue en todos los centros, siendo considerablemente mayor el porcentaje de accidentes en los centros de Seychelles-Mombassa (43 por 100) y de Nouadhibou (32 por 100), sucediendo todo lo contrario en los centros de Abidjan y Dakar, con unos porcentajes del 82 y 81 por 100 para la enfermedad, respectivamente. ■

**Concha HERNANDEZ CARAZO**

*(Con la colaboración del doctor José Luis Díez Montero, director del Centro Asistencial de Nouadhibou)*

Sala de cirugía y yesos





# Líderes en motores y logística Tecnología alemana



**Emilio Guerra**  
Jefe de Ventas



**Juan Manuel Pintos**  
Director Service Center Vigo



**José María Ordóñez**  
Jefe Sucursal Las Palmas

**Con estos tres están en buenas manos.  
Entienden todo sobre motores Deutz MWM y sus necesidades.  
Confíen su motor sólo a nuestros expertos.**

- Mantenemos y reparamos.
- Garantizamos calidad.
- Disponemos del know-how de fábrica.
- Tenemos las piezas originales en stock.



**KHD DEUTZ SERVICE España, S.A.**  
Avda. de los Artesanos, 50.  
28760 Tres Cantos (Madrid).  
Tlf.: (91) 807 45 28.  
Fax: (91) 807 45 33.

**KHD DEUTZ SERVICE España, S.A.**  
Service Center Vigo.  
Rúa Coruña, 35. 36208 Vigo.  
Tlf.: (986) 211 659.  
Fax: (986) 211 758.

**KHD DEUTZ SERVICE España, S.A.**  
Suc. Las Palmas de Gran Canaria.  
Doctor Domínguez Pérez, 19 - Bajo.  
35008 Las Palmas de Gran Canaria.  
Tlf.: (928) 465 3060. Fax: (928) 464 355.





En 1999 habrá veinte espacios protegidos

# RESERVAS MARINAS Y PROTECCION DE LOS RECURSOS PESQUEROS





**La creación de la reserva marina de Tabarca, en Alicante, marcó una nueva forma de entender la protección del litoral marino, una zona de suma importancia para la reproducción y cría de multitud de especies. Su interés económico y ecológico, unido a un ecosistema extremadamente frágil y vulnerable, hacía imprescindible la adopción de medidas eficaces para su protección. Y ese es, fundamentalmente, el objetivo de las reservas marinas. Era el año 1986 y Tabarca supuso la primera piedra de una red de espacios protegidos que en la actualidad cuenta con cinco reservas marinas y que está previsto que se incrementen en quince nuevas reservas de aquí a 1999. Las reticencias, especialmente de los pescadores, se están viendo superadas por los buenos resultados obtenidos para la pesca.**

**L**OGRAR la conservación de un 20 por 100 del litoral es, en opinión de los científicos, la filosofía que debe presidir la protección de los espacios litorales. *«Esa protección es a la que esperamos llegar con las reservas marinas y los arrecifes artificiales previstos en el Plan Sectorial de Pesca»,* según José Luis González Serrano, de la Subdirección General de Planificación de la Acuicultura y Recursos Litorales. *«De seguirse el actual proceso —señala José Luis González—, y caso de no existir problemas presupuestarios, en 1999 habrá quince nuevas reservas marinas. Ya existen informes del Instituto Español de Oceanografía y de las Comunidades Autónomas respectivas.»*

Las primeras en sumarse a las cinco actualmente existentes,

probablemente este mismo verano, serán las de Graciosa (Canarias) y Palos (Murcia).

Dentro de esta política de protección del litoral marítimo habría que añadir el Parque Nacional Marítimo-Terrestre del Archipiélago de Cabrera, cuyo Plan Rector de Uso y Gestión fue aprobado en Consejo de Ministros el pasado 24 de febrero. Aunque hay muchas diferencias entre una reserva marina y un parque marítimo —desde el punto de vista jurídico y por contemplar zonas con diferente grado de protección—, en lo que respecta en este caso a las 8.703 hectáreas de influencia marítima, el de Cabrera —único existente en la actualidad— tiene una protección similar a la contemplada en una reserva marina, según nos aclara el biólogo Alfonso Ramos, ex director del Instituto de Ecología Litoral.

### Ecosistema vulnerable

El litoral marino constituye la principal zona de reproducción y cría de multitud de especies, muchas de ellas de interés comercial. A ello se suma una elevada producción primaria debida al fitoplancton y a las praderas de *Posidonia*. La materia orgánica producida es la base de las cadenas trópicas y el oxígeno aumenta la capacidad de autodepuración del medio marino.

Esta zona, sin embargo, es extremadamente frágil y vulnerable, por lo que resultan especialmente graves las agresiones al medio: vertidos, puertos deportivos, obras costeras, regeneración de playas... Una agresión que se ve aumentada por una alta densidad de población en la línea de costa, especialmente en verano. El colofón de este deterioro suele venir de la





# RESERVAS MARINAS

mano de una utilización irracional de los recursos pesqueros y el empleo de artes destructivas, como el arrastre de fondo.

Estas características son precisamente las que marcan el objetivo fundamental de las reservas marinas: salvaguardar un área que va a servir de regeneración de caladeros y el ecosistema, por lo que su finalidad última es la protección de los recursos pesqueros.

Llegar a la delimitación de un espacio protegido obliga a sortear no pocos escollos. Además de los numerosos estudios previos para definir la zona a proteger, el primer obstáculo es el de la lentitud de los propios trámites para su creación. El segundo, la incompreensión en muchas ocasiones de uno de los principales beneficiarios, a la postre, de estas actuaciones: los pescadores.

Buena prueba de la lentitud y complejidad actual de este proceso son las cinco reservas marinas creadas en los últimos nueve años. De ellas, sólo dos tienen que ver con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (Tabarca, en Alicante, y Columbretes, en Castellón, con mil y cuatro mil hectáreas, respectivamente). El resto —Islas Medas y Cap Negre, en Gerona, y Cabo San Antonio, en Alicante— dependen exclusivamente de sus respectivas Comunidades Autónomas.

Y es que la dependencia viene determinada de si la reserva marina se encuentra exclusivamente en aguas interiores (las que quedan dentro de las líneas rectas imaginarias entre los cabos, trazadas para simplificar los perfiles costeros y convertirlos en polígonos), dependiendo entonces de la Comunidad Autónoma correspondiente, o en aguas exteriores. En este últi-



mo caso se encuentran las reservas de Tabarca y Columbretes, por lo que su gestión es mixta (Administración del Estado y Comunidad Autónoma). Los dos proyectos más avanzados en este momento, los ya citados de Graciosa (Canarias) y Palos (Murcia), estarán gestionados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), a través de la Secretaría General de Pesca Marítima, y los respectivos Gobiernos autónomos.

## Estudios previos

Hasta ahora la declaración de una reserva de dependencia mixta se realiza por una orden

ministerial. Con la futura Ley de Pesca se podrá definir mejor la creación de estos espacios, con lo que se habrá dado un importante paso adelante a la hora de aligerar los trámites. Pero antes de iniciarse la tramitación para su declaración como reserva marina hay un largo proceso de estudios que abarca campos como el ecológico, el pesquero y el socioeconómico, en los que se determinarán las zonas a proteger y cómo se va a establecer esa protección.

Alfonso Ramos, biólogo marino, profesor de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Alicante y ex director del Instituto de Ecología Litoral (IEL), explica en qué consisten

estos estudios previos. En la parte ecológica se realiza un estudio de las variables ambientales (temperatura, salinidad, corrientes, topografía submarina, variedad de hábitats, etc.), flora y fauna, en particular de los fondos marinos, inventario de especies del macrobentos, especies de interés biológico y pesquero... Este trabajo también contempla, según nos señala Alfonso Ramos, el estudio sobre el plancton y del necton pelágico (peces, cefalópodos, tortugas marinas, mamíferos marinos).

Especial atención se dedica al campo pesquero. Se realiza un estudio de la flota que faena en el área que se quiere proteger (características de las unidades, puertos de origen), tipos de métodos de pesca (artes, aparejos), épocas y zonas de calada y especies objeto de captura.

«Estos dos estudios —el ecológico y el pesquero— permiten una primera delimitación de la zona a proteger, posibles métodos de pesca a permitir y el establecimiento de la zonación en áreas de protección integral y de amortiguación», precisa Alfonso Ramos.

El estudio socioeconómico trata de establecer si la zona posee una población estable y si tiene otras actividades económicas además de la pesca, las





actividades turísticas y de ocio (restaurantes, embarcaciones de transporte de pasajeros, baño, sol, buceo, pesca deportiva, anclaje de embarcaciones, etc.), su distribución en la zona y a lo largo del año... «Con ello —prosigue Alfonso Ramos— se puede establecer una primera aproximación a la capacidad de carga de la zona, usos de la misma y evitar en lo posible conflictos posteriores con la población.»

Cada reserva está regulada por una norma específica y las medidas que se adopten irán en consonancia con las características del espacio que se quiere proteger.

Los buenos resultados obtenidos en las reservas existentes parecen estar contribuyendo, asimismo, a acelerar este proceso, junto al decidido empuje otorgado por las Administraciones central y autonómicas. Y si en los últimos nueve años tan sólo se crearon cinco reservas, en los próximos cuatro años están previstas quince más, dos de las cuales —Graciosa y Palos— pueden ser una realidad este mismo verano, como se señalaba anteriormente.

### **Tabarca, un buen ejemplo**

La evolución de la situación en Tabarca resulta un ejemplo



**La presión de la actividad humana hace necesario y urgente articular medidas para la protección del frágil e importante ecosistema del litoral marino.**

**Los estudios previos para la declaración de la isla de Benidorm como reserva marina ya están terminados.**

**En 1999 las cinco reservas marinas actuales se verán incrementadas con otras quince, dos de las cuales —Graciosa y Palos— verán la luz este mismo verano.**

palpable de lo que se pretende con una reserva marina. A estos resultados se refiere Alfonso Ramos que, como director del Instituto de Ecología Litoral desde 1989 hasta finales de 1994, conoce a la perfección: «En Tabarca ha habido altibajos, si bien en la actualidad, y a la vista de los resultados de pesca en los alrededores de la reserva marina, los pescadores se han ido poco a poco concionando de la necesidad de las áreas marinas protegidas. No obstante, hace falta más comunicación con ellos, ya que el biólogo tiene que trabajar codo con codo con el pescador».

La recuperación de la flora y fauna de la reserva marina de Tabarca dañada por la pesca ha sido muy importante, tanto dentro de la reserva como en los caladeros próximos. «Ello se ha reflejado en los "algueros" o pradera de Posidonia —al evitar la pesca de arrastre— y especies asociadas, como la Nacta; en especies vulnerables de alto valor comercial, como peces —mero, falso abadejo, dentón, pargo y escópora o gallina—, crustáceos —langosta, cigarra de mar— y cefalópodos —calamar y pulpo.»

Esta valoración sobre los resultados alcanzados en Tabarca coincide plenamente con la realizada desde la Secretaría General de Pesca Marítima, así como al destacar la importancia de concienciar a los pescadores. Como señala José Luis González Serrano, de la Subdirección General de Planificación de la Acuicultura y Recursos Litorales, «es muy importante convencer, especialmente a los pescadores, de lo beneficioso de una reserva marina».

Cuando se estaba en los prolegómenos de la creación de la reserva marina del Cabo de San Antonio, experiencia que vivió directamente Alfonso Ramos, los pescadores de Jávea se oponían a ella aduciendo que no pensaban que ésa fuera la mejor forma de fomentar la producción. Como alternativa, apostaban por dejar de pescar durante un año. Otros pescadores, sin embargo, apuestan decididamente por las reservas marinas, como los de la Cofra-



## RESERVA MARINA

### Isla de TABARCA (Alicante)

**Año creación:** 1986.

**Gestión:** Administración del Estado y Generalidad Valenciana.

**Objetivo:** Se persigue la protección de las especies marinas de interés pesquero y el mantenimiento de un uso sostenible, en particular mediante el ejercicio de la pesca artesanal en la zona. Con esta medida se protege, igualmente, la pradera de *Posidonia oceanica*, que sirve de hábitat a numerosas especies.

En la creación de la reserva marina de Tabarca, que con sus mil hectáreas es la segunda en extensión de las actualmente existentes, ha tenido un importante papel el Ayuntamiento de Alicante. Según las normas de funcionamiento en la Comisión de Gestión y Seguimiento, esta reserva se rige por las Administraciones central, autonómica y local, que la presiden en turnos anuales.



*Un deseo numerosas veces exigido al fin se convirtió en realidad: Cabrera es Parque Nacional Marítimo-Terrestre desde el pasado mes de febrero. Sus aguas gozarán de una protección similar al de una reserva marina.*



## RESERVA MARINA

### Islas MEDAS (Gerona)

**Año creación:** 1990.

**Gestión:** Generalidad de Cataluña.

**Objetivo:** Se pretende conservar unos valores ecológicos ampliamente conocidos, ya que constituyen un destino preferente de submarinistas nacionales e internacionales.

Al tratarse de una zona que se encuentra totalmente en aguas interiores, la competencia sobre esta reserva marina recae exclusivamente en la Generalidad de Cataluña.

## RESERVA MARINA

### Cap NEGRE (Gerona)

**Año creación:** 1993.

**Gestión:** Generalidad de Cataluña.

**Objetivo:** Primordialmente, la realización de estudios científicos y técnicos en la zona dirigidos a un uso sostenible de los recursos marinos.

Al estar ubicada en aguas interiores, la competencia corresponde de forma exclusiva a la Generalidad de Cataluña.

## RESERVA MARINA

### Islas COLUMBRETES (Castellón)

**Año creación:** 1990.

**Gestión:** Administración del Estado.

**Objetivo:** Se pretende dar cumplimiento a la protección de un entorno ecológico y privilegiado, tanto en la parte emergida (islas) como en la marina.

Es la más extensa (cuatro mil hectáreas). Las islas constituyen un Parque Natural gestionado por la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana. La Comisión de Gestión y Seguimiento está presidida por el director general de Estructuras Pesqueras. Existe un marco de colaboración entre la Administración central y autonómica, en particular en el desarrollo de la vigilancia.

## RESERVA MARINA

### Cabo SAN ANTONIO (Alicante)

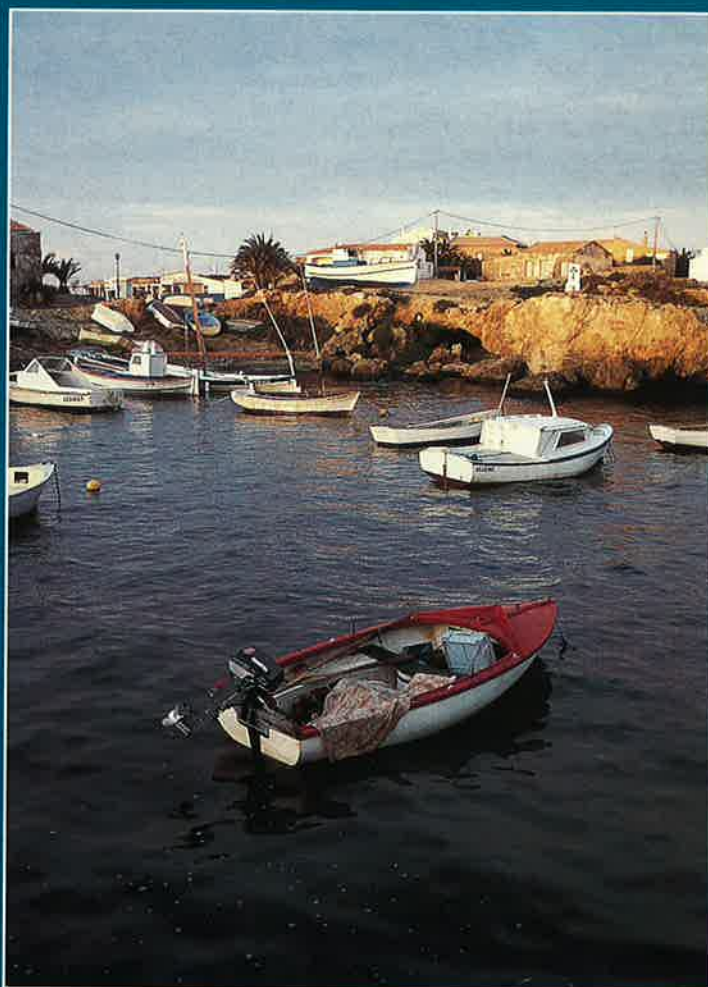
**Año creación:** 1993.

**Gestión:** Generalidad Valenciana.

**Objetivo:** Con la creación de esta reserva se pretende dar cumplimiento a un acuerdo de las Cortes valencianas con el fin de prolongar la protección del Parque Natural del Montgó hacia el espacio marítimo adyacente.

Al estar íntegramente ubicada en aguas interiores, la competencia exclusiva de esta reserva marina corresponde a la Generalidad Valenciana.





día de la isla de Hierro, de quienes partió la iniciativa de que se creara allí una reserva marina (en la que actualmente ya se está trabajando).

La opción de dejar de pescar durante un tiempo, como proponen muchos pescadores, y no sólo los de Jávea, no implica recuperación, caso de que no lleve aparejada una protección del ecosistema. Si bien esta medida es positiva, precisa Alfonso Ramos, para que el pescador descanse, el esfuerzo pesquero se reduzca y para determinadas especies que se acercan a la costa a reproducirse durante la época de veda, «desde el punto de vista biológico y pesquero, una vez que se termina el "paro biológico", la pesca elimina a los pocos días lo que el ecosistema y las especies se han recuperado. Por tales motivos las reservas marinas son la principal herramienta para la protección de los recursos marinos, complementadas con arrecifes artificiales disuasorios».

### Importancia de las reservas marinas

A la vista de los resultados a nivel mundial —Australia, Nueva Zelanda, Estados Unidos, Francia, España—, las reservas marinas representan el mejor sistema de protección de las especies litorales. La mera prohibición de artes de pesca,

**«Las reservas marinas son la principal herramienta para la protección de los recursos marinos, complementadas con arrecifes artificiales disuasorios» (Alfonso Ramos).**

como el arrastre sobre la *Posidonia*, está muy bien sobre el papel, pero la realidad dista mucho de su debido cumplimiento. La picaresca y la escasez de medios para la adecuada vigilancia propician que muchos no respeten determinadas prohibiciones.

La utilización de arrecifes artificiales disuasorios convenientemente diseñados en peso y distribución resultan un buen método para impedir el arrastre. Alfonso Ramos señala que los arrecifes artificiales son efectivos para la protección de una zona frente a determinadas artes de pesca, especialmente las de alto valor biológico (*Posidonia*, áreas de reproducción). Sin embargo, los de atracción-concentración pueden llegar a ser contraproducentes en nuestras costas, ya que concentran los recursos, haciéndolos más vulnerables a la pesca.

No sólo hay que potenciar las medidas de protección, sino que urge hacerlo, especialmente en el Mediterráneo, un mar que se encuentra fuertemente impactado por las actividades humanas (contaminación urbana e industrial, urbanismo no planificado, sobrepesca), impacto que se ve incrementado en la época estival por la afluencia turística.

Si además de proteger un ecosistema marino y garantizar sus recursos pesqueros se aumenta la pesca, mucho mejor. Así se podría resumir la finalidad de una reserva marina. En Tabarca, por ejemplo, los pescadores profesionales pueden faenar en un sector del área de amortiguación con curricán durante todo el año, además de otras especies y en otros sectores durante determinadas épocas del año.

La recuperación de la pesca ha sido muy importante, como señala Alfonso Ramos, pero no por ello hay que bajar la guardia: «El problema que subsiste, una vez conseguido un equilibrio en la zona y que sirve de área de repoblación a los caladeros próximos, es que se permitan dentro de la reserva métodos de pesca —como el palangre— que inciden negativamente en los reproductores territoriales, aduciendo a la



# RESERVAS MARINAS

## Instituto de Ecología Litoral

llamada "pesca experimental" y sin justificación científica válida». Y es que no existe justificación alguna para que ni siquiera se planteen posibilidades como ésta. «En todo caso, este método puede seguirse en los alrededores de la reserva, ya que dentro de Tabarca el seguimiento de peces se realiza

El estudio del Plan Especial de la isla de Tabarca, un barrio alicantino rodeado de mar, contempló por vez primera la posibilidad de extenderse a los fondos marinos y proponer la creación de una reserva marina. Corría el año 1980. Fruto de la colaboración de un concejal preocupado por el medio ambiente y un pequeño grupo de biólogos marinos de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Alicante, del que formaba parte Alfonso Ramos, hizo que cuajara la idea y viera la luz la primera reserva marina del Estado español en 1986.

Pero eso no bastaba. Había una necesidad, además de la protección de un determinado espacio litoral, de

Agricultura y Pesca de la Generalidad Valenciana.

Desde entonces, y hasta finales de 1994, tuvo como director a Alfonso Ramos, que en la actualidad simultanea su trabajo docente en la Universidad de Alicante con el de asesor científico de la reserva marina de Tabarca.

El ámbito de actuación del IEL es la franja de los primeros 500 metros de litoral terrestre y el litoral marino hasta los 50 metros de profundidad. La labor de investigación que viene desarrollando se centra en el seguimiento en inmersión de la distribución de especies de peces —principalmente las vulnerables, como el mero—, arrecife artificial de atracción-concentración, praderas de *Posidonia oceanica* («algueros» de los pescadores), estadísticas pesqueras, estudios del plancton y un largo etcétera.

También se otorga una especial importancia a la formación y la educación. Así, la Conselleria de Cultura y el Ayuntamiento de Alicante tienen un aula de naturaleza en Tabarca. Durante el periodo escolar se realiza una actividad educativa especialmente dirigida a alumnos de EGB y BUP. El Ayuntamiento de Alicante contempla la creación de un museo en la isla que recogerá aspectos ambientales, históricos y etnográficos.

Evidentemente, a estas actuaciones hay que añadir la del seguimiento de la reserva marina de Tabarca, donde además del personal del IEL participan científicos de la Universidad de Alicante y colaboradores del Instituto Español de Oceanografía.

Los estudios previos para la protección de la isla de Benidorm han ocupado también buena parte del tiempo de estos científicos. Este espacio se encuentra en la actualidad a la espera de su declaración como reserva marina por parte de la Secretaría General de Pesca Marítima y de la Conselleria de Agricultura y Pesca de la Generalidad Valenciana.

Aún en fase de estudio se encuentra otra futura reserva marina en esta zona, la del Peñón de Ifach.

La grave situación de deterioro que padece el Mediterráneo, especialmente en su línea de costa, augura mucho trabajo a éstos y otros muchos defensores del litoral marino. Los resultados que se están obteniendo apuntan a que se está en el buen camino. ■

R. G.



en la actualidad por métodos no destructivos, propios de un área protegida, por medio de censos visuales en inmersión.»

Y es que el trabajo de protección no acaba con la declaración de una reserva marina, sino que es un primer paso que luego hay que continuar día a día, labor en la que están implicadas muchas personas, como Alfonso Ramos. ■

**Raúl GUTIERREZ**

Fotos cedidas por la Unidad de Biología Marina de la Universidad de Alicante

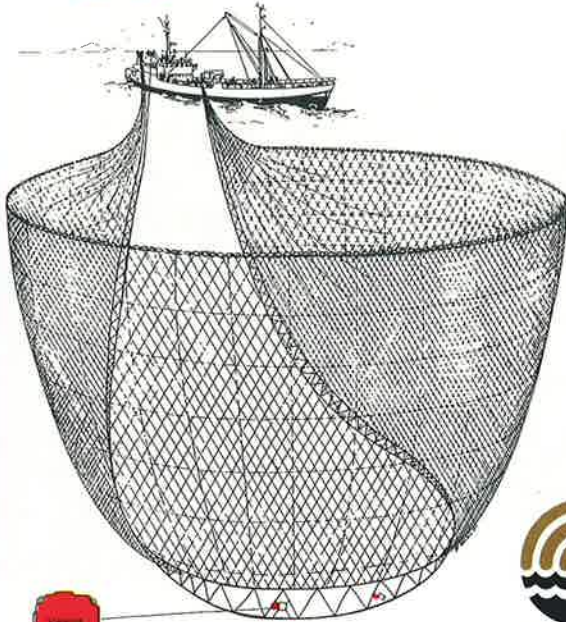
llenar un vacío en la investigación y divulgación de la franja costera. Así surge, a finales de julio de 1989, el Instituto de Ecología Litoral (IEL), único en su género en España. Promovido por la Universidad de Alicante y el Ayuntamiento de Campello, son igualmente Ayuntamientos fundadores los de Alicante, Altea, Santa Pola y Villajoyosa, al que se les han unido últimamente el de Tabernes de Valldigna (Valencia), Diputación de Alicante, Cajas de Ahorro de la Comunidad Valenciana. Cuenta también con una representación de la Secretaría General de Pesca Marítima del MAPA y la Conselleria de





# HISPANOVA MARINE

## ¡PROFESIONALES DE LA ELECTRONICA!



CABINA 604

### ...POR SUPUESTO CON SCANMAR

ULTIMAS INSTALACIONES REALIZADAS:  
 BUQUE DE CERCO "CASERO". BLANES.  
 BUQUE DE CERCO "FALCANERA". BLANES.  
 BUQUE DE CERCO "LUZ DEL ALBA". SANTANDER.  
 BUQUE DE CERCO "CARABA". ASTURIAS.



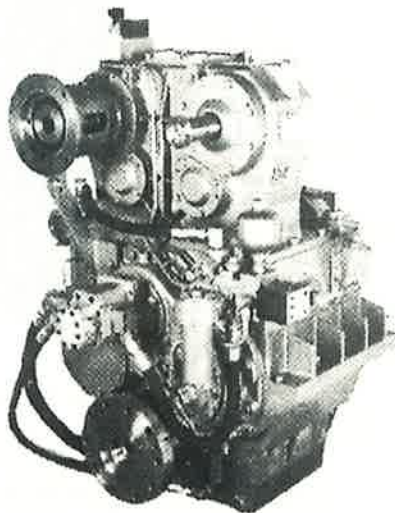
**SCANMAR**  
 DISTRIBUIDORES Y SERVICIO OFICIAL

HISPANOVA MARINE CANTABRIA: Argentina, 7 bajo. Tel. y Fax: (942) 237615. 39008 SANTANDER  
 HISPANOVA MARINE VIGO: Cánovas del Castillo, 10 bajo. Tel. (986) 435155. Fax: (986) 224044.  
 Telex: 83473 HMVE E. 36202 VIGO



SENSORES DE PROFUNDIDAD

### INVERSORES - REDUCTORES



- ➔ Fabricados desde 1.908.
- ➔ 28 modelos diferentes hasta 3500 H.P. con posibilidad de llevar incorporados:
  - ⇒ Tomas de fuerza múltiples, con y sin embragues.
  - ⇒ Dispositivo de marcha lenta.
- ➔ Homologados por las principales entidades de clasificación (B. VERITAS, RINA, LLOYD'S, GL, DNV, etc.).
- ➔ 55.000 unidades suministradas en todo el Mundo confirman que:

**MASSON es la FIABILIDAD EN PROPULSION MARINA**

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:



**CEN-TRA-MAR**  
 Cormoranes, 24 - Nave I  
 Tf.: 692 06 45 - Fax: 692 06 46  
 28320 Pinto (Madrid)

OTRAS MARCAS REPRESENTADAS:

**WALTER** HEEL COOLERS  
**WALTER** V-DRIVES

**KOBELT**

**ROCKFORD POWERTRAIN**



**aquadrive**

**BorgWarner**  
 Marine & Industrial  
 Transmissions

**HURTH**  
 MARINE  
 GEAR

Deep Sea Seals Ltd

**Trellex Morse**

**Halyard**





Según un estudio realizado por el sindicato CIG

# SERIOS FALLOS DE SEGURIDAD EN PESQUEROS GALLEGOS

**El sindicato Confederación Intersindical Gallega (CIG) ha realizado un estudio detallado sobre la seguridad de los pesqueros gallegos y ha detectado serios fallos. Entre las deficiencias encontradas y calificadas como «muy graves» cabe destacar abolladuras en el casco o puente, la radiobaliza comida por el óxido, barandillas inadecuadas o rotas, óxido en el casco y otras zonas, salvavidas sin sujeción de arrastre ni cabos, y objetos y obstáculos de todo tipo.**

**E**N lo que se refiere al hombre, la seguridad marítima pasa por la prevención y la formación, y en lo que respecta al buque, por las inspecciones. Los responsables de la Confederación Intersindical Gallega (CIG) han realizado un estudio en el que ponen de manifiesto las precarias condiciones en las que trabajan los pesqueros que

tienen su base en Galicia. El estudio destaca que la seguridad marítima española carece de mecanismos preventivos. *«El binomio inspección más formación es igual a seguridad, y no se cumple, ni nunca se le ha prestado la atención reclamada por los profesionales»*, asegura el estudio.

Las inspecciones no son rigurosas y los buques siguen saliendo a la mar en malas

condiciones. Junto a la falta de inspecciones rigurosas, el estudio realizado por CIG añade que la flota española es muy vieja, cuestión que destacan como su principal problema.

Los fallos más graves que se han encontrado son:

1. Abolladuras en el casco, puente u otras partes del barco, con la consiguiente pérdida de resistencia y estanqueidad.
2. La radiobaliza está comida por el óxido y su funcionamiento en más de la mitad de los barcos estudiados no está asegurado; además no se comprueba este extremo al inicio de todas y cada una de las mareas.
3. Barandillas inadecuadas o de escasa consistencia y



- en más del 30 por 100 de las ocasiones rotas o incompletas.
4. Oxido en el casco y otras zonas de la embarcación.
5. Salvavidas sin sujeción de arrastre ni cabos.
6. Objetos, aparatos y obstáculos de todo tipo esparcidos por cubierta, sin estar bien sujetos ni señalizados.





Según CIG, la prevención se consigue con un plan de viabilidad de renovación de la flota y una formación adecuada y continuada en lo que respecta al hombre. Este último es uno de los pilares del salvamento.

«Al tripulante hay que formarle en el manejo de todo tipo

*de equipos a utilizar en caso de emergencia, así como una buena calidad en formación. De esta forma se evitarían accidentes que en países que en su día dedicaron tiempo y dinero a la formación del hombre ya no se dan», asegura el estudio.*

El informe solicita de la Unión Europea que la Comi-

sión que trabaja en este campo deberá elaborar normas para la formación del marino, así como desarrollar exhaustivamente planes de formación de acuerdo a la normativa vigente española y comunitaria. También considera que la Comisión europea tendrá que establecer criterios comunes para la realización de inspecciones en buques peligrosos (armonización de controles que deben efectuarse en puerto y normas para paralizar navíos que resulten peligrosos para la navegación).

### **La formación y prevención**

CIG denuncia en su estudio el hecho de que son muchos los marinos en España que todavía no han recibido los cursos de supervivencia, contra incendios, primeros auxilios, métodos de salvamento, rescate personal, resolución de crisis a bordo, etcétera.

En dicho estudio se destaca que prevenir es también estudiar y aplicar las condiciones sociolaborales en que estos hombres se desenvuelven, y que pasarían por el cumplimiento de convenios y legislación vigente.

En el barco, la tripulación nunca cumple su jornada. Sobre todo en el sector de pesca, su horario es interminable y el esfuerzo físico es difícil de comparar a otro sector. El buque, además de centro de trabajo es su hogar, en el que al final de su vida laboral puede contabilizar mucho más tiempo en ese reducido espacio que en su propia casa, junto a su familia. Por ejemplo, en las Malvinas o Terranova permanece de seis a siete meses sin tocar puerto; en el banco canario-sahariano están de tres a cuatro meses; en el Gran Sol, uno o dos meses, etc. «Sus camarotes, servicios, duchas o comedor no son los condicionantes que relajan al marino. Cuando terminan sus faenas no pueden estar solos ni tan siquiera para dormir. A esto se

**Según CIG, las inspecciones no son rigurosas y los buques siguen saliendo a la mar en condiciones muy precarias.**

**El estudio afirma que el mayor problema es, quizá, el que la flota española es muy vieja.**





## SEGURIDAD MARITIMA. FALTA DE PREVENCIÓN Y DE INSPECCIONES

- 1** Abolladuras del casco con falta de estanqueidad.
- 2** Radiobaliza de localización de siniestros. Posiblemente no autogire y no dé la señal de alarma por acumulación de óxido.
- 3** Falta de barandillas y, por tanto, de equilibrio del hombre en condiciones adversas del tiempo. Donde faenan estos buques es normal en invierno mares de 9 y 10 metros y vientos de fuerza 10 y 11.
- 4** Óxido. Resistencia de materiales incontrolada.
- 5** Salvavidas sin sujeción de arrastre ni cabos.
- 6** Cubierta alta. Todo tipo de artilugios a merced de los tiempos, como maderos, bombonas de butano, tubos de ventilación en pésimas condiciones, etc.

M/P «Mar de Barents». Este buque trabaja habitualmente en aguas de Galicia. Como éste hay muchos y en peor estado en cualquier puerto español. A bordo van **hombres** en demanda de un salario para sus familias.

**«Si el tripulante tuviera una buena calidad de formación, se evitarían accidentes»**

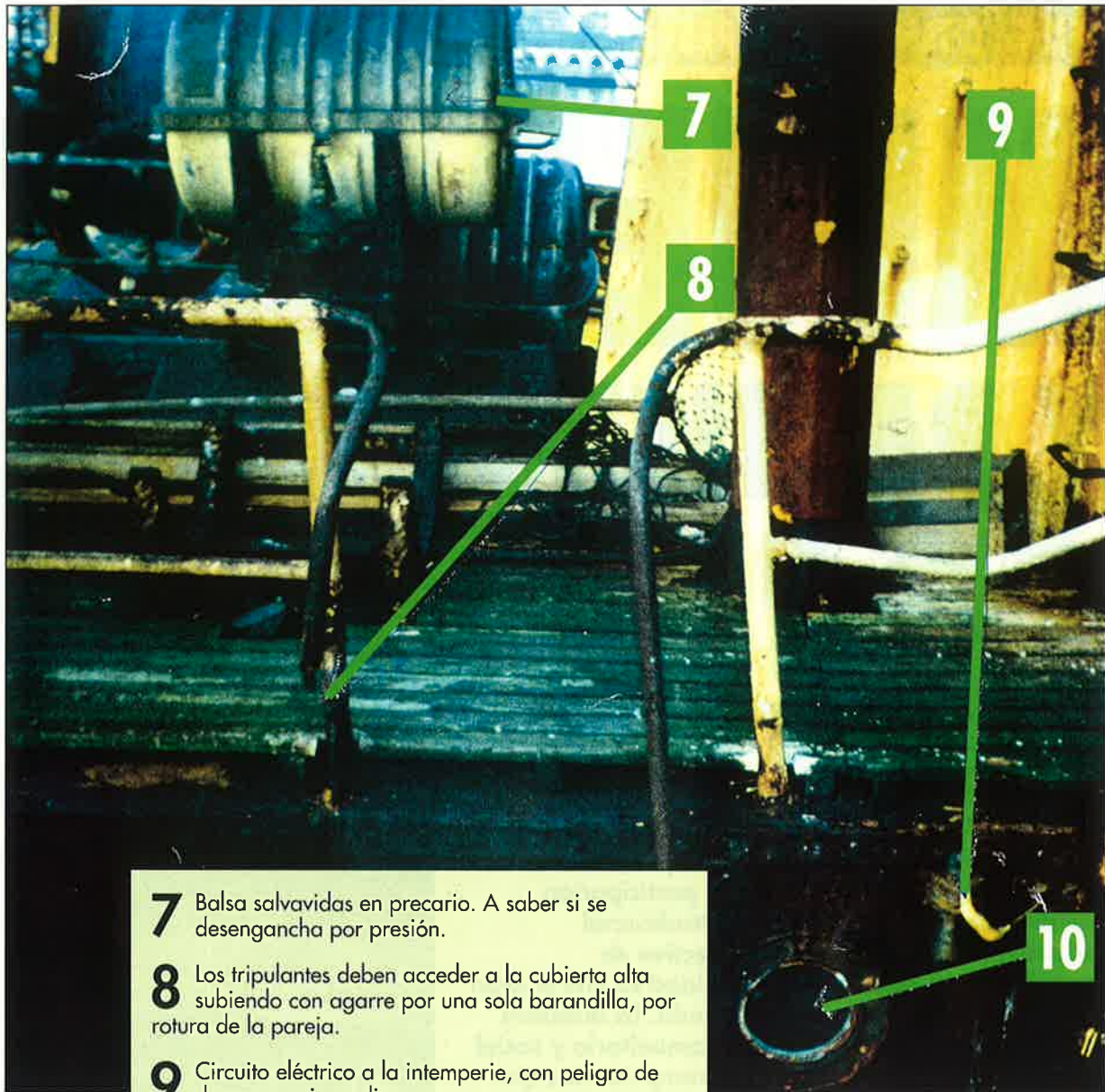
*une la lejanía de las familias y el peso físico y psíquico que soportan estos hombres, elementos que, sin duda, inciden en su seguridad en momentos de peligro.»*

### Desaparición del radio

Para el sindicato CIG, otro de los factores que incide

profundamente en la seguridad del barco es la exoneración del oficial radio en los buques mercantes por parte de la Administración marítima. Según José María Longhi, de CIG, muchos países europeos mantienen esta figura a bordo. «En España, al no mantenerla, alguien tendrá que hacer esas





- 7** Balsa salvavidas en precario. A saber si se desengancha por presión.
- 8** Los tripulantes deben acceder a la cubierta alta subiendo con agarre por una sola barandilla, por rotura de la pareja.
- 9** Circuito eléctrico a la intemperie, con peligro de descarga o incendio.
- 10** Portillo u ojo de buey sin cristal, con peligro de entrada de agua y condiciones de aguantar frío en el rancho.

En éste y en muchos barcos como éste van **hombres**.

La mayor parte de estos buques se encuentran atracados al pie de torres multimillonarias, propagandísticas y políticas. Cualquier profesional sabe que para controlar un puerto basta con una simple caseta bien equipada tecnológica-humana. Nunca se rebajará el déficit con administradores que no controlan el gasto público. Como la torre que adjunto habrá muchas en nuestro país y los buques siguen saliendo a la mar en condiciones infrahumanas y en precario. Debemos luchar para que el marino no siga muriendo en silencio.

dad, puede ser que en una de esas llamadas un buque a pocas millas de él puede estar hundiéndose, y aquí el tiempo es oro.

El sistema global marítimo de socorro y seguridad marítima se espera que esté en pleno funcionamiento en 1999 con excepción de unas cuantas es-

funciones. Si éstas son remuneradas, mejor sería dejar al radio; si no lo son, el oficial que las haga estará sobreexplotado.»

La Confederación Intersindical Gallega afirma que la desaparición del radio agrava las tareas del oficial de puente, aumentando la probabilidad de accidentes en zonas de alta densidad de tráfico, nieblas, malos tiempos, etc., en caso de que el oficial acuda a la alarma, por lo que recibirá telegrafía de impresión directa de avisos a los navegantes, meteos, mensajes de seguridad, etc. Por el contrario, si dicho oficial, por tener que vigilar su proa, no va en demanda de su impresora con cierta asidui-

taciones que no habrán podido implantarlo y para entonces cerrará la telegrafía morse.

Según José María Longhi, de Convergencia Intersindical Gallega (CIG), lo que se reivindica es que «mientras no estén en funcionamiento el sistema Navtex, de ayuda a la navegación, y el sistema mundial de socorro y seguridad marítima, se mantenga a los radios. De hecho, cualquier país de la Unión Europea lleva su radio». Además, el futuro sistema global marítimo de socorro y seguridad marítima, combinado con un oficial radio-electrónico, daría máxima garantía, asegura CIG. ■

**Inés OTERO**



EN EL COLECTIVO DE PESCADORES

# MUJER Y PARTICIPACION SOCIAL

**Las características propias del trabajo en el mar hace que el hombre apenas tenga una participación significativa en la vida social. Al tradicional aislamiento, incluso físico, del colectivo de pescadores del resto de la comunidad se une el gran número de horas que pasa faenando. La ausencia del hombre del ámbito familiar, comunitario y social ha significado el traspaso de las competencias que éstos desempeñan habitualmente a las mujeres. Buena prueba de ello es que la proyección pública de la mujer en las comunidades pesqueras tiene cada vez mayor relevancia.**

**U**NO de los escasos estudios realizados sobre la participación social de los pescadores se realizó en 1983 por el sociólogo Cruz Beltrán. Esta investigación revelaba el desinterés, la desgana y la apatía que siente la gente del mar por salir de su marginación.

Terrible conclusión que admite, de un lado, la marginación del colectivo marítimo y, de otro, genera la desesperación y el desaliento. Desesperación y desaliento que nace de la «aparente» aceptación por parte del colectivo de su marginación.

Vistas así las cosas, el regreivo dicho popular de «cada uno tiene lo que se merece» va que ni pintado. Y, sin embargo, las cosas no son nunca lo que parecen; en primer lugar, porque no faltan factores explicativos de la dificultad de los pescadores para participar activamente en la sociedad, y, en segundo lugar, porque, a pesar de estas dificultades, existen asociaciones, grupos de interés y grupos de presión de gente del mar. Hombres y mujeres que trabajan denunciando esta situación de marginación y actuando poco a poco, día a día, para romper su aislamiento.



## Factores que dificultan la participación

Tanto Francisco Cruz (1983) como Montero Llerandi (1988) coinciden en apuntar el aislamiento físico como factor que dificulta la participación,

además de conducir al aislamiento social y reforzar el sentimiento de marginación e inutilidad de cualquier acción. Las comunidades marítimas se encuentran diseminadas por toda la periferia española. La configuración del hábitat pesquero en zonas litorales y





*La ausencia del pescador  
por razones laborales  
del ámbito familiar, comunitario  
y social ha significado  
el «traspaso de competencias»  
del hombre a la mujer.*

trabajo del cabeza de familia; es decir, que al aislamiento físico de la comunidad se viene a unir el carácter extraterritorial de la actividad marítima, reforzándose así la desconexión con la vida social.

A ambos aspectos manifiestos del problema se vienen a sumar los latentes, verdaderas claves interpretativas de las dificultades: la inexistencia de identidad grupal. Los marinos no son ni «clase en sí» ni «clase para sí», que hace tantos años distinguiera Carlos Marx. No tienen una identidad grupal. Ellos mismos, cuando se les pregunta, se autocriticaban su falta de solidaridad y su fuerte individualismo.

No tiene identidad marina ni pesquera, simplemente verbalizan su conciencia de marginación. Conciencia que tiene mucho que ver con su certeza de abandono de los poderes públicos.

La carencia de conciencia o identidad grupal de la gente del mar no viene determinada tanto por su bajo nivel de instrucción e información, elementos que también influyen —puesto que, como demostrara Martín Lipset (1987), «cuanto mayor es el grado de instrucción e información, la participación social y política es más elevada»—, como de la inexistencia del referente de comparación. Si a prin-

cipios del siglo XIX surgió el movimiento obrero constituido por trabajadores con conciencia de clase, fue por dos cosas: primero, porque tenían a los patronos y sus condiciones de vida y trabajo en frente, de modo tal que con ellos se podían medir, y, segundo, porque los trabajadores empezaban a agruparse y a desarrollar su actividad en grandes fábricas, de modo que estaban juntos.

Las comunidades pesqueras son muy homogéneas. En la mayoría de los casos todos los hombres realizan la misma actividad. Así, al no tener de forma constante la presencia de otros trabajadores de tierra, no pueden —o, mejor dicho, pueden, pero no lo suelen hacer— compararse con el resto.

Tampoco el referente puede estar en el pasado. Al ser la pesca una actividad tradicional transmitida de padres a hijos, la asunción de su situación la realizan de modo espontáneo. Las condiciones de vida y trabajo las viven como «naturales» y por tanto inamovibles, en lugar de considerarlas «culturales» y por ende transformables.

Pero si el habitar presente y la tradición pasada fueran pocos elementos de explicación de esta situación, la endogamia es un aspecto característico de la vida comunitaria pesquera. La mayoría de las mujeres de pescadores son hija y madre de pescador, y en un porcentaje muy elevado los matrimonios se realizan entre paisanos. Esta situación favorece el proceso de socialización en la continuidad de los patrones de convivencia y la percepción de sí mismos como grupo único aislado de todo lo demás.

Cuentan los pescadores, además y por si todo ello fuera poco, con un gran inconveniente para acceder a la conciencia colectiva de la que se hablaba: su dispersión espacial en pequeños o grandes barcos. La heterogeneidad de la flota dificulta el acceso de los pescadores a reivindicaciones comunes y, al final, prevalecen las diferencias sobre las generalidades. La expresión «cada barco es un

concentrados sus integrantes en barrios o pueblos pesqueros, no sería sino uno de los argumentos a manejar a la hora de valorar las actitudes participativas de esta población.

El modo de vida de las comunidades pesqueras está determinado por las condiciones de



## *La representación de las mujeres debe entenderse, generalmente, como una prolongación de sus roles domésticos asociados al cuidado y asistencia de su familia.*

mundo» no es sino una condensación semántica de este fenómeno.

### **Grupos de interés y de presión**

No es que haya mucho, pero las agrupaciones que se dan en la mar son variadas. Así, al margen de agrupaciones puramente políticas como los partidos políticos, que generan una actitud política directa, aparecen en las sociedades pesqueras una serie de asociaciones —simples agrupamientos—, grupos de interés —conjunto de individuos que poseen una o varias identidades de orden ideológico, moral, social o filantrópico (Meynaund, 1978)—, y grupos de presión —en los que sus integrantes actúan sobre los mecanismos institucionales para imponer sus reivindicaciones (Dahrendorf).

Tanto cronológicamente como por ese carácter asociativo que señalábamos, la Asociación de Vecinos de la Barriada de Nuestra Señora del Carmen, en Isla Cristina, puede servir como ejemplo de participación social de la gente del mar. Asociación creada por iniciativa de la asistente social y actualmente desaparecida, consiguió durante once años de existencia la creación de casas nuevas, alcantarillado, la instalación de cuarto de baño en las casas donde no había y una cabina telefónica, además de organizar la celebración de las fiestas de la Virgen del Carmen.

La extraterritorialidad de la actividad dificulta, no cabe duda, la participación de los marinos. Un marino difícilmen-

te podrá ejercer tareas de responsabilidad política o pública mientras sea marino. Un grupo de mujeres de marinos de Ondárroa comentaba que «ellos están un poco desligados. No porque quieran, sino porque les obliga su trabajo». Esta peculiar situación de ausencia del varón del ámbito familiar, comunitario y social ha significado el «traspaso de competencias» del hombre a la mujer. El papel público habitualmente desempeñado por los hombres lo están realizando mujeres. Se produce una fractura en el viejo esquema dimórfico, según el cual al hombre le corresponde el poder, la autoridad y lo público y a la mujer la sumisión y lo privado.

### **El papel de las mujeres**

La mujer de las comunidades pesqueras, dado su doble papel de madre y padre, cuidadora del hogar, responsable de los hijos, la economía y la proyección pública familiar, se halla en una situación más favorable que otras mujeres para participar de modo genérico (otra cuestión sería valorar la posibilidad de participación específica en la medida que sus funciones y tareas están sobredimensionadas).

Cabe hablar en este sentido, y sólo a modo de ejemplo, de grupos de interés y de presión en el ámbito marítimo, que no se reducen a un protagonismo femenino, pero que merece la pena destacar. Un reflejo de un grupo de interés podría ser la recién creada Asociación «Erraxape» Bermeoko Emakumeen Elkarte, como reflejo del trabajo continuo de varios años de cursos de promoción de la mujer



impartidos por el Instituto Social de la Marina. Entre los fines que esta asociación recoge en sus estatutos está el de «promocionar social y culturalmente a las mujeres, haciéndoles participar y fomentar cualquier aspecto cultural, recreativo, social, etc.» (art. 2).

La presencia de la mujer de las familias pesqueras en espacios y asociaciones de apoyo y/o reivindicaciones respecto de terceros está directamente relacionada con la socialización de las mujeres en la ayuda y la entrega al otro. La representación de las mujeres muchas

veces debe entenderse como un caso de participación específicamente «femenina», que se debe a una prolongación de sus roles domésticos asociados al cuidado y asistencia de su familia. La participación de las mujeres de la costa en asociaciones de lucha contra la droga no es infrecuente.

En abril de 1994 algunas de las asociadas a Rosa Dos Ventos manifestaban: «Lo más peculiar de nuestro grupo es que luchamos siempre por los hombres. Por nuestros hombres. Siempre vamos buscando la mejora de ellos. O sea, dignificar la vida de





ellos. Si quieres, detrás va a mejorar la nuestra y la de nuestros hijos, económicamente y todo lo demás». Luchando por recuperar la dignidad de los marinos-maridos y por romper una marginación que según ellas es fruto de nuestra sociedad y nuestros gobernantes, este grupo de mujeres decidió constituirse en asociación cuando «las cosas se complicaron» en la huelga por el I Convenio Colectivo del Banco Canario-Sahariano. «Las mujeres desde aquí (en tierra) tuvimos que apoyar aquella huelga.»

A pesar de que, como se ha visto, las mujeres y hombres de las comunidades pesqueras tienen graves problemas objetivos y subjetivos para participar activamente en acontecimientos sociales, éstos no han dejado de soñar. A las mariscadoras de Moaña les ronda la utopía de crear una cooperativa y comercializar sus propios productos cuando «en la ría de Vigo las madres de la mar le han echado coraje y han puesto fin al imperio de los intermediarios. Ellas se han marcado cuotas, evitan la esquilma y siembran y cultivan el mar como un labarío de común» (Manuel Rivas, 1994). ■

**Begoña MARUGAN**  
Socióloga del ISM

## Bibliografía

Contreras Rodríguez, B.: «Estudio de la barriada de Nuestra Señora del Carmen». Escuela Universitaria de Trabajo Social de Sevilla, 1988. No publicada.  
Cruz Beltrán, F.: «Participación social y polí-

tica de los pescadores», Memoria de licenciatura. Facultad de Ciencias Políticas y Sociología, Madrid, abril de 1983. No publicada.

Rivas, M.: «Las madres del mar. Mariscadoras». *El País Semanal*, número 169, 4 de diciembre de 1994.

Martín Lipset, S.: *El hombre político*. Tecnos, Madrid, 1987.

Meynaud, J.: *Los grupos de presión*, Editorial Universitaria de Buenos Aires, Buenos Aires, 1978.

Montero Llerandí, J. M.: «Participación social». *MAR*, número 264, 1988.

**Hempel mima el mar**

Antiincrustantes  
sin estaño  
para todo tipo  
de necesidades

**PINTURAS HEMPEL, S.A.**  
FÁBRICA Y OFICINAS: CARRETERA B-142, km.3.8 - 08213 POLINYÀ - DIRECCIÓN POSTAL: APART. 208 - 08213 POLINYÀ  
TEL. (93) 713 00 00\* - FAX (93) 713 03 68



# LIDER DEL FRIO

# GRENCO

GEA GRASSO group

Los más grandes han elegido GRENCO IBERICA.

En el último año líderes como ALBACORA, AVICO, DANONE, FRIGOLOURO, FRINOVA (Grupo PESCANOVA), FRIOYA, HELADOS ROYNE, MERCADONA, SILOMAR y muchos más, a la hora de instalar un sistema de refrigeración de alta tecnología, han depositado su confianza en GRENCO IBERICA.

**GRENCO**  
CUESTION DE LIDERES



**CENTRAL:** Ctra. de Bayona, 117 - 36213 VIGO - Tel. (986) 29 48 50 - Fax (986) 23 87 30  
**DELEGACIONES:**  
**CATALUÑA** - Pol. Ind. Can Magre - 08100 Mollet del Vallés (BARCELONA) - Tel. (93) 570 57 11 - Fax (93) 570 28 79  
**NORTE** - Pastor Díaz, 18 - 15006 LA CORUÑA - Tel. (981) 29 13 99 - Fax (981) 29 17 50  
**ANDALUCIA** - Legión Española, 19 - 21005 HUELVA - Tel. (955) 25 52 48 - Fax (955) 28 27 93  
**CANARIAS** - Sao Paulo, 57 - 35008 LAS PALMAS - Tel. (928) 46 37 50 - Fax (928) 46 31 80  
**CENTRO** - San José Artesano, s/n - Pol. Ind. Alcobendas - 28100 Alcobendas (MADRID) - Tel. (91) 661 46 02 - Fax (91) 661 82 94  
**LEVANTE** - Castellfabib, 22, 6º Puerta 18 - 46015 VALENCIA - Tel. y Fax (96) 340 13 87



# ASTILLEROS ZAMACONA S.A.

FUNDADO EN 1914

Puerto Pesquero, s/n - Apdo. 24 - 48980 SANTURCE - VIZCAYA - ESPAÑA

Tels.: (94) 461 88 51 - 461 81 03 - Télex: 31606 SNOR E - Cables: ZAMACONA - Fax: (94) 461 25 80

NUEVAS CONSTRUCCIONES • REPARACIONES NAVALES EN VARADERO Y A FLOTE,  
 CONSTRUCCIONES METALICAS, CALDERERIA, TUBERIA Y MECANICA



## ASINAVAL ASISTENCIA NAVAL, S. A.

SUMINISTROS NAVALES  
 Urb. El Cebadal, C/ Cuzco, 6  
 Dir. Teleg.: NAPESCA  
 Télex: 95559 NAPES - E  
 Teléfonos: (928) 27 75 21 - 27 95 35 - 26 62 47  
 Telefax: (928) 27 12 33  
 35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA  
 ESPAÑA



## TALLERES NAVALES PESQUEROS, S. A.

REPARACIONES A FLOTE  
 Urb. El Cebadal, C/ Cuzco, 4  
 Dir. Teleg.: NAPESCA  
 Télex: 95559 NAPES - E  
 Teléfonos: (928) 27 75 21 - 27 95 35 - 26 62 47  
 Telefax: (928) 27 12 33  
 35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA  
 ESPAÑA



## IRCE, S. A.

Instalaciones - Reparaciones - Construcciones - Eléctricas, S. A.

C/ Cuzco, 6 - Urb. El Cebadal  
 Teléfonos: 27 83 13 - 27 84 07  
 Telex: 95559 NAPES - E  
 Fax: 27 12 33  
 Puerto de la Luz  
 35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA  
 ESPAÑA

## REPNAVAL

(REPARACIONES NAVALES CANARIAS, S. A.)  
 VARADEROS  
 VARADERO: Sur Muelle Santa Catalina  
 OFICINAS: Cuzco, 6 (El Cebadal)  
 Apartado de Correos: 2045  
 Télex: 95559 NAPES - E  
 FAX: VARADERO 22 39 42 - OFICINAS 27 12 33  
 TFNOS.: VARADERO 27 32 50 - 4 - OFICINAS 27 08 86  
 35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA  
 ESPAÑA



**EL PANEL FUE PROPUESTO POR LA OMI**



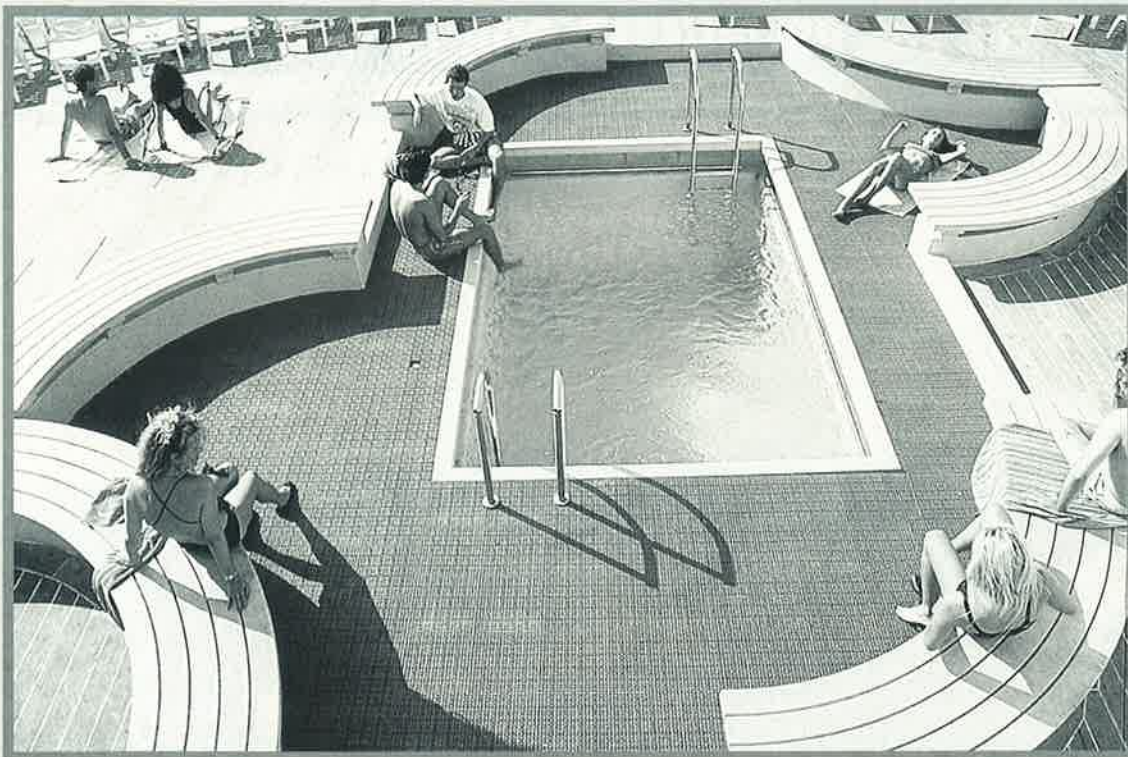
# **EXPERTOS ESTUDIAN LA MEJORA DE LA SEGURIDAD DE LOS FERRIES**

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha nombrado un panel de veinte expertos, uno de los cuales es español, para que revise la seguridad de los ferries en el mundo. Estos expertos, que comenzaron su trabajo el pasado mes de diciembre, tendrán que presentar sus conclusiones en mayo de este año.

**T**RAS el hundimiento del ferry «Estonia» el pasado 28 de septiembre en el mar Báltico, la Organización Marítima Internacional se puso rápidamente en funcionamiento para ver cómo solucionar el problema de la seguridad de los ferries. Desde hacía un año, la OMI tenía programado celebrar en Londres, a primeros de diciembre, la LXIV sesión del Comité de Seguridad Marítima. El secretario general, William O'Neil, aprovechó esa circunstancia para proponer la creación de un panel de expertos que revisara la seguridad de los «ro-ro», panel que definitivamente se creó y se reunió por primera vez el 10 de diciembre.

Este panel de expertos, formado por unas veinte personas,





de las cuales una es español, Carlos Arias, de Astilleros Españoles, está regido por un Comité de Gobierno que supervisa su trabajo.

### **Aumentar la seguridad**

El objetivo del panel de expertos es revisar la seguridad de los barcos «ro-ro» e informar de sus conclusiones y recomendaciones al Comité de Gobierno, para que éste informe de los resultados a la LXV sesión del Comité de Seguridad Marítima, que se celebrará en mayo.

Debido al escaso tiempo del que dispone el panel de expertos, la mayoría del trabajo se realiza por correspondencia o por reuniones de grupos restringidos. De hecho, ya se han reunido a finales de enero y a primeros de marzo. En la reunión de marzo, que se celebró del 2 al 6, se volvieron a tratar en profundidad los diversos temas, que se concretaron en una serie de propuestas que se enviaron el 31 de marzo. El panel hizo notar que la aplicación de estas normas podría tener unas fuertes repercusiones económicas, por lo que antes de su aplicación se deben estudiar y tener en cuenta. La próxima reunión está prevista para el 17 de abril.

**«La estabilidad de los ferries puede ser mejorada, y una forma de lograrlo es endurecer las condiciones de exigencia de estabilidad», dice Carlos Arias, del panel de expertos.**

*«Lo que está claro es que del principio que parte este panel de expertos es que la seguridad de los ferries puede ser mejorada. Con relación a la estabilidad, una de las formas es endurecer las condiciones de exigencia a cumplir por estos buques», asegura Carlos Arias, único representante español del panel de expertos.*

Los diferentes temas referentes a la seguridad de los ferries que se están analizando se han repartido y designado entre los expertos del panel en función de su experiencia. Carlos Arias, representante español, se encarga de la estabilidad, la entrada de agua en cubierta, del proyecto y construcción del buque y la evacuación de pasajeros. *«Nos asignan los temas*

*en función de nuestras características profesionales, conocimientos y experiencias personales. No obstante, todos los trabajos y documentos del panel son decididos y opinados por todos los componentes del mismo de forma plenaria», afirma Carlos Arias.*

El trabajo que actualmente se está realizando es de aplicación a los buques ya existentes y debe finalizar en mayo, aunque probablemente este panel continúe sus estudios para buques nuevos.

### **El «Estonia»**

Lo que pasó con el ferry «Estonia» todavía no está nada claro. Según Carlos Arias, esa zona del mar Báltico es una

zona de mar muy abierta y donde se producen unos vientos que vienen de gran distancia, lo que produce olas muy grandes. *«El barco, que navegaba por esa zona, se vio sometido a esas olas.»* Además, la compañía del ferry llevaba de forma muy estricta el cumplimiento del horario y, al parecer, el capitán se veía forzado a no reducir la velocidad. Estos hechos han sido confirmados por otros barcos que pasaron por la zona esa noche y tuvieron que moderar su velocidad o cambiar de rumbo, y el «Estonia» les adelantó. El golpe de mar parece que hizo saltar el portalón de proa, y una vez que entra el agua en cubierta y que afecta a la carga se convierte en algo progresivo y hace volcar el barco.

Las posturas que hay en la OMI ante la catástrofe del «Estonia» son, según Jesús Valera, subdirector de Inspección de Buques, por un lado, los países nórdicos, que achacan la culpa al barco, incluso Estados Unidos apoya esta postura, y, por otra parte, más mayoritaria, en la que se hace más hincapié en la formación, en el factor humano.

Entre los puntos que quiso destacar la delegación española





**La mayoría del trabajo se realiza por correspondencia o por reuniones de grupos restringidos y las conclusiones van destinadas a los ferries existentes.**



está, por un lado, el uso de alcohol y, por otro, el que haya compañías en las que dentro de su propaganda uno de sus aspectos fundamentales es la puntualidad. «En el mar no se puede garantizar la puntualidad», dice Jesús Valera.

### **Punto de partida**

El trabajo de estos expertos tiene como punto de partida una lista de puntos formada por cuarenta y nueve supuestos a tener en cuenta por el panel de expertos.

Entre estos puntos destaca:

#### **El error humano**

- Areas donde las consecuencias del error humano sería fatal y donde una segunda línea de defensa fuera necesario identificarla y proponerla.

#### **La estabilidad**

- Si los requerimientos por estabilidad existentes son satisfactorios y se tienen en cuenta los posibles efectos de agua libre a la cubierta «ro-ro».

- ¿Es el franco bordo residual requerido, en el peor de los casos, suficiente?

- ¿Debería reducirse el número de pasajeros en un compartimento estándar del barco?

- En algunos casos los cálculos de estabilidad incluyen un flujo libre de agua para inundaciones simétricas. ¿Es esta solución correcta si se toman en cuenta obstrucciones tales como espacios de acomodación bajo cubierta?

- ¿Deberían tenerse en cuenta los efectos dinámicos cuando se determinen los necesarios requerimientos de daños por estabilidad?

#### **Concentraciones de agua en la cubierta «ro-ro»**

- ¿Cómo pueden mejorarse las medidas para prevenir la entrada de agua en cubiertas «ro-ro»?

- ¿Cómo puede establecerse una segunda línea de defensa en el caso de entrada de agua en la cubierta «ro-ro»?

- ¿Cómo pueden mejorarse las medidas para prevenir que agua no deseada en las cubiertas «ro-ro» entre en las partes más bajas del barco?

- ¿Cómo puede mejorarse el sistema de drenaje de cubierta del «ro-ro»?

#### **La construcción**

- Refuerzo y operatividad de puertas en el casco y apartados internos de cerrado.

- ¿Son los requerimientos para tuberías y conductos de agua satisfactorios en relación a la subdivisión?

#### **Diseño**

- ¿Deberían los accesos desde cubierta «ro-ro» a espacios bajo cubierta ser estancos?

- ¿Son los espacios de acomodación bajo cubierta del mamparo aceptables?

- Espacio en cubierta de los barcos más grandes para aterrizaje de helicópteros.

#### **Operación**

- ¿Son los requerimientos para alarmas y vigilancia de las puertas en el casco suficientes?





- Trincaje y seguridad de vehículos.

- ¿Están las puertas estancas cerradas, como regla general, cuando el buque esté navegando?

- ¿Deberá restringirse el acceso a las cubiertas «ro-ro» cuando el buque esté navegando?

### Pasajeros

- ¿Son satisfactorios los requerimientos existentes para informar a pasajeros y medios para tal información?

- ¿Son los requerimientos para contar pasajeros necesarios, y qué información es requerida?

- Tarjetas de embarque.
- Requerimiento de idiomas.
- Demostraciones de seguridad.

### Evacuación

- ¿Son las reglas para rutas de evacuación suficientes?

- ¿Debería introducirse un sistema activo de vía auténtica para pasajeros?

- ¿Debería establecerse una más clara relación entre tiempo necesario de evacuación y tiempo de supervivencia?

## El panel probablemente continuará trabajando después de mayo para los buques nuevos.

### Crisis de dirección

- ¿Deben los capitanes de los modernos buques de pasaje de alta tecnología tener una base suficiente para tomar decisiones rápidas en situaciones de emergencia?

- ¿Deben los capitanes y tripulantes clave estar formados en dirección de crisis?

- ¿Debería introducirse como requerimiento la «caja negra»?

- Facilidades de información en viaje de libre flotación.

### Formación

- ¿Deberían introducirse requerimientos especiales de formación para tripulantes con responsabilidades especiales en buques «ro-ro»?

- ¿Debería introducirse formación básica para todos los tripulantes en buques de pasaje?

### Comunicaciones

- Requerimientos para comunicación interna, contenido y medios.

- Requerimientos para comunicación externa.

- ¿Deberían los buques de pasaje estar en contacto permanente con las estaciones costeras asignadas o debería establecerse contacto a intervalos fijados?

### Medios salvavidas

- ¿Pueden los sistemas salvavidas ser mejorados o deberían desarrollarse nuevos medios para su uso en casos donde el rápido desarrollo de una situación previene el uso propio de los medios existentes?

- ¿Cómo pueden mejorarse los medios existentes para recoger supervivientes?

- ¿Son los medios SAR existentes generalmente satisfactorios?

### Valoración de seguridad

- ¿Debería ser introducida una valoración total de seguridad en grandes buques de pasaje?

- ¿Deberían requerirse un análisis de riesgos para desarrollar y valorar las consecuencias de cualquier requerimiento de un nuevo buque de pasaje?

- Identificar áreas donde se aplicaría el criterio de simple fallo.

### Interface buque-puerto

- ¿Qué nuevos requerimientos introducidos por el panel pueden y deben desarrollarse en tierra?

- ¿Debería restringirse la salida de puerto en condiciones climatológicas adversas y deberían tales restricciones ser reforzadas por las actividades portuarias?

### Relaciones buque-operador

- ¿Deberían introducirse antes del 1 de julio de 1998 capítulos del Código ISM antes de que el código sea obligatorio en buques de pasaje? ■

I. OTERO



## PRESENTADA LA PREVISION DE LIQUIDACION DEL PRESUPUESTO DE LA SEGURIDAD SOCIAL

# DURANTE 1994 SE REGISTRARON 200.000 AFILIADOS NUEVOS

Los gastos de la Seguridad Social en 1994 ascendieron a 10.387.282 millones de pesetas (10,38 billones), con un grado de ejecución del presupuesto del 104,2 por 100. De este gasto global corresponden a prestaciones económicas 6,597 billones, con un grado de ejecución de presupuesto del 99,15 por 100. En asistencia sanitaria el gasto fue de 3.130.424 millones de pesetas (3,13 billones), con un grado de ejecución del 113,07 por 100; los servicios sociales completan los gastos en prestaciones y servicios, con 250.563 millones de pesetas y una ejecución presupuestaria del 97,78 por 100. Por último, los gastos de tesorería, informática y otros servicios funcionales ascendieron a 138.553 millones de pesetas, con un ahorro de 2.041 millones sobre el presupuesto previsto. Estos datos sobre la liquidación del Presupuesto de la Seguridad Social fueron dados a conocer por su secretario general, Adolfo Jiménez, en el transcurso de una reciente comparecencia ante la Comisión de Presupuestos del Congreso de los Diputados.



**E**l gasto en prestaciones económicas presentó un ajustado nivel de realización, puesto que alcanza el 99,15 por 100 de los 6,6 billones presupuestados, quedando un saldo positivo de 56.404 millones de pesetas con respecto a la cifra presupuestada. De este gasto, el 89,4 por 100 son transferencias corrientes a familias por pensiones, que ascienden a 5,8 billones de pesetas. La incapacidad temporal, con 562.410 millones de pesetas, muestra un remanente de 15.434 millones de pesetas y absorbe el 8,6 por 100 de dichas transferencias.

### Gasto en pensiones

El gasto en pensiones ascendió a 5,839 billones de pesetas, con un superávit de 4.080 millones de pesetas en relación a la



**Durante 1994 tanto el INSS como la Tesorería General y el ISM presentaron un grado de ejecución de sus presupuestos en torno al 99 por 100, lo que prueba el rigor en la gestión de estas entidades de la Seguridad Social, que se ajustaron fielmente a lo presupuestado**

cantidad prevista en el presupuesto. Su grado de ejecución fue del 99,93 por 100.

A **pensiones contributivas** se destinaron 5,694 billones de pesetas, 445.676 millones más que en el año anterior. La evolución del gasto ha seguido pautas normales y no ha presentado desviación. Se ha cumplido la estimación realizada respecto del incremento del gasto con relación al ejercicio del año anterior: 2 por 100 por el crecimiento demográfico, 3,5 por 100 por efecto de la revalorización y 2 por 100 para atender al efecto de sustitución de nuevas pensiones por antiguas.

El número total de pensiones contributivas a 31 de diciembre de 1994 era de 6.903.083; es decir, 133.180 pensiones más que en 1993, lo que representa un crecimiento medio del 1,97 por 100.

Destaca el mínimo incremento de las pensiones de invalidez, un 0,81 por 100, el más bajo de los últimos años, consecuencia, entre otras, de las medidas de control en la evolución de dicha pensión, lo que indica que esta clase de prestación se ha reconducido a tasas de plena normalidad.

La pensión media mensual de jubilación, a diciembre de 1994, era de 69.168 pesetas, la invalidez de 63.244 pesetas mensuales y la viudedad de 42.958 pesetas mensuales.

A **pensiones no contributivas** se han destinado 144.994

millones de pesetas. El número de beneficiarios a diciembre de 1994 alcanzó la cifra de 282.227 personas.

### Menor gasto en ILT

El presupuesto liquidado en ILT asciende a 458.383 millones de pesetas y sobre el presupuesto inicial de 491.088 millones de pesetas arroja un superávit presupuestario de 32.705 millones de pesetas. En pesetas constantes, el porcentaje de reducción es del 7,5 por 100.

La evolución observada durante el año 1994 prueba que las medidas aplicadas a la gestión de esta prestación, estableciendo programas de cooperación con las áreas sanitarias, están permitiendo un mejor seguimiento y control de los procesos de baja laboral.

El gasto por **invalidez provisional**, que ascendió a 104.027 millones de pesetas, muestra un comportamiento creciente en relación a 1993 (22 por 100), aunque más atenuado que en años anteriores. La ejecución del presupuesto ha sido del 119,9 por 100. Será a partir de este año cuando se apreciará en esta prestación el efecto de las medidas de control de las bajas por ILT, al ser la invalidez provisional una situación derivada de la ILT.

Estas dos prestaciones en conjunto arrojan un gasto global de 562.410 millones de pesetas, que es inferior en 15.434 millo-



nes a la cifra presupuestada para el año 1994.

En este punto, el secretario general para la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, recordó a los diputados las reformas estructurales aprobadas en relación con la prestación de **invalidez temporal**, así como las medidas de gestión en fase de aplicación, que incidirán significativamente en la evolución del gasto. Entre ellas recordó:

— La refundición de la ILT y de la IP en la nueva **incapacidad temporal**, reduciendo de setenta y dos a treinta meses la duración máxima de la provisionalidad.

— Obligatoriedad para los autónomos de presentar declaración individual sobre la persona que le sustituirá durante su baja laboral.

— Implantación de un programa de control de las situaciones de baja laboral a través de la tarjeta de afiliación.

— Se han suscrito convenios de colaboración entre el **INSS** y el **INSALUD** en programas de seguimiento y control de bajas.

— Aumento de la participación empresarial en la gestión de la IT.

### Mayor eficiencia y menos costo en la gestión

La gestión de la Seguridad Social, tanto en las prestaciones económicas (Instituto Nacional de la Seguridad Social) como de la recaudación (Treasurería General), ha representado un coste inferior al 1 por 100, lo que indica un importante esfuerzo de eficiencia. Este esfuerzo de disciplina en la gestión es seguido por todas las entidades gestoras de la Seguridad Social.

Así, el INSS presenta un remanente de 40.468 millones de pesetas y sus gastos de gestión suponen tan sólo el 0,87 por 100 del volumen de recursos gestionados. También en la Tesorería General de la Seguridad Social los gastos de gestión han supuesto menos del 1 por 100, tanto de los recursos totales del Sistema, que se gestionan a través de esta entidad, como del conjunto de





recaudación de cuotas ingresadas.

Sólo el INSALUD ha mostrado un comportamiento distinto, debido a que en 1994 se han liquidado gastos de ejercicios anteriores.

### Los recursos de la Seguridad Social

El presupuesto de recursos se ha ejecutado, según explicó Adolfo Jiménez, en un 103,48 por 100, ascendiendo los ingresos totales a 10,315 billones de pesetas, lo que significa que los ingresos de la Seguridad Social en 1994 han sido superiores en 346.512 millones a lo previsto inicialmente.

Por **cotizaciones sociales** se han ingresado 6,750 billones de pesetas, que suponen un grado de ejecución del 97,70 por 100. Las cuotas representan el 65,4 por 100 del total de recursos.

Estos menores ingresos por cotizaciones se deben, en primer lugar, a la moderada evolución salarial. Debe señalarse que

mientras en 1993, en la fecha en la que se elabora el presupuesto, los salarios crecían a un ritmo en torno al 6 por 100, a partir del primer trimestre de 1994 se observa una evolución salarial cifrada en el 3,5 por 100, más de dos puntos menor a la registrada en el ejercicio anterior. Esta moderación salarial tiene su efecto en las bases por las que se ha cotizado en 1994 y es la causa esencial de la menor realización de los recursos previstos.

En menor medida ha influido también la naturaleza de algunos de los nuevos contratos, como el de aprendizaje, que tiene una cotización inferior a la ordinaria, o el contrato a tiempo parcial, que al cotizar en proporción al tiempo de trabajo representa menores recursos.

En sentido contrario, y como dato positivo para el presupuesto de recursos, en diciembre de 1994 había 200.000 cotizantes más a la Seguridad Social que doce meses antes.

Asimismo, **la recaudación por vía ejecutiva** ascendió a

**El descenso en la recaudación por cotizaciones se vio compensado por el incremento en la recaudación por vía ejecutiva, que fue de un 34 por 100 superior a la prevista, y por los 200.000 nuevos cotizantes que había al finalizar el año**

110.473 millones de pesetas, lo que representa un incremento del 34 por 100 con respecto a 1993.

En cuanto a los ingresos por **transferencias del Estado**, representaron 2,809 billones de pesetas, con una participación del 27,4 por 100 sobre el total de ingresos. Estos ingresos por transferencias se destinaron especialmente a la financiación del INSALUD y al pago de parte de los complementos de mínimos de pensión, así como de las prestaciones no contributivas. El grado de ejecución de estos recursos ha sido del 110,28 por 100, a consecuencia, básicamente, de las desviaciones del INSALUD.

A modo de resumen, el secretario general para la Seguridad Social puso de manifiesto ante los congresistas que, en cifras absolutas, la Seguridad Social destinó al pago de prestaciones, asistencia sanitaria y servicios sociales, durante 1994, un total de 10,387 billones de pesetas, 417.862 millones más de lo previsto en el presupuesto, consecuencia del mayor gasto de 383.061 millones en asistencia sanitaria para el pago de deudas anteriores a 1991 en las transferencias a Comunidades Autónomas.

Por su parte, el presupuesto de recursos se realizó en un 103,48 por 100, alcanzando los ingresos la cifra de 10,315 billones de pesetas, 346.512 más de los previstos inicialmente. Destaca, en este sentido, además

de la recaudación de un 34 por 100 más de lo previsto a través de la ejecutiva de la Seguridad Social y del mayor número de cotizantes, una mayor aportación de 247.963 millones por el Estado para atender el pago de obligaciones atrasadas del INSALUD.

Los ingresos por cuotas ascendieron a 6,750 billones de pesetas, el 97,7 por 100 de lo previsto, debido —como se señaló antes— al efecto de moderación salarial registrado —2,5 puntos menos de crecimiento de los salarios de lo que lo hacían el año anterior— y a los menores ingresos que representaron las cotizaciones de modalidades contractuales, como el aprendizaje o el tiempo parcial.

Por último, cabe mencionar que el balance provisional de la ejecución presupuestaria de la Seguridad Social durante 1994 presentó un 0,7 por 100 de mayores gastos respecto de los realizados, es decir, unos 71.000 millones de diferencia. Un resultado que, en opinión de Adolfo Jiménez, se puede considerar moderado en un ejercicio que inicia la salida de la crisis económica y que en su primera parte asistió a mínimos crecimientos. En este sentido, recordó que el ejercicio de 1993 se cerró con unos mayores gastos de 260.000 millones en relación a los ingresos realizados aquel año. ■

**Concha HERNANDEZ CARAZO**



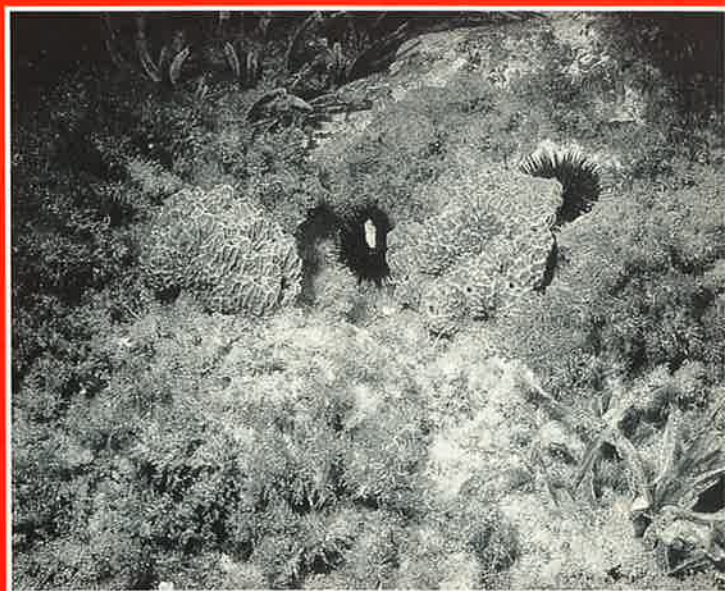
**E**N España la pesca de coral ha quedado relegada a una actividad residual después del expolio sufrido en las zonas coralíferas como consecuencia, principalmente, del uso de la llamada «barra italiana», un arte que barría los fondos marinos esquilmandolos totalmente. Su utilización, generalizada en la década anterior, se atribuyó siempre a barcos de pabellón italiano, de donde le vino el nombre. En la actualidad la pesca del coral se realiza únicamente bajo autorización otorgada en concurso público por la Dirección General de Estructuras Pesqueras de la Secretaría General de Pesca Marítima en las zonas que han sido declaradas protegidas: Alborán, Baleares y Cataluña. Las autorizaciones, en las modalidades de embarcaciones con artefactos submarinos, buceadores individuales o empresas, se conceden por un



# EL CORAL SE RECUPERA MUY LENTAMENTE

período de dos años. En la modalidad de artefacto submarino están sujetos a inspección por parte de la Secretaría General de Pesca o del Instituto Español de Oceanografía. Por otra parte, deben atenerse a un estricto plan de seguimiento y vigilancia, según el cual se ha de proporcionar una información minuciosa y detallada de las circunstancias que rodean las operaciones coralíferas: horas de pesca, número de inmersiones, cantidad y calidad del coral extraído en cada inmersión, descripción de las zonas de recogida, etcétera. En todos los casos el coral extraído ha de declararse ante el director provincial del Ministerio de Agricultura, Pesca y

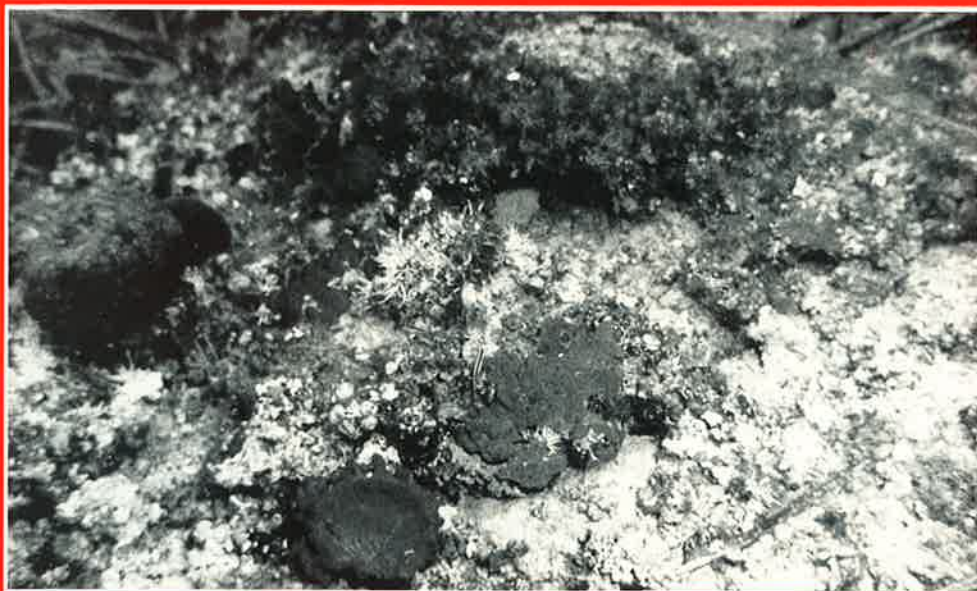
**La producción de coral se recupera muy lentamente tras el expolio a que fue sometido años atrás. La escasa producción coralífera hace que, incluso, queden desiertas autorizaciones para operar en algunas de las zonas protegidas donde se permiten capturas controladas.**







**En los últimos años las capturas quedaron reducidas a un peso casi testimonial.**



Alimentación en cuyo ámbito se encuentre el puerto de despacho de la embarcación que opere.

El área balear es la que menos interés ha suscitado en el último concurso, cuya resolución se publicaba en el «Boletín Oficial del Estado» del pasado 6 de enero. Alborán, por contra, sigue siendo la de mayor interés. En la zona balear se declararon desiertas las autorizaciones en los apartados de embarcaciones y de empresas con buceadores. Únicamente se concedieron veinte autorizaciones a buceadores en la primera de las dos subzonas en las que se divide el área, la de Mallorca y Menorca. La segunda corresponde a Ibiza.

En Alborán se han adjudicado autorizaciones en todas las modalidades previstas en el concurso, de manera que en el próximo bienio podrán operar dos embarcaciones con artefactos submarinos, trece buceadores individuales y una empresa de buceadores. Estas pueden estar formadas por cooperativas del mar y de trabajo asociado, cofradías de pescadores y empresas privadas.

En la zona catalana sólo se contempla la posibilidad de capturas por buceo, no con ayuda de mecanismos submarinos. Así y todo ha quedado desierta la autorización a empresas, adjudicándose veintuna autorizaciones individuales.

Las capturas de coral han sufrido una caída radical y constante en la última década. En 1984 se declararon unas capturas de 24.273 kilos, de las que sólo 16.190 correspondían a capturas con artes en la zona de Alborán. Aquel mismo año en aguas del litoral catalán se pescaron 5.424 kilos y 2.659 en aguas de Baleares. En octubre de 1986 quedaron prohibidos los artes coralleros, declarándose aquel año 12.209 kilos. En 1993 las capturas habían quedado reducidas a un peso casi testimonial de siete kilos en Alborán, registrándose 1.600 kilos en aguas catalanas y 63 en Baleares. ■

M. V.





## PAIS VASCO

Desarrollado dentro del Proyecto Halios

## Proyecto de barco polivalente de bajura

**Dentro del Proyecto Halios, incluido en el Programa Eureka, destinado a desarrollar tecnologías para los buques pesqueros, hay en la actualidad cuatro propuestas de empresas españolas para construir prototipos de nuevos barcos encaminados a renovar la flota pesquera española. De entre dichas propuestas, una de las más avanzadas es la que ha sido elaborada por las empresas vascas Jimfu, S. A., y Astilleros Murueta, S. A., que consiste en una embarcación de bajura para la pesca de cerco y/o con cacea.**

**S**ON varios los factores que han llevado a proyectar un barco prototipo de bajura con vistas a la renovación, no sólo a nivel estructural, sino también coyuntural, de la flota española que faena al cerco y/o con cacea. Por un lado, las 600 embarcaciones estatales de más de 45 TRB que se dedican al cerco y/o cacea tienen una edad media elevada, de entre veinte y veinticinco años. Por otro, estos barcos llevan un número de tripulantes alto, entre 10 y 16. En este sentido, en la relación de descargas anuales por tripulante la flota española ocupa el octavo lugar entre los países de la Unión Europea. Y en la relación de valor en euros de descargas anuales por tripulante, la flota española ocupa el noveno lugar de la UE.

### Características

La embarcación proyectada, cuyo material de construcción es el acero, tiene una eslora de 22 metros, una manga de trazado de 6,60 metros, un puntal de trazado de 3,40 metros, un calado medio de trazado de 2,60 metros y un registro bruto de 70 toneladas. Es un pesquero preparado para ser tripulado por seis personas.

El buque tiene capacidad para llevar a bordo 24 metros cúbicos de viveros, 7,5 metros cúbicos de agua dulce, 32,5 metros cúbicos de gas oil y 1,4 metros cúbicos de aceite. Su bodega puede albergar 65 metros cúbicos de pescado capturado.

La potencia propulsora de la embarcación viene dada por un motor de 495 CV, que permite una velocidad en servicio al 87 por 100 de 10 nudos, aproximadamente.

El equipo náutico consta de sonar, sonda, radar, GPS, piloto automático, indicador de temperatura del agua, receptor de cartas meteorológicas, radioteléfono, radioteléfono de VHF y radiobaliza satelitaria.

El buque cuenta con un puente de gobierno, un camarote individual a popa del puente, un camarote colectivo para cinco personas a popa bajo cubierta con acceso desde el interior de la superestructura y dotado de ventilación forzada, un comedor, una cocina con

rancho y un cuarto de aseo con WC, ducha y lavabo.

El equipo frigorífico incluye un sistema de enfriamiento (en seco) de la bodega, un sistema de RSW de agua de





mar enfriada a cero grados centígrados y una máquina de hacer hielo en escamas a partir de agua de mar. Las especies de cerco, especialmente anchoa y sardina, se conservarán en agua de mar enfriada a cero centígrados con recirculación, mientras que el bonito será tratado con hielo, pero inmediatamente después de su captura. Con esto se pretende alargar el proceso de rigor-mortis del pescado capturado, aumentando su calidad.

La sala de máquinas tiene un alternador al eje de cola, transmisiones por cajas y embragues, centralización del equipo hidráulico y balance energético total.

Para el cerco cuenta con la siguiente maquinaria: maquina-

lla de centro, grúa hidráulica articulada en popa para halador de redes, halador de redes, maquinilla de popa, hélice transversal, grúa electrohidráulica en popa y bomba de vacío para transvase de pescado de copo a viveros y de viveros a cajas. Para la cacea cuenta con carretes hidráulicos a popa y proa y cinta transportadora desde popa hasta proa.

### Ventajas

Las ventajas de este prototipo con respecto a un barco convencional son las siguientes: automatización de la maniobra de cerco con jareta; tratamiento y conservación de

pescado mediante sistema combinado bomba/viveros RSW (cerco) y bodega/máquina de hielo/cinta transportadora (cacea) para aumentar la calidad de las capturas desembarcadas; ahorro energético mediante el accionamiento de gran parte de la maquinaria de cubierta desde el motor principal (caso de maquinaria hidráulica) y de equipos auxiliares desde un alternador al eje de cola (caso de equipos eléctricos); optimización en la relación dimensionamiento del barco/potencia propulsora, con el consiguiente ahorro energético; mejora de las condiciones de seguridad (maquinaria accionada a distancia y eliminación de palos mediante la introducción de grúas a popa) y de

trabajo; eliminación de la dependencia en el consumo de hielo, estableciendo una capacidad de producción de hielo en escamas propia.

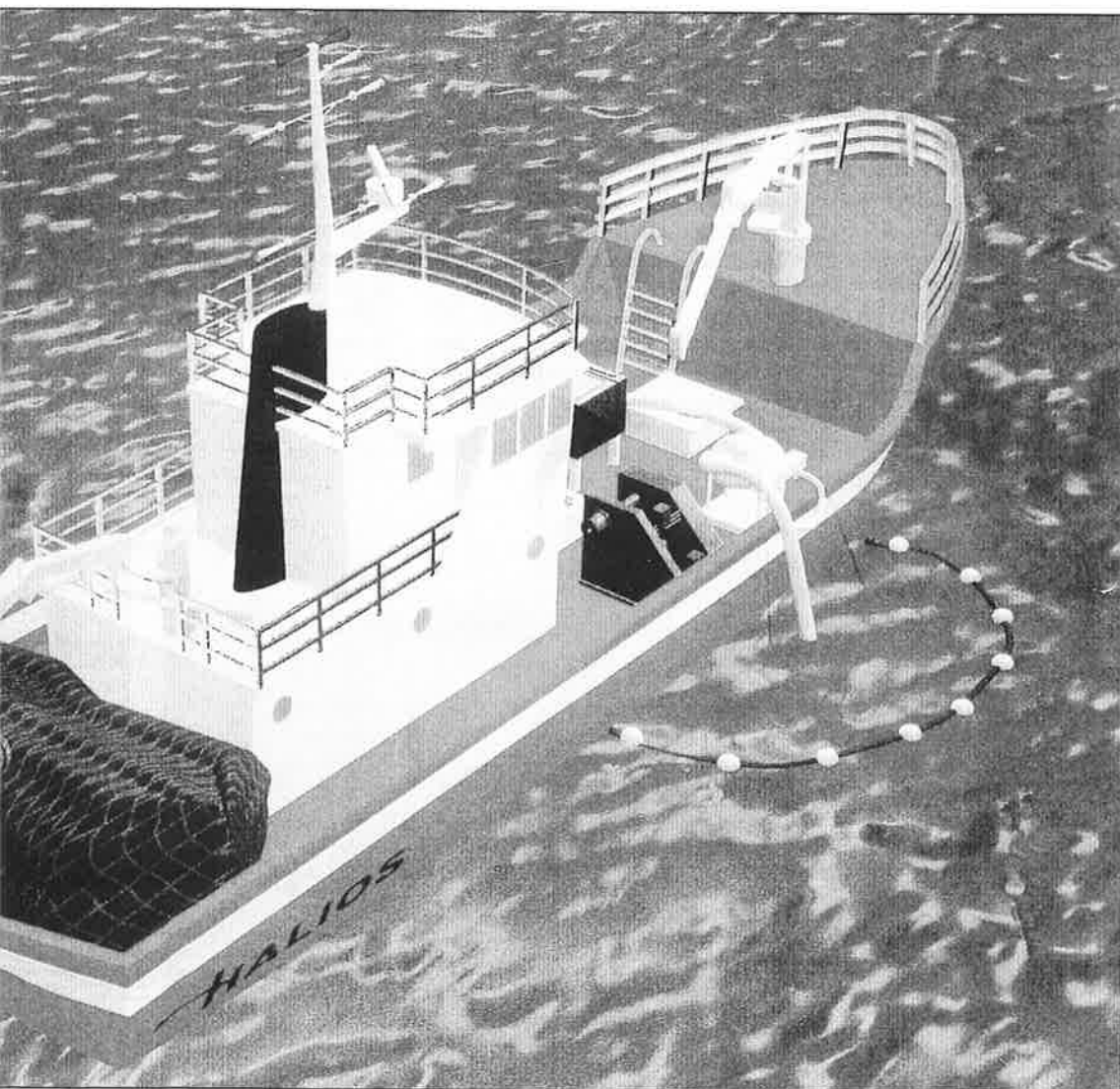
Además, este barco posibilita el aumento de la rentabilidad debido al aumento del grado de automatización, que incide en la capacidad de obtener el mismo volumen de capturas que un pesquero convencional con mayor productividad por tripulante; al aumento de la calidad de las capturas, lo cual incidirá positivamente sobre el precio de venta, y al recorte en gastos de explotación.

El barco proyectado pretende ser el punto de referencia para la renovación, de forma rentable, de la flota de bajura española en un futuro muy próximo.

Mientras la rentabilidad de muchos sectores industriales se ha basado en la introducción de una mayor automatización en el proceso productivo y una reducción de gastos, equiparando instalaciones y capacidad de producción a la situación del mercado, tanto presente como futura, el sector pesquero se ha mantenido al margen de la renovación. La embarcación proyectada se ha diseñado con la intención de que, con una inversión similar al coste de un barco convencional, tenga un nivel de rentabilidad superior al de los buques de bajura ya existentes.

El proyecto, que ha sido desarrollado por Astilleros Murueta, S. A., y Jimfu, S. A., con la colaboración de otras 20 empresas afines tanto al sector de la construcción naval como al sector auxiliar naval, está a la espera de su aprobación por parte del Gobierno central para pasar a la fase de construcción. Dependiendo de la zona donde se comercializara, sería un barco para la pesquería de cerco, para la pesquería con cacea, o para la pesquería de cerco y con cacea. ■

**Roberto RUIZ  
DE HUYDOBRO**







**El Instituto Español de Oceanografía efectuó a mediados de marzo una nueva campaña de investigación en el golfo de Cádiz. Un total de 12 científicos de los centros de Cádiz y Fuengirola, así como de la Universidad gaditana, embarcaron el 13 de marzo a bordo del buque de investigación oceanográfica de la Secretaría de Pesca Marítima «Córnic de Saavedra» para realizar estudios sobre las especies demersales que habitan en el golfo gaditano y que suelen explotar las flotas de arrastre andaluzas.**

## Nueva campaña de investigación del IEO en el golfo de Cádiz

**D**URANTE una semana permanecieron en alta mar aprovechando el poco tiempo disponible del buque, empleado para otros muchos proyectos a lo largo de toda la geografía española.

La campaña, denominada ARSA-0395, se centró en la investigación de los recursos existentes de especies demersales —que viven habitualmente en el fondo del mar— tales como el lenguado, rape, acedía, merluza y jurel, además de la cigala, gamba y langostino.

La zona objeto de investigación tenía casi siete mil kilómetros cuadrados y 300 kilómetros de costa desde la frontera con Portugal, Isla Cristina, hasta Barbate.

Para los estudios toda este área se ha dividido en cuadrículas de cinco grados de lado —aproximadamente cinco millas—, dentro de cada una de las cuales se realizan diversas estaciones de pesca al arrastre con un copo pequeño tradicional, aunque con malla inferior a la permitida, en concreto de 20 milímetros frente a los 40 autorizados.

Los trabajos se llevan a cabo en fondos a partir de 30 metros y hasta los 700, aunque es la que va entre los 30 y 100 la que más interés presenta, según destacó el director del IEO de Cádiz, Ignacio de Sobrino, por contener una mayor diversidad de especies.

No obstante, entre los 100 a 250 metros se estudian especies como la gamba y a partir de los 300 la cigala.

En cada estación se hace una pesca al arrastre con cuyas capturas se lleva a cabo el conteo, medición y pesaje, fundamentalmente las comerciales, además de diversos análisis en el laboratorio del propio buque.

De Sobrino mencionó que el objetivo es obtener una indica-

ción de la abundancia relativa de cada especie, así como la estructura en talla de la población en el caladero para llegar a saber cuál es el grado de explotación del golfo de Cádiz.

Esta campaña es la quinta que se realiza y está subvencionada por la DG-XIV de la Unión Europea.

Según los datos de que dispone el IEO, los recursos del golfo de Cádiz se encuentran en estado de equilibrio, lo que quiere decir que se mantienen en torno a unas capturas de 10.000 toneladas al año entre todas las especies. Lo que ocurre, destacó De Sobrino, es que unos años se da una mayor abundancia en una especie y disminuye la de otra, para ocurrir lo contrario en otra época.

Lo que pretenden los investigadores es descubrir por qué suceden estos cambios y cuáles son los mecanismos que provocan que haya años buenos y malos para unas y otras. No obstante, señaló que para obtener unos buenos resultados será preciso avanzar en el tiempo y

realizar más campañas. Será después de cotejar datos relativos a varias temporadas cuando se podrá adelantar alguna afirmación que permita dirigir la explotación pesquera en este caladero.

### Otras dos campañas más durante 1995 sobre el ictioplancton y especies pelágicas

Durante 1995 el IEO prevé llevar a cabo otras dos campañas más en el golfo de Cádiz. Entre el 23 de junio y el 5 de julio se estudiará el ictioplancton existente en la zona. En esta ocasión los técnicos del IEO de Fuengirola comprobarán las existencias de huevos y larvas en la corriente marina, sobre todo las de las especies más comerciales.

El muestreo se realiza con un arte muy pequeño y los análisis de las muestras es en el laboratorio del IEO. La campaña se llevará a cabo a bordo del buque de la Secretaría de Pesca «Francisco de Paula Navarro».





Finalmente, en noviembre se estudiarán especies pelágicas como el boquerón o la sardina, fuente de recursos para una importante flota de trañías de Barbate y la costa onubense.

Para estas investigaciones regresará el «Cornide de Saavedra» a las aguas gaditanas con el fin de obtener la abundancia de esas especies en el golfo de Cádiz.

A diferencia de las anteriores campañas, en ésta la recogida de datos se hace por sondas acústicas, mediante equipos que emiten una señal que, reflejada en la vejiga natatoria de los peces, envía un eco al buque que da una idea de la composición de los cardúmenes que luego se traduce en número de toneladas existente en el caladero. Además se realizan pescas con el objeto de hacer una estimación de peso y medida de la población. ■

## La Asociación de Mujeres del Mar organizó las II Jornadas «La Mar y su Cádiz»

La Asociación de Mujeres el Mar organizó entre el 15 y 17 de marzo las II Jornadas «La Mar y su Cádiz», así como el I Certamen Cultural de esta entidad. Entre otros actos, esta asociación preparó una exposición de filatelia naval, así como otra sobre el puerto de Cádiz a través de su historia.

También celebró una mesa redonda sobre la Mujer y el Mar en la que se debatieron temas de interés que afectan a las mujeres de marinos mercantes y pescadores.

Estas jornadas continuaron con una conferencia, a cargo del profesor Pedro Payán, titulada «Cádiz en blanco y azul», así como con la proyección de diapositivas a cargo de Manuel Pérez Ruiz sobre las almadrabas del litoral gaditano.

Las jornadas terminaron con una ronda de poetas, así como con la entrega de premios al certamen cultural convocado por la Asociación. ■

## Programa de recogida de residuos oleosos en los puertos de Andalucía

El presidente de la Agencia del Medio Ambiente, José Luis Blanco, y el director de Pesca de la Junta de Andalucía, Francisco Gómez Aracil, han firmado recientemente un convenio de colaboración entre ambos organismos para gestionar los aceites usados e hidrocarburos producidos por las embarcaciones con base en los distintos puertos de la comunidad, pesqueros, comerciales o deportivos adscritos a la Junta.

Con esta iniciativa se pretende avanzar en las medidas de protección y cuidado de las aguas del litoral andaluz, facilitando a los propietarios, armadores y usuarios de los puertos los medios técnicos para la gestión correcta de los aceites usados procedentes del mantenimiento de las embarcaciones.

La recogida se realizará por la Empresa de Gestión Medioambiental (EGMASA), que utilizará su red de recogedores autorizados. Por parte de la Dirección General de Pesca se financiará una campaña para concienciar al sector pesquero sobre sus obligaciones en cuanto productor de aceites usados. La construcción de los cubetos de protección de los contenedores será realizada por la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

El número total de contenedores que se instalarán será de 60, que tendrán un coste de 16 pesetas por litro. Los habrá de dos tipos, unos serán contenedores de 1.200 litros de capacidad y otros bidones de 200 litros, de los que en la provincia de Cádiz se colocarán 12, y seis, respectivamente, en los distintos puertos gaditanos. ■

## La Junta selecciona a 48 barcos, que recibirán 3.500 millones para abandonar la pesca definitivamente

La Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía ha seleccionado 48 barcos, que se beneficiarán de unas ayudas que superan los 3.500 millones de pesetas para abandonar definitivamente la actividad pesquera, según un comunicado remitido por esta Consejería.

Con esta actuación la Junta satisface la demanda de un tercio de las solicitudes presentadas y quedan pendientes de selección más de 100 barcos, que percibirán ayudas de más de siete mil millones.

Las ayudas están financiadas por los fondos comunitarios del

Instrumento Financiero de Orientación Pesquera (IFOP) y la Administración central y se aplican en función del tonelaje y la edad del barco. Como dato indicativo, señala la nota de la Consejería de Pesca, un barco de 80 toneladas y veintidós años de edad recibe una ayuda por retirada definitiva de 57 millones.

Las ayudas se solicitan por las empresas pesqueras para capitalizar un determinado barco en dificultades para seguir faenando y mantener el ejercicio de la pesca rentable por su tamaño o las restricciones derivadas de los acuerdos internacionales, así como dificultades económicas de la empresa.

La mayor parte de los seleccionados se dedicaban al arrastre en las costas andaluzas y en Marruecos; algunos ya están desguzados o perdidos por accidente. Las ayudas han servido en muchos casos para financiar un nuevo buque de menor tamaño y costes. Las provincias más beneficiadas han sido Huelva, con 21 barcos y 1.613 millones, y Cádiz, con 21 barcos y 1.630 millones. ■







Una delegación caboverdiana visitó Colindres

## Las Cofradías estudian

# la posibilidad de nuevos caladeros en Cabo Verde

**La ministra de Cabo Verde Helena Samedo visitó el día 18 de marzo las instalaciones del puerto de Colindres, mientras que altos cargos de este país africano se reunieron con las Cofradías de Cantabria para abordar la posibilidad de abrir nuevos caladeros. En el transcurso de esta visita se puso sobre la mesa la posibilidad de que se firmara un acuerdo para que los pescadores cántabros pudieran utilizar los caladeros africanos a medio plazo.**

UNA delegación de pescadores de Colindres y Santoña visitará Cabo Verde para conocer la realidad de esta zona junto con sus posibles utilidades. Coincidiendo con la presencia de los responsables de Cabo Verde se mantuvo una reunión en el Instituto Oceanográfico de Santander para analizar una serie de estudios que se realizan sobre las especies marinas en el citado país.

Los datos estadísticos sobre la costera de la anchoa en Cantabria demuestran que se capturaron en 1994 un total de 3.224 toneladas, con un valor de 878 millones de pesetas. Esta cifra supera las cantidades de la costera del año 1993, donde se pescaron 2.541 toneladas, con un valor de 675 millones de pesetas, de acuerdo con las cantidades hechas públicas por las Cofradías cántabras en el mes de marzo.

En el balance presentado por el sector se explica que en la costera del bonito durante el pasado año se lograron 1.617 toneladas, por un valor de 664 millones, con un descenso respecto al ejercicio anterior. El puerto que más anchoa capturó fue Santoña, con la mitad de las toneladas registradas por las cofradías de Cantabria.

El segundo puesto fue para Colindres, con medio millón de toneladas, aproximadamente, y el resto se repartió en Castro

Urdiales (411), Santander (245), Laredo (124) y San Vicente (12). La Diputación Regional de Cantabria informa que en 1994 se desembarcaron en los puertos cántabros 27.190 toneladas de pescado, con un valor de 5.120 millones de pesetas.

Durante 1994 se registraron 7.800 toneladas de verdel, 5.903 de chicharro, 675 de pescadilla, 539 de sardina y 536 de rape. Santander fue el puerto que mayor cantidad recaudó por venta de pescado, con 2.436 millones de pesetas para 7.729 toneladas. En San Vicente de la Barquera entraron 1.892 toneladas y se recaudaron 486 millones; en Laredo entraron 1.837 toneladas y 1.114 millones; en Castro Urdiales 1.628 toneladas y 228 millones, y en Colindres 1.191 toneladas y 378 millones.

El 70,5 por 100 de los pescados desembarcados se vendieron para fresco, por un importe de 3.431 millones; el 16,07 por 100 se destinó a la exportación; 12,62 a la conserva y el resto a carnada. El eurodiputado por Cantabria Jesús Cabezón preguntó en el Parlamento Europeo sobre el acuerdo España-Francia de pesca y la «guerra» de las volantas.

Participan en la costera de la anchoa un total de 73 barcos de Cantabria, que no consiguieron unos interesantes capturas durante los primeros días debido a las bajas temperaturas de



las aguas. Las primeras capturas podrían lograrse durante los primeros días de abril.

Con sorpresa y alegría recibieron los pescadores de Cantabria, la noticia de que la flota francesa se negaba a acudir a la costera de la anchoa tras la reunión del comité hispanogalo.

### Puertos

El barco «Konkar Star» batió el día 3 de marzo el récord de carga del puerto de Santander, con 64.609 toneladas de carbón, marcando una referencia. El mercante griego acudió procedente de Suráfrica y tiene 36.584 toneladas de registro bruto, 223 metros de eslora, 29,80 de manga y 13,85 de calado. En el mes de diciembre el «Sea Diamond» batió la marca anteriormente establecida.

Dentro de la actividad de Cantabria relacionada con la mar cabe resaltar que el día 18 de marzo se botó el barco «Polanco», de la nueva compañía naviera de capital cántabro Polship, S. A., en el puerto de Requejada. Este buque tiene una capacidad de 2.100 metros





cúbicos, transportará 1.680 toneladas y tendrá bandera de conveniencia de Madeira (Portugal).

Un barco de 40.000 toneladas tenderá un cable submarino entre Santander e Inglaterra, que tendrá su punto de partida en la zona de La Maruca en la capital de Cantabria. Los trabajos contarán con la ayuda del remolcador hondureño «Oliver Félix», que tiene una docena de submarinistas que se encargarán de ayudar en los trabajos precisos.

El doctor en Biología Marina Francisco Sánchez Delgado dijo durante una visita realizada a Santander que no hay base científica para sostener los postulados de Canadá sobre la «guerra» del fletán negro que motivó la captura del pesquero «Estai». Las Cofradías de la región siguieron atentas al desarrollo del conflicto planteado por la pesca fuera de las aguas territoriales de dicho país.

## Merluza

Sánchez Delgado dijo en Santander que en el Cantábrico

falla desde hace años la reproducción de la merluza y la situación de las especies demersales se encuentra bajo

límites. El rape y el ojito están al límite de su explotación, mientras que el lirio tiene unas perspectivas de captura más esperanzadoras.

En una conferencia impartida en Santander, Sánchez Delgado se mostró partidario del establecimiento de planes que permitan la recuperación de las poblaciones de los pescados en mayor peligro. Para conservar estas especies sería preciso la puesta en práctica de las vedas en las zonas donde se reproducen las especies.

Las campañas oceanográficas realizadas demuestran la estrechez de la plataforma continental española y la riqueza del suelo marino del País Vasco, debido a la utilización de las artes de pesca tradicionales por parte de los pescadores.

El Museo Marítimo del Cantábrico de Santander participa en un estudio del bentos en el Polo Sur, mientras que el biólogo del Museo Gerardo García tomó parte en la

campaña Bentart'95 en la Antártida. En esta campaña tomarán parte una treintena de científicos y fue coordinada por la bióloga Ana Ramos. Por su parte, la Diputación Regional de Cantabria se muestra partidaria de aumentar los fondos del Museo Marítimo con restos de fauna antártica muerta.

## Pesca en la bahía

Por otro lado, los pescadores deportivos y profesionales que realizan sus faenas en la bahía de Santander manifiestan sus protestas debido a la utilización de los tresmallos, redes prohibidas, que impiden la entrada de las especies al interior de la cuenca santanderina. También afirman que se deteriora la calidad de reproducción de las especies características de la bahía y se atenta contra la legislación vigente. ■

A. H.

## Dispositivo de rescate en Santander

La Sociedad Española de Salvamento Marítimo completará este año el equipamiento del Centro de Coordinación de Salvamento de Santander, con lo que se paliarán las carencias existentes en la actualidad. El director de la Marina Mercante, Pedro Anatael, presentó en la capital de la región el dispositivo que se pondrá en marcha.

Para asegurar una correcta actuación frente a posibles catástrofes se contará con la lancha rápida «Salvamar» con base en Santander, junto con un remolcador de Bilbao y la unidad de helicópteros de la zona. Esta planificación servirá para poner en práctica el anillo de seguridad en torno a la costa de España que se extenderá a lo largo de 1,5 millones de kilómetros cuadrados.

Existe un servicio gratuito de información durante las veinticuatro horas al día en la línea gratuita telefónica 900-202 202. La Autoridad Portuaria de Santander aportará al Centro de Salvamento toda la infraestructura electrónica necesaria para este tipo de acontecimientos.

El director de Recursos Pesqueros, Rafael Conde, dijo en Santander que no hay garantías de que Francia no faene el bocarte en la primavera. En una sesión de trabajo mantenida con las Cofradías cántabras, se informó a los pescadores que el Gobierno intensificará la vigilancia en el Cantábrico durante la costera de la anchoa y evitar los enfrentamientos entre las flotas española y gala.

El día 7 de marzo Conde señaló que se intentará evitar que se produzcan conflictos con los pesqueros franceses y planteó que la única posibilidad de evitar éstos no es otra que impedir que faenen los galos durante la primavera. También quiso dar confianza a los pescadores para que en los próximos años se cumplan los acuerdos sobre la pesca y las artes dentro de la Unión Europea. Pese a ello, las Cofradías de la región reclamaron la prohibición de artes ilegales como las mallas pelágicas, que en 1994 volvió a plantear un conflicto de importancia entre los pescadores franceses. Las palabras están ahí, sólo queda cumplirlas. ■

A. H.





## El «Mar Egeo», a la espera del juicio para las indemnizaciones

**La incomparecencia del capitán griego del «Mar Egeo», Constantinos Stravidis, provocó la suspensión «sine die» de la vista oral por los hechos acaecidos el día 3 de diciembre de 1992, cuando este buque embarrancó frente a las costas de La Coruña, ocasionando una de las mayores catástrofes medioambientales ocurridas en las costas gallegas. La decisión del capitán de no presentarse en el juicio fue comunicada al magistrado juez encargado de esta causa, Luis Barrientos, a través de un fax en el que alega que «de forma irrevocable» no acudiría a la vista oral que debía celebrarse el pasado día 14 de marzo. Tampoco se celebrará juicio contra el otro inculcado en el suceso, el práctico Rodolfo García Otero, pues aunque existe la posibilidad de hacerlo, el propio juez reconoció las dificultades que entraña desligar las responsabilidades de capitán y práctico.**

**L**A presencia de Constantinos Stravidis era fundamental para la celebración del juicio, ya que no puede llevarse a cabo en ausencia del inculcado por haber solicitado para él una pena superior a un año. Los abogados de la acusación, casi dos docenas, no se han puesto de acuerdo para rebajar la petición de las penas.

Por su parte, la Fiscalía del Tribunal Superior de Xustiza estudiaba el asunto para ver si encuentra alguna solución procesalmente correcta que permita que el juez de lo Penal, el magistrado Luis Barrientos, pueda celebrar el juicio oral y dictar una sentencia.

Mientras, los afectados por esta catástrofe expresaron su pesimismo y creen que el juicio no llegará a celebrarse nunca. José Manuel Carpenente, presidente de las Cofradías de Pescadores afectados, señaló que la suspensión de la vista «era algo

*cantado y sume al sector en una crisis de incalculables consecuencias a largo plazo».*

En cuanto a las indemnizaciones, que en caso de abrir diligencias a través de la vía civil podrían tardar más de diez años en cobrarlas (el tiempo que estiman los pósitos que tardará en recuperarse el caladero), hasta el momento sólo se han cobrado 600 millones del Fondo de Compensación por Daños de Hidrocarburos, mientras que el monto solicitado se eleva, en una primera estimación, a 9.000 millones de pesetas.

Por otra parte, los propietarios del «Mar Egeo» han informado que pagarán las compensaciones dictadas por convenios internacionales a los afectados por la catástrofe del petrolero. El abogado de la casa armadora, José María Ruiz Soroa, dijo a «La Voz de Galicia» que esa cantidad fijada en los convenios sería de poco más de 1.100 millones de pesetas, límite máximo de la responsabilidad civil.

A juicio de este abogado, el resto de los daños deben ser abonados por el Fondo Internacional, que también tiene fijada una cantidad cercana a los 10.000 millones de pesetas, cifra que los afectados consideran la mitad de lo que les correspondería. Xoán López, secretario de la Comisión de Cofradías afectadas, indicó que estas cantidades aún pendientes de abono deberían ser sufragadas por el Fondo de Compensación y por el Estado español.

### Ría de Vigo

La campaña marisquera en la ría de Vigo, que finalizó en los



primeros días del mes de marzo, ha deparado un espectacular aumento de capturas de berberecho, que prácticamente se duplicaron en relación con el año anterior. Durante ciento sesenta días los mariscadores recogieron un total de 1.236 toneladas de moluscos, lo que supuso unas ventas de más de 466 millones de pesetas.

Al igual que en otras zonas de Galicia, en la ría de Vigo se ha reducido considerablemente el número de mariscadores en relación con el año anterior, debido a la entrada en vigor de la nueva normativa para acceder a los recursos. En total participaron 2.582 trabajadores, de los cuales 1.900 trabajaron a pie y el resto a flote.

La almeja y el berberecho fueron las especies más capturadas. De babosa se extrajeron 137 toneladas, que supusieron unos ingresos de 134 millones; 75 de almeja fina, por un importe de 140 millones, y 74 de rubia, por





38 millones. El precio de las 814 toneladas de berberecho fue de 110 millones de pesetas.

Destacó también en esta campaña la aparición, después de varios años, de la cornicha, especie calificada de «rara», y de la que se recogieron 105 toneladas, con unos ingresos de 37 millones de pesetas. La ausencia de la marea roja fue otro motivo de satisfacción.

### Arrastre y bajura

Dos sectores tan irreconciliables como son el de arrastre y de bajura van a intentar olvidar sus diferencias para recuperar los caladeros en los que pescan unos y otros. Representantes de catorce Cofradías se reunieron en Cedeira para nombrar una comisión que se encargará de discutir con el sector del arrastre estos objetivos.

A la reunión asistieron los portavoces de los pósitos de las localidades de Arcade, O

Barqueiro, Carino, A Coruña, Espasante, Fisterra, Laxe, Malpica, Muxía, Aguino, Burela, Celeiro, Portonovo y Cedeira. También acudieron a la sesión los presidentes de las

federaciones provinciales, el secretario de la Federación nacional y representantes de las Administraciones central y autonómica.

Los responsables de las Cofradías de Cedeira y Carino, impulsores de estos acuerdos, tienen enormes esperanzas sobre el resultado de las negociaciones. Estos pósitos, junto con los de Espasante y O Barqueiro, de la comarca de Ortegá, ya se unieron el pasado año para programar un plan de recursos pesqueros.

### Fábrica de hielo

Los exportadores y mayoristas del puerto de La Coruña se encuentran en estos momentos ante una de las operaciones más ambiciosas, la construcción de una fábrica de hielo en la nueva dársena de Oza, Frigoexpor, S. A., un proyecto que tendrá un coste estimado de 300 millones de pesetas y que entrará en funcionamiento a principios del verano de 1996.

La presidenta de los exportadores y mayoristas, Nieves Pallarés, afirmó que se trata de ubicar dentro de un recinto «innovador y funcional» toda la maquinaria precisa para abastecer de hielo tanto a los barcos

como a los exportadores, mayoristas y minoristas.

La nueva fábrica constará de cinco salidas de hielo, una que surtirá a los barcos directamente, dos para los exportadores que trabajen con mercancía superior a los 200 kilos y otras dos para los que operen con cifras inferiores.

La financiación de este gran proyecto se hará a través de la iniciativa privada (hasta el momento cada asociado aportó 200.000 pesetas en concepto de constitución de la sociedad), aunque contará también con importantes partidas presupuestarias provenientes del IFOP (Instrumento Financiero para la Orientación de la Pesca), fórmula por la que se incorpora la pesca a los fondos estructurales comunitarios y de la Xunta de Galicia.

La construcción ocupará una superficie de 15.500 metros cuadrados. Inicialmente participarán en el proyecto 56 exportadores de los 300 censados en la lonja coruñesa, una cifra pequeña que es justificada por Nieves Pallarés por la desconfianza creada tras el fracaso de algunos proyectos de envergadura, como fue el de Aco pesca, una empresa en régimen de cooperativa que se constituyó para la fabricación de envases. ■

Elena CEBRIAN

## Expomar, en Burela

La segunda edición de Expomar, que pretende ser punto estratégico de encuentro del sector náutico-pesquero de Galicia y del resto de la Cornisa Cantábrica, se celebrará entre los días 11 y 14 de mayo en la villa lucense de Burela. En ella se darán cita empresas nacionales e internacionales, profesionales del sector náutico-pesquero y representantes de las Administraciones central y autonómica.

El certamen ha sido organizado por la Asociación de Comerciantes e Industriales de Burela y contará con un presupuesto de veinte millones de pesetas, para 12.000 metros cuadrados de recinto ferial, que se prevé acojan a cerca de un centenar de expositores, entre empresarios e instituciones autonómicas y estatales.

En Expomar se exhibirán productos relacionados con las cámaras de máquinas de los

buques, así como de equipamientos de cubierta, casco, carga, habilitación, electricidad, proceso y conservación de pesqueros, industria naval y náutica.

Asimismo, tendrán lugar unas jornadas técnicas en las que participarán altos cargos de la Xunta y del Ministerio de Agricultura. En diferentes ponencias se analizará la situación de la flota bonitera, la comercialización de la pesca, la financiación de nuevos buques, el turismo, el deporte náutico y el salvamento marítimo.

En el mismo certamen, Burela, puerto bonitero por excelencia, hará la presentación oficial de la campaña de promoción del Bonito del Norte, así como regatas de windsurf y de vela en las modalidades de optimist y vaurien. ■

E. C.





**El puerto de Alicante consiguió cerrar el ejercicio de 1994 con un incremento del tráfico de mercancías del 3 por 100 con respecto al año anterior. Este aumento ha supuesto un movimiento de 2.176.488 toneladas y es el dato más significativo, según la Autoridad Portuaria. Los datos son positivos si se tiene en cuenta que se ha conseguido a pesar de continuar perdiendo tráfico de petróleo, que descendió en un 29 por 100 en 1994, como consecuencia de la apuesta que ha hecho la ciudad para alejar este tipo de tráfico.**

## El puerto de Alicante cierra 1994 con un incremento del 3 por 100 en tráfico de mercancías

**L**OS incrementos más significativos de tráficos pertenecen a granelles sólidos, que creció un 7,5 por ciento; mercancías en general, que aumentó un 10,9 por 100; contenedores, que se incrementaron en un 17, 3 por 100, y pesca, que subió un 30,9 por 100. También fueron positivas en 1994 las cifras de tráfico de pasajeros, con un aumento del 28,4 por 100 sobre 1993, y las de automóviles, con un 44 por 100.

Según Angel Cuesta, «los buenos resultados obtenidos son consecuencia directa de la recuperación económica que se está realizando en el país y en la provincia». Añadió que el aumento de la exportación en un 29,7 por 100 es un dato relevante.

La Autoridad Portuaria aseguró que los resultados de 1994 y las perspectivas de 1995 hacen prever que el presente año sea récord para el puerto alicantino. En esta situación se ha conseguido incrementar en un 29,3 por 100 los ingresos, incluidos los financieros. Según Cuesta, el motivo de este balance positivo se debe, en cierta medida, al saneamiento financiero de la Sociedad de Estiba, lo que va a permitir rebajar el precio de carga y descarga de mercancías de las 32.000 pesetas por hombre y jornada que se pagaban hasta ahora a 17.000 pesetas.

La disminución de los precios en casi un 50 por 100, que se aplica desde el 1 de enero pasado, «sitúa al puerto de Alicante —señala Cuesta— entre los más baratos de España».

### Un varadero sellado

El pasado mes de marzo concluyó la concesión a la empresa que explota el varadero.



La Autoridad Portuaria está dispuesta a permitir la ampliación de las otras instalaciones que tiene la explotadora del astillero en el puerto. En el lugar que ahora ocupa irán, tal y como estaba previsto en el Plan Especial, las nuevas instalaciones del Club de Regatas.

Por otra parte, es intención del puerto iniciar después del verano la construcción del nuevo edificio que albergará al Club de Regatas.

### Desmantelar Campsa

La antigua Campsa no terminará de desmantelar los depósitos de combustible antes de tres años. El convenio, que se firmó la primera quincena de marzo, hace recaer todo el coste de la operación en la compañía de

hidrocarburos; es decir, la compra del solar, la construcción de los nuevos tanques y el desmantelamiento de los que existen en el puerto.

La única ayuda económica vendrá, vía fondos europeos, para el desarrollo regional. Las instituciones implicadas son la Generalitat, el Ministerio de Industria, el Ayuntamiento de Alicante, Puerto de Alicante y CLH (antigua Campsa).

En el documento firmado se establece que la empresa tendrá dieciocho meses a partir de la obtención de la licencia de obras y de actividad y de la plena disposición de los terrenos para poner en marcha las nuevas instalaciones, que se situarán en la partida de Els Reiets. ■

Rosa RUIZ ARAGONS



# Joan Lerma: «El sector pesquero recibirá 20.000 millones en inversiones»

El presidente de la Generalitat, Joan Lerma, manifestó que el Plan de Ordenación de la Pesca «supone un proyecto de futuro para las familias y todos los que se dedican a este sector». El Plan se presentó en la localidad de Denia y contó con la asistencia del conseller de Agricultura, José María Coll, quien manifestó que las actuaciones previstas en el Plan lograrán una mejora en el sector, con una inversión de 20.000 millones de pesetas.

El presidente de la Generalitat, Joan Lerma, manifestó que era «una satisfacción» la presentación de este plan, puesto que recientemente se le había concedido la transferencia de competencias en materia de Cofradías de Pescadores.

Joan Lerma destacó que se han producido muchos problemas y satisfacciones en los puertos valencianos, «pero comparativos la satisfacción de asumir la responsabilidad del entendimiento directo y por eso el plan que presentamos es el futuro de las familias y del sector».

La Generalitat Valenciana ha realizado múltiples esfuerzos acometiendo el dragado de los puertos transferidos, ampliando sus servicios y siendo la comunidad pionera en arrecifes artificiales. Además, señaló la importancia de la formación, que se realiza a través de la Escuela Náutica de Alicante.

Las inversiones directas que se van a realizar van a permitir una transformación real de hasta un 60 por 100 del valor de la flota en aquellos casos que se requiere.

Por su parte, el conseller de Agricultura, José María Coll,

realizó una síntesis del plan señalado y resaltó el conocimiento en detalle de los recursos, control y ajuste de la actividad del sector, la posibilidad de autorregularse, la protección del medio marino y la paralización temporal de la flota para regenerarlo.

El dinero de la inversión será aportado por la Unión Europea, el Gobierno central y el autonómico. A la reunión mantenida por la Generalitat asistieron representantes de la Cofradía de Pescadores de Denia, los de la Federación de Cofradías de Alicante y los de la Federación Regional. ■

**vetus®**  
**ENTORNO AL MOTOR**

HELICES Y LINEAS DE EJES (ECOLOGICAS) DESDE Ø 25 MM

SOPORTES MOTOR FLEXIBLES

CONEXIONES FLEXIBLES

MANDOS A DISTANCIAS MECANICOS Y ELECTRICOS PARA MOTOR

FILTROS PARA AGUA

BATERIAS SIN MANTENIMIENTO

SEPARADORES DE AGUA

PIDA EL CATALOGO Y TARIFA VETUS A SU NAUTICA O A VETUS

**vetus den ouden s.a.**  
M. CRUSAFONT PAIRO, 14 - 08192 SANT QUIRZE DEL VALLES (BARCELONA)  
TEL. (93) 711 64 61 FAX 711 92 04

**RN**  
remolcadores nosa terra, s.a.  
remolcanosa

REMOLCADOR	TOLERA	MANGA	PUNTA	TRB	POTENCIA HP	PLERIO BASE	T.M.A. TELEFONOS
REMOLCADOR DE ALTA MAR							
REMOLCANOSA DOS	14,50	6,50	2,75	58	310	SAN ANTONIO (IBIZA)	
REMOLCANOSA TRES	24,60	7,20	3,80	2.037	1.375	VIGO	
REMOLCANOSA CAPURCE	13,90	4,50	2,24	21	350	VIGO	
REMOLCANOSA TITANIA	16,50	5,49	2,43	57	800	IBIZA (BALEARES)	
REMOLCANOSA CUARENTA	21,20	6,25	2,90	65	1.100	VIGO	
TRONCHERPE	21,50	5,01	2,88	58	510	VILLAGARCIA DE ANSOA	
SEIN ELLE		7,20	3,70	184	1.370	VIGO	
MANA	21,86	6,42	3,75	103	1.100	PALMA DE MALLORCA	(971) 32 58 88
REMOLCANOSA CUATRO	28,64	7,82	3,75	196	1.880	PALMA DE MALLORCA	(971) 32 63 38
REMOLCANOSA CINCO	43,00	13,50	5,50	300	5.170	MALLORCA	(961) 15 84 56
PAU DA LUZ	39,80	8,50	4,50	315	2.310	CORCUBION (LA CORUÑA)	(981) 18 28 79
VALDIVIA	76,10	9,50	8,25	703	2.990	NO FIJO	
OFF SHORE							
REMOLCANOSA OCHENTA	116,90	8,50	4,00	277	4.700	BERNED (VIZCAYA)	(949) 18 27 43
RIA DE VIGO	69,00	13,50	6,81	1.659	11.000	VIGO	(986) 18 27 21 (986) 21 48 33
MONSANT	26,95	6,84	3,05	104	1.666 HP	VIGO	41 81 99

FLOTA DE REMOLCADORES NOSA TERRA, S.A.

OFICINA PRINCIPAL: c/ Paraguay, 5 - 1º. 36204 Vigo  
Teléfonos: (986) 418199, 418377, 418477, 418777 y 480812. Fax: (986) 419685. Télex: 83293 - RNSTA - E



# LOS COMISARIOS DE AVERÍAS

**E**L comisario de Averías o inspector de Averías («Clain agent», «Average agent» o «Marine surveyor's») es un profesional libre, no depende de un colegio ni su actividad está determinada por un reglamento. Tiene su origen en el comercio marítimo, terrestre y aéreo, en el que debe ser experto, conocedor de las pólizas de seguro y capaz de apreciar las circunstancias en que se produjo una avería particular, un defecto latente, vicio propio y su garantía, pérdida total constructiva, negligencia, avería gruesa, embarrancada, etc., intervención en un contrato «*No cure no pay*», intervención en remolques y salvamentos, porque tendrá que tomar resoluciones para aminorar gastos que podrían perjudicar los intereses del asegurador o asegurado.

Aun cuando pueda depender de una organización (comités, comisariados, Lloyd's), su pertenencia a ellas, como su inscripción en las listas de comisarios de un asegurador, depende de la confianza que inspira su actuación. Esta profesión siempre estuvo ligada a los marinos aprovechando sus conocimientos, pero actualmente se abre a otros profesionales de tierra, al haber una gran circulación de las mercancías por tierra.

Entre el asegurador y el comisario de averías no existe nexo laboral alguno, sólo la concesión de un mandato de facultades de naturaleza totalmente mercantil.

En 1942 se fundó la primera Organización de Comisarios de Averías en España e integró dentro de su seno representaciones de armadores y técnicos de aseguradores. Con anterioridad a esa fecha actuaban los propios agentes de las compañías como comisarios de Averías; aun cuando algunos poseían la suficiente competencia, carecían de objetividad. En la actualidad hay varias organizaciones, como la Asociación de Peritos de Seguros y Comisarios de Averías, etc.

En 1943 había 65 comisarios de Averías. Actualmente hay 370 registrados, más los que ejercen funciones para organizaciones. A éstos hay que añadir los que ejercen sin ningún tipo de control, que no se registran. El conocimiento y prestigio de comisario ha tenido una amplia proyección más allá de nuestras fronteras, y han sido citados honoríficamente con ocasión de numerosos congresos internacionales, como el Congreso de la Unión Internacional de Aseguradores Marítimos, celebrado en Lisboa en 1961, en el que Mr. Harold Jackson, presidente del Comité of Loss Prevention, de la Unión, calificó de muy efectiva.

## Honorarios

No existen tarifas de honorarios. El comisario de Averías (o la organización en la que se encuentre incorporado) las fijará teniendo en cuenta el tiempo empleado, la remuneración de los técnicos cuyo

dictamen haya tenido que solicitar y las dificultades a vencer, así como los resultados obtenidos en el esclarecimiento de la realidad de los hechos. El comisario de Averías debe recibir sus honorarios de la persona o sociedad que adquirió su intervención y puede exigir el anticipo de una parte de ellos antes de iniciar su gestión.

## Requerimiento

El comisario de Averías puede ser requerido por el asegurado o







asegurador, y podrá representar o asesorar profesionalmente a los asegurados, aseguradores o terceros en las operaciones de salvamento, liquidación de los siniestros o de prevención de los riesgos.

El comisario de Averías podrá emitir el certificado de averías, pero manifestando los detalles y circunstancias que no le permitieron efectuar personalmente la verificación, absteniéndose de reproducir en su informe las declaraciones que pudieran serle formuladas tanto por los interesados como por terceras personas.

### **Intervención**

El comisario de Averías interviene para la constatación de las averías de cascos y mercancías, la determinación de sus causas y su evaluación y certificación. Para defender los intereses de quien lo requiera, frente a los casos en que pudiera producirse una reclamación, empleando para ello medidas de prevención ante ciertos daños o limitando su importancia y salvaguardando los derechos de recurso contra terceros que eventualmente puedan ser responsables de dichos daños o pérdidas.

Las peritaciones o verificaciones en las cuales intervengan los comisarios se consideran como realizadas contradictoriamente con los asegurados, los cuales no podrán recusarles una vez los hayan aceptado de conformidad, lo cual se admite tácitamente al pagar los honorarios. El certificado de averías tampoco podrá ser recusado por el asegurador, salvo error o malicia probados.

El comisario tiene también la obligación de informar a quien haya solicitado sus servicios sobre la evolución de su demarcación en cuanto a los hechos que puedan influir en los riesgos cuya cobertura se les pueda solicitar.

Cuando no sea precisa la asistencia de técnicos especializados, el comisario de Averías debe proceder por sí mismo a verificar las averías y faltas, limitándose entonces a reseñar el número de objetos averiados o faltantes, así como su evaluación.

Es obvio que el comisario deberá en todo momento tener en cuenta que cualquier demora puede acarrear un grave perjuicio al requirente y que, por tanto, se debe facilitar el máximo de información dentro del mínimo tiempo.

### **Certificado de averías**

No existe un modelo-tipo de certificado de averías. Corrientemente se emplean formularios copiados del que utilizan los agentes de Lloyd's.

En general, el formulario de certificado de averías se compone de una lista de datos generales relativos a transporte (medio, lugar, transbordo, forma, naturaleza, etc.), que se enuncian en el impreso de un «Informe» complementario donde se detallan las características propias del caso en que interviene y el lugar y punto donde termina la cobertura del seguro previsto. ■

**Rafael PERNAS FUENTES**



INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

# EL CONTRATO DE PUESTA A DISPOSICION

**Siguiendo con el tema iniciado en el número anterior, «Las empresas de trabajo temporal», vamos a intentar en este capítulo seguir con este asunto, para de esta forma intentar dar una idea más aproximada de lo que este concepto significa y tener una noción cercana a esta verdadera innovación introducida en la legislación laboral española a través de la Ley 14/94, de 1 de junio.**

**L**AS empresas de trabajo temporal se relacionan con las empresas que utilizan los servicios de los trabajadores, llamadas empresas usuarias, mediante un contrato denominado **contrato de puesta a disposición**.

Este contrato así nombrado es el documento celebrado entre la empresa de trabajo temporal, la que cede al trabajador, y la usuaria o concesionaria, la que recibe, la prestación de servicios solicitada a la empresa de trabajo temporal, y que tiene precisamente por objeto ceder al trabajador para que preste los servicios solicitados dentro de la empresa usuaria, dentro de la empresa que recibe esos servicios de los trabajadores cedidos por la temporal.

Este trabajador cedido queda bajo la órbita, autoridad y dirección de la empresa usuaria, matiz éste que el derogado artículo 43 del Estatuto de los Trabajadores hacía inclinar la interpretación del precepto hacia la conclusión de que existía una cesión ilegal, con lo que el contrato era declarado indefinido y el despido, en el supuesto que se diera, declarado nulo, con las consecuencias que de ello se derivaban: readmisión inmediata del trabajador pero dentro de la empresa que el despido decidiese: bien en la que lo prestaba, bien en la que efectivamente prestaba sus servicios.

## **Casos en los que pueden celebrarse contratos de «puesta a disposición»**

La utilización de estos contra-

tos está concebida para satisfacer **necesidades temporales** de las empresas usuarias y sólo pueden concertarse en algunos supuestos. Casos que coinciden, a excepción de los contratos de lanzamiento de una nueva actividad, con los establecidos en el Real Decreto 2546/94, de 29 de diciembre, por el que se establecen los supuestos de contratos de duración determinada. De esta forma, tenemos que podrán celebrarse contratos de puesta a disposición para:

- La realización de una obra o servicio determinada, cuya duración en principio es incierta.
- Para sustituir a trabajadores con derecho a reserva del puesto de trabajo por excedencia, ILT, etc.
- Atender las exigencias circunstanciales del mercado, acumulación de tareas o exceso de pedidos, aun tratándose de la actividad normal de la empresa. Son los llamados contratos eventuales en el argot del mundo laboral.
- Cubrir temporalmente un puesto de trabajo permanente. Es decir, cubrir un puesto mientras se procede a la selección para cubrir dicho puesto.

## **Duración del contrato de puesta a disposición**

En el caso de los contratos que hemos denominado «eventuales», la duración no podrá exceder de **seis meses**, ni de **tres meses** en el supuesto de cobertura de puesto mientras dura el

proceso de selección o promoción.

En el resto de los supuestos la duración irá en concordancia con el tiempo por el que subsista la causa que motivó el contrato de puesta a disposición.





## Casos en los que no pueden celebrarse contratos de puesta a disposición

Se excluye la posibilidad de suscribir estos contratos cuando se trate de:

- Sustituir a trabajadores en huelga en la empresa usuaria.
- Cuando se trate de la realización de actividades y trabajos especialmente peligrosos, cuya enumeración se determinará reglamentariamente.
- Cuando la empresa usuaria, durante el año anterior a la contratación, haya amortizado puestos que se pretenden cubrir con esta contratación temporal, por despido declarado improcedente, por amortización por cau-

sas económicas, técnicas, organizativas o productivas, por extinción a voluntad del trabajador a consecuencia de modificación sustancial de las condiciones de trabajo o por expediente de regulación de empleo.

- Ceder trabajadores de empresas temporales a otras empresas de trabajo temporal.

## Forma y otras observaciones que deben respetar estos contratos de puesta a disposición

Este tipo de contratos deberán hacerse por escrito, en los términos previstos legalmente. Se registrarán en la Oficina de Empleo en el plazo de los diez

días siguientes a su celebración.

Estas empresas de trabajo temporal (ETT) **no podrán realizar contratos de aprendizaje** con trabajadores incluidos en los contratos de puesta a disposición, con trabajadores de las ETT que van a prestar servicios en las empresas usuarias.

Toda cláusula del contrato de puesta a disposición que prohíba la contratación del trabajador por la empresa usuaria a la finalización del contrato de puesta a disposición **será nula**. Si, por el contrario, a la terminación del contrato de puesta a disposición, el trabajador prestado continuara trabajando en la empresa usuaria, se le considerará fijo de plantilla de la empresa usuaria.

Los representantes legales de las empresas usuarias deben recibir información sobre los contratos de puesta a disposición suscritos, así como el motivo de su contratación. En este sentido, la empresa usuaria deberá informar a estos representantes dentro de los diez días siguientes a haberse celebrado el contrato indicado.

## Remuneración, liquidación y otros derechos de los trabajadores de las ETT

El trabajador de las ETT deberá ser remunerado de conformidad con el puesto de trabajo que desarrolle y con el importe que exprese el convenio colectivo aplicable a las ETT, y en el caso de que no existiera convenio de dichas empresas será remunerado por el convenio colectivo que corresponda a la actividad de la empresa usuaria.

En el pago mensual de este tipo de trabajadores de ETT debe incluirse, y esto es una diferencia respecto del resto de los trabajadores, **la parte proporcional de pagas extras, de los festivos y de las vacaciones**. Es decir, se les va liquidando por todos los conceptos cada vez que

cobran. De esta forma no existirá liquidación adicional que practicar cuando finalice su relación laboral, a excepción de la indemnización que corresponda.

Estos trabajadores de las ETT también percibirán al finalizar su contrato de puesta a disposición una **indemnización equivalente a doce días de salario por año de servicio**. Si el contrato es de carácter indefinido, la normativa a aplicar será la de carácter general que prevé el Estatuto de los Trabajadores.

Estos trabajadores tienen derecho, además, a que la ETT a la que pertenece le facilite la formación suficiente y adecuada a las características del puesto de trabajo que va a desempeñar. Y, al igual que todos los trabajadores, a que las ETT les abonen las obligaciones de carácter salarial e ingresen la cuota de Seguridad Social correspondiente.

Igualmente estos trabajadores tendrán derecho a presentar reclamaciones a través de los representantes de la empresa usuaria en relación con las condiciones de trabajo en el ámbito de esta empresa usuaria. Asimismo, y durante el tiempo de duración del contrato de puesta a disposición, estos trabajadores podrán utilizar el transporte e instalaciones colectivas de la empresa usuaria como si se tratara de trabajadores de plantilla en la empresa usuaria.

La empresa usuaria informará al trabajador de los riesgos que entraña el puesto de trabajo que va a desempeñar y las medidas de prevención y protección que debe utilizar en su caso. De ahí que la empresa usuaria sea la responsable de la protección en materia de seguridad e higiene en el trabajo, así como del recargo de las prestaciones de Seguridad Social que por su falta de observancia pudieran devenir.

En definitiva, es un trabajador más, y como tal tiene los derechos que el Estatuto de los Trabajadores prevé, con independencia de éstos a los que acabamos de referirnos. ■

José Manuel  
MARTINEZ GALAN





Dentro de las actividades de Medicina Preventiva que lleva a cabo el ISM

# COMIENZA LA SEGUNDA CAMPAÑA CONTRA EL PALUDISMO

Durante el mes de mayo el Instituto Social de la Marina pondrá en marcha la Segunda Campaña Antipalúdica, dirigida a los tripulantes de buques que frecuenten áreas de riesgo de contraer esta enfermedad. La Campaña incidirá sobre las medidas que deberán adoptar los tripulantes para impedir la picadura del mosquito transmisor. Es decir, que será una Campaña primordialmente preventiva, «de barrera».

*el número de casos de paludismo, así como sus complicaciones entre nuestros trabajadores del mar, facilitándoles, a través de los centros de Sanidad Marítima, información sobre el paludismo, su forma de prevenirlo y entregándoles personalmente los medicamentos antipalúdicos que deben llevar a bordo para su tratamiento, si lo precisan y así se lo hubiera aconsejado el médico».*

**E**STA campaña se enmarca dentro de las actividades esencia les que el Instituto Social de la Marina lleva a cabo a través de su Servicio de Sanidad Marítima, cuyo objetivo es mejorar las condiciones de salud de la gente del mar.

Una de las vertientes de este programa de Medicina Marítima es la prevención, cuyo fin es elevar el nivel de salud de la población, reduciendo los riesgos de aparición de las enfermedades e interesándola en la tarea de que asuma protagonismo sobre su salud.

Este trabajo se lleva a cabo con varios instrumentos. Entre ellos figuran los Reconocimientos Previos al Embarque, la Educación Sanitaria y las Campañas Informativas.

## Segunda Campaña

Esta es la segunda Campaña que lleva a cabo el ISM para la prevención del paludismo (ya ha realizado otras sobre la hepatitis, el SIDA, etcétera). Su finalidad es —según explica a MAR María Teresa de Miguel, jefa del Servicio de Medicina Marítima del ISM—, «reducir

La Campaña se basa en varias acciones: la información personal a los marinos con riesgo palúdico cuando efectúen el Reconocimiento Previo al Embarque, en los cursos de Formación Sanitaria, en las consultas radio-médicas y en las consultas ambulatorias.

Otro de los pilares básicos para potenciar dicha Campaña es la distribución de un tríptico o folleto a través de las Direcciones Provinciales y Locales del ISM y de los Centros Asistenciales en África.

En dicho tríptico se dan una seire de consejos preventivos para evitar la picadura del mosquito, medidas de barrera que suponen la lucha más eficaz contra el paludismo, «ya que —comenta la doctora De Miguel— si evitamos la picadura habremos ganado una importante batalla a la enfermedad, al impedir que se transmita» (ver cuadro 1).

## El paludismo

Según un informe facilitado por el Servicio de Medicina

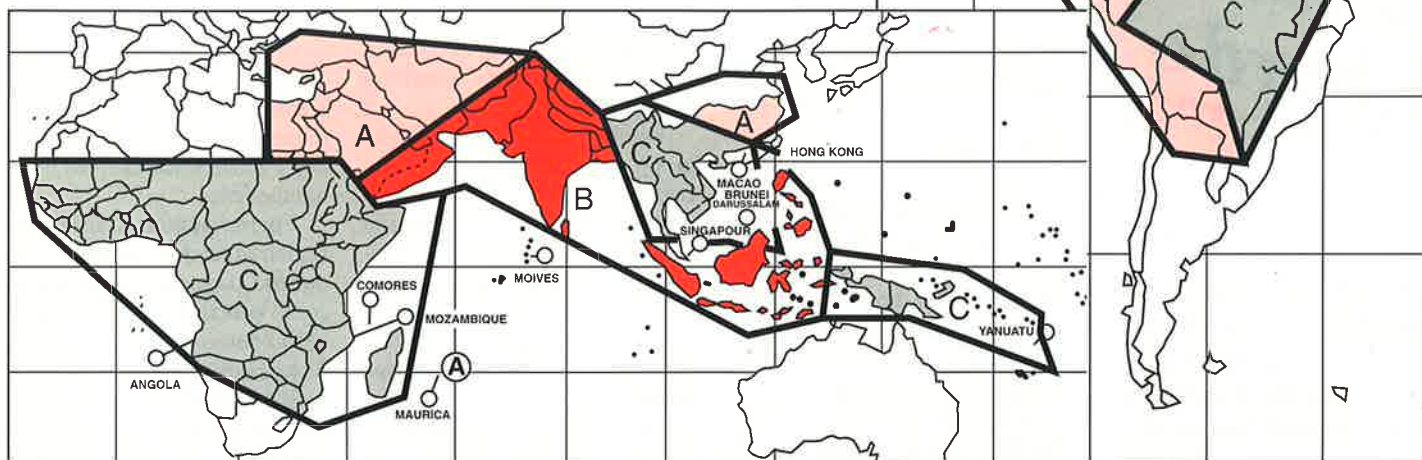




Marítima del ISM, el paludismo es una enfermedad tropical que se transmite por la picadura de un mosquito que vive en un gran número de países de África, Asia y América, en cuyas aguas faena una buena parte de la flota pesquera española.

Las zonas de riesgo palúdico más frecuentadas por buques nacionales son las del golfo de Guinea, océano Índico y costas africanas orientales (canal de

Actualmente la situación de los enfermos diagnosticados de paludismo se ha agravado, al haber aparecido, en los últimos años, resistencia a los medicamentos antipalúdicos que se venían utilizando; es decir, dichos medicamentos no son eficaces en algunos casos de paludismo, lo que ha ocasionado la aparición de casos complicados con graves consecuencias en algunos marineros españoles.



Mozambique) y occidentales (área subsahariana).

En los últimos años los casos detectados de paludismo a nivel mundial han ido en aumento, lo que se ha reflejado también en un mayor número de pacientes palúdicos diagnosticados entre nuestros marineros.

En alta mar no existe riesgo de adquirir esta enfermedad, pues no hay presencia de mosquitos transmisores, imprescindibles para padecerla. Pero a bordo de los barcos el riesgo existe por dos motivos: primero, al atracar en puerto el mosquito puede entrar en los buques y permanecer en ellos (fundamentalmente en las gambuzas) y, segundo, sus tripulantes pueden sufrir la picadura del mosquito al permanecer en tierra.

La presencia del mosquito en tierra es más frecuente en los barrios marginales de las ciudades. El riesgo de ser picado por el mosquito aumenta con el número de días que se permanece en tierra.

### CUADRO 1

El **paludismo** o **malaria** es una enfermedad transmitida por la picadura del mosquito en algunos países:

Si va a trabajar en tierra, o el barco atraca en algún puerto de las zonas señaladas en el mapa, **RECUERDE:**

- ✓ Use ropa de color claro (los colores oscuros atraen a los mosquitos) y lleve manga larga y pantalón largo.
- ✓ Evite estar al aire libre durante el amanecer y el anochecer, pues en esas horas los mosquitos pican más.
- ✓ Use repelentes de insectos en las partes del cuerpo que no estén cubiertas por la ropa.
- ✓ Cuando permanezca en interiores (habitación de hotel, camarote...), es conveniente pulverizar la estancia con insecticidas o usar aparatos con repelentes que se enchufan a la corriente eléctrica.
- ✓ Las habitaciones y camarotes han de estar debidamente protegidas en sus puertas y ventanas con telas metálicas que impidan el paso de los mosquitos.
- ✓ Es aconsejable el uso de mosquiteros sobre las camas.
- ✓ En el caso de aparecer fiebre, consulte con un médico en tierra o llame al Centro Radio-Médico.
- ✓ **No tome medicamentos sin consultar con un médico.**

Para disminuir los riesgos de contagio, y en el caso de que éste se produjera, es preciso tener a bordo fármacos antipalúdicos eficaces. En 1993 se emprendió, por parte del Servicio de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina, una campaña de información y de entrega de medicamentos a los armadores de los buques que faenaban en zonas de riesgo palúdico. Campaña que tendrá continuidad en la que ahora se va a iniciar.

En un próximo número de esta revista se dará información cumplida sobre el desarrollo de la Campaña, ya que ésta tiene como objetivo abarcar más frentes que el preventivo y que pasan por el terreno de la evaluación epidemiológica, con la elaboración de una encuesta y protocolo específicos. ■

Concha **HERNANDEZ CARAZO**



# SORDERA PROFESIONAL POR RUIDO

## Sanidad a bordo

**La sordera es la pérdida de audición causada por determinadas condiciones de trabajo. Según el origen de la sordera profesional, se pueden distinguir varios tipos: debido al ruido, a traumas barométricos, a embolias gaseosas, a traumatismos craneales o craneofaciales y por agentes tóxicos de las industrias. Sin duda, la forma más frecuente de sordera profesional es la producida por ruido, que es la que vamos a desarrollar.**

### Sordera o hipoacusia inducida por ruido

#### Los ruidos

El nivel e intensidad de los ruidos ha aumentado tanto en los lugares de trabajo como fuera de ellos. Hay más mecanización y la maquinaria trabaja a más velocidad. Todo esto ha contribuido al aumento del nivel de ruido.

Los ruidos plantean en algunas industrias problemas que no siempre son de fácil solución.

No todo tipo de sonido puede catalogarse como ruido.

Llamamos ruido solamente a los sonidos que no nos gustan.

Los ruidos no sólo afectan a la audición, también pueden influir en la circulación de la sangre, dificultar el sueño, provocar irritación, tensiones, fatiga psíquica, etc.

La gravedad de las lesiones depende del nivel de energía sonora.

La exposición prolongada de una persona con audición normal a un ambiente ruidoso puede causar una disminución considerable de la capacidad auditiva (hipoacusia). El oído es un órgano sensible que debemos proteger. Hay que pensar que no se pueden cerrar los oídos de la misma manera que se pueden cerrar los ojos.

#### Las lesiones

El sonido nos entra a través del oído externo y llega al tímpano, a los huesecillos de la audición (martillo, yunque y estribo),

al caracol y al nervio ótico hasta alcanzar el cerebro. Entonces interpretamos el sonido.

Es el caracol el que se daña al ser sometido a ruidos muy fuertes.

Al producirse una pérdida auditiva, los primeros que dejamos de oír son los tonos altos, pero no nos damos cuenta debido a que todavía se pueden escuchar las conversaciones normales.

La sordera inducida por ruido puede ser de tipo crónico, si se desarrolla a lo largo de un período de años, o de tipo agudo, cuando se produce en un tiempo relativamente reducido, producida como consecuencia de un estímulo acústico intenso pero de corta duración.

**Forma crónica:** La alteración se instaura de manera insidiosa e inadvertida. En el desarrollo de esta forma crónica pueden distinguirse cuatro fases:

1) *Primera fase:* Coincide con los primeros diez o veinte días de exposición al ruido. En esta fase el individuo experimenta un zumbido de oídos al finalizar la jornada laboral, dolor de cabeza, sensación de cansancio, mareo.

2) *Segunda fase:* Este período puede durar desde meses hasta muchos años. Aparte del zumbido intermitente en los oídos no se dan otros síntomas.

3) *Tercera fase:* El individuo nota que no tiene audición normal, puesto que le es imposible captar todas las partes de una conversación si existe ruido de fondo.

4) *Cuarta fase:* La sensación de insuficiencia auditiva es manifiesta; cualquier tipo de comunicación que se realice merced a señales acústicas es difícil o imposible.

**Forma aguda:** Las lesiones suelen afectar principalmente a un oído, dado que la cabeza actúa como pantalla de protección del oído contrario. Inmediatamente después de producirse el estampido de ruido, el individuo experimenta un dolor muy intenso en el oído, una sensación de aturdimiento, hipoacusia o sordera total con zumbidos continuos en los oídos, sensación de hinchazón de estos órganos y frecuentes crisis de vértigo. Aunque en los casos más afortunados se puede llegar a una recuperación total, frecuentemente quedan secuelas.

### Prevención. Medidas contra el ruido

La pérdida de audición inducida por ruido es irreversible e incurable y sólo se puede corregir muy parcialmente merced a prótesis auditivas. En consecuencia, su prevención es de máxima importancia.

Dado que la enfermedad se desarrolla lentamente a lo largo de los años, y puesto que los primeros signos son fáciles de detectar mediante simples exploraciones audiométricas, puede decirse que el principio básico de la prevención médica es la exploración audiométrica periódica.

Evidentemente, esta exploración médica básica debe seguir-





se de la adopción de una serie de medidas preventivas de tipo ambiental y organizativo para retirar a los trabajadores afectados de los ambientes de trabajo ruidosos.

## Medidas contra el ruido

Son de varios tipos:

### 1. Medidas técnicas

Según las causas del ruido se pueden reducir sus efectos de varios modos:

**Diseño de máquinas:** Un buen diseño y una fabricación apropiada son importantes para eliminar el ruido.

**Sustitución de una operación ruidosa** cuando sea posible.

**Control del origen del ruido:** En muchos casos la aplicación de unas cuantas medidas sencillas de control del ruido puede reducir los niveles de intensidad considerablemente.

Algunos ejemplos: Insertar caucho o montajes elásticos debajo de las máquinas para eliminar los ruidos de vibración, uso de cubiertas elásticas para los suelos, cambio de partes gastadas de las máquinas, protección por mamparas.

**Uso de materiales amortiguadores del sonido:** Los materiales amortiguadores del sonido pueden reducir los niveles de ruido, como los azulejos acústicos en las paredes y techos.

**Aislamiento de máquinas ruidosas:** A veces es posible situar la maquinaria y las operaciones ruidosas en una zona de la planta, reduciendo así el número de personas expuestas.

Se pueden usar también tabiques aislantes con puertas bien cerradas para aislar las operaciones ruidosas y realizar las mismas en un contorno acústico aislado del exterior.

### 2. Protecciones personales

Cuando es imposible o poco práctico reducir los niveles de ruido mediante reformas de instalaciones o máquinas, es conveniente que los trabajadores expuestos usen protecciones del oído. El sistema que se debe em-

plear dependerá en gran manera del nivel de intensidad y de la reducción de decibelios.

Entre los materiales de protección personal que se recomienda tenemos:

**Tapones:** Se insertan en el conducto auditivo externo y permanecen en esa posición sin ningún dispositivo de sujeción especial. Hay numerosos tipos de varios materiales.

**Orejas:** Constan de unos cuencos de forma semiesférica rellenos de absorbentes acústicos de fibras o materiales porosos. La amortiguación que proporcionan las orejas es mejor en altas que en bajas frecuencias.

**Casco de protección auditiva:** Constituyen el medio más caro y voluminoso de protección auditiva, utilizándose cuando los niveles de ruido son muy altos, a menudo en combinación con orejas o tapones.

Cualquiera que sea el tipo de protector auditivo, éste deberá asegurar una eficaz amortiguación y ser de utilización cómoda y segura.

### 3. Tiempos de exposición

Cuando el nivel de ruido en un punto o área de trabajo sobrepasa el margen de seguridad establecido y, en todo caso, cuando sea superior a 80 decibelios, será obligatorio el uso de elementos o aparatos individuales de protección auditiva, sin perjuicio de las medidas generales de aislamiento e insonorización que procede adoptar.

Asimismo, no se deberán sobrepasar en ningún caso los tiempos de exposición que recomienda la Directiva del Consejo de las Comunidades Europeas a los Estados miembros, como España, los cuales son:

— 90 decibelios: máximo ocho horas diarias.

— 93 decibelios: máximo cuatro horas diarias.

— 96 decibelios: máximo dos horas diarias. ■

**Dra. Ana MARTIN ARAGON**

*Servicio de Sanidad Marítima. Madrid*



## Guía para usuarios del transporte marítimo

**L**OS usuarios del transporte marítimo, exportadores e importadores, disponen desde ahora de un manual de consulta con la más amplia información sobre servicios de transporte marítimo y puertos comerciales españoles, editado por la consultora de comunicación Marge, que pretende con él facilitar el acceso a los servicios que prestan las empresas que operan en el sector portuario y marítimo.

Ordenados por sectores de actividad, y a través de un recorrido por los 27 grandes puertos comerciales españoles, la «Guía Portuaria y del Transporte Marítimo» acoge directorios con registros de 6.000 empresas e instituciones (autoridades portuarias, navieras, transitarios,

consignatarios, estibadores, terminales de carga, etc.) que intervienen en la logística portuaria y del transporte marítimo, así como de aquellas otras compañías que desde cualquier punto de la geografía nacional prestan servicios especializados (consultorías, aseguradoras, protección medioambiental, telecomunicaciones, etc.). Puerto a puerto, la Guía describe minuciosamente las principales características técnicas de los mismos (usos comerciales, servicios generales, instalaciones especiales, equipamientos para carga y descarga, etcétera), estadísticas de tráfico y descripción de sus líneas regulares. Esta obra permite, asimismo, acceder a información sobre zonas francas, zonas de actividades logísticas, servicios relacionados con el transporte intermodal y organizaciones nacionales e internacionales relacionadas con el sector. ■



## Aprobado el texto refundido del Estatuto de los Trabajadores

**D**URANTE el pasado mes de marzo el Consejo de Ministros aprobó, a propuesta del ministro de Trabajo y Seguridad Social, el Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, cumpliendo así el mandato del Congreso de los Diputados.

El real decreto legislativo aprobado viene a simplificar y clarificar en un único resto las normas básicas en materia de relaciones laborales. El

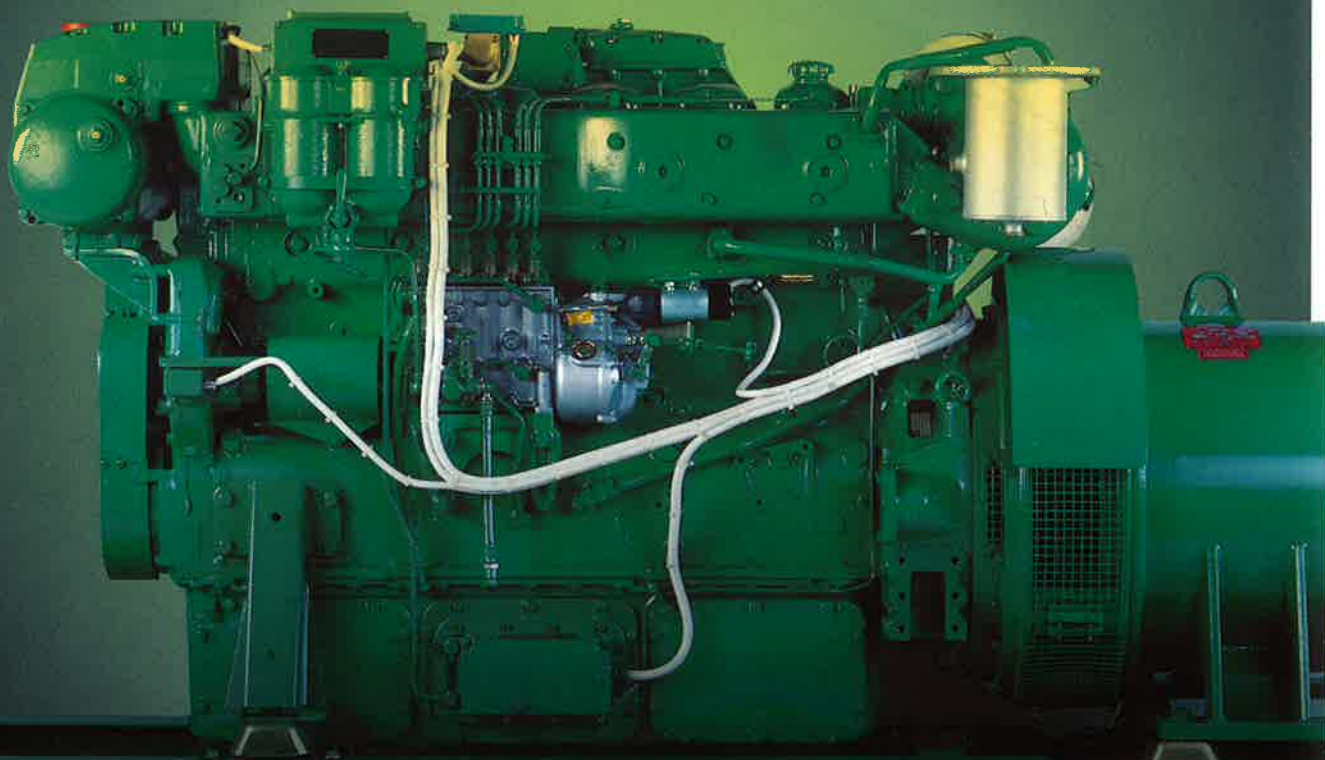
Texto Refundido comprende y refunde el original del Estatuto de los Trabajadores de 1980 y las diversas modificaciones que se han ido aprobando a lo largo de estos últimos años. En concreto, desde 1980 se han aprobado modificaciones directas del Estatuto de los Trabajadores a través de siete leyes (entre ellas la ley de modificación de determinados artículos aprobada en junio del año pasado en lo que se conoce popularmente como la Reforma del Mercado de Trabajo) y han entrado en vigor disposiciones y cambios complementarios a través de otras cinco leyes de muy diversa naturaleza, como es el caso de las que regulan infracciones y sanciones, los derechos de información de los trabajadores o las leyes de fomento de la ocupación.

Con el Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores aprobado queda recogido en una norma, de forma clara e integrada, el marco jurídico aplicable a los derechos y obligaciones de las partes en las relaciones laborales, lo que resulta de gran importancia para que empresarios y trabajadores, y en general quienes aplican el Derecho, conozcan y manejen la normativa básica que deben aplicar. Asimismo se amplían las garantías de transparencia y la facilidad de conocimiento de la regulación legal de las relaciones laborales individuales y colectivas.

Hay que destacar, finalmente, que este Texto ha sido informado, globalmente de forma favorable, por el Consejo Económico y Social, el Consejo del Poder Judicial y el Consejo de Estado. ■



*Descubra nuevos niveles de economía  
Elija el nuevo grupo electrógeno completo  
fabricado por Volvo Penta*



Diseñado para diversas condiciones de funcionamiento el nuevo sistema de grupo electrógeno completo de Volvo Penta abarca un rango de potencias desde **100 hasta 2500 kW a 50 ó 60 Hz**, basados en componentes clasificados, bien probados y perfectamente ajustados. El sistema de grupo electrógeno le ofrece un nuevo concepto de economía, además se asegura de que su instalación esta soportada por el «**programa de control de costes**». Un servicio único de ayuda al cliente que incluye instalación profesional, **3 años de garantía** como opción y el sistema de soporte especializado para piezas de repuesto de emergencia – **servicio de repuestos 24 h.** Envíenos ahora su petición para realizar unas especificaciones completas y un estudio de cálculo de costes.

**Gama de productos Volvo Penta para buques profesionales:**

Sistemas de propulsión: 81–810 kW (110–1100 hp)

Sistemas de grupo auxiliar: 100 – 2500 kW



Unidad de control diesel Volvo Penta

- Control completo del motor
- Totalmente clasificable
- Fácil de instalar
- Posibilidad de interconexión con el sistema de control principal del buque

**VOLVO  
PENTA**

Volvo Penta Espana SA

Paseo de la Castellana, 130  
28046 Madrid

Tel.: 566 61 00 • Fax: 566 62 00



# MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

**SEGUROS MULTIRRIESGO.** Ahora MURIMAR, avalada por 60 años al servicio de la navegación, extiende sus redes a tierra para cubrir el terreno de su desarrollo. Su hogar, su comunidad, comercio, oficinas o almacenes quedarán cubiertos mediante los nuevos Seguros de Incendio, Robo y Multirriesgo, ofreciéndole unas garantías básicas y opcionales capaces de satisfacer todas las exigencias. Porque MURIMAR avanza con usted, amplía sus seguros para disminuir sus riesgos.



**MURIMAR**  
MUTUA DE RIESGO MARITIMO

Orense, 58 - 6.ª plta. 28020 MADRID Tel.: 597 18 35 - Telex: 46550 - Fax: 597 18 13