

N.º 317 - MAYO 1994

# MAR



Enfrentamientos entre pescadores franceses y españoles

## LA GUERRA DE LA ANCHOA

Compromiso de Bruselas para el 1 de enero de 1996

**RECTA FINAL PARA LA PLENA INTEGRACIÓN DE ESPAÑA EN LA PCP**

El Parlamento del país sudamericano dio por fin luz verde al Acuerdo

**LUZ VERDE PARA EL CALADERO ARGENTINO**



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  
www.finanzeuto.com

**Finanzauto**

**CAT**

COMPROMISO DE CONTINUIDAD

FINANZAUTO, S.A. Arturo Soria, 125. Tels.: (91) 413 00 13 - 413 90 12. 28043 MADRID.



**6**

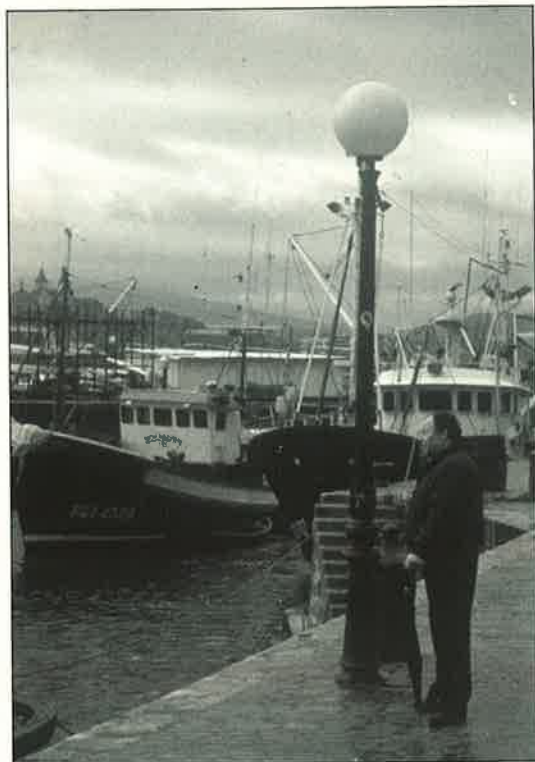
## EL CONFLICTO DE LA ANCHOA

Pescadores españoles y franceses mantuvieron enfrentamientos por la costera de la anchoa.

**12**

## INTEGRACION PLENA EN LA POLITICA COMUN DE PESCA

Bruselas se ha comprometido a realizar los trabajos para que la pesca española esté plenamente integrada en la PCP a partir del 1 de enero de 1996.



**22**

## TIEMPO DE ACUERDOS PESQUEROS

Bruselas firmó un acuerdo de pesca con Angola mientras el Parlamento argentino daba al fin luz verde a su compromiso con la Unión Europea.

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.

Secretaria de Redacción: M.ª 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:** Puigxuniquer, s/n. - Tels. (93) 319 05 66 y 319 03 66. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar, Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar, Plaza Montuñol, 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 66 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 o 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Camen, 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. Bastós, 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 34-308 46 26.

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

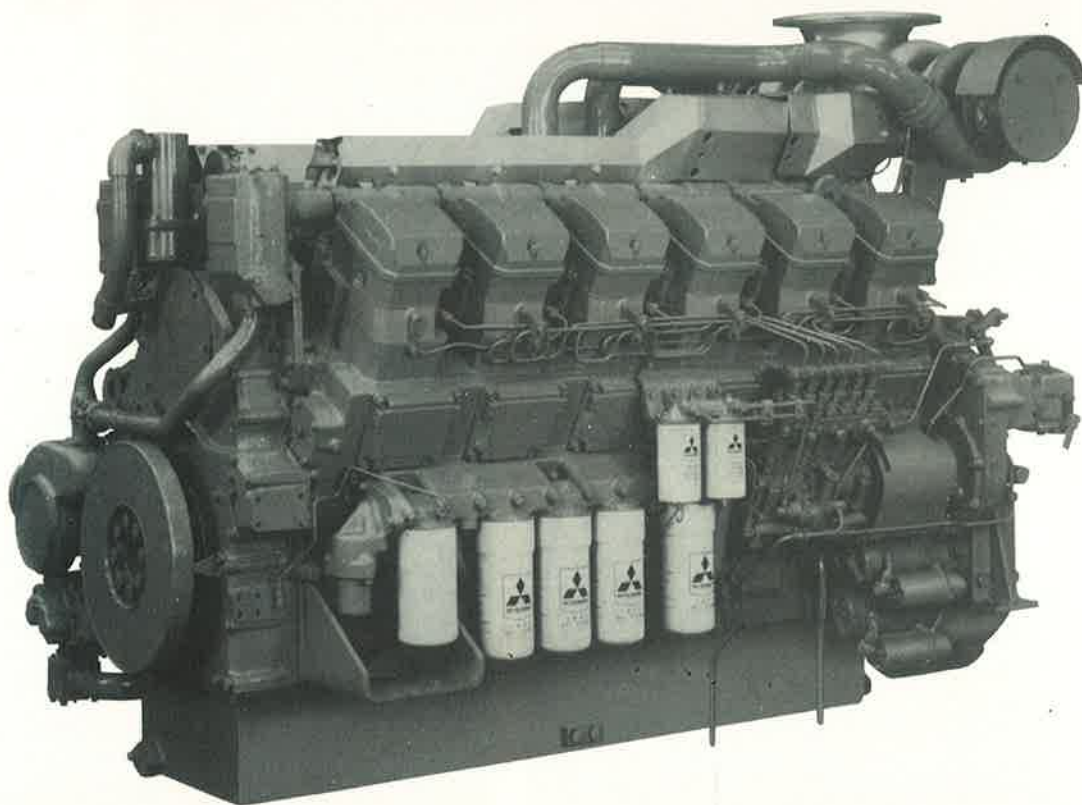
Imprime: **grafoffset sl** - Los Herreros, 14, GETAFE (Madrid) - Depósito legal: M. 16.516/1963. NIPO: 205-94-003-X

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.



# 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.



**L**AS últimas semanas han sido un período intenso en el sector marítimo pesquero. No ha faltado casi nada. Conflictos, noticias esperanzadoras de Bruselas, la entrada definitiva en vigor de algunos acuerdos como el de Argentina, cartera de pedidos para astilleros gallegos que buena falta les hacía y, entre otras muchas cosas de interés para el mar, la vuelta un año más de los servicios del barco «Investigador» contratado por el Instituto Social de la Marina para la costera del bonito.

De Bruselas, la noticia positiva se refiere al acortamiento del período transitorio para el sector de la pesca al 1 de enero de 1996. No es una noticia que haya cogido por sorpresa a nadie del sector al ser un viejo objetivo de la Administración española. Lo hemos dicho ya en ocasiones en estas páginas como un proyecto. Hoy, parece que hay síntomas para pensar que la cuestión va en serio al figurar como un compromiso político de la Comisión de la Unión Europea. España forzó nuevamente su demanda con motivo del ingreso previsto de Noruega. Todo parece indicar que se va a superar finalmente el obstáculo de Irlanda y que los barcos pesqueros gozarán de mayor libertad en aguas comunitarias desde 1996. No tiene, por otra parte, sentido que Bruselas siga manteniendo un viejo status a la flota española cuando hemos entrado de pleno en el Mercado Único y han desaparecido las fronteras. Poner barreras, como son las derivadas de un Tratado de Ad-

# COM DIAS

## NOTICIAS POSITIVAS

hesión leonino, carecen de todo sentido.

Con la Unión Europea al fondo, pescadores españoles y franceses mantuvieron vivos enfrentamientos por la pesca de la anchoa. Hay unas reglas muy claras de juego que ambas partes tienen que respetar. Cada Estado miembro tiene sus capturas asignadas y no hay razones para que una de las partes, en este caso la francesa, se las salte a la torera y que además se pavonee en aguas del Norte con sus artes pelágicas.

Los franceses, en el tema agrario, nos han toreado a los españoles como y cuando han querido frente a las protestas de la diplomacia y la inoperancia de los sindicatos. Han topado sin embargo en este caso con los pescadores y no les valieron componendas. Lo curioso es que, mientras miles de kilos de frezas españolas estaban tiradas por las carreteras francesas, el ministro galo argumentase el «secuestro» de un barco de ese país por pescadores espa-

ñoles. Tiene razón José Loira cuando habla de que con los vecinos hay que negociar; pero siempre con los cosas en su sitio.

Noticias positivas para el sector de la pesca ha sido el nuevo acuerdo con Angola; pero, sobre todo, el que el Parlamento argentino ratificase al fin el acuerdo que puede ser histórico para la gran flota congeladora. Hay mucha merluza en ese acuerdo para un país que tiene grandes carencias de este producto.

También en la parte positiva cabe hacer referencia en este recorrido por el sector del acuerdo para la construcción de más de 70 pesqueros para Camerún en astilleros españoles. Falta hace este tipo de acuerdos para sostener la actividad del sector; como falta hace el «Investigador», el barco fletado un año más por el ISM para operaciones de asistencia en la campaña del bonito.

Lo que se dice, ha sido un mes para repetir. ■

Vidal MATE





**Campaña  
de la  
anchoa**

# TEMPESTAD EN EL CANTÁBRICO

**El incumplimiento de las normativas vigentes por parte de los pescadores pelágicos del Sur de Francia, ha provocado graves enfrentamientos entre éstos y los pescadores del litoral cantábrico y Noroeste gallego. El bloqueo de varios puertos pesqueros y una verdadera batalla naval desarrollada en el golfo de Vizcaya, son algunos de los incidentes que pescadores de cerco españoles y pescadores de arrastre pelágico franceses han protagonizado en la presente campaña de la anchoa.**

**C**ERCA de 300 barcos y 7.500 pescadores de bajura de todo el Cantábrico y de la costa Noroeste gallega iniciaron en marzo la campaña de la anchoa. Los pescadores españoles se hicieron al mar con la esperanza de superar las buenas capturas obtenidas el año anterior. Pero también se mostraban pesimistas en cuanto al cumplimiento de los pescadores franceses de la legalidad vigente. Pese al acuerdo que existe entre los gobiernos español y francés para regular la pesca de anchoa en el golfo de Vizcaya, según el cual la flota pelágica francesa no podría faenar entre el 20 de marzo y el 1 de junio, los responsables de las embarcaciones pelágicas de Hendaya y de San Juan de Luz manifestaban su intención de no respetar dicho acuerdo. Además, los pescadores españoles denunciaban que los buques pelágicos galos ya habían superado la cuota de 3.000 toneladas que tenían asignadas para este año por la Unión Europea (UE). Ante

tales circunstancias, los pescadores de bajura del Cantábrico mostraban su intención de no quedarse parados si los pesqueros pelágicos franceses continuaban faenando a partir del 19 de marzo.

Un año más, por tanto, la costera de la anchoa se presentaba con la amenaza de conflictos entre la flota cantábrica que faena con artes de arrastre pelágico.

Durante los últimos años, la campaña de la anchoa ha sido motivo de diversos incidentes. En 1993, el grueso de la flota vasca de bajura interrumpió la costera a finales de marzo y amarró en puerto en protesta por las importaciones de anchoveta procedente de Sudamérica. Además, los arrantzales vascos denunciaron la baja cotización que alcanzaba la anchoa capturada por ellos. Según los arrantzales vascos, la importación española de anchoa capturada por la flota pelágica francesa provocaba la saturación del mercado. Por otra parte, en abril de 1992 más de 600 embarcaciones de bajura







*Pescados del Cantábrico.*

ra de toda la cornisa cantábrica bloquearon diversos puertos del Cantábrico, como el de Bilbao, Bermeo, Santander y La Coruña, para exigir que la flota francesa abandonase la pesca de la anchoa, puesto que ya había agotado la cuota de capturas que tenían asignada.

A causa de estos conflictos, ocasionados por la incompatibilidad de las artes utilizadas por los pescadores españoles y los galos, los gobiernos de España y Francia alcanzaron en 1992 un acuerdo que pretendía que incidentes como los ocurridos hasta entonces no se repitiesen en las futuras campañas de la anchoa. Según dicho acuerdo, las embarcaciones de arrastre pelágico francesas pueden faenar desde el 10 de enero hasta el 19 de marzo y desde el 1 de junio hasta el 30 de noviembre. Los cerqueros españoles, por su parte, pueden hacerlo desde el 1 de marzo hasta el 30 de junio.

### **Pesca ilegal**

Pero llegó el 20 de marzo y mientras los pesqueros pelágicos de Bretaña anunciaban que dejarían de faenar hasta junio, las embarcaciones pelágicas de Hendaya y San Juan de Luz,

una docena, seguían pescando. Sus representantes alegaban que habían perdido mucho tiempo en las movilizaciones que protagonizaron en febrero para protestar por las importaciones de pescado francesas de extracomunitario. Además, decían que la cuota asignada para ellos por la UE aún no había sido cubierta. Aducían que llevaban capturadas únicamente 2.200 toneladas de anchoa. A pesar de la exigencia de la Dirección General de Pesca Marítima de Francia de que los pesqueros pelágicos franceses que seguían faenando dejaran de hacerlo, éstos no hicieron caso.

Por su parte, los pescadores de bajura españoles empezaban a mostrarse impacientes. Estaban molestos por el incumplimiento de la legalidad por parte de los barcos pelágicos franceses y porque habían obtenido datos de la cámara de Comercio de Bilbao, que reflejaban que Francia había superado con creces su cuota de anchoa asignada. Los patronos de los barcos españoles estaban indignados por el hecho de que unos pocos pesqueros pudiesen poner en peligro el empleo de 7.500 trabajadores a base de incumplir acuerdos. «*Estamos*

*dispuestos a hacer lo que sea para que estos arrastreros pelágicos no sigan pescando anchoa*», aseguraba entonces un representante del sector pesquero de bajura español.

El 25 de marzo se celebró en Bilbao una reunión entre representantes de los arrantzales vascos y responsables de la Secretaría General de Pesca Marítima del Gobierno central, en la que los primeros denunciaban la actividad ilegal de 12 embarcaciones pelágicas de Hendaya y San Juan de Luz, y solicitaban la realización de gestiones ante la Comisión de Pesca de la UE con el propósito de que las autoridades comunitarias hicieran posible la paralización de dichos barcos franceses.

Al día siguiente de esa reunión, representantes de los pescadores de bajura de Vizcaya, Guipúzcoa y Cantabria decidieron bloquear el acceso al puerto de Hendaya, en la desembocadura del río Bidasoa, como medida de presión para exigir que la docena de barcos franceses que estaban pescando ilegalmente dejaran de hacerlo.

A primeras horas de la mañana del 28 de marzo, cerca de 200 embarcaciones del Cantábrico empezaban a bloquear la



## Campana de la anchoa

bahía de Txingudi, punto divisorio entre aguas de España y Francia, lo cual impedía la entrada y salida de barcos del puerto de Hendaya. Los barcos españoles no abandonarían su actitud hasta que las embarcaciones pelágicas de Hendaya y San Juan de Luz abandonasen la pesca de la anchoa. Jaime Tejedor, vicepresidente de las Cofradías de Pescadores de Bajura de Guipúzcoa manifestaba que *«mantendremos esta situación de cierre del río Bidasoa mientras no haya un compromiso serio por parte de los Gobiernos francés y español que garantice la paralización real de la flota de arrastre pelágico francés»*.

Por su parte, el viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, José Ignacio Espel, calificaba de explicable la acción de los pescadores del Cantábrico, pero no aprobaba las medidas de fuerza. José Ignacio Espel afirmaba que la solución del conflicto debía pasar por una actuación firme del gobierno francés: *«Son las autoridades francesas las que tienen que impedir que esos barcos se hagan a la mar incumpliendo sus propias normas. No entendemos de otra manera la resolución de este conflicto. Nuestros pescadores han cumplido siempre, y si no, les hemos hecho cumplir las normas. Lo mismo tienen que hacer las autoridades francesas con sus barcos»*, declaraba José Ignacio Espel. Mientras tanto, los pescadores del Cantábrico anunciaban un posible endurecimiento de sus acciones si no se atendían sus peticiones, las cuales, insistían, sólo se limitaban al cumplimiento de la legalidad.

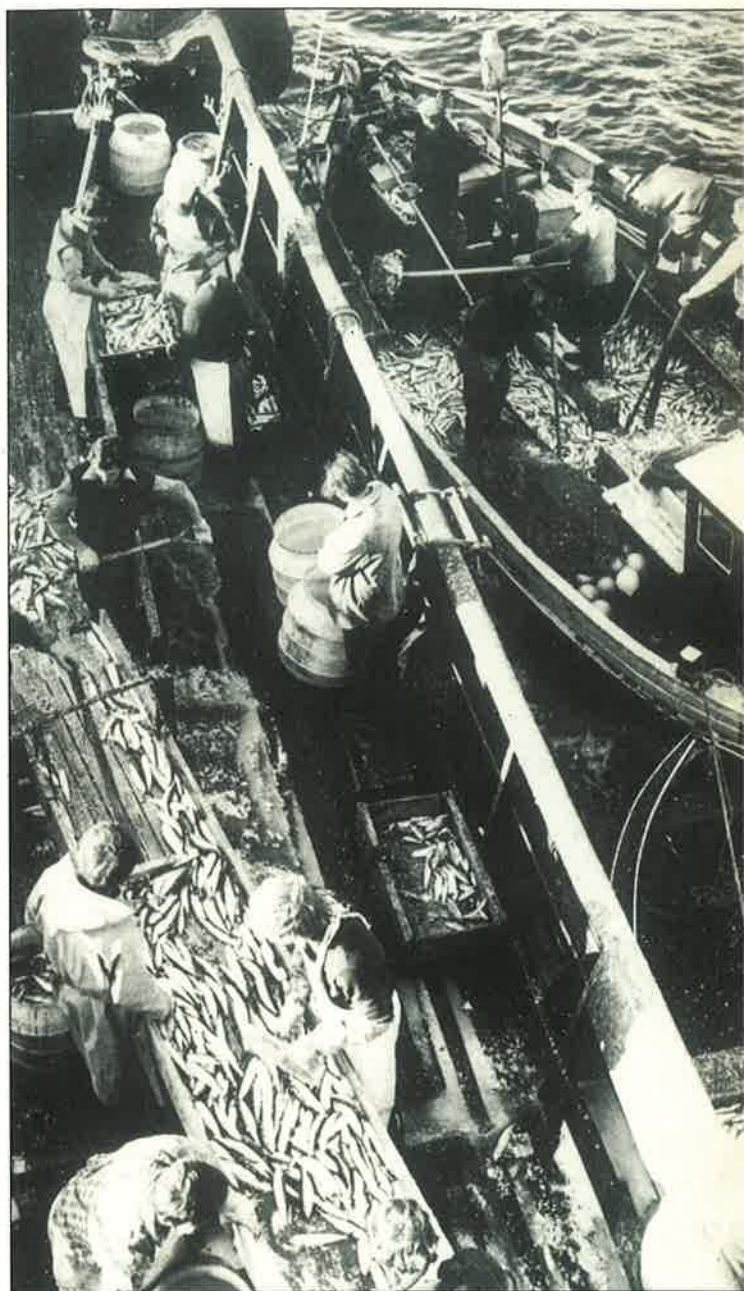
Durante las primeras horas del bloqueo del puerto de Hen-

daya se produjo una colisión entre un arrastrero pelágico francés y un cerquero de Hondarribia, que sufrió daños en parte de su cubierta.

En la tarde del 28 de marzo, barcos de San Juan de Luz que emplean el mismo sistema de pesca, el cerco, que los pesqueros cantábricos se sumaron a las movilizaciones contra los buques pelágicos del Sur de Francia, bloqueando el puerto de dicha localidad francesa. El sector pesquero de bajura cantábrico acogió esta medida con satisfacción. Esteban Olaizola, presidente de la Cofradía de Hondarribia, declaraba que *«esto demuestra que no se trata de un enfrentamiento entre países, sino entre sistemas de pesca. Como nosotros venimos denunciando hace mucho, también los pescadores de cerco de San Juan de Luz están viendo que las artes pelágicas hacen desaparecer los recursos pesqueros y dejan poco futuro»*.

En la tarde del 29 de marzo, se celebró en Bayona una reunión entre autoridades marítimas francesas y representantes de los pescadores pelágicos de Hendaya y San Juan de Luz. Tras dos horas de reunión, el prefecto marítimo de Burdeos comunicaba a la Cofradía de Hondarribia que se había alcanzado un compromiso por el que la flota pelágica francesa no capturaría anchoa hasta junio.

Tras esto, representantes de las embarcaciones que bloqueaban Hendaya se reunieron en la Cofradía de Hondarribia para analizar la situación. Tras una discusión, decidieron abandonar su actitud de protesta y retornar a sus puertos de origen. Así, la bahía de Txingudi dejó de ser bloqueada. Pero los pescadores del Cantábrico decidieron también permanecer alerta en puerto, sin salir a faenar hasta el 4 de abril, esperando a que se celebrase la reunión que el 1 de abril mantendrían en París responsables del Ministerio de Pesca francés y representantes de los arrastreros pelágicos del Sur francés. Lo tratado en esta reunión no se conocería hasta varios días después de su celebración.



El mal tiempo impidió que los pesqueros cantábricos volvieran a faenar, como tenían previsto, el 4 de abril. El temporal duró más de una semana, lo que hizo que los pescadores cantábricos no pudiesen volver a pescar anchoa hasta el 12 de abril. Mientras tanto, representantes de la flota pelágica del Sur de Francia amenazaban con volver a faenar en caso de que la Administración francesa no respondiese positivamente a sus exigencias, que se concretaban en la demanda de ayudas económicas por el paro de sus barcos hasta junio y 1.000 toneladas de anchoa más de cuota.

El 14 de abril, desde la Cofradía de Hondarribia se certificaba que se habían producido capturas ilegales de anchoa de pesqueros pelágicos franceses en los dos últimos días. Al otro lado de la frontera, el presidente de la Cofradía de Hendaya, Batista Garat, declaraba que los barcos pelágicos de Hendaya y San Juan de Luz habían decidido reanudar sus faenas, ya que la Administración francesa no les daba ninguna respuesta a sus peticiones, y sin la concesión éstos no podían estar sin trabajar. Por su parte, los pescadores de bajura del Cantábrico consideraban que la vuelta





El barco  
«Madre  
Guadalupe»



al mar de los pescadores pelágicos del Sur francés, tras prohibírsele su propia Administración, era una provocación. «Estamos ante una grave provocación que puede tener gravísimas consecuencias», declaraba un representante del sector pesquero de bajura español.

### Una batalla naval

Tras denunciar la pesca ilegal de la flota pelágica de Hendaya y San Juan de Luz, los representantes de las Cofradías de pescadores de bajura del Cantábrico se reunieron el lunes 18

de abril en Hondarribia con los responsables de los pesqueros de cerco de San Juan de Luz. Mientras los pescadores cantábricos volvían a faenar tras el descanso del fin de semana, sus representantes decidían en dicha reunión ceder 600 toneladas de su cuota de anchoa a los pesqueros franceses que no faenasen con redes pelágicas.

Pocas horas más tarde de la celebración de esa reunión, se iba a producir el incidente más grave desde que comenzó la actual campaña de la anchoa. A las dos de la tarde, se iniciaron en aguas del golfo de Vizcaya una serie de enfrentamientos entre pesqueros españoles procedentes de toda la cornisa cantábrica con los barcos pelágicos del Sur de Francia. Algún tiempo después, dos patrulleras y un helicóptero franceses se sumaron a la verdadera batalla naval que se estaba desarrollando.

El enfrentamiento se inició cuando algunas embarcaciones cantábricas sorprendieron a los pelágicos de Hendaya y San Juan de Luz pescando anchoa ilegalmente a 40 millas de Hondarribia y a 14 de la costa gala. Ante la negativa de estos últi-

mos de retirarse comenzaron los enfrentamientos, con abordajes y lanzamiento de piedras y objetos incendiarios. Mientras se fueron acercando más barcos cantábricos al lugar, dos patrulleras francesas, en compañía de un helicóptero, apoyaban a las embarcaciones francesas.

Tras cuatro horas de enfrentamientos, una decena de barcos del Cantábrico resultó seriamente dañada. Entre ellos, el «Madre de Guadalupe», de Hondarribia, tuvo una vía de agua. Un buque pelágico francés, el «Laetitia», que sufrió una avería en sus máquinas a causa de un incendio, fue apresado por las embarcaciones cantábricas y remolcado hasta Hondarribia.

Los presidentes de las Cofradías del Cantábrico se mostraban muy indignados ante lo ocurrido. «Resulta inaceptable la postura mantenida por los responsables de la flota pelágica de Hendaya y San Juan de Luz, los cuales parecían andar buscando lo que ha ocurrido. Ante tanta provocación, nosotros teníamos que responder. No queríamos llegar a esta situación, pero no ha podido ser de otra manera ante la incapacidad de las Administraciones

española, francesa y comunitaria, que no han adoptado las medidas necesarias para impedir que esos barcos saliesen a pescar anchoa», declaraba un representante de los pescadores cantábricos.

Desde el Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco se denunciaba la provocación constante que algunos barcos galos venían realizando y se censuraba la pasividad de las autoridades francesas al permitir las repetidas infracciones de algunos de sus buques pelágicos. Además, desde dicho Departamento se instaba a los responsables de las Administraciones española, francesa y comunitaria a que adoptasen urgentemente las medidas necesarias para evitar incidentes futuros. Desde el Departamento de Agricultura y Pesca del ejecutivo autónomo vasco se realizaba también un llamamiento a la calma de los pescadores cantábricos.

Tras los graves incidentes ocurridos en el mar, toda la flota de bajura del Cantábrico paralizó, otra vez, la campaña de la anchoa. Gran parte de los barcos cantábricos quedó amarrada en el puerto de Hondarribia.

A primeras horas de la tarde del 19 de abril, los presidentes de las Cofradías del Cantábrico y cerca de 500 pescadores se reunieron en Hondarribia con el secretario general de Pesca Marítima, José Loira, y con el viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, José Ignacio Espel. Los representantes de los pescadores cantábricos exigieron garantías de que la flota pelágica gala del Sur de Francia dejaría de pescar anchoa. José Loira, por su parte, les comunicó que se estaba haciendo todo lo posible para que los barcos españoles pudiesen faenar con tranquilidad, y que se había instado al Gobierno francés a que cumpliera el reglamento comunitario, impidiendo que los barcos que hubiesen agotado su cupo de anchoa continuasen faenando.

### Nuevas provocaciones

Mientras tanto, en Francia, los pescadores pelágicos de



## Campaña de la anchoa

Hendaya y San Juan de Luz declaraban a los medios de comunicación que los pescadores españoles les querían matar. Se mostraban, además, decididos a seguir pescando anchoa, para lo cual se harían de nuevo al mar al día siguiente, pero esa vez armados con escopetas para defenderse de las agresiones. Las autoridades francesas, sin embargo, prometían que estos pescadores no volverían a faenar.

A últimas horas de la tarde del 19, los pesqueros del Cantábrico, a excepción del «Madre de Guadalupe», volvieron al mar. Y lo hicieron con el temor de que se produjesen, ante las nuevas provocaciones de los pescadores franceses, incidentes más graves que los ocurridos el día anterior. «Salimos al mar porque no hemos ganado apenas nada desde que se inició la campaña de la anchoa y nuestras familias tienen que comer. De todas formas, no tenemos garantías de que los pelágicos franceses no volverán a faenar. No nos fiamos de las promesas hechas por las autoridades francesas, porque hace sólo unos días también se comprometieron a que los pescadores pelágicos no pescarían más anchoa, y no lo cumplieron», declaraba un representante de los pescadores cantábricos.

Mientras a la tripulación del «Laetitia» se le permitía regresar a Hendaya, el barco continuaba retenido en el puerto de Hondarribia. Las redes de pesca de la embarcación gala fueron quemadas.

El 20 de abril, el director de Pesca Marítima francés, Remy Toussait, se reunió en París con los representantes de los pescadores pelágicos de Hendaya y

San Juan de Luz. Mientras estos últimos solicitaban protección de la Marina francesa ante posibles nuevas acciones de fuerza de los pescadores españoles, el responsable de pesca francés les comunicaba que se estaba negociando con las autoridades españolas para obtener un intercambio de cuotas que les permitiese pescar más anchoa a partir de junio, y que hasta entonces debían dejar de pescar dicha especie.

El Ministro de Agricultura y Pesca español, Vicente Albero, manifestaba entonces su confianza de que las autoridades francesas harían cumplir a sus pesqueros la legalidad vigente. Lo mismo manifestaba el vicepresidente de pesca del ejecutivo autónomo vasco, José Ignacio Espel.

### La solución

Sin embargo, en la madrugada del 21 de abril, las autoridades francesas tomaron una medida drástica. Hacia las tres de la mañana de dicho día, gendarmes franceses confiscaron las redes pelágicas de las embarcaciones que tenían previsto volver a pescar anchoa. Las autoridades francesas justificaban esta medida manifestando que estaban tratando de proteger la vida de sus pescadores. Mientras los pescadores cantábricos veían esta acción como una medida acertada, aunque tomada con retraso; los pescadores pelágicos franceses afectados decidieron mostrar su malestar bloqueando el puerto de Bayona,



Una vez concluida la reunión de París, los pescadores pelágicos del Sur de Francia se mostraban decididos a salir a pescar anchoa esa misma noche. Decían que no habían obtenido nada en la reunión mantenida con el director de Pesca Marítima francés. La reproducción de enfrentamientos en el golfo de Vizcaya parecía, así, ser irremediable.

medida de protesta que iniciaron hacia las ocho de la mañana del mismo día 21.

El bloqueo del puerto de Bayona duró un día. En la mañana del 22 de abril, los pescadores que bloqueaban dicho puerto dejaron de hacerlo y se comprometieron a no seguir pescando anchoa. En una reunión mantenida esa misma

mañana entre representantes de esos pescadores con el prefecto de los Pirineos Atlánticos, Jean François Denis, éste comunicó a los primeros el compromiso de la Administración francesa de darles una serie de ayudas y subsidios. El Gobierno francés concedería ayudas económicas para reparar los barcos pelágicos franceses que resultaron dañados en los enfrentamientos ocurridos en el golfo de Vizcaya el 18 de abril. Además, los pes-





cadadores pelágicos recibirían, como éstos habían solicitado hacía tiempo, un subsidio parcial de desempleo durante los meses que no pudiesen pescar anchoa.

Por otra parte, en la misma mañana que quedó desbloqueado el puerto de Bayona, el barco francés «Laetitia» fue remolcado por un barco de salvamento marítimo español a su puerto de origen.

Concluía así un conflicto causado, como no se cansan de decir los pescadores cantábricos, por la incompatibilidad entre las artes tradicionales que éstos utilizaban y las artes depredadoras pelágicas que usa gran parte de los pescadores franceses. Unas artes pelágicas que, según los pescadores españoles, deberían ser prohibidas definitivamente por la UE para que no se vuelvan a producir otros enfrentamientos entre pescadores galos y cantábricos en futuras campañas. ■

Roberto RUIZ  
DE HUYDOBRO

## Negociación de nuevas cuotas

**En la mañana del 21 de abril, responsables de pesca de los Gobiernos español y francés celebraron una reunión. Como resultado, los responsables españoles acordaron ceder 400 toneladas de cuota de anchoa a los pesqueros del Sur de Francia que utilizan artes tradicionales de pesca, los cuales pueden seguir capturando anchoa. A cambio, Francia cede a España 100 toneladas de rape. Además, los Ministerios de Agricultura y Pesca de España y Francia han iniciado un proceso de negociaciones para establecer un nuevo intercambio de cuotas para la pesca de la anchoa.**

R. R. H.

## Loira: «HAY QUE PACTAR CON LOS VECINOS»

**E**L secretario general de Pesca Marítima, José, Loira Rúa es partidario de agotar al máximo las negociaciones con los países vecinos en materia de pesca. «Vale más un acuerdo que un enfrentamiento. Esta es la línea que se ha seguido durante unos años con Francia y es también la que pretendemos continuar en el futuro.»

En el caso de la anchoa, los datos de los últimos años han puesto de manifiesto que España tiene suficiente con las 27.000 toneladas asignadas por la Unión Europea y que en muchos casos, cubiertas todas las necesidades de la flota, queda un sobrante de unas 6.000 toneladas.

No se trataría, pues, de negociar con cuota necesaria para los barcos españoles, sino

con algo que no se pesca a partir de junio cuando las embarcaciones inician la costera del bonito de gran interés para el sector.

Para el mantenimiento de los caladeros en buen estado ha funcionado en ocasiones un acuerdo con Francia por el que

el mes de diciembre se fijaba como período de veda. En la misma línea, se fijaban los meses de marzo a junio para las capturas españolas.

Objetivo de la Administración en relación con este producto es lograr compromisos con las autoridades francesas

para establecer unos mecanismos de interés para ambas partes y que impidan los conflictos. En este contexto, como ya se ha hecho también en campañas precedentes, no es la actual, la Secretaría General de Pesca mantiene la necesidad de llegar a un acuerdo con Francia sobre intercambio de cuotas de pesca dentro de las reglas de juego que marca la propia Unión Europea. A los pescadores españoles les interesan aumentos de cuota en otras especies como la merluza, merlán, etcétera, de las que tiene Francia en abundancia. El compromiso es intercambiar sardina por esos otros productos de acuerdo con los ratios marcados asimismo por la propia Unión Europea en este campo.

V. M.

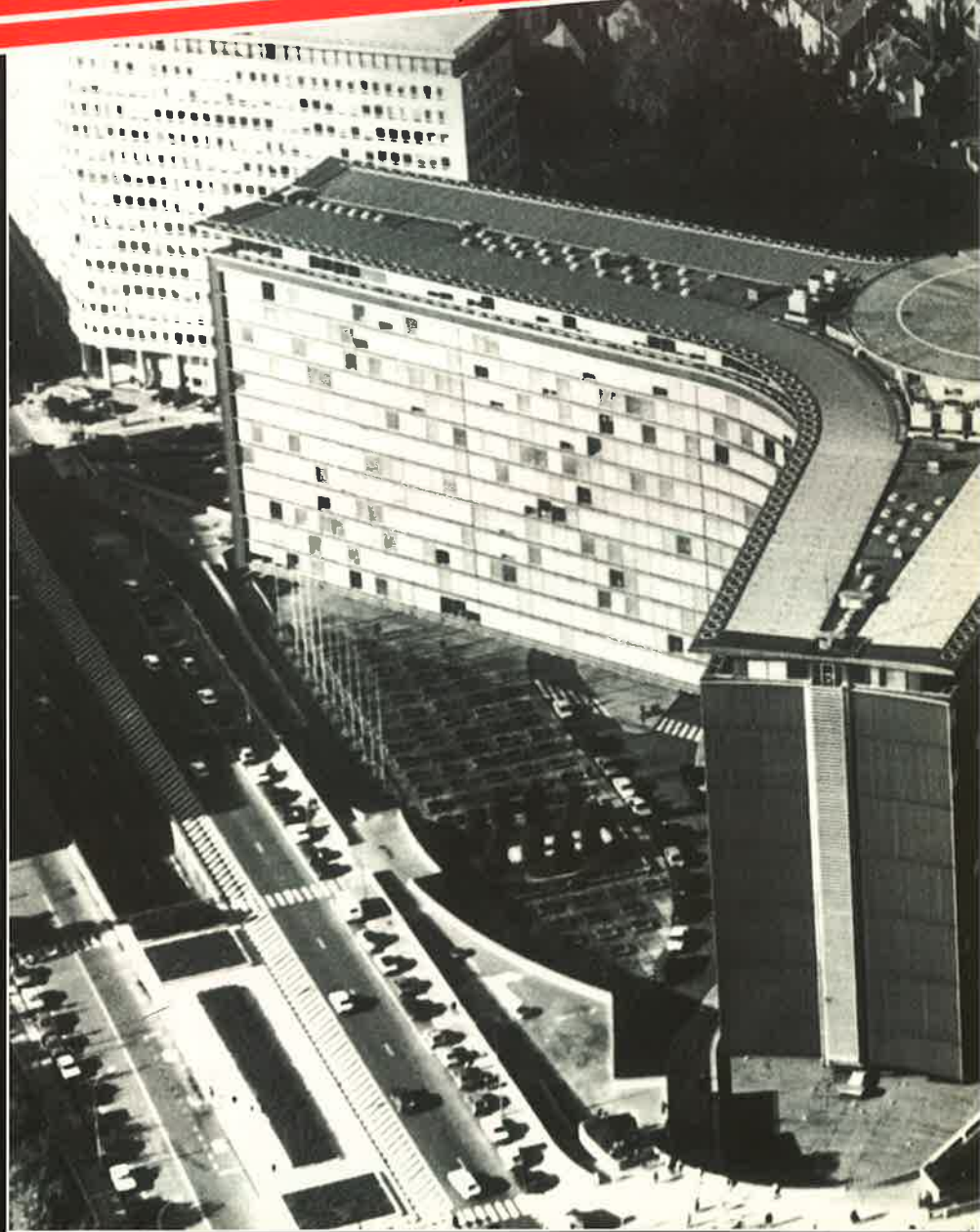
**España ofrece, como en otras ocasiones, la posibilidad de intercambiar capturas de merluza francesa por anchoa**



Tras los compromisos del Consejo de Ministros de Pesca en  
Luxemburgo el 12 de abril

# RECTA FINAL PARA LA INTEGRACIÓN PLENA DE ESPAÑA EN LA POLÍTICA COMÚN DE PESCA

España sigue quemando etapas. Las dificultades en ocasiones con apariencia de insalvables que han girado en torno al proceso para la plena integración de España en la Política Común de Pesca sin las discriminaciones derivadas de la aplicación del Tratado de Adhesión, todo parece indicar que han entrado en la recta final, aunque en algunos medios pesqueros sigan existiendo posiciones de cierta desconfianza sobre la actitud de los socios comunitarios. A partir del 1 de enero de 1996, España será un miembro más de pleno derecho en la Política Común de Pesca y los barcos españoles no sufrirán discriminaciones a la hora de los controles o acceso a los caladeros comunitarios. Irlanda es hoy el último reducto en contra, superadas las reticencias de Portugal y del Reino Unido. Un trabajo duro en el que ha jugado en contra fundamentalmente el interés de los demás países miembros para preservar su flota y, sobre todo, sus mercados, donde España es un buen comprador.





# A

L igual que para otros sectores de la actividad económica como algunas producciones agrícolas, la Comunidad Europea se planteó una dura negociación en lo que se refiere a la fijación del período transitorio español en su camino para la plena integración en la actual Unión Europea. En esa línea, se inventaron fantasmas sobre el potencial de algunos sectores españoles y el peligro de que arrasaran con mercados o

caladeros comunitarios. Para determinadas producciones agrícolas, las que consideraban como las más peligrosas, se fijó un período de diez años. Donde los comunitarios estaban seguros que podrían competir, eliminaron rápidamente todo tipo de barreras. En la pesca, la fama de «Armada Invencible» que tenía la flota española hizo que ese período transitorio se fijase hasta el año 2002 sin que existieran razones técnicas para ello.

Integrados en la Comunidad Europea, los socios de la CE constataron que no se trataba de la «Armada Invencible» sino de una flota como las demás con muchas dificultades y en proceso de reordenación. España, frente a todos esos temores, ha sido uno de los primeros Estados miembros en colaborar con Bruselas para el ajuste de su flota de

acuerdo con la filosofía comunitaria. Pero, en ese momento, existían ya otras razones para intentar el bloqueo a los pescadores españoles para no adelantar el período transitorio: el interés del mercado español fuertemente consumidor para colocar en el mismo muchas de sus producciones excedentarias.

En los primeros años de la década de los noventa, con motivo del acortamiento del período transitorio para la agricultura, la Administración española aprovechó la ocasión para reducir también el período para la pesca.

### «Informe 92»

El largo recorrido hasta la decisión del Consejo de Ministros de Pesca celebrado el pasado 12 de abril en Luxemburgo por el que, con el



## DESDE EL 1 DE ENERO DE 1996

- ✓ **Desaparecerán las listas periódicas**
- ✓ **Desaparecerán las listas de base**
- ✓ **No habrá caladeros prohibidos sólo para España**
- ✓ **La flota española mantiene sus niveles de capturas**



**Antes de junio la Comisión  
deberá presentar las  
propuestas de Reglamentos  
de esfuerzo pesquero**

voto en contra solamente de Irlanda se daba un paso importante para la plena integración de España en la PCP para 1996, se inició allá por 1991 con el proceso iniciado por la propia Comisión de la CE en lo que se denominó como «Informe 92», documento que fue presentado tanto al Consejo como al Parlamento Europeo.

Este informe fue sujeto a debate en el Consejo de Ministros de Pesca de junio de 1993, y en aquel momento se fijaron ya una serie de orientaciones encaminadas a la elaboración del Reglamento por el que se ve definitivamente luz verde a la plena integración de España en la Política Común de Pesca.

Los ministros de pesca de la Comunidad Europea estuvieron de acuerdo, con las posiciones a la defensiva entonces de Irlanda junto a Portugal y al Reino Unido, de fomentar la integración del régimen específico en el régimen general. Estos tres países no fueron sin embargo los únicos y se respiraba un clima de recelo respecto a la terminación en 1996 del período transitorio. Entre las recomendaciones planteadas se indicaba igualmente que la flota española no podría aumentar su esfuerzo pesquero y que aceptaba además también el principio de estabilidad relativa.

La Administración española, aunque obviamente pretendía mejores condiciones, aceptaba aquellas recomendaciones y fundamentalmente las referidas al principio de estabilidad relativa y al no aumento del tonelaje de capturas, en relación con las cantidades y porcentajes de que disfruta en la actualidad.

El pasado año fue un período de negociaciones en materia de pesca de cara a buscar una fórmula de compromiso, que aunase voluntades de todos los países y especialmente de los más duros como eran irlandeses e ingleses. La Comisión presentó en un primer momento un proyecto de Reglamento que en su día no contó con el apoyo de los Estados miembros. Para algunas Administraciones, las recomendaciones elaboradas podían ser un instrumento peligroso en manos de la flota española y se temía que resultasen un cheque en blanco para el sector. Tras este primer intento, bajo la Presidencia belga se trataron de plantear nuevas posibilidades de Reglamento integrando la propuesta anterior de Alemania a la que siguieron varias revisiones posteriores.

En todo ese tiempo, prácticamente durante 1993, España logró ir eliminando los fantasmas de los temores hacia la flota española y ga-



*José Loira,  
secretario  
general de  
Pesca  
Marítima.*





nando posiciones más favorables entre los Estados miembros. Igualmente se deben considerar como datos positivos para cerrar más este proceso, la entrada en vigor del Mercado Único y el que se desarrollasen negociaciones para la integración en la Unión Europea de otros países, algunos de los cuales con claros intereses pesqueros. No parecía presentable que se establecieran dos raseros y, sobre todo, era imposible con la normativa en la mano que un nuevo miembro entrase con más derechos que un socio anterior.

#### 94: recta final

La última fase para el acortamiento del período transitorio de España en la Comunidad Europea se inició este año con la presidencia griega y tras la Presentación también por parte española de una contrapropuesta de Reglamento con el fin de llegar a un texto de mayor consenso.

Las negociaciones para el ingreso de Noruega en la Unión Europea fueron el último, y se supone que ya definitivo, instrumento utilizado por la Administración española para lograr

el recorte en el período transitorio. España fue el país que mantuvo la posición más dura respecto a la próxima entrada del país nórdico en la Unión Europea fundamentalmente por cuestiones relacionadas con la política de pesca y las escasas concesiones ofrecidas por Noruega. Las conversaciones, tras permanecer casi bloqueadas por España, encontraron finalmente una salida más por las concesiones y los compromisos de Bruselas que por las ofertas noruegas. Como ya se ha informado en estas páginas en

números anteriores, España logró aumentar sus posibilidades de capturas de bacalao en diferentes aguas, una parte de las cuales será en las noruegas. Pero además, en el Consejo de Asuntos Generales del pasado 16 de marzo, la Comisión se comprometió políticamente a asegurar la plena integración del régimen específico general en materia de pesca en el régimen general a partir del 1 de enero de 1996. Había comenzado definitivamente la cuenta atrás para terminar con el período transitorio iniciado en 1986.



**Antes del 31 de diciembre  
deberán aprobarse por el  
Consejo de Ministros de la  
Unión Europea**

La Administración española se dio por satisfecha de este compromiso.

En medios del sector se plantearon dudas e interrogantes sobre las posibilidades de que se llevase a cabo ese compromiso calificado como muy importante para la flota que opera en esos caladeros. Para la Administración española, con el compromiso de la mano, era evidente también que se iniciaba una nueva fase de trabajo, no menos duro hasta lograr reducir las últimas resistencias que actualmente se centran sólo en Irlanda.

Para el secretario general de Pesca Marítima, José Loira Rúa, la propuesta de Reglamento para el ajuste de esfuerzo, se trata de un texto equilibrado que respeta plenamente tanto las orientaciones políticas consensuadas en el Consejo de junio de 1990, como el nuevo compromiso derivado de la Declaración del Consejo de Asuntos Generales de marzo pasado. El responsable español de pesca entiende que este Reglamento es el vehículo jurídico a través del cual se procederá a realizar los ajustes necesarios para lograr la plena integración del régimen español en la política general pesquera comunitaria.

Este nuevo Reglamento, corto en su redacción establece en su artículo 3.º el mecanismo de integración

que consiste básicamente en la adopción de Reglamentos de esfuerzo derivados del Reglamento Marco 3760/92, aplicables para todos los barcos similares que faenan en las zonas CIEM Vb, VI, VII, VIII, IX y X, lo que equivale a las aguas donde ha tenido acceso la flota española en el propio Tratado de Adhesión. En estos nuevos Reglamentos se establecerán los límites del esfuerzo pesquero, las eventuales condiciones sobre control de actividad y se aplicarán a todos los barcos independientemente de cuál sea su pabellón.

Para la presentación por parte de la Comisión de las propuestas de Reglamentos sobre esfuerzo pesquero, se ha fijado un plazo que termina el próximo mes de junio. Por su parte, esos Reglamentos deberán ser aprobados por el Consejo antes del 31 de diciembre.

### **Más libertad**

Para la flota española, la adopción de los Reglamentos de esfuerzo conllevará la desaparición del sistema de listas de base y listas periódicas que en este momento constituyen dos de los inconvenientes más importantes que debe soportar la flota pesquera española en las aguas comunitarias. Estas dos medidas son igualmente los aspectos







más significativos que marcan la discriminación de la flota española en sus operaciones en los caladeros comunitarios. En la misma línea, el Reglamento va a suponer un nuevo mecanismo de aplicación general para las restantes aguas comunitarias en las cuales España nunca ha tenido presencia histórica.

En opinión de José Loira, en relación con esta cuestión, es necesario finalmente resaltar tres aspectos de especial interés. En primer lugar, este Reglamento representa la auténtica mate-

rialización de la nueva Política Común de Pesca establecida por el Reglamento Marco 3760/1992. En segundo término, para José Loira, la integración española representará igualmente un importante esfuerzo para los restantes Estados miembros, en la medida en que las nuevas condiciones que regularán la actividad pesquera, dado su carácter de aplicación general no discriminatorio, establecerán unas limitaciones de esfuerzo que hasta ahora no tenían dichas flotas. Finalmente, se estima que la

adopción de los Reglamentos y los ajustes consecuentes al Acta de Adhesión van a permitir poner fin a un período transitorio que debía terminar el 31 de diciembre del año 2002.

La Administración española se muestra optimista sobre el cumplimiento por parte de la Comisión de este compromiso político y que se venzan definitivamente las resistencias planteadas hoy solamente por Irlanda. Para España, el período transitorio desarrollado ya hasta la fecha ha supuesto una adecua-

ción de la llamada flota de los 300 para su adaptación a esos caladeros hasta reducir su número a unos 250.

En marcha el Mercado Unico y la ampliación de la Unión Europea a 16 miembros, carece de sentido que, por las condiciones impuestas en un Tratado de Adhesión se mantenga al principal país pesquero de la Unión Europea en fase de integración, mientras otros nuevos socios reclaman mejor trato. ■

**Vidal.MATE**



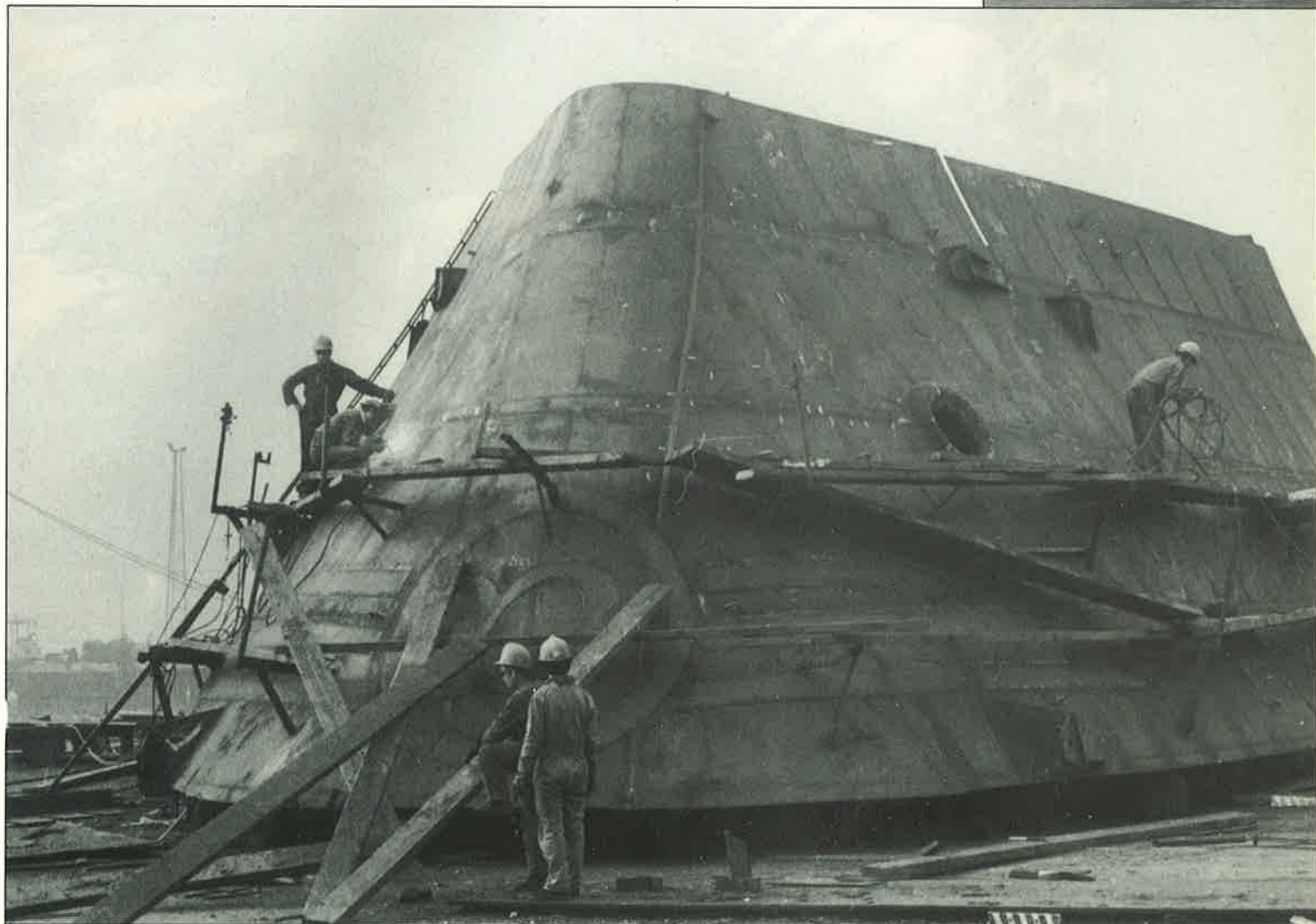
Se construirán

**75**

buques para  
Camerún

# VIENTOS DE ESPERANZA PARA LOS ASTILLEROS GALLEGOS

La preocupante situación en la que se encuentran los astilleros gallegos, en donde se preveía que siete de ellos podrían cerrar este verano por falta de trabajo, puede llegar a su fin en breve. Junto a los 19 buques que se construirán en Galicia con la finalidad de renovar la flota del Gran Sol, ocho astilleros gallegos y un grupo de armadores de Camerún llegaron a un acuerdo de construir 75 pesqueros para explotar sus caladeros y dejar de importar pescado, construcción que podría entrar en vigor en los próximos meses una vez resuelta la financiación.







**La construcción de los 75 buques, cuyo importe es de 21.000 millones de pesetas, será financiada en un 40 por 100 vía FAD y un 40 por 100 en condiciones OCDE.**

**E**N los últimos años, los astilleros españoles vienen padeciendo una grave crisis a la que todos los afectados pretenden poner fin. Ante la fuerte caída de la cartera de pedidos, el Gobierno

aprobó un Real Decreto sobre primas y financiación a la construcción naval cuya vigencia será hasta finales de 1994. Además, la Xunta de Galicia también aprobó un Decreto con objeto de renovar la flota del

Gran Sol y ayudar de esta manera a los armadores.

Junto a estas medidas, ocho astilleros gallegos, pertenecientes a la Asociación de Astilleros Privados de Galicia (*Asega*) y un grupo de armadores del Camerún entraron en conversaciones, y finalmente firmaron un contrato para construir 75 pesqueros cuyo importe sería de 21.000 millones de pesetas.

Con este pre-acuerdo, se planteaba el problema de la financiación, ya que Camerún aspiraba a una financiación ventajosa. En este sentido, el Consejero de Industria, Juan Fernández, presentó un proyecto al ministro de Comercio, Javier Gómez Navarro, que al parecer se mostró muy receptivo y con una voluntad



## Actualmente se está estudiando la posibilidad de realizar la operación en bloque, o por tramos, tal y como propone el Ministerio de Comercio.

política favorable. En esta reunión, el Conselleiro de Industria propuso que la operación se financie un 50 por 100 mediante Fondo de Ayuda al Desarrollo (FAD) y el 50 por 100 restante en condiciones OCDE, es decir, a un 8 por 100 de interés durante ocho años y medio. La propuesta era fiel al acuerdo firmado por la Asociación de Astilleros Gallegos y armadores de Camerún en la que se contemplaba la financiación del 100 por 100 de la operación, y daba un tratamiento en bloque a los 75 barcos, fórmula que el Gobierno no está dispuesto a aceptar.

Hay que señalar que la línea de crédito FAD está establecida entre España y Camerún, por lo que sería viable la concesión del citado crédito a través de estos Fondos de Ayuda al Desarrollo, avalado por Camerún. Sería la mayor operación materializada por Camerún mediante el FAD.

En cuanto a la financiación en condiciones OCDE podría ser aceptada por cualquier banco, avalada por la Compañía Española de Seguros de Crédito a la Exportación, CESCE, a la que ya se presentó la correspondiente documentación.

### Financiación del 80 por 100

Por su parte, el Ministerio de Comercio ante la propuesta del Conselleiro de Industria, Juan Fernández, ha accedido a financiar el 80 por 100 de la

operación, un 40 por 100 a través de los Fondos de Ayuda al Desarrollo (FAD) y el 40 por 100 en condiciones OCDE, y dejar el 20 por 100 restante sin cobertura financiera. En este sentido, se está estudiando la posibilidad de que sea la Xunta la que financie ese 20 por 100.

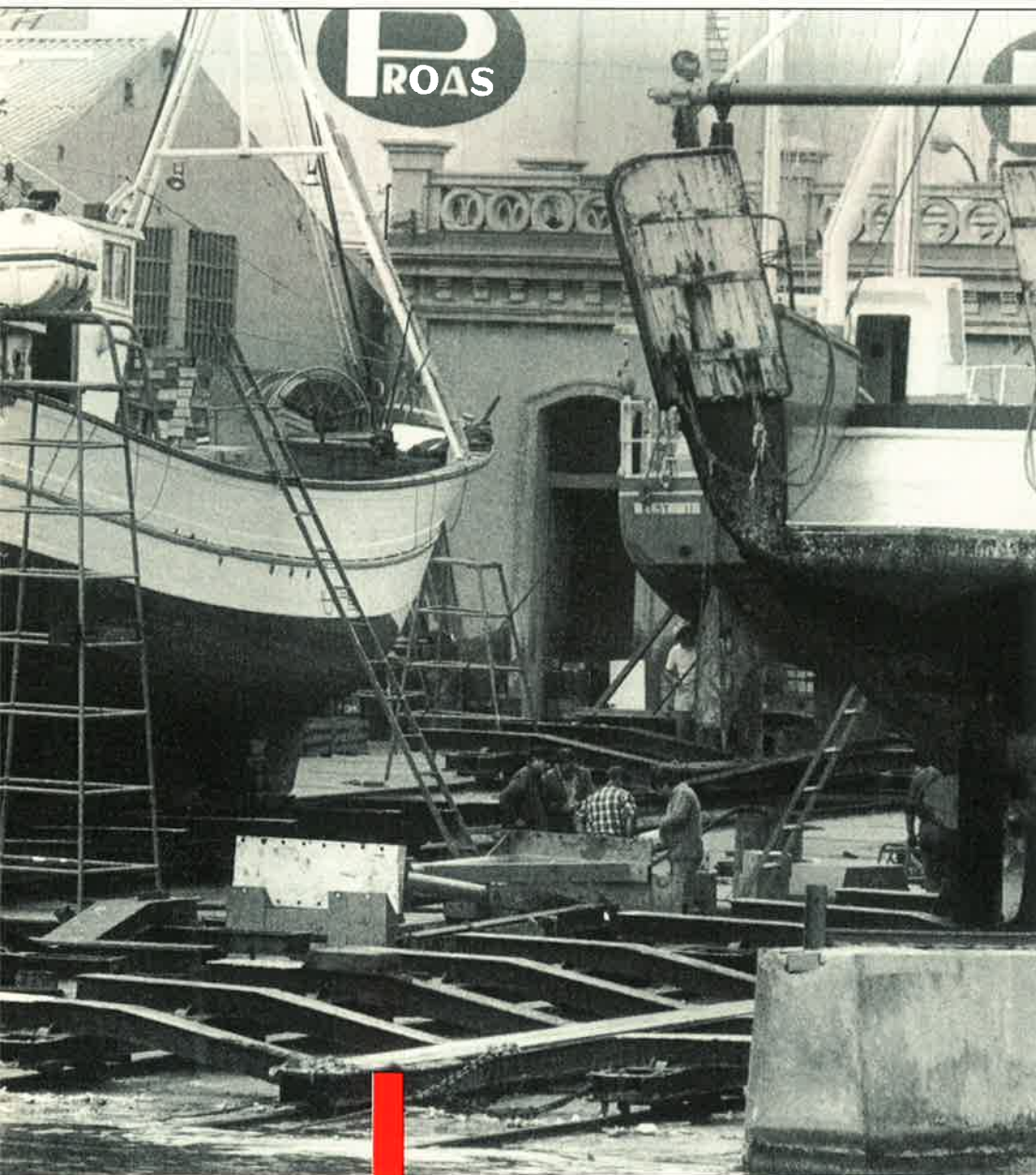
El Ministerio también propone dividir la operación en tres tramos, de 20, 20 y 35 buques, condicionando cada uno de los paquetes al cumplimiento de los compromisos económicos por parte del armador a la entrega de los primeros 20 barcos. Entre las argumentaciones del Ministerio para solicitar que la operación se realice en tramos está en los riesgos posibles ante las dificultades financieras que tiene Camerún.

En opinión del Conselleiro de Industria, Juan Fernández, «la propuesta del Ministerio de Comercio difiere en dos aspectos sustanciales de las condiciones del contrato asignado por el armador y los astilleros que contemplaba la financiación al 100 por 100 de la operación, y daba un tratamiento unitario y en bloque a los 75 buques».

Para Juan Fernández, la construcción en tramos supone una alteración en el proceso de producción, ya que no es lo mismo construir 75 buques en serie que por tandas y esto no nos soluciona el problema laboral y de viabilidad de los astilleros gallegos implicados en el proyecto, porque la carga de trabajo habría que distribuirla de otra forma.







esta operación es política y no técnica». Además, solicitó una entrevista, que todavía no tiene fecha, con el Ministro de Comercio, Javier Gómez Navarro, para determinar las bases de la financiación.

Este contrato firmado entre ASEGA y Camerún supone la construcción de 75 buques motopesqueros congeladores de arrastre tangoneros, de 27,5 metros de eslora y 135 toneladas de registro bruto. Son barcos congeladores de dos cubiertas y casco de acero que serán destinaados a la pesca de arrastre convencional.

Camerún es un país con grandes posibilidades de exportar marisco, especialmente langostino, posee caladeros propios y convenios con otros países africanos, presentando tasas de gran consumo interior de pescado que actualmente importa. Con este contrato, Camerún pretende disponer de una flota moderna para explotar en buenas condiciones sus recursos pesqueros.

### Trabajo para tres años

Esta operación de 21.000 millones supondrá una carga de trabajo al 100 por 100 durante tres años para cuatro pequeños astilleros gallegos (Factoría Naval de Marín, Orge Leirós, Valiña y Astafersa) y para tres astilleros medianos (Vulcano, Freire y Santo Domingo) carga de trabajo al 50 por 100 durante el mismo período. Estos siete astilleros pertenecen a la Asociación de Astilleros Privados de Galicia (Asega).

La construcción de un solo buque de estas características supondrá treinta y cinco mil quinientas horas directas de trabajo que multiplicadas por 75 unidades son dos millones seiscientos sesenta y dos mil quinientas horas, distribuidas en tres años. Esto requerirá de la dedicación de aproximadamente 724 personas a pleno rendimiento durante estos tres años y, también generará trabajo indirecto a otras 2.655 personas. ■

Inés OTERO

**Esta operación supondría trabajo al 100 por 100 durante tres años para cuatro pequeños astilleros gallegos, y el 50 por 100 para tres astilleros medianos.**

Ante la propuesta del Ministerio de Comercio, el Conselleiro de Industria aseguró que será necesario replantear algunos aspectos de la operación, ya que estas condiciones obligarían, entre otras cosas, a reconsiderar el precio de los barcos.

El Conselleiro de Industria dijo que la Xunta tomará en consideración la propuesta y la someterá a un profundo análisis, sin descartar la posibilidad de que la Xunta pueda comprometerse con la financiación de la operación o negociar ante entidades financieras el 20 por 100 pendiente.

Juan Fernández se mostró esperanzado en que el Ministerio de Comercio reconsidere su planteamiento y permita que si

el armador cumple con las condiciones de entrega de los primeros 20 barcos automáticamente dé comienzo a la

construcción del paquete restante, sin interrumpir la operación. El Conselleiro de Industria señaló que «la decisión de



# ESPAÑA MEJORA SUS POSICIONES EN EL CALADERO ANGOLEÑO



**E**NTRE los aspectos fundamentales del nuevo acuerdo figura la reducción de un 15 por 100 de los cánones que los armadores de buques arrastreros deben pagar por la obtención de la licencia y la desaparición de la cuota de capturas para marisqueros que figuraba en los anteriores protocolos entre la CE y Angola.

España se beneficiará del total de la cuota asignada a la Unión Europea para buques marisqueros por un volumen de 6.550 toneladas de registro bruto. Se mantiene también la capacidad pesquera en cuanto al número de buques, posibilitando la actividad de 22 unidades españolas de buques marisqueros, el mismo número que

**La Unión Europea y Angola han suscrito un nuevo protocolo de ampliación del acuerdo de pesca hasta ahora vigente en el que se contempla una reducción de los cánones por licencia y la desaparición de la cuota de capturas para marisqueros. Con este acuerdo España mejora su capacidad pesquera en la zona.**

operó al amparo del acuerdo ahora prescrito.

Tras las dos tandas de negociación entre la Unión Europea y Angola, celebradas en Bruselas en febrero y en Luanca (Angola) en marzo, el protocolo ha fijado en 1.900 TRB la capacidad pesquera de los buques de arrastre demesal. El número de atuneros cerqueros que podrán operar en aquel caladero es de 19, y cinco el de palangreros de

superficie, todos ellos para buques españoles. El acuerdo adjudica también 900 TRB para palangreros de fondo y red de enmalle fija, tal como reclamaba Portugal para buques de esta nacionalidad.

El canon que habrán de abonar los buques marisqueros es de 56 ecus por TRB/mes. En el caso de los arrastreros es de 195 ecus por TRB/año. Los atuneros y palangreros deberán

abonar 20 ecus por tonelada capturada en la zona económica exclusiva de Angola con un anticipo por obtención de la licencia de 4.000 ecus por barco y año en el caso de los atuneros cerqueros (equivalente a 200 toneladas) y de 2.000 ecus por barco y año en el de los palangreros de superficie (equivalente a 100 toneladas). Esta modalidad de pago significa que si los barcos superan el mínimo de 200 y 100 toneladas, respectivamente, estipulado en el anticipo deberán abonar el canon de los 20 ecus fijado para las especies migratorias, pero en el supuesto de que no capturen el mínimo estipulado no serán resarcidos del anticipo. ■

M. V.



# POR FIN SE ABRIÓ EL CALADERO ARGENTINO



Negociación dada por el Consejo de la Unión Europea en octubre de 1990 en lo que se refiere a las sociedades mixtas, tiene una vigencia de cinco años y permite unas posibilidades de pesca de 250.000 toneladas, de las que 120.000 son de merluza hubbsi, y 130.000 de especies varias como merluza de cola (50.000 Tm) bacalao criollo (50.000 toneladas) y calamar illex (30.000 Tm).

La flota comunitaria podrá operar bajo la fórmula de sociedades mixtas, radicación de empresas y asociaciones temporales. La financiación del acuerdo será a cargo de la línea presupuestaria comunitaria correspondiente a acuerdos internacionales de pesca, estimándose su coste en 162,5 mecus para el período de vigencia, de los cuales 28 mecus se destinan al desarrollo de programas científicos y el resto de la previsión presupuestaria variará en función del número de buques que se acojan al acuerdo. Los cálculos previos estiman que 50 buques con un coste de 95,4 mecus, se acogerán a la fórmula de sociedades mixtas y radicación de empresas y 20 buques lo harán al de asociaciones temporales, con un coste de 39,1 mecus.

Desde el punto de vista pesquero comunitario, se espera que el acuerdo contribuirá a la obtención de posibilidades pesqueras adicionales, reducirá el exceso de capacidad de su flota, abastecerá el mercado con especies de interés directo, mejorará el nivel de empleo en la actividad pesquera y beneficiará a los puertos comunitarios con flotas de larga distancia. ■

M. V.

**Después de un año y medio de espera, la flota española podrá faenar, por fin, en aguas argentinas. Con la ratificación el pasado 20 de abril por la Cámara de Diputados del Congreso Nacional argentino del acuerdo de pesca entre la Unión Europea y la República Argentina se salvaba el último escollo para la entrada en vigor de un convenio al que se llegó en octubre de 1992 y del que España esperaba beneficiarse en buena medida.**

concluido el acuerdo, las dificultades surgieron entre ambas partes. Del lado comunitario, Gran Bretaña creía ver en él una interferencia en su soberanía sobre las islas Malvinas. Cuando se superó este escollo Alemania y Francia expresaron sus objeciones sobre el coste económico del acuerdo. No

sería hasta septiembre cuando el Consejo de Ministros de la CE ratificaría el acuerdo. Cuando parecía que se habían superado los obstáculos, el Congreso argentino fue posponiendo sucesivamente la ratificación hasta el pasado 20 de abril.

El convenio, amparado en los objetivos de la Directiva de

**L**A puesta en marcha de este acuerdo comunitario, el primero de los denominados de *segunda generación*, ha resultado más dificultosa de lo previsto inicialmente. De entrada, las negociaciones entre la Comunidad Europea y la República Argentina se demoraron durante ocho años. Una espera que parecía justificarse en el éxito final de un convenio —el primero entre la CE y un país de América Latina, por añadidura—, que contemplaba la creación de sociedades mixtas entre armadores comunitarios y argentinos, además de importantes posibilidades de pesca de alto valor económico, particularmente interesantes para la flota española. Pero una vez



Afectan a mayores de cuarenta y cinco años, parados de larga duración y minusválidos

# NUEVAS MEDIDAS DE FOMENTO DEL EMPLEO

El paro de larga duración es, en la mayoría de los países de la OCDE (Organización de Cooperación y Desarrollo Económico) y de la Unión Europea, uno de los principales problemas del mercado de trabajo. Esta forma de paro aumenta durante los períodos de recesión y no disminuye ni con una recuperación de la economía ni con un crecimiento del empleo, a menos que se adopten medidas especiales. Y esto es lo que acaba de hacer el Gobierno,

a propuesta del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, ya que es consciente de que el colectivo de desempleados de larga duración en España es bastante amplio —puede afectar a más de medio millón de personas— y es consciente, también, de que esta forma de paro, es decir, la que dura más de un año, aunque no es homogénea sí suele afectar a varones con más de cuarenta y cinco años de edad y, por tanto, cabezas de familia.

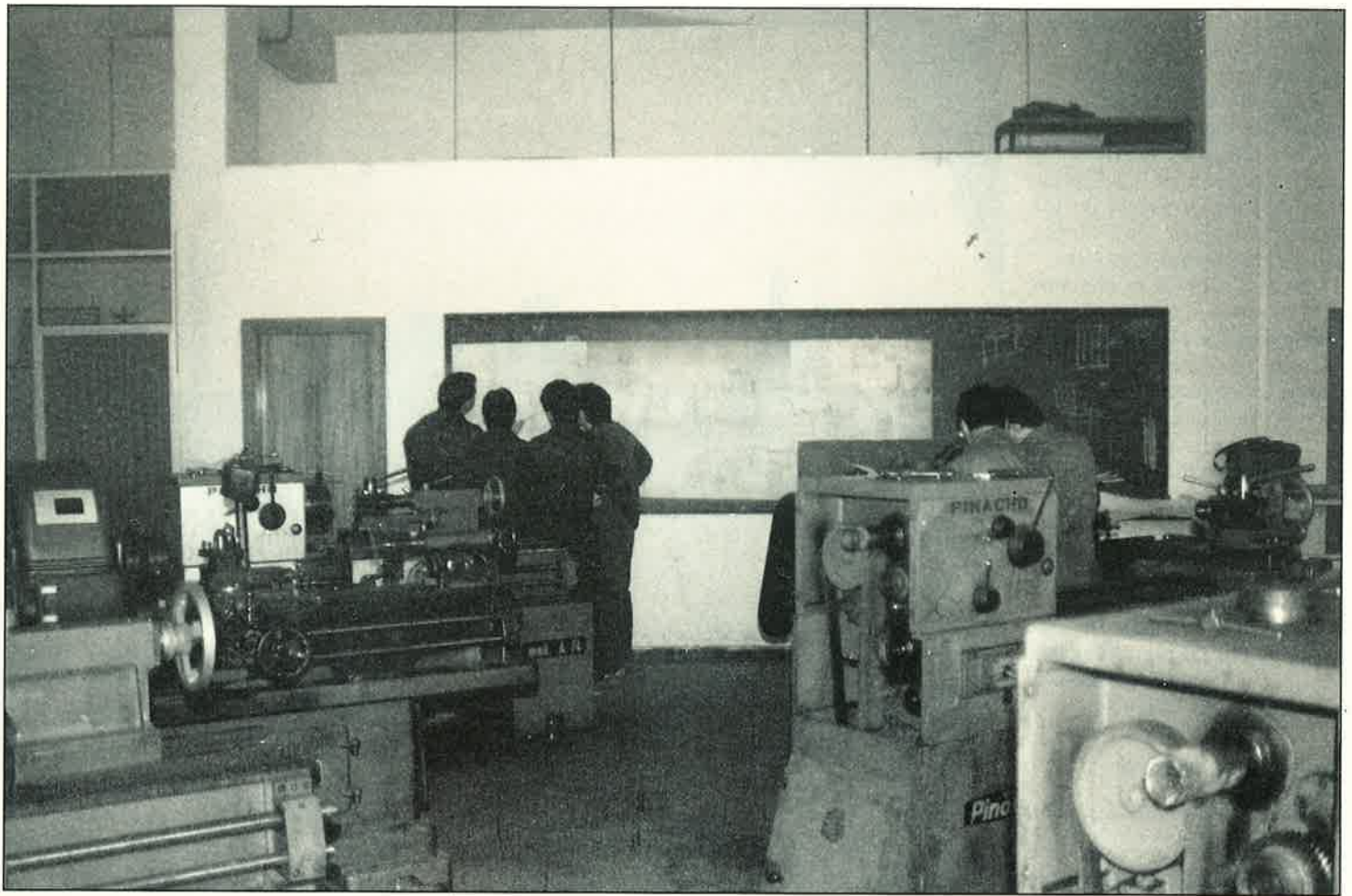
**E**STAS medidas que fueron estudiadas por el Consejo de Ministros del pasado 8 de abril, han sido incorporadas al Proyecto de Ley por el que se modifica el Estatuto de los Trabajadores (dado que alteran algunos preceptos de esta normativa y de la Ley de Protección al Desempleo) mediante una enmienda elaborada conjuntamente por el grupo parlamentario socialista y el de Convergencia i Unió.

Dicho Proyecto de Ley, que se encuentra en la actualidad en el Senado, donde está siendo discutido por las distintas fuerzas políticas, se espera que esté aprobado antes del período veraniego.

Las medidas que se van a poner en marcha, cuando pasen el trámite legislativo, afectan a desempleados mayores de cuarenta y cinco años, minusválidos







**El objetivo de estas medidas es cambiar políticas de subsidio por políticas activadoras de empleo.**

dos y parados de larga duración, es decir, aquellos que llevan más de un año sin trabajo. El total de este colectivo pueden alcanzar las 700.000 personas. Esta nueva normativa permitirá que las empresas que contraten a estos colectivos se beneficien de una reducción de la cuota patronal a la Seguridad Social de entre un 50 por 100 y un 100 por 100, siendo el INEM el que asuma dichos pagos. Este porcentaje variará

en función de la duración del contrato que se establezca entre uno y tres años y las características de las empresas.

En este sentido habrá ayudas específicas para las empresas de menos de 25 trabajadores y para los autónomos o empresas sin trabajadores por cuenta ajena que decidan contratar al primer trabajador. Es en estas empresas donde se crea más empleo y más rápido con la recuperación.

Según fuentes gubernamentales la intención del Ejecutivo con estas medidas es modificar las políticas tradicionales del subsidio por políticas activas y convertir los subsidios en ayudas a las empresas que contratan. El objetivo es, en definitiva, que las partidas que se destinan a pagar la protección al desempleo, en torno al millón de pesetas de media para cada perceptor, se desvíen al fomento de la ocupación. Es decir, ese millón pasaría a los incentivos para la contratación de estos desempleados. También el Gobierno ha considerado que la mejor forma de facilitar las contrataciones es ayudar al sostenimiento de los gastos sociales a los empresarios. La duración de estos contratos no será inferior a doce meses, ni superior a tres años, incluidas las prórrogas. La indemnización a la finalización



# NUEVAS MEDIDAS DE FOMENTO DEL EMPLEO

del contrato, si no se convierte en indefinido, será de doce días de salario por año trabajado.

El ejecutivo también ha revalidado en este paquete de medidas su política de incentivos a la transformación en indefinidos de todos los contratos de fomento de empleo: aprendizaje, prácticas, temporales, etcétera.

En este sentido se contemplan subvenciones desde 400.000 hasta 500.000 pesetas para la conversión en indefinidos de los contratos de fomento de empleo de jóvenes menores de veinticinco años, mujeres subrepresentadas, mayores de cuarenta y cinco años y minusválidos. Además, se contemplan bonificaciones en las cuotas de la Seguridad Social de estos colectivos.

Estas son en detalle las medidas aprobadas por el Gobierno, que se pueden ver también resumidas en el Cuadro 1.

## Incentivos para el empresario

■ Cualquier empresa, con independencia del número de trabajadores en plantilla, que contrate a un desempleado mayor de cuarenta y cinco años, o minusválido, tendrá derecho a una reducción del 75 por 100 de las cuotas empresariales de la Seguridad Social por contingencias comunes.

■ Las empresas con menos de 25 trabajadores que contraten a un perceptor del desempleo, menor de cuarenta y cinco años, que lleve más de un año inscrito como demandante de empleo (parado de larga duración) tendrán una bonificación del 50 por 100 de las cuotas empresariales de la Seguridad Social por contingencias comunes.

■ Los autónomos o empresas sin trabajadores que contraten a su primer empleado podrán beneficiarse de las siguientes bonificaciones:

• El 100 por 100 de la cuota empresarial a la Seguridad Social cuando contraten a un perceptor del desempleo mayor de cuarenta y cinco años o minusválido.



• El 75 por 100 de la cuota empresarial de la Seguridad Social cuando contraten a un perceptor del desempleo menor de cuarenta y cinco años, pero que lleve al menos un año inscrito como parado.

## Exclusiones y garantías

Según las medidas propuestas por el Gobierno no podrán beneficiarse de estas medidas de fomento de empleo las empresas que, con posterioridad al 31 de marzo de 1993 hayan amortizado puestos de trabajo por: despidos improcedentes, expedientes de regulación de empleo o extinción de contratos por causas objetivas.

Tampoco se aplicarán reducciones de cuotas para los con-

tratos de aprendizaje, trabajadores que hubieran estado contratados en la misma empresa después del 31 de mayo de 1993 y las contrataciones de cónyuge, ascendiente, descendiente o demás parientes del empresario o de los cargos directivos e integrantes de Consejos de Administración en el caso de sociedades.

Si la empresa amortiza el puesto de trabajo durante el período de vigencia de estos contratos bonificados para mayores de cuarenta y cinco años, minusválidos o parados de larga duración, a través de despidos improcedentes, regulaciones de empleo o extinciones individuales por causas objetivas, perderán automáticamente el derecho a beneficiarse de la

reducción de cuotas establecida, y deberán abonar el importe total de las cuotas empresariales establecido con carácter general.

## Contratos indefinidos

La transformación en indefinidos de estos contratos de duración determinada, que empleen a trabajadores mayores de cuarenta y cinco años, minusválidos o parados de larga duración se beneficiará de las bonificaciones establecidas tanto en la Ley de 30 de julio de 1992 de Fomento del Empleo y Protección del Desempleo, como en el Real Decreto de 1983 que regula el empleo selectivo y las medidas de fomento para trabajadores minusválidos.



## SUPUESTOS DE CONTRATACION TEMPORAL AUTORIZADOS E INCENTIVOS A LA CONTRATACION

COLECTIVOS	CARACTERES CONFIGURADORES					INCENTIVOS						
	Requisitos Generales	Requisitos específicos	Duración	Indemnizaciones a la extinción	Exclusiones	Requisito general y duración	TAMAÑO DE EMPRESA Y CUANTIAS			Exclusiones	Garantías	Beneficios conversión Contratados Indefinid. (*)
							Indistinto	-25 trab.	Sin trabaj.			
Mayores de 45 años	Hallarse en situación de desempleo		Mínima: 12 meses Máxima: 3 años incluidos prórrogas	12 días por año de servicio	Empresas que hayan amortizado puestos por despido improcedente, ERE o por las causas del art. 52c) ET	Perceptor de prestaciones desempleo Mínima: 12 meses Máxima: 3 años	Reducción del 75% cuotas empresariales SS por contingencias comunes		Primer trabajador contratado reducción del 100% de las cuotas empresariales a la SS por contingencias comunes	Aprendizaje Trabajo en la misma empresa posterior 31-5-93 cónyuges, ascendientes, descendientes, consanguinidad o afinidad hasta 2.º grado	Pérdida del derecho e ingreso de cuotas si se amortizan puestos por: - despido improced. - ERE - supuestos art. 52c) ET	Ley 22/92 de 30 julio
Perceptores de prestaciones de desempleo	Idem	- Empresas menos 25 trabajadores - Menor de 45 años - PLD, inscrito al menos 1 año en Of. Empleo	Idem	Idem	Idem	Idem	Reducción del 50% de las cuotas empresariales SS por contingencias comunes	Primer trabajador contratado, reducción del 75% cuotas empresariales a la SS por contingencias comunes	Idem	Idem	Idem	
Minusválidos	Idem		Idem	Idem	Idem	Idem	Reducción del 75% cuotas empresariales SS por contingencias comunes	Primer trabajador contratado reducción del 100% de las cuotas empresariales a la SS por contingencias comunes	Idem	Idem	Idem	

(\*) Junto a los mayores de cuarenta y cinco años —subvención de 500.000 pesetas y bonificación del 50 por 100 de las cuotas empresariales por contingencias comunes durante la vigencia del contrato— y minusválidos —subvención de 500.000 pesetas y bonificaciones del 70 por 100 ó 90 por 100 de las cuotas— la Ley 22/1992, contempla a menores de veinticinco años —subvención de 400.000 pesetas— y mujeres subrepresentadas —subvención de 500.000 pesetas.

Esta transformación de contratos de fomento de empleo en indefinidos debe formalizarse por escrito y en modelo oficial. Una vez presentada la documentación las empresas recibirán los siguientes incentivos:

■ 400.000 pesetas de subvención para los casos de jóvenes menores de veinticinco años.

■ 500.000 pesetas y el 50 por 100 de la cuota empresarial de la Seguridad Social para toda la vigencia del contrato para la transformación en indefinidos de contratos temporales de mayores de cuarenta y cinco años.

■ 500.000 pesetas de subvención para contratos indefinidos de mujeres en profesiones y oficios en que están subrepresentadas.



**La transformación de contratos temporales en indefinidos tendrá bonificaciones de 400.000 y 500.000 pesetas y otras reducciones de costes sociales.**

■ 500.000 pesetas de subvención y el 70 por 100 o el 90 por 100 de la cuota empresarial a la Seguridad Social, incluidos

accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, para los contratos indefinidos de minusválidos menores de cuaren-

ta y cinco años o mayores de edad, respectivamente.

El INEM financiará estas bonificaciones en la cuota empresarial a la Seguridad Social. Con ello se pretende que estas medidas de fomento del empleo entre colectivos con especiales dificultades para acceder a un puesto de trabajo no repercuta en el presupuesto de ingresos a la Seguridad Social. La Tesorería de la Seguridad Social recibirá por estos contratos la misma aportación —de empresa e INEM— que correspondería a un afiliado-cotizante ordinario (sin reducciones o bonificaciones). ■

**Concha HERNANDEZ CARAZO**



# EL PARO DE LARGA DURACION

# UN ESTIGMA DE NUESTRO TIEMPO

El paro de larga duración (PLD) es, en la mayoría de los países de la OCDE y de la Unión Europea, uno de los principales problemas del mercado de trabajo. Por ello, ha sido objeto de numerosos estudios y de intercambios de experiencias con el fin de combatirlo.

LA OCDE (Organización de Cooperación y Desarrollo Económico), integrada por los países occidentales más desarrollados y de la que España forma parte, ha elaborado ya varios informes a este respecto.

Lo primero a tener en cuenta es que se considera parado de larga duración al que lleva inactivo más de un año, si bien este concepto se ha empezado a aplicar en esta década, ya que en tiempos de mejor bonanza económica el PLD era aquel que superaba los seis meses.

Según esta organización los integrantes del PLD no es un grupo homogéneo y varía según los países. En España se produce con alta frecuencia que sean varones mayores de cuarenta y cinco años. No sucede así en otros países como Bélgica y Francia, en los que las mujeres son mayoría. Si es factor común a todos los países el aumento de la proporción de jóvenes en esta forma de desempleo, aunque para estos últimos se están tomando medidas específicas y diferentes.

Sin embargo, al agravarse la crisis del empleo y al deteriorarse la situación del mercado de trabajo, se ha producido gradualmente una situación de paro prolongado que ha afecta-



do a todos los grupos de edad y no solamente a los trabajadores de edad avanzada o de edad media, que experimentan a menudo dificultades para reinserirse en el mercado de trabajo, después de haber perdido su empleo.

Aunque no existen estadísticas precisas sobre el nivel de cualificación y de educación de los parados, los estudios realizados por la OCDE en sus países miembros han confirmado que las personas con cualifica-

ciones insuficientes y un bajo nivel educacional, constituyen en general una gran proporción de los parados. Es evidente, sin embargo, que éste es un problema que afecta a todos los parados y no sólo a los que carecen de empleo desde hace tiempo. Se podría sugerir por lo tanto que es la asociación con algún otro factor (por ejemplo, la edad, tal y como sucede en España) lo que aumenta la posibilidad de desempleo de larga duración.

No obstante, según advierte la OCDE, conviene ser prudente al interpretar la información sobre las cualificaciones o las características profesionales de los parados de larga duración. Estas están generalmente determinadas a partir del último empleo ocupado, que puede no reflejar adecuadamente la experiencia profesional adquirida en un período de tiempo más extenso. Por ejemplo, en el Reino Unido, numerosas personas desemple-





**No existe una causa determinante del PLD, aunque está vinculado a factores de edad, étnicos, minusvalías y poca formación profesional.**

adas de larga duración habían ocupado antes empleos de responsabilidad, pero al perderlos han sufrido una «descualificación» que les ha obligado a aceptar una serie de empleos precarios menos cualificados, antes de caer finalmente en el paro prolongado.

Según el informe White de la OCDE, cuando se estudia más a fondo el perfil profesional de los PLD se descubre que, en líneas generales, es similar al de los parados en general, pero son la edad y la evolución de la estructura del empleo los principales factores asociados a un PLD. Sin embargo, en el caso de los jóvenes se ha demostrado que un nivel insuficiente de educación puede ejercer una influencia importante.

### **Causas de PLD**

Según los estudios realizados, básicamente, el principal factor responsable tanto del desempleo en general como del PLD es la insuficiente demanda de mano de obra, que se debe tanto al escaso crecimiento económico como a la evolución de la estructura del mercado de trabajo. Respecto al último, el continuo desplazamiento de la demanda de mano de obra del sector industrial al sector servicios ha acentuado especialmente el paro de larga duración.

Según la OCDE *«las posibilidades de creación de empleo pueden haberse visto restringidas por el elevado nivel de salario mínimo y, por tanto, una reducción de este nivel podría facilitar la búsqueda de un empleo. Esta reducción está vinculada al funcionamiento del sistema de Seguridad Social en algunos países. Pero es preciso reconocer que no hay una causa en sí misma que haya creado el paro de larga duración».*

En algunos países se produce, sin embargo, la contradicción de que cuando hay expansión de mano de obra el PLD no se reduce. Ello es debido a que los menos capacitados y cualificados son re-

chazados para ocupar los puestos ofrecidos, y van más lejos a «la cola de espera», empezando a caer poco a poco en el PLD.

Este fenómeno de «hacer la cola» tiende a intensificar el problema del PLD porque cuando una persona está marcada por su estigma le es todavía más difícil escapar de esta situación. Según se indica en «Perspectivas de Empleo en la OCDE de 1993», el PLD se convierte en una especie de trampa: los empleadores tienden a contratar preferentemente a candidatos que lleven poco tiempo en el paro, y estén más motivados, lo que deja a los parados de larga duración en una posición cada vez más desfavorable.

Otro de los factores que ha constituido el PLD es la evolución de la estructura del empleo que afecta tanto a los sectores de actividad como a los distintos tipos de cualificaciones requeridas en los sectores donde el empleo está en expansión.

La reestructuración de los sectores de actividad y de las profesiones es un proceso continuo en los países de la OCDE y se ha traducido esencialmente en un retroceso del empleo en la industria y en un crecimiento del número de trabajadores en el sector terciario. Se ha registrado también una discriminación de la mano de obra no cualificada en todos los sectores de la economía. Este proceso se ha acelerado en estos últimos años como consecuencia de la recesión posterior al segundo conflicto petrolero de 1979.

Esto ha ocasionado una serie de reconversiones que han producido despidos masivos en ramas de actividad tradicionales como la confección, sector textil, minería del carbón, mecánica pesada, industrias del metal y químicas, construcción naval, etcétera. En general, los trabajadores que perdieron su empleo eran personas de edad avanzada, no cualificadas o cuyas cualificaciones estaban anticuadas. Ello impedía aprovechar las nuevas oportuni-



# EL PARO DE LARGA DURACION

des de empleo que exigían un nivel de formación más elevado o competencias y actitudes diferentes o mayor adaptabilidad como es el caso de las actividades de servicios a particulares.

A este factor hay que añadir en muchos casos la propiedad de la vivienda que impide al parado la movilidad geográfica y por tanto la pérdida de trabajo en otros lugares.

Finalmente, al analizar los factores determinantes del PLD, la OCDE considera oportuno tener en cuenta la naturaleza del sistema de protección del desempleo y preguntarse «en qué medida este sistema puede haber contribuido al paro de larga duración. Se puede suscitar la cuestión de si una indemnización generosa de desempleo puede llevar a prolongar la búsqueda de empleo e incitar a permanecer inscritos en el paro durante mucho más tiempo».

No obstante, en los estudios realizados no se ha encontrado una conexión entre ambos factores que se pueda considerar como muy amplia. Sí es más frecuente que los parados de larga duración rechacen empleos de baja remuneración porque consideran más interesante la prestación de desempleo frente al salario mínimo con sus correspondientes impuestos.

## Medidas especiales

A la luz de todos los estudios realizados y recogidos por la OCDE en sus distintos informes sobre esta cuestión, se colige que para paliar el PLD es necesario tomar medidas especiales. Según los informes «Las Perspectivas de Empleo, 1991» y «Políticas de Mercado de Trabajo para 1990» la generación de los empleos no está en manos de los Gobiernos, pero éstos sí pueden intentar promover el empleo de los PLD mediante medidas indirectas.



**Todos los informes coinciden en señalar que el PLD se combate con medidas especiales, tales como reducir los costes laborales.**

Entre las que se están tomando en los distintos países afectados por este problema las que están obteniendo mejores resultados sin que ninguna sea una completa panacea, figuran:

- Medidas para estimular, mejorar y ayudar en la búsqueda de empleo. Son programas de información, consejo y entrevista personal para promo-

ver la autoayuda a los solicitantes. Este método, también conocido como JOBCLUBS (Clubs de Empleo) es muy utilizado en Australia, Canadá, Francia, los Países Bajos y el Reino Unido.

- Medidas para reactivar y elevar las cualificaciones de los parados de larga duración para intentar hacerlos más

atractivos a los empleadores. Esto conlleva no sólo una formación profesional formal, sino también la formación y los cursos que puedan ser necesarios para capacitar a los PLD a seguir esa formación profesional. Estos métodos se utilizan en la práctica totalidad de los países de la OCDE, estando España entre los que mayor oferta posibilita.

- Medidas para reducir a los empleadores sus costes laborales mediante subsidios, reducciones de cuotas a la Seguridad Social, estímulos al empleo autónomo o subsidios salariales pagados a los PLD que acepten trabajos con un determinado salario (esta última práctica, JOB START ALLOWANCE, está muy extendida en el Reino Unido).

Es precisamente este grupo de medidas en el que se enmarcan las recientemente tomadas por el Gobierno español para paliar el PLD de mayores de cuarenta y cinco años y minusválidos.

- Medidas de creación directa de empleo. Estas medidas sólo se pueden poner en marcha desde el sector público. Sin embargo, como los recursos financieros son limitados las plazas son limitadas y prevén la contratación en el marco de proyectos diferenciados o claramente identificables para la realización de ciertas tareas o la prestación de servicios específicos. Austria, los Países Bajos, Suecia y Australia están a la cabeza en esta modalidad. En España sólo se utilizan en Proyectos de Trabajos Comunitarios.

Finalmente, existe otra serie de medidas orientadas para ayudar a grupos particulares dentro de los PLD como son los que viven en zonas del interior, jóvenes, trabajadores de edad avanzada, padres solos, minorías étnicas y otros. ■

**Concha HERNANDEZ  
CARAZO**



# ALTA TECNOLOGÍA ESPAÑOLA DE APLICACIÓN NAVAL



## SIMULACIÓN NAVAL

- DE MANDO Y CONTROL.
- DE SENSORES Y ARMAS.
- TÁCTICOS.
- DE MANIOBRA.
- DE NAVEGACIÓN.
- DE CONTROL TRÁFICO MARÍTIMO.
- DE PLANTA PROPULSORA.
- DE MANEJO DE CARGA.
- DE LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN.
- DE PESCA.

## CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO, FLUVIAL Y PORTUARIO



- INGENIERÍA DE SISTEMAS.
- CONSOLAS DE VTS MULTISENORES.
- SISTEMAS INTEGRADOS DE COMUNICACIONES SEGÚN G.M.D.S.S.
- SISTEMA NAVTEX.
- SENSORES.
- CONTROL Y SUPERVISIÓN ESTACIONES REMOTAS.
- OBRA CIVIL.

## SISTEMAS DE COMBATE NAVAL



- INGENIERÍA DE SISTEMAS.
- SISTEMAS DE MANDO Y CONTROL.
- SISTEMAS INTEGRADOS DE COMUNICACIONES.
- MODELIZACIÓN DE AREAS DE GUERRA (AAW, ASW, ASVW).
- CONSOLAS TÁCTICAS NAVALES Y SUS EQUIPAMIENTOS.
- EQUIPOS AUXILIARES ELECTRÓNICOS.

## SERVICIOS

- APOYO LOGÍSTICO INTEGRADO.
- MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN.
- FORMACIÓN.

# SAINSEL

## SISTEMAS NAVALES, S.A.

CENTRAL:

C/ MANUEL VELASCO PANDO, S/N - 41007 - SEVILLA  
TEL: 457 36 91 - FAX: 457 93 62

DIRECCIÓN COMERCIAL

C/ AGUSTÍN DE FOXÁ, 25 - 7ºA - 28036 - MADRID  
TEL: 323 49 17 - FAX: 315 58 31



## ESPAÑA, A FAVOR DE SU PROHIBICIÓN

Francia pretende mantener, para este año, el «privilegio» de que su flota actúe con redes de deriva de más de 2,5 kilómetros de longitud. Ello, unido a la petición de que se establezca un período transitorio de cuatro años para la prohibición total de esta arte de pesca, ha provocado la reacción del Gobierno español que, por boca del ex-ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Vicente Albero, amenazó con la posibilidad del cierre de fronteras a la importación de túnidos a países que utilicen redes superiores a los 2,5 kilómetros. Por otro lado, una patrullera española detuvo el pasado 18 de abril a dos pesqueros italianos faenando a la altura de Cabrera con redes superiores a los 2,5 kilómetros.





# LAS REDES DE DERIVA ENFRENTAN A LOS PAISES COMUNITARIOS



© GREENPEACE / MORTIMER

«El Gobierno español se plantearía seriamente la posibilidad de cuestionar el acceso a nuestro mercado de pesca procedente de países que autoricen estas redes.»

*(Vicente Albero)*



**L**AS discusiones sobre la utilización de redes de deriva y, en especial, la intransigente postura francesa en seguir utilizando redes superiores a los 2,5 kilómetros de longitud, ha experimentado un importante recrudescimiento durante el pasado mes de abril. El cruce de declaraciones de los responsables de pesca francés y español es un claro reflejo de esta situación, marcada por los graves enfrentamientos entre la flota española del Cantábrico y la francesa a causa de la pesca de la anchoa.

El pasado 12 de abril, en la reunión mantenida por los ministros de Pesca de la Unión Europea, Francia se opuso a cualquier medida que condicionara, incluso indirectamente, el uso de volantas este año. Ante la imposibilidad de llegar a un acuerdo, el Consejo optó por enviar este asunto al Comité de Representantes Permanentes (COREPER) para que prepare un informe,

sobre bases científicas, respecto a las consecuencias derivadas de la utilización de redes de deriva. Dicho informe será debatido por los ministros de pesca a comienzos del mes de junio.

Al término de la citada reunión, el ministro francés de Pesca, Jean Puech, aseguró que sus barcos saldrían a faenar en las mismas condiciones que el pasado año, en que gozaban del privilegio de utilizar redes con una longitud de hasta cinco kilómetros.

Ante esta situación, la postura del ex-ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación,

**«Muchos de los datos fundamentales para valorar el impacto ecológico de las redes de deriva han sido omitidos por los científicos franceses.»**

*(Ricardo Aguilar)*



Vicente Albero, ha sido tajante: «No se puede reabrir un debate que ha costado mucho trabajo cerrar», al tiempo que advertía que si la flota francesa seguía utilizando estas redes, «el Gobierno español se plantearía seriamente la posibilidad de cuestionar el acceso a nuestro mercado de pesca procedente de países que autoricen estas redes».

## Informe tendencioso

La medida por la que se permitía a 37 barcos franceses utilizar redes de deriva o volantas de hasta cinco kilómetros quedó derogada el 31 de diciembre, al no aceptarse como válidas las conclusiones científicas contenidas en un informe, elaborado por el Instituto Francés de Investigaciones Pesqueras (IFREMER), en el que se afirmaba que la pesca con redes de de-

riva no conlleva ningún riesgo ecológico.

El Comité Técnico y Científico de la Unión Europea fue tajante al asegurar que el informe presentado por Francia no demuestra que el uso de estas redes no suponga riesgo ecológico, y expresó sus dudas respecto a algunas de las conclusiones, como que no tenía un impacto negativo sobre los delfines.

En el mismo sentido se expresó la organización Greenpeace, que realiza desde hace años una intensa campaña contra lo que denominan «cortinas de la muerte». «Los datos presentados por IFREMER —señaló Ricardo Aguilar, portavoz de esta organización—, no pueden demostrar que las redes de deriva no supongan un riesgo ecológico, sino todo lo contrario. Muchos de los datos fundamentales para valorar el impacto ecológico de estas flotas han sido omitidos por los científicos franceses. Es evidente que

un informe que pretende ser científico no puede ocultar el tamaño de las redes...» A pesar de no señalarse la longitud de esas redes, un documento realizado por este mismo Instituto el pasado año, ha permitido comprobar que se han estado utilizando redes de una longitud media superior a los siete kilómetros.

Según comentaba a esta revista José Loira, secretario general de Pesca Marítima, la situación es clara: el Parlamento Europeo se pronunció en el mes de diciembre en contra de la utilización de estas artes de pesca, recomendando que su uso estuviera limitado a un máximo de 2,5 kilómetros y dentro de la zona de las 12 millas.

Sin embargo, Francia no se ha dado por vencida, y de ahí su petición de que se mantenga el uso de redes con más de 2,5 kilómetros, así como que se establezca un período transitorio de cuatro años para su total prohibición. Postura en la

que se ve apoyada por otros Estados miembros.

No obstante, la Comisión interpretó que era necesario presentar un informe sobre las redes de enmalle o deriva al Consejo, junto con una propuesta de nuevo Reglamento. Tras la discusión de este punto en la reunión del pasado 12 de abril, el Consejo de Pesca acordó pedir al Parlamento Europeo un dictamen urgente sobre la propuesta de Reglamento presentada por la Comisión. Tanto esta propuesta como el informe sobre las redes de deriva serán estudiados por el COREPER —como se señaló anteriormente—, quien presentará sus conclusiones en la reunión del Consejo del próximo mes de junio.

Esta situación no satisface a las autoridades galas, que pretenden seguir faenando como hasta el mes de diciembre pasado, sin esperar a la reunión de junio. Probablemente su decisión de incumplir la legalidad radique en la total impunidad con que vienen actuando los barcos de pesca comunita-



© GREENPEACE / NEWMAN



rios. Buena prueba de ello es la utilización, por barcos franceses, de redes que sobrepasan ampliamente los cinco kilómetros.

### **Apresados dos pesqueros italianos**

Otro buen ejemplo de impunidad lo constituye la flota italiana que, a pesar de la normativa existente, ha seguido invadiendo prácticamente todo el Mediterráneo con redes de más de 10 kilómetros (ver *MAR*, número 309, septiembre 1993).

Desde hace tiempo, se han multiplicado las denuncias de organizaciones ecologistas y de los propios pescadores sobre estas actuaciones, incluso dentro de las aguas territoriales españolas. El pasado 14 de abril, una patrullera española avistó a varios pesqueros de nacionalidad italiana faenando a la altura de la isla de Cabrera. Al proceder a su inspección, emprendieron la huida. Tras efectuar disparos intimidatorios, se logró apresarse a dos de ellos: el «Perla Jónica» y el «Cristina». Los otros dos se dieron a la fuga.

Trasladados a la Estación Naval de Porto-Pi, se comprobó que sus artes de pesca sobrepasaban ampliamente los 2,5 kilómetros de longitud. A los patrones de ambos buques

se les han impuesto sendas multas de cinco millones de pesetas.

### **No, a la prórroga**

España es partidaria de la prohibición total de esta modalidad de pesca en un plazo de cuatro años y que, durante ese plazo, se establezca un riguroso sistema de control. Por supuesto, se está en contra de una moratoria que permita seguir utilizando redes de una longitud superior a los 2,5 kilómetros (ver recuadro «La posición española»).

Por su parte, los pescadores españoles han manifestado su profundo malestar ante esta situación. De forma rotunda se expresó a esta revista Juan María Urbieta, presidente de la Federación de Pescadores de Guipúzcoa: «*No se debe conceder la prórroga. Además, hay que establecer un control muy estricto, porque el incumplimiento de las normas ha sido evidente.*» En este sentido, Urbieta hacía alusión al problema de la anchoa, en el que una vez cubiertos los cupos para la flota francesa, establecidos por la Comunidad, éstos seguían saliendo a faenar. «*Los informes de la propia Comunidad señalan el incumplimiento de la legalidad establecida para el*

*uso de redes de deriva, y lo dicen claramente. Hay una total negligencia por parte de los países comunitarios... Nos hacen eliminar muchas cosas, nos "pasan por la piedra", a nosotros, a los agricultores, a los ganaderos..., y ellos se saltan todas las normas... Esto no puede seguir así.*»


Juan María Urbieta señala la imposibilidad de controlar las redes de deriva, su incompatibilidad con las artes tradicionales y el peligro que estas redes suponen para la navegación... Esta situación le lleva a terminar con una frase extremadamente gráfica: «*Estamos decididos a terminar con las redes de deriva, o ellas terminarán con nosotros.*»

La situación requiere una rápida solución, si es que no se quiere acabar con la pesca y el medio marino; para empezar, que la Unión Europea

haga respetar su propia normativa. La captura accidental, según Greenpeace, de especies que no son objetivo de las pesquerías con redes de deriva realizadas por embarcaciones comunitarias podría alcanzar, durante el presente año, más de 1.800.000 ejemplares (especialmente cetáceos, tiburones, tortugas y aves marinas).

Tal vez estemos a las puertas del comienzo de la solución al problema de las redes de deriva o «cortinas de la muerte». El próximo mes de junio tendremos la respuesta. ■

**Raúl GUTIERREZ**



**«No se debe conceder la prórroga al uso de redes de más de cinco kilómetros. Además, hay que establecer un control muy estricto, porque el incumplimiento de las normas ha sido evidente.»**

*(Juan María Urbieta)*





© GREENPEACE

## La postura española

La posición española en relación con las redes de enmalle a la deriva o volantas es clara y contundente: España aboga por la prohibición de estas artes debido al perjuicio ecológico que representan, los peligros que ocasionan a la navegación, por la mortalidad innecesaria que conllevan, por la interacción negativa con los artes tradicionales «limpios» desde el punto de vista ecológico, y también por las dificultades estructurales de control de su utilización. Una posición que coincide con las peticiones y los planteamientos de los pescadores españoles y de la organización Greenpeace.

Según una nota remitida por la Secretaría General de Pesca Marítima en relación con la propuesta presentada por la Comisión, España considera positivo que la Comisión reconozca, en la propia propuesta, el incremento del esfuerzo y la expansión incontrolada de estas artes, así como las preocupaciones medioambientales y ecológicas, la falta de selectividad, la necesidad de establecer un sistema rígido de control y los peligros que representa para la navegación.

Considera igualmente positivo que la Comisión plantee, a la luz de lo anterior, la necesidad de proceder a la prohibición total del uso de esta modalidad, en un plazo de cuatro años, y que, durante este plazo transitorio, se establezca un nuevo y riguroso sistema de control.

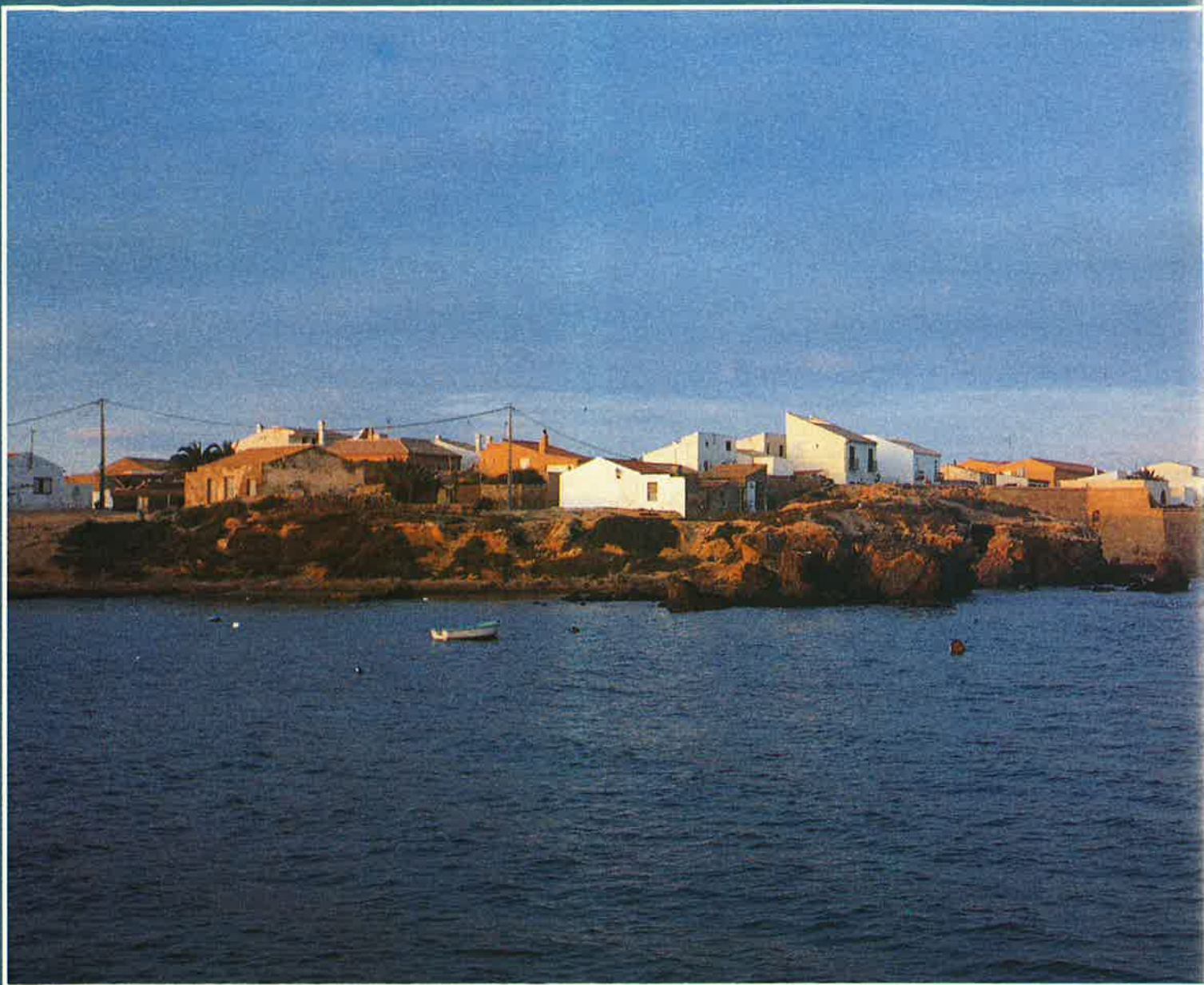
La propuesta de Reglamento presenta una dificultad fundamental para España —según la mencionada nota de la Secretaría General de Pesca Marítima—, que no puede aceptar el establecimiento de una derogación para que los barcos que hubieran utilizado redes de hasta cinco kilómetros, en 1992 y 1993, puedan continuar hasta el 31 de diciembre de este año. Las razones esgrimidas por la Comisión para ello son de tipo socioeconómico. España considera que no es solución una derogación y que deben considerarse otras alternativas que no impliquen una excepción.

La nota termina señalando que la firmeza de la posición española fue crucial en las deliberaciones del Consejo del 12 de abril, y será mantenida cuando se replantee este asunto en el próximo Consejo del mes de junio. ■

R. G.

© GREENPEACE





# TABARCA

*Isla gentil*

Desde el principio de los tiempos existe una isla donde siempre quise perderme. Tabarca o isla de la Guardia es también un barco de piedra, permanentemente anclado en espera de su imposible rescate. Un grupo de islotes envueltos en la mitología, la historia y la leyenda.







**E**L archipiélago de Tabarca está situado en los 38° 9' latitud Norte y los 0° 28' latitud Oeste, enclavada en la cuenca occidental del mar Mediterráneo. Esta isla de transparentes aguas ofrece una visibilidad en la inmersión de más de 10 metros, atrayendo a los amantes del mar deseosos de visitar el peculiar islote.

Se puede acceder a él desde Alicante o Santa Pola de modo que dista unas escasas tres millas marinas (nueve kilómetros), que las frecuentes embarcaciones recorren en poco más de media hora.

La isla se proyecta en direc-

ción NO-SE, extendiéndose de forma irregular desde 1.600 metros de anchura máxima. En su tercio Oeste se observa un estrechamiento que deja al Norte un pequeño puerto y al Sur la única playa arenosa de la isla, acompañada de pequeños cantiles de pocos metros de altura.

Pasado el puerto la isla se encanCHA y nos encontramos con una extensión de terreno fértil que fue empleada para la agricultura no hace muchos años.

Sin embargo, esta isla a la que adjudicamos de forma relativamente fácil el nombre de Tabarca, ha dado a los historiadores verdaderos quebrade-



ros de cabeza. Sea como fuere, Plumbaria, Planesia, Palmatsa, Plana, Santa Paula o Santa Pola, no son sino vestigios que nos hablan del paso por Tabarca de sucesivos pueblos y civilizaciones; y que nos hacen intuir en ausencia de datos históricos, luchas, invasiones y otros avatares acaecidos sobre una pequeña superficie de 30 hectáreas y de las aguas que la rodean.

Aguas peligrosísimas y pobladas de piratas por aquel entonces; hoy en día es una zona protegida para el desarrollo y la proliferación de especies marinas.

Los alrededores de la isla son poco profundos, de unos siete metros; y por lo que se



refiere a la parte que la separa de las costas, las profundidades del mar no sobrepasan los 20 metros.

Aguas de un marcado carácter templado en invierno (13° C en el mes de febrero) y subtropicales en verano (27° C en agosto, en superficie); con unos niveles muy bajos en contaminación. En cuanto a la salinidad de las mismas, ésta oscila entre un 37 por 1.000 en otoño y 38 por 1.000 en primavera, en aguas de superficie.

Como si de un collar se tratara, acompañan a la isla tabarquina tres islotes: LA CANTERA, LA GALERA y LA NAO, situados respectivamente al Oeste, al Sur y al Este de Tabarca. Sin embargo, completa el cuadro una serie de peñascos a los que la historia les ha regalado un nombre, «Escullroig», «La Savata», «Escull negre», «Cap del moro» o «Naveta», son algunas de las rocas que afloran en la superficie.

El clima, típicamente mediterráneo, de un tipo semiárido con inviernos suaves y veranos calurosos, con escasas e irregulares precipitaciones. Carece de arbolado y su vegetación es escasa, lo cual provoca que no exista ninguna sombra natural, algo que invita a una austeridad absoluta.

En cuanto a la altura media de la isla, es de unos seis metros, alcanzando su parte más alta los 17, algo que hace honor al nombre de isla Plana y que justifica la saña con que la azotan los vientos temporales.

La figura irregular de la isla va formando diversas calas y ensenadas terminando en una punta saliente llamada cabo Falcón. En la parte Sur existe una gruta que se interna unos 80 metros por el subsuelo y donde penetran las aguas del mar, se llama «Cova del Ilop marí». Esta gruta ha sido objeto de leyendas sobre botines escondidos, amores secretos, sirenas y monstruos marinos y recibió el nombre por la presencia en el lugar, hasta hace pocos años, de la foca monje o lobo de mar.



# TABARCA

*Isola gentil*

## Carlos III, ...Fecit...

La historia del islote tiene sabor a sal, a piratas, a velas latinas surcando el mar. En 1770 se instalaban en ella unas cuantas familias procedentes de la original isla de Tabarca, frente a las costas de Túnez y rescatadas pocos años atrás, levantándose una torre vigía aprovechando la estratégica posición del islote.

Pronto se estableció un caserío de pescadores para albergar a la pequeña población. En este mismo siglo, XVIII, con la isla ya colonizada, se construyó una fortificación con el fin de protegerse de las incursiones de piratas y



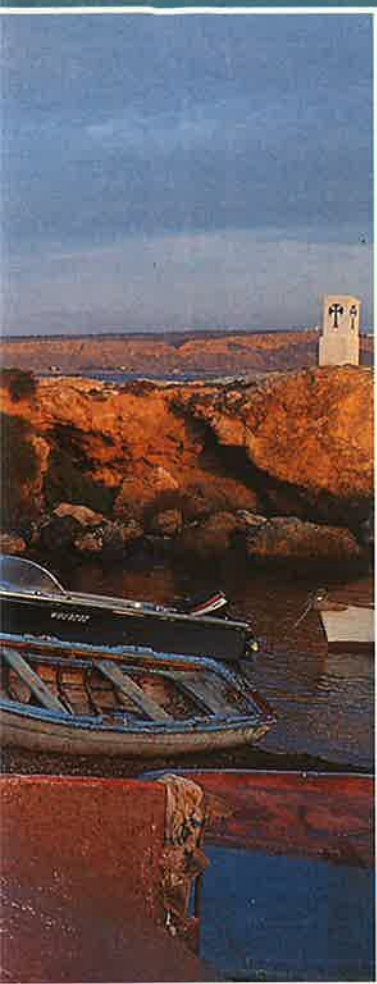
berberiscos que la saqueaban periódicamente. De hecho, según diversas fuentes, el mismísimo Barbarroja holló sus playas.

En el siglo XVIII, Carlos III mandó reforzar la fortaleza con murallas, baterías, baluartes, cuarteles, cuadras, almacenes subterráneos y el llamado

fuerte de San Pablo. Asimismo se construyeron casas para los colonos, una iglesia, lavaderos, cisternas y otras instalaciones de utilidad.

A lo largo del siglo XIX la isla mantuvo una guarnición militar cuyos efectivos se sublevaron en 1884; seis años después serían retiradas las





tropas, destinándose el castillo a prisión militar.

Pero, volviendo la mirada al presente, el visitante, al descender de la golondrina, barcaza que cubre regularmente el trayecto, se siente golpeado por la aridez de la tierra y nos sorprende su entorno.

Al Este de la población, la

puerta de San Rafael, abre paso hacia las calles y nos muestra en sus proximidades las embarcaciones recaladas: pequeños y valientes botes que procuraban y procuran a los tabarquinos su medio de vida. La tradición marinera y la abundancia de la pesca en los alrededores llevó a los isleños

a fabricar sus pequeñas barcas, pintorescas y pensadas para efectuar una pequeña explotación individual de los recursos pesqueros que puedan mantener a una familia. El declive de la construcción semi-industrial de estos reducidos veleros se produjo con la implantación de los motores.

La soberbia puerta de San Rafael, adornada con imágenes de los patronos, acoge al visitante y lo encamina hacia la calle principal, rodeada por un entramado de ordenadas y rectilíneas calles deslumbrantes de cal y orientadas hacia los puntos cardinales.

La nave que ocupa la neoclásica iglesia abre sus ventanas barrocas en forma de curiosas hojas de lis. El secreto que esconden sus sótanos dibuja unas cuevas comunicadas con el mar que escapan a la visita de turistas y visitantes. Todavía subsisten los pasadizos y túneles subterráneos que comunicaban los edificios estratégicos entre sí.

Una muralla rodea la mitad poblada de la isla a occidente, formando una unidad paisajística con la roca, el mar y el cielo.

Del castillo apenas se conservan los muros, de cinco metros de espesor. Y contagiándose de la nostalgia, alterna y solitaria, la antigua torre vigía de San José, la cual perdió las garitas de guardia de sus esquinas.

Seguimos caminando hacia Levante y aún llegamos a la puerta de San Miguel, que nos lleva a un acantilado bajo de roca amarillenta, con aguas limpias, profundas y calmadas que invitan al baño, con vistas a la costa de Alicante.

Una última puerta, la de San Gabriel o Trancada se abre paso a Poniente, enfrentándose al islote semisumergido llamado «La cantera», que proporcionó, más de doscientos años atrás, la piedra necesaria para construir las edificaciones de la isla. En esta puerta puede leerse parte de la inscripción latina: CAROLUS III REX HISPANIARUM, FECIT EDIFICAVIT.

En el extremo de la superficie insular, a Levante, encontramos un pequeño y recogido cementerio, austero como la costa y encalado como única nota viva del lugar.

Frente a esta tradicional visión se contraponen el edificio del faro, de aspecto abandonado y maquinaria totalmente automatizada, sin olvidar el



helipuerto, que permite un rápido acceso a la isla.

## Costumbres tabarquinas

Entre los productos marinos que eran recolectados en la isla encontramos moluscos diversos, como el bígaro o la zalmeja cicissa. Alrededor de 1940 se recolectaban y desecaban al sol algas muertas, con el fin de emplearlas como abono en la zona de cultivo.

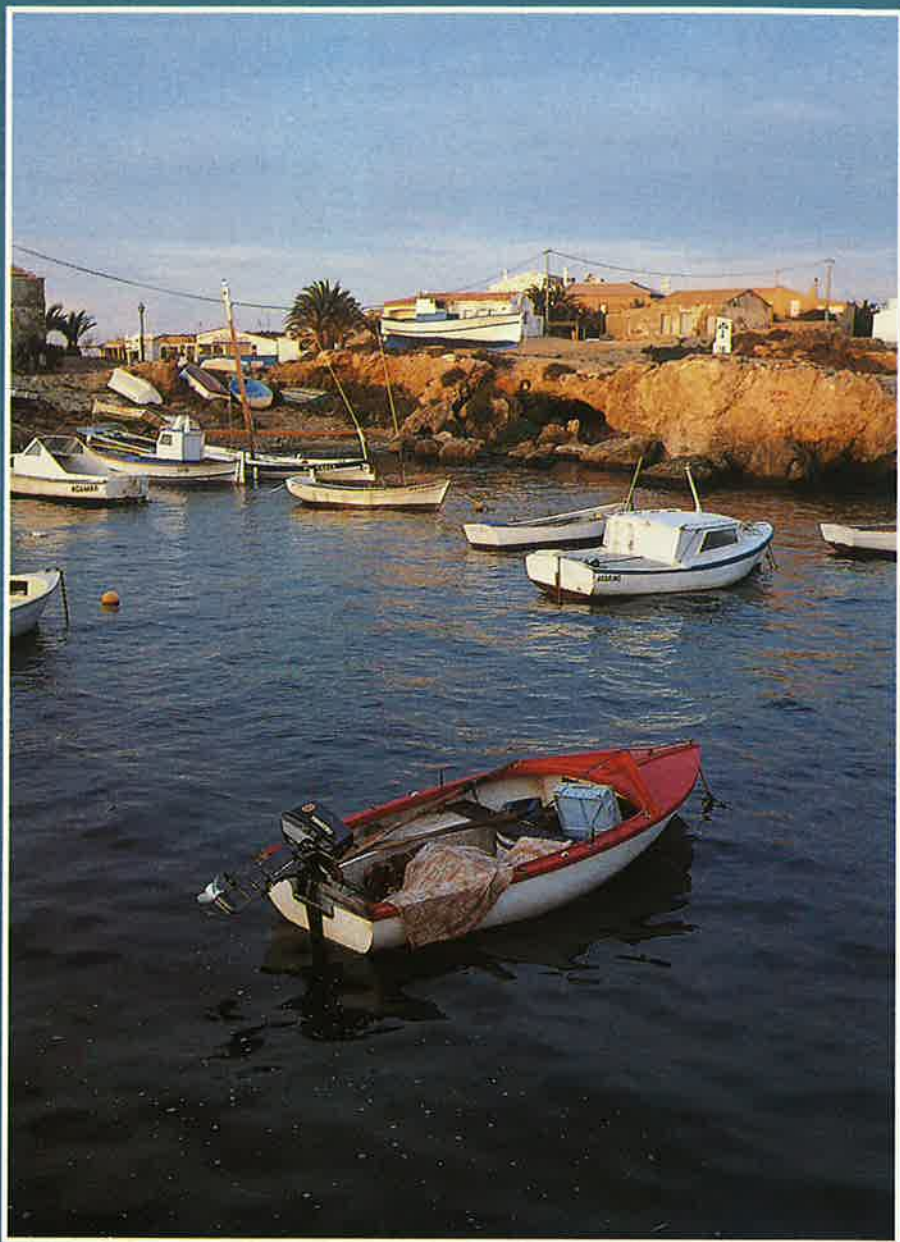
La actividad pesquera en la isla data de muy antiguo, siendo desempeñada probablemente por los fenicios y posteriormente por los romanos.

En la actualidad existe una flota artesanal compuesta por una quincena de «busas», embarcación típica. Desde estas barcas se emplean diversas artes de pesca fijas, de deriva, de cerco, de arrastre... Además veremos recalado el típico «llaud» de vela, una embarcación empleada antaño, que ahora se emplea con fines recreativos.

Las fiestas en la isla se celebran los días 29 de junio: San Pedro y San Pablo (patronos de la población), 16 de julio: Virgen del Carmen (patrona de los pescadores) y 8 de diciembre: La Inmaculada (patrona de la isla). Además de sus fiestas, cabe destacar, la gastronomía de Tabarca; el arroz a banda y el negro son dos de sus especialidades. La carencia de ingredientes, verduras y otros recursos se suple con la abundancia y variedad del pescado y con los platos alternativos como los guisados de caracoles.

## La reserva marina

Los valores naturales de la isla, ocultos bajo sus aguas o entre las grietas de sus rocas, han sido conocidos desde antiguo por los hombres de mar que vivían de su riqueza. Los fondos marinos preservados por su declaración en 1986 como Reserva Marina, tienen un aprovechamiento restringido según la zona que ocupan.



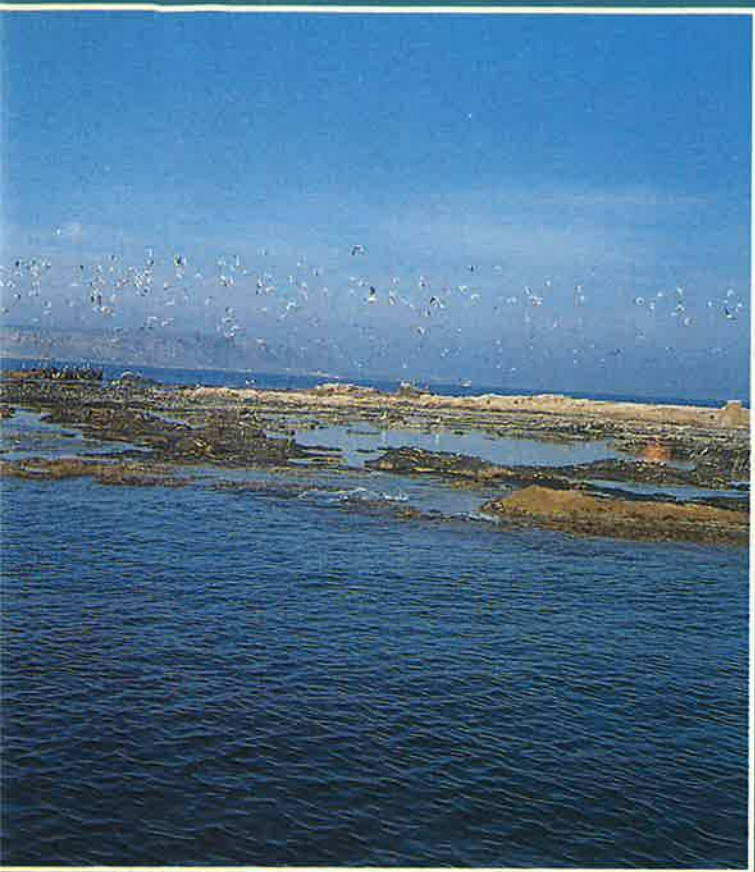
# TABARCA

*Isola gentile*

Hacia el Este, alrededor del Bajo de la Llosa, existe un área de acceso limitado, donde no se permite pescar, realizar deportes náuticos ni circular a elevadas velocidades con embarcaciones.

El fondeo se permite en las costas del Norte y Sur de la isla, precisándose de autorización para pescar, bucear con escafandra o realizar actividades que pudieran ser lesivas para la fauna marina o las praderas de algas. Estos algueros,





compuestos principalmente por la fanerógama posidonia oceánica, albergan un buen número de especies de algas.

La Reserva Marina permite la conservación de especies animales amenazadas por la pesca abusiva y artes no permitidas, sirviendo como punto de referencia para evitar el excesivo deterioro del perímetro insular sumergido.

La posidonia oceánica, propia de estas aguas, sufre actualmente una recesión natural en todo el Mediterráneo, siendo muy sensible a la contaminación y presiones humanas. Representa una comunidad clímax y alcanza su madurez en varios años. Ello supone, si se amenaza su equilibrio, que puede desaparecer, como ha sucedido en las costas francesas. La importancia de estas praderas es capital, no sólo desde el punto de vista ecológico y biológico, sino como consolidación de los sustratos

blandos y freno de la acción del oleaje sobre la costa, decelerando la erosión.

En definitiva, la isla de Tabarca ha despertado siempre una enorme devoción entre los literatos hasta el extremo de haber sido llamada la «isla de los poetas». La relación de los autores que han dedicado trabajos a Tabarca es larga e ilustre, y ocuparía muchas páginas. Tan sólo mencionar a Azorín y a Miró para quienes la isla «siempre tuvo un misterio azul de distancia, como hecho de humo».

Tabarca, sumida en la monotonía y el olvido durante milenios, se agita hoy con la hollada de miles de turistas que son atraídos por aquel irregular trozo de tierra que se vislumbra desde la costa como un magnético y misterioso enclave. ■

Rosa RUIZ  
ARAGONES



LA MEJOR CALIDAD EN ALMACENAJE FRIGORIFICO

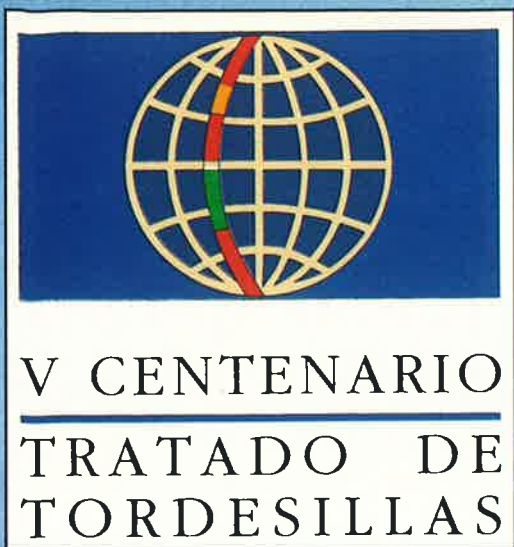
1<sup>er</sup> FRIGORIFICO  
DE EUROPA  
AUTOMATIZADO  
POR ORDENADOR

Frigoríficos de Galicia, S.A.

“FRIGALSA”

LA RIOUXA - TEIS . Apartado, 973 . Telf. 45 27 19 . Telex: 83202 FGSA E . Fax: 45 27 21 . 36200-VIGO (España)





V Aniversario del Tratado de Tordesillas

# EL REPARTO DE LOS MARES

El próximo 7 de junio se cumplen quinientos años desde que las Coronas de Portugal y España firmaran, en la villa vallisoletana de Tordesillas, los Tratados Océánico y Africano por el que ambas naciones se repartían el mundo recién descubierto y por conquistar. Entre los actos previstos para conmemorar la histórica fecha está el cumplimiento de una cláusula que nunca se llegó a ejecutar: la reunión de las armadas lusa y española para fijar geográficamente las lindes marinas de los respectivos reinos.

**E**L acuerdo alcanzado en Tordesillas y suscrito luego en las poblaciones de Setúbal y Arévalo, vino a poner fin a las disputas que desde 1492, tras el descubrimiento del Nuevo Mundo por Cristóbal Colón, mantenían Portugal y España acerca de los dominios respectivos sobre «*el Océano Atlántico, las islas diseminadas en su perímetro y las tierras continentales alejadas*», en palabras del histo-

riador Rumeu de Armas. El Tratado señalaba los dos ámbitos de influencia y dominio de las naciones que a finales del siglo XV ostentaban la superioridad en la navegación atlántica. Al acuerdo —que suponía de hecho un reparto del mundo—, se llegó merced al poder arbitral y con el beneplácito del papa Alejandro VI y no sin la reticencia de otros países, como Francia.

Los antecedentes que hicieron necesario un acuerdo





como el suscrito en Tordesillas arrancan del momento mismo en que Cristóbal Colón vuelve de su primera expedición descubridora, y Juan II de Portugal, acogiéndose al Tratado de Alcaçobas —firmado en 1479, atribuía las Canarias a Castilla y a Portugal la conquista del reino de Fez y todo lo que los navegantes portugueses descubriesen en la costa occidental de Africa—, reclama el dominio sobre las tierras descubiertas



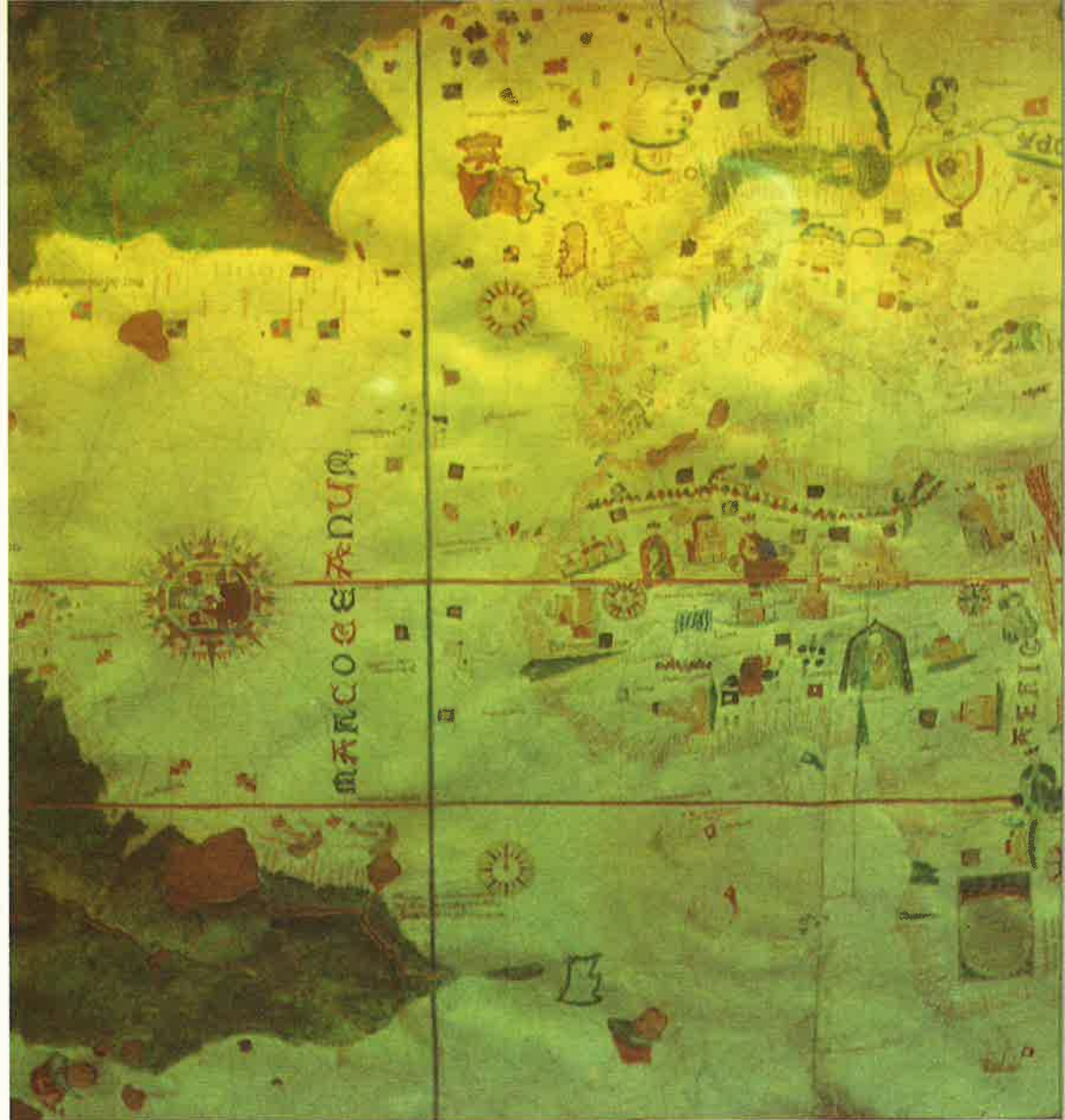


## V CENTENARIO TRATADO DE TORDESILLAS

y por descubrir al Sur del paralelo de Canarias. Inicialmente, ambas Coronas intentan resolver internamente la cuestión, sin llegar a ningún resultado. Portugal, cuya poderosa flota podía competir con ventaja sobre la hispana, se empeñaba en su reivindicación territorial, amenazando seriamente el proyecto conquistador que los Reyes Católicos tienen para las tierras descubiertas. La dilación en el acuerdo favorece claramente a los lusos, por lo que España intensifica su ofensiva diplomática que llega hasta Roma, propiciando la intervención del papa Alejandro VI —el español Rodrigo de Borgia—, quien desde el primer momento respaldaría las tesis de los Reyes Católicos. La reacción no se haría esperar y en 1493 el Papa proclamaría la bula «Inter coetera» en la que se establecía el pleno dominio de la Corona de Castilla sobre las tierras descubiertas hacia poniente a partir de una imaginaria línea trazada de Polo Norte a Polo Sur a 100 leguas al Oeste de las Azores y cabo Verde, que sería llamada línea alejandrina. La intervención papal resultaría decisiva en el proceso negociador. Portugal se avino finalmente a pactar algún acuerdo con España.

### Reparto oceánico y terrestre

Tres plenipotenciarios de cada país se reunieron en Tordesillas en los primeros días de junio. El día 7 del mismo



mes concluían dos acuerdos que, aunque siempre discutidos y muchas veces incumplidos, se revelarían como de capital importancia en el devenir histórico. Las cláusulas de los acuerdos conocidos como Tratado de Tordesillas serían firmadas por los Reyes Católicos en Arévalo el 2 de julio y por Juan II —«el Príncipe perfecto», que moriría un año después— el 5 de septiembre del mismo año 1494 en Setúbal.

El primero de los acuerdos se refería a la partición oceánica y terrestre. A Portugal se le asignaba la zona de dominio e influencia ubicada al Este del meridiano que discurriría a 370 leguas al Oeste de la más occidental de las islas de cabo Verde. «Yendo por la dicha parte de poniente, des-

pués de pasada la dicha raya, para el poniente, o el norte o sur de ella» sería de dominio castellano. Esta parte del acuerdo sería conocida como *Tratado Oceánico*. El *Tratado Africano* delimitaba las posesiones de Portugal y Castilla en la África mediterránea y atlántica, otra de las cuestiones que venían enfrentando a las dos Coronas de la península ibérica. Según este acuerdo, Castilla se reservaba Melilla y Cazaza, en el Estrecho de Gibraltar, el derecho de pesca hasta el cabo Bojador y la exclusividad de una eventual expansión desde Bojador hasta el llamado Río de Oro. En verdad, el reparto se hacía sobre un mundo imaginario toda vez que el primer mapa mundi con una aproximación a las tierras descubiertas fue realizado por

Juan de la Cosa en 1500. Para resolver esta ignorancia los Reyes Católicos ordenaron a Juan de Lanuza la convocatoria de una reunión de navegantes, cosmógrafos y astrónomos para que dictaminasen sobre el alcance de la línea de demarcación.

### Parada naval

Sin embargo, una de las cláusulas del Tratado nunca llegó a materializarse. En ella se estipulaba que en los diez meses siguientes a la firma del mismo, «*caravelas portuguesas e españolas sean juntas en la ysla de la Grande Canaria y enbien en ellas pilotos, astrologos y marineros, continuen su camino a yslas del Cabo Verde e desde alli tomaran su rota derecha al poniente hasta*





*trescientas e setenta leguas e señalen la dicha raya desde el polo artico al polo antartico». Quinientos años después, los países firmantes del Tratado se aprestan a dar cumplimiento a aquel requerimiento dentro de las conmemoraciones de los descubrimientos marítimos previstas para este año. A tal fin, las Armadas lusa y española han previsto organizar una expedición naval que, partiendo de Lisboa recalaría en Canarias y, tras seguir la ruta atlántica, concluiría con una parada naval en aguas brasileñas cerca de Belém, a la que han sido invitadas las Armadas de Argentina, Brasil, Uruguay y Venezuela, países ligados históricamente a la aplicación del Tratado.*

Cinco siglos más tarde de lo que sus redactores se pro-

pusieron, sus herederos históricos recordarán el valor que en su momento tuvo la fijación de aquella línea en la mar, señalada *«para siempre jamás para que las dichas partes ni alguna dellas ni sus subcesores no la puedan contradecir ni quitar ni remover en tiempo alguno ni por alguna manera que sea o ser pueda»*. La Comisión española constituida al efecto, presidida por el director del Museo Naval, almirante González Aller, pretende destacar el significado histórico del Tratado y su vigencia en el mundo actual, en cuanto a *«la forma en que dos potencias de aquella época resolvieron sus contenciosos por vía diplomática, evitando, de esta manera el uso de la fuerza»*.

## El testamento de Adán

Los acuerdos alcanzados entre los monarcas españoles y portugués que se disputaban la hegemonía del mundo por descubrir a finales del siglo XV, fueron observados con suspicacia por el resto de países hasta el punto de que, recién estrenada la centuria siguiente, el rey de Francia, Francisco I, cuestionaba irónicamente si el reparto del orbe diseñado por españoles y portugueses formaba parte del testamento de Adán.

Pese a todo, los acuerdos zanjaron, al menos oficialmente, dos cuestiones que hasta entonces habían suscitado pleitos y conflictos y habían enconado gravemente las relaciones entre los dos reinos,

ambos necesitados de consolidar frente al otro su propia independencia. De una parte, Portugal observaba con suspicacia la presencia de la Corona de Castilla y Aragón en las plazas africanas; de otra, aspiraba a ser tenido en cuenta en el reparto de los territorios descubiertos y por descubrir en el Nuevo Mundo. En ambos supuestos, las reclamaciones lusas pendían como una amenaza permanente para las aspiraciones del todavía joven reino español. El Tratado, si bien no evitó del todo los enfrentamientos políticos, prestó cobertura jurídica a la escasa presencia española en Africa y ofreció a Portugal la posibilidad de colonizar Brasil. El nombre de Tordesillas, localidad próxima a Valladolid que con el paso del tiempo sería prisión de Juana la Loca hasta su muerte, acabaría indisolublemente ligado al proceso colonizador hispano-luso.

Para conmemorar el 500 aniversario de la firma de aquel Tratado, el Gobierno autonómico de Castilla y León ha organizado un amplio programa de actos que se desarrollarán a lo largo de 1994. Entre éstos priman los de carácter cultural. Jornadas de debate para escritores, periodistas y parlamentarios hispano-portugueses o sobre la expansión de la lengua española en la época del Tratado de Tordesillas; exposiciones sobre el arte, la paz y la guerra en la época del Tratado y el arte contemporáneo castellano-leonés y portugués, sobre la propia Tordesillas en el año de la firma, sobre la vida rural y urbana en Castilla y León durante el siglo XIX y sobre la Mesta. Un Congreso Internacional sobre el mismo Tratado, ciclos de cine y teatro y actividades musicales que incluyen el estreno de un himno oficial del V Centenario, compuesto por Cristóbal Haffter, leonés de nacimiento. ■

Mery VARONA



## 18 Ciclo Internacional del cine submarino



**La 18 Edición del Ciclo Internacional de cine submarino de San Sebastián se celebró entre los días 18 y 22 de abril. A esta cita anual acudieron importantes realizadores cinematográficos submarinos con sus últimas obras, así como personalidades del ambiente marino. La principal novedad de esta Edición, cuyo presupuesto es de 2.500.000 de pesetas, es que por primera vez se verán películas en vídeo.**

## Fondos marinos de ensueño

**E**L cine y la fotografía son artes para entretener y que permiten sumergirse en un mundo mágico de imágenes y sensaciones. Pero hay un tipo de paisaje que no solemos encontrar en las habituales salas y que nos presentan un mundo de ensueño, en el que el mar y la tierra se confunden y entrelazan: el cine submarino. Poco a poco, y dado que las tres cuartas partes del mundo son agua, algunos aficionados comenzaron a descubrir a los demás el fascinante mundo submarino y todo lo que en él se puede encontrar. Un nombre mítico en este campo es el

francés Jacques Cousteau, quien ha divulgado por todo el mundo el cine submarino y los misterios y las maravillas que contienen los océanos.

Desafortunadamente son muy pocos los profesionales como Cousteau los que se pueden dedicar de forma profesional a este tipo de cine. Hay muy pocos profesionales que perciban dinero por estos trabajos y que vivan de ello.

El deporte subacuático ha llevado a muchas personas a aficionarse al cine y a la fotografía submarinos. Para ello es imprescindible en primer lugar ser buceador, escafandrista, para comenzar a ganar al mundo subacuático. Otra con-

dición necesaria es ser amante de la imagen, de la foto o del vídeo, y tener ciertos conocimientos para después trasladarlos al mar.

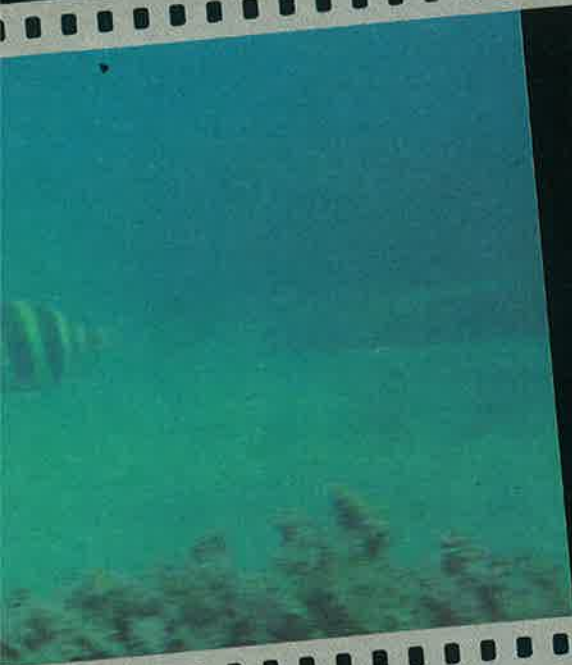
España, a pesar de ser un país de muchas costas, vive de espaldas al mar. Los propios especialistas aseguran que tenemos mucho, pero explotamos poco. Dentro del cine submarino, nuestro país ocuparía el décimo lugar en importancia. «*El país con más nivel es el que tiene más costa y, paralelamente, el que mayor poder económico posea, y éstos son Estados Unidos y el Reino Unido*», asegura Francisco Pizarro, director del ciclo internacional de cine submarino.



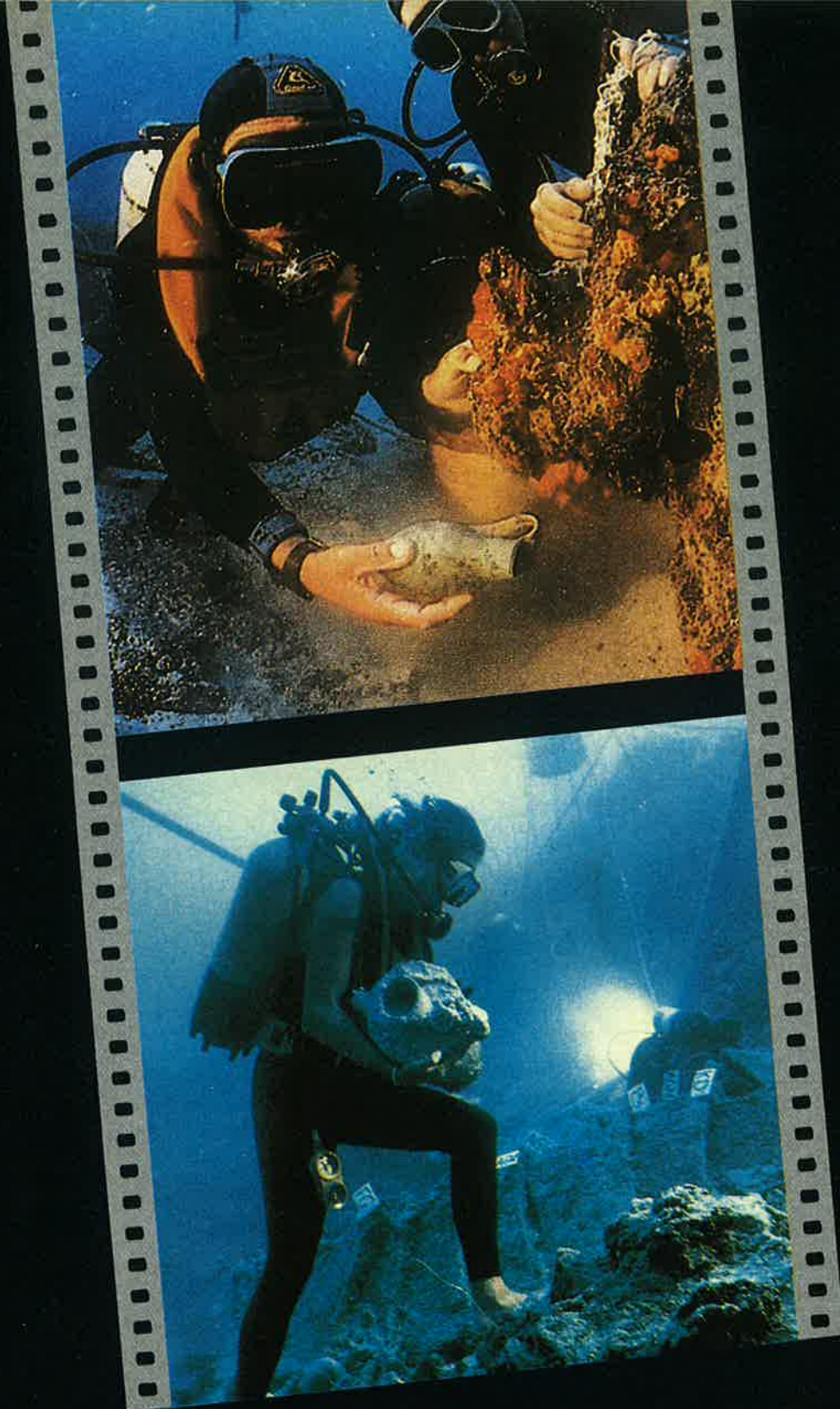
## Festival de San Sebastián

Hace algunos años la sección de actividades subacuáticas de la Real Sociedad de Fútbol de San Sebastián, ante el continuo deterioro que sufría el mar, decidió unirse para organizar este ciclo internacional de cine de San Sebastián. «Vimos que era algo bonito, comenzamos a traer películas de Embajadas, contactamos con productoras, y así pusimos en marcha esta reunión anual», dice Francisco Pizarro.

En la Edición de este año, la principal novedad con la que se cuenta es que por primera vez se utilizará el vídeo. En los objetivos que se proponen los organizadores es mantener la llave del mar. «Es una gran habitación de nuestro mundo que no conocemos y conviene que nos ofrezcan imágenes del mar para introducirnos en él», asegura Pizarro. Este hombre, que se confiesa un enamorado del mar, pretende difundir entre el público las maravillas que se esconden en el fondo del mar. «Solamente se puede realizar una actividad como ésta con mucho esfuerzo y una importante dosis de cariño y afición.»







*pueden conservar imágenes que sirvan para conocer las maravillas del fondo del mar.»*

## Paisajes inéditos

Las imágenes más cotizadas en el cine submarino son el captar alguna especie que nunca se haya visto. Durante muchos años se trató de plasmar el calacanto, un animal que se dice que es el precursor del hombre. Tiene patas y sistema de respiración parecidos al de los humanos. Esta especie, descubierta en los mares de Madagascar, es muy difícil de localizar, pues vive a grandes profundidades. Tras intensas búsquedas se logró capturarlo, pero una vez que se sacó del mar, murió sin poder fotografiarlo en su propio ecosistema. *«Nunca se ha conseguido filmarlo en el fondo del mar.»*

Junto a las dificultades que conlleva filmar la belleza de los seres vivos en su propio ecosistema, hay algunos mares que son más adversos que otros para captar estas imágenes con la cámara. En opinión de los expertos, las zonas en la que es más fácil plasmar la belleza y cromatismo del paisaje submarino están en México, Cuba y en islas Mujeres, donde las aguas son especialmente tranquilas.

En este certamen de San Sebastián, el más conocido en España en su especialidad, se exponen películas que se han ido seleccionando a lo largo del año por todo el mundo. *«Procuramos traer variación para que haya un poco de todo: fauna, flora, arqueología, etcétera»*, afirma el director, Francisco Pizarro.

La entrada es gratuita, por lo que se necesita una financiación con subvención a fondo perdido. Para ello colaboran la Diputación Foral de Guipúzcoa, el Ayuntamiento de San Sebastián, la Caja de Ahorros, *El Diario Vasco* y la Federación de Actividades Subacuáticas. El presupuesto para esta Edición es de 2.500.000 de pesetas. ■

En la 18 Edición del ciclo de cine submarino, que nos invita a conocer todo lo que hay bajo la superficie, los seguidores podrán ver cuatro películas de Francia, tres de Italia, una de Canadá, cuatro de Inglaterra, una de Estados Unidos y cuatro de España. En fechas posteriores, verán películas del ciclo donostiarra en otras salas de San Sebastián, de Euska-

di, de España y del extranjero.

Esta actividad que nos lleva desde la superficie hacia el núcleo de las cosas, ya que la vida en el mar bulle bajo su superficie, presenta ciertas dificultades. Uno de los grandes problemas a los que se enfrenta el cine submarino es su poca rentabilidad, ya que es muy caro. *«Inviertes diez millones de pesetas, y*

*luego no hay manera de recuperarlos.»*

Entre las grandes ventajas que ofrece este tipo de cine es que sirve de archivo, como un gran centro documental. Por ejemplo, el narval es el unicornio en el mar y es una especie que está en extinción. *«Esperamos que dentro de cien años la gente se dé cuenta de que gracias al cine submarino se*

**Inés OTERO**



APROMAR PASA REVISTA AL SECTOR



# LA ACUICULTURA BUSCA FÓRMULAS DE COMERCIALIZACIÓN

Medio centenar de empresarios relacionados con la acuicultura asistieron el pasado mes de marzo a las jornadas sobre nuevas técnicas y equipos organizadas por la Asociación Empresarial de Cultivos Marinos, APROMAR, coincidiendo con su asamblea anual.



**L**AS jornadas han estado dirigidas en esta oportunidad a la industria auxiliar de la acuicultura, que ha mostrado las últimas aportaciones al sector en capítulos tales como aireación, oxigenación, sistemas automáticos de control, mecanización y recubrimientos de bajo impacto ambiental.

Previamente el presidente de APROMAR, Gustavo Larrazábal, analizó el estado de la acuicultura mundial y su repercusión en los cultivos de la Unión Europea y de España, y el subdirector general de Planificación, Acuicultura y Recursos Naturales, Eladio Santaella, presentó una ponencia sobre el nuevo marco institucional de subvenciones en acuicultura. A la jornada de clausura asistió el secretario general de Pesca, José Loira.

La asamblea ha brindado la oportunidad para hacer una revisión a la situación del sector en la que, a pesar de no figurar en el orden del día oficial, no podía faltar una consideración sobre la aplicación de la Ley de Costas, auténtico caballo de batalla para los empresarios. Entre las repercusiones negativas de esta ley los empresarios de instalaciones acuícolas ubicadas en terrenos costeros señalan la pérdida de titularidad en favor del Ministerio de Obras Públicas, operación que es considerada como una «*expropiación encubierta*». Como única novedad en lo que atañe a la aplicación de dicha ley, se conoció que en la Comunidad de Andalucía se han reducido las tasas que percibe el MOPTMA, si bien la decisión no se ha hecho extensible al resto de las costas.

En términos generales, se constató que el sector acuícola está afectado por una crisis de crecimiento que ha venido a sumarse a la crisis general. Superada la primera fase de creación de estructura empresarial, a cuyo fin resultaron de gran utilidad las subvenciones estatales y comunitarias, en la actualidad se trabaja para consolidar la estructura creada. «*Empresas hay bastantes, in-*

*cluso demasiadas, señalan en APROMAR, pero las subvenciones que en principio han sido buenas y que han servido para relanzar al sector, ahora están sirviendo únicamente para los especuladores.* En cambio, interesa recibir ayudas para reforzar las empresas existentes. Desde la Jacumar (Junta Nacional de Cultivos Marinos en la que está presente la Administración y empresarios del sector) estamos intentando que se produzca este cambio y la Administración está trabajando también en ese sentido.» Un segundo paso, cuya necesidad se está evidenciando ya, es el que se refiere a la lucha de mercados, un factor a tener en cuenta en cualquier país pero

que en España tiene especial relevancia por la carencia de organizaciones colectivas. «*Estamos produciendo bien, ahora es preciso encontrar fórmulas de comercialización, para lo que sería muy útil hacer un frente común en la lucha por los mercados.*» En esta línea, la asamblea de APROMAR trató sobre la conveniencia de realizar un estudio de mercado conjunto y a partir de ahí una campaña de lanzamiento de productos de acuicultura.

De cara al futuro, en APROMAR se constata la aproximación de nuevos y jóvenes empresarios a quienes se les alienta moderadamente, pero con realismo. «*La impresión de los productores, inclu-*



*so quienes entraron con seriedad, es de inquietud general. Todos los que han entrado sin ningún espíritu empresarial sino a ver lo que podían sacar, al olor de las ayudas económicas y de las subvenciones, ésos se van al traste antes o después. Pero sigue existiendo la idea de que se trata de un sector de interés, de mucho porvenir en el futuro. De momento, es algo que se tiene que ir haciendo. Y como es natural en un sector nuevo, habrá muchas caídas en el camino.»*

En cuanto a la desaparición del panorama empresarial de las numerosas cooperativas que se crearon en los primeros momentos de auge de los cultivos, en APROMAR se interpreta por el carácter técnico de las instalaciones. «*En una cooperativa todo el mundo trabaja, en una instalación de acuicultura se necesitan veterinarios, químicos, personal altamente cualificado.*» La salvación, se apunta también, vendrá del exterior. «*Se nece-*





*sitan inversiones extranjeras. Todo esto tendrá que acabar en manos de grandes empresas para subsistir.»*

### Ecología, valor añadido

La ecología, insisten los cultivadores, es un valor añadido en la acuicultura toda vez que ésta se desarrolla sólo en un medio ambiente en equilibrio. De ahí que se reciban con particular interés todas las innovaciones que primen el respeto al medio ambiente. Una de estas aportaciones presentadas en las jornadas sobre nuevas técnicas se refería, precisamente, a los recubrimientos de bajo impacto ambiental para combatir la incrustación marina. Se trata de un «antifouling» para combatir la incrustación en redes, cuya aplicación evitaría el frecuente cambio de redes en las jaulas de cultivos.

Sin embargo, en ocasiones sucede que la protección a las especies vivas y al medio ambiente que propician los cultivos marinos, por encima de lo

que es habitual en el entorno, da lugar a un desequilibrio. Algo así es lo que parece estar sucediendo en la bahía de Cádiz donde la recuperación de las antiguas salinas y la aparición de nuevas instalaciones de cultivos ha favorecido la multiplicación excesiva de aves marinas que consumen una parte ya considerable de la producción acuícola. En el caso de Cádiz se ha dado la aparición de alcotanes, especie prácticamente desaparecida en la zona en los últimos años, que se ha multiplicado rápida y extraordinariamente. En la asamblea de APROMAR se presentó este problema para el que se reclama de la Administración la concesión de cupos de caza, como ya existe en otros países.

La próxima asamblea europea de los empresarios de cultivos marinos se celebrará en España, en lugar todavía por decidir, coincidiendo con el Congreso Nacional. ■

Mery VARONA

# EL TELEFONO DE A BORDO!



## Instale el teléfono de a bordo:

- Marque el nº de abonado **directamente**, sin necesidad de operador.
- Disfrute de la **privacidad** en sus conversaciones, gracias al exclusivo sistema de seconfonía LanMar.
- **Ahorre hasta un 33%** en sus llamadas, con la tarificación del servicio RMA (Radiotelefonía Marítima Automática).
- Todo ello utilizando **su propio radioteléfono**. Sólo necesita adaptarle un controlador LanMar RMA.

- ✓ Servicio ofrecido por: Compañía Telefónica de España, S.A.
- ✓ Controladores RMA fabricados por: LanMar Ltd. (UK)
- ✓ Distribuidor exclusivo: SITELSA y su red nacional de distribución y mantenimiento.



Adaptador RMA

**LanMar**

**SITELSA**  
NAUTICA

Vía Augusta, 186 - 08021 BARCELONA  
Tel. 93/414 01 92 Fax 93/414 25 33

Si desea recibir más información sobre el Adaptador Telefónico LanMar envíe este cupón a  
**SITELSA Dpto. Náutica**  
Vía Augusta, 186 - 08021 BARCELONA

Nombre: \_\_\_\_\_

Dirección: \_\_\_\_\_

C.P.: \_\_\_\_\_ Teléfono: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_





# CHUGOKU

PAINTS ESPAÑA S.A.

Av. San Pablo, 28 - Edif. 2 - 2º  
28820 COSLADA (Madrid)  
Tel.: 669 04 45 - 669 03 34 - 669 03 80  
Fax: 669 03 97



**"CHUGOKU PAINTS ESPAÑA, S.A. firma un contrato de fabricación con un fabricante nacional: CEPILUX FABRICACION, S.A."**

Desde el momento en que CHUGOKU se establece por sí misma, cerca de hace cuatro años, se fija el objetivo de ofrecer al consumidor del sector naval sus productos de reconocida calidad con un servicio óptimo, dadas las especiales características del sector.

Por todo ello, CHUGOKU PAINTS ESPAÑA, S.A. ha suscrito un contrato de producción de varios de sus productos en España, con CEPILUX FABRICACION, S.A. en su Factoría de LUTXANA-ERANDIO (VIZCAYA).

Dado el alto estándar de calidad de fabricación de CEPILUX, avalado por los diferentes controles realizados, tanto a nivel de materia prima, como de producto acabado, supervisado a su vez por nuestra casa matriz en Europa (HOLANDA), nos aseguran el más alto nivel de calidad.

Por todo lo mencionado, tanto de capacidad de producción como estándar de calidad, nosotros CHUGOKU, una de las compañías más importantes del sector naval a nivel mundial, estará en las mejores condiciones de atender todas las necesidades del sector naval en España.



## GRUPO HISPANOVA MARINE

### PROFESIONALES DE LA ELECTRÓNICA

El sistema AUTOLINK RT le permite comunicar con cualquier abonado de tierra nacional o internacional, sin necesidad de solicitar la conexión al operador de la emisora costera. Incorporando un AUTOLINK RT a su equipo de radio, podrá efectuar las llamadas marcando directamente y con seccafonía, lo que le proporcionará la rapidez y confidencialidad que Vd. necesita.

**Autolink RT**

DISTRIBUIDOR OFICIAL AUTOLINK  
SERVICIO OFICIAL: ANSCHUTZ, SCANMAR, NECO MARINE, SODENA SERCEL, WALKER

VIGO SANTA EUGENIA DE RIVEIRA LA CORUÑA BURELA SANTANDER GIJÓN

**HISPANO MARINE VIGO:** Cánovas del Castillo, 10 bajo. Telf.: (96) 43 51 55. Fax: (986) 22 40 44. Télex: 83473 HMV E. 36202 Vigo.

**SANTA EUGENIA DE RIVEIRA:** General Franco, 155. Telf.: (981) 87 42 88. 15960 Sta. Eugenia de Riveira.

**LA CORUÑA:** Primo de Rivera, 8, 1.º A. Telf.: (981) 23 11 22. Fax: (981) 24 69 66. 15006 La Coruña.

**BURELA:** Rosalía de Castro, 12 bajo. Telf.: (982) 58 02 05. Fax: (982) 58 10 55. 27880 Burela.

**SANTANDER:** Argentina, 7 bajo. Telf. y fax: (942) 23 76 15. 39008 Santander.

**GIJÓN:** Baleares, 42 bajo izq. Telf. y fax: (98) 539 47 00. 33208 Gijón.



**Una persona muerta y cinco desaparecidas**

## **BALEARES: UN PESQUERO SE HUNDE AL COLISIONAR CON UN MERCANTE PANAMEÑO**

**El mercante «Orion Star» navega bajo bandera de Panamá, es decir, bandera de conveniencia, lo que permite contratar mano de obra del Tercer Mundo de forma muy barata.**

**Tercer Mundo de forma muy barata.**

**El pesquero «Ana Rosa», de la localidad alicantina de Santa Pola, se hundió el pasado 15 de abril a 6,5 millas —11,7 kilómetros— de la isla de Cabrera (Baleares) al ser abordado por el barco mercante de bandera panameña «Orion Star». Como balance de la colisión resultó un pescador muerto, cinco desaparecidos y dos ilesos.**

**E**L pesquero alicantino «Ana Rosa», de 19 metros de eslora y 72 toneladas, que tenía ocho tripulantes, se dirigía en el momento del siniestro a capturar camarón a los caladeros del archipiélago ba-

lear cuando fue embestido por el mercante panameño, tripulado por un capitán griego y 14 marineros egipcios.

El buque mercante «Orion Star», de 115 metros de eslora y 1.500 toneladas, que reali-

zaba la travesía Barcelona-Argel, con un cargamento de metal, navega bajo bandera de Panamá, conocida como bandera de conveniencia, cuya matrícula permite eludir grandes cargas fiscales a los armadores y se contrata a tripulantes del Tercer Mundo como mano de obra muy barata.

### **Investigación judicial**

Actualmente, el caso está en manos de las autoridades competentes, que han abierto una investigación para esclari-

recer las causas que produjeron el siniestro.

En este sentido, la autoridad judicial ordenó el ingreso en prisión, de forma preventiva, del capitán del mercante de bandera panameña, Ioneis Nattheou, de origen griego y de cuarenta y nueve años de edad, el pasado 16 de abril, ya que la jueza encontró indicios de negligencia en la conducción del «Orion Star». Según fuentes oficiales, el mercante navegaba a gran velocidad, y a pesar de que los dos capitanes de las embarcaciones se comunicaron mo-



mentos antes de la colisión, no fue posible desviar la trayectoria de las embarcaciones.

Por su parte, el primer oficial, que también declaró ante el juez, quedó en libertad. Tanto el capitán como el oficial mantuvieron una versión distinta de los hechos. Según el primer oficial, los capitanes de ambas embarcaciones se pusieron en contacto por radio, pero el capitán del barco panameño aseguró que intentó comunicar por radio con el pesquero pero no lo consiguió.

En lo que todos coinciden es en indicar que el mercante panameño participó activamente en las labores de rescate de los supervivientes y en la búsqueda de los desaparecidos.

También el marinero fallecido, a causa del naufragio por abordaje, Francisco Pomares García, fue rescatado por el barco panameño «Orion Star», que se dirigió con el cuerpo sin vida a bordo hacia Palma, donde quedó precintado.

## Dos supervivientes

Los dos rescatados son Vicente Martínez Bonmatí, de treinta y ocho años, y Raúl Fuentes Giner, de dieciocho años, quienes tras prestar declaración ante el titular del Juzgado de Instrucción número 10 de Palma de Mallorca regresaron a Santa Pola (Alicante).

Según la declaración de Vicente Martínez a la juez, *«la colisión se produjo cuando el "Orion Star" alcanzó por babor al "Ana Rosa", provocando que el pesquero de magnituds muy inferiores se escorase a estribor y empezara a hundirse por popa. Todo fue muy rá-*

*vido»*, aseguraron los dos rescatados.

Vicente Martínez dijo que la tripulación del mercante con bandera panameña hizo lo posible por ayudar al pesquero y utilizó todos los medios tanto para rescatar a los dos supervivientes como al cadáver de su compañero, además de intentar localizar a los desaparecidos. Martínez afirmó haberse salvado porque aprovechó la burbuja de aire que se forma cuando un barco se hunde para lanzarse hacia arriba y mantenerse a flote.

Por su parte, Raúl Fuentes señaló que se agarró a una tabla, y esperó a que alguien le rescatara.

Por su parte, el Centro de Salvamento Marítimo de Palma continúa hasta el momento con las labores de búsqueda de los cinco desaparecidos sin obtener resultados. En las tareas de rescate participaron las embarcaciones Castell Bellver, una patrullera de la Armada y una barca de Icona, junto con una lancha aduanera, el helicóptero «Helimer Mediterráneo» de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, y un aviocar del Servicio Aéreo de Rescate (SAR). El helicóptero y la avioneta cubrieron un cuadro de 28 millas de lado, mientras que los barcos se centraron en uno de 12 mi-

llas. Los cinco desaparecidos son el patrón del pesquero, Francisco Bou García, y los marineros Pascual Pomares García, José Francisco Baile Carosa, Antonio Ramón Baile Carosa y Andrés Torres Lledó.

Un portavoz del Centro Regional de Coordinación de Salvamento subrayó que habían divisado dos bidones a la deriva en la zona del accidente, pero sin éxito.

La zona en la que se produjo el accidente tiene unos 100 metros de profundidad y los cinco pescadores desaparecidos pudieron ser arrastrados hasta el fondo. ■

Inés OTERO





# ARGELIA. FALSA ALARMA

**P**OR el momento, todo ha quedado en un sobresalto no plasmado en ninguna disposición.

El Gobierno de Argelia no ha ampliado sus aguas territoriales de 22 a 95 kilómetros frente a las costas españolas, lo que habría supuesto la imposibilidad de faenar en las aguas donde lo hacen actualmente una parte de las flotas de arrastreros de Almería y de palangre de otras poblaciones del Mediterráneo.

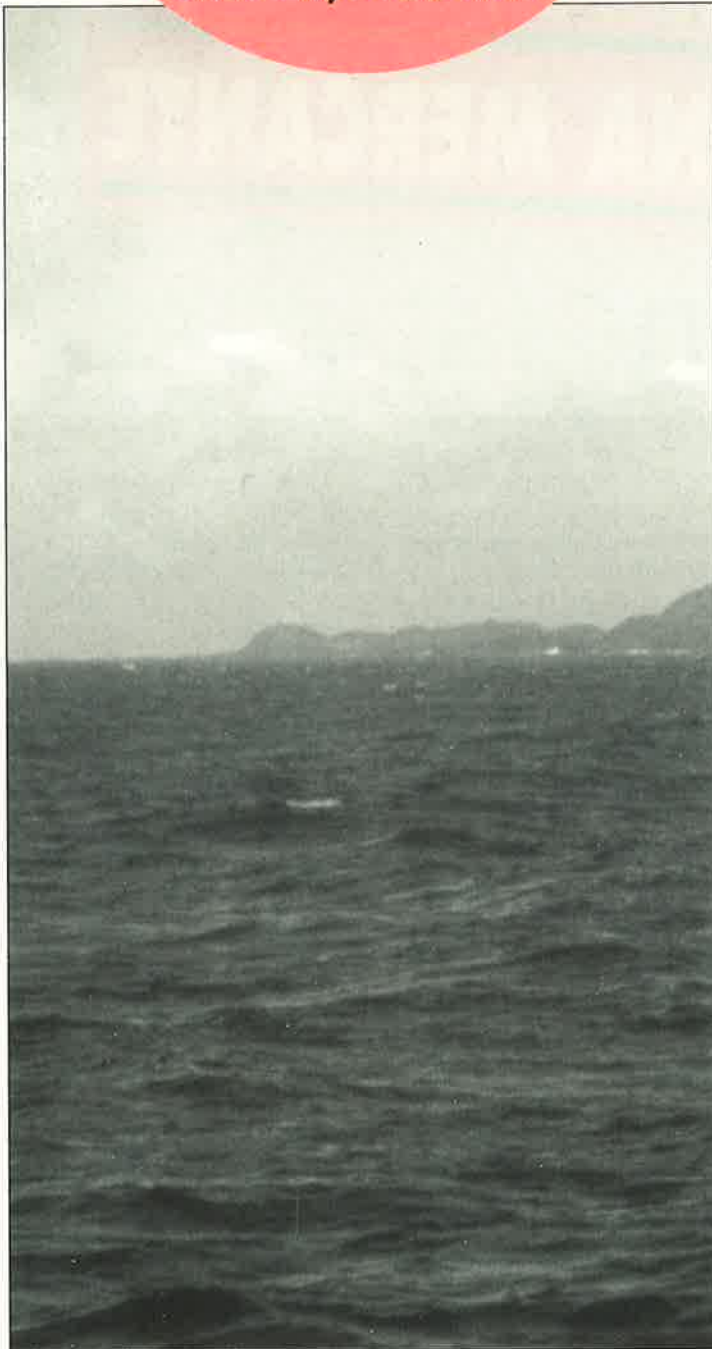
Sin embargo, dada la actual situación política en el país norteafricano y las presiones del nacionalismo más integrista, no es descartable que en cualquier momento las autoridades argelinas planteen oficialmente un cambio en el control de esas aguas.

A finales del pasado mes de marzo se filtró a la prensa de Argelia, la aprobación, por el Consejo de Ministros de ese país, de una disposición elaborada por el Ministerio de Agricultura y Pesca según el cual las Autoridades argelinas habían decidido ampliar sus aguas territoriales hasta las 96 kilómetros en la parte máxima, lo que en algunos puntos suponía acercarse hasta 60 kilómetros de la costa española. Posteriormente, se modificaron esas versiones para situar la ampliación de los 96 kilómetros en la zona más lejana de España.

En los países ribereños del Mediterráneo, las aguas territoriales se extienden hasta las 12 millas de acuerdo con una norma aceptada por todas las partes, aunque no tiene ninguna base jurídica. Esta posición ha sido tradicionalmente algo respetado por todas las partes.

La noticias publicadas en la prensa de Argelia fueron recibidas con preocupación en todo el sector de la pesca en España, desde las cofradías y los armadores de la costa andaluza y levantina hasta en el

**No hay nada confirmado sobre el intento de las autoridades argelinas de ampliar sus aguas territoriales hasta los 95,5 kilómetros frente a los 21,6 actuales.**



seno de la Administración. España trató de buscar una respuesta por la vía diplomática pero, por el momento ha sido imposible. La Administración argelina ha mantenido silencio respecto a las informaciones publicadas en esa línea a pesar de los intentos hechos desde Pesca y Asuntos Exteriores.

Actualmente, las relaciones con Argelia sobre este punto se hallan en una posición de estabilidad y equilibrio que se considera no se debería romper. De hecho, España ha planteado la posibilidad de que se produzca un cambio en Argelia, tanto a la Comisión de la Unión Europea como a la actual presidencia griega, además como un país del Mediterráneo.

La posibilidad de que Argelia aumente la extensión de sus aguas territoriales es una medida que afectaría en su conjunto en España a unas 150 familias en varias localidades de la costa levantina y en Andalucía. Existe una flota de unos 15 ó 20 arrastreros pertenecientes a la provincia de Almería que faenan actualmente en unos caladeros a unos 40 millas de las costas argelinas. Caso de que se hiciera efectiva esa medida, deberían dejar esas aguas.

Igualmente, se vería perjudicado por la ampliación un reducido número de embarcaciones pertenecientes a los puertos alicantinos como Santa Pola o Torrevieja, que operan en la modalidad de palangre de superficie y pesca de cerco para especies como sardinas, jureles y boquerones.

La Administración sigue atentamente los movimientos que se están produciendo en ese país norteafricano y concretamente en el caso de la pesca, lo que podría significar modificar la actual situación de estabilidad que existe en el Mediterráneo. ■

V. M.



La Marina Mercante podría ver realizado uno de sus sueños el próximo año al contar con un buque-escuela cuyo objetivo sería la formación de marinos mercantes, así como llevar a bordo graduados de la ciencia del mar. Con este buque-escuela, que se llamará «España» se harían campañas de arqueología submarina, se llevarían a cabo labores culturales y de representación de nuestro país en los diferentes países que visite.

# «ESPAÑA», UN BUQUE-ESCUELA PARA LA MARINA MERCANTE

**El objetivo del buque sería atender la formación de los marinos mercantes**

**D**ESDE hace mucho tiempo la Marina Mercante sufre la falta de un buque en el que formar a sus alumnos. Hasta ahora las prácticas de Marina Mercante se realizan en buques de navieras, pero con ciertos problemas, ya que los alumnos de náutica encuentran muchas carencias para hacer prácticas, y las navieras no pueden atender todas sus peticiones, incluso han tenido que solicitarlas en el extranjero.

En abril del año pasado un grupo de marinos se agrupó para crear la Asociación Española de Buque Escuela de la Marina Mercante, con el fin de construir un buque escuela a vela para la Marina Mercante, y así poder formar a sus alumnos tal y como se hace en otros países.

La Asociación se constituyó con fondos personales y pronto comenzaron las conversaciones con la Administración y con los tres Ministerios que estarían implicados en el proyecto: el Ministerio de Educación y

Ciencia, el Ministerio de Cultura y el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, quienes acogieron con mucho interés el proyecto.

Para los responsables del proyecto, la razón por la cual se ha incluido al Ministerio de Cultura es que *«sería muy útil para organizar campañas de arqueología submarina donde puede no sólo participar España, sino otros países iberoamericanos»*.

El presidente de la Asociación, Juan Manuel Gracia, asegura que *«lo que buscamos es que sean estos tres Ministerios los que corran con los gastos de la construcción del buque. Además, hemos hablado, y actualmente estamos en conversaciones con la Presidencia del Gobierno, para que apoye la puesta en marcha de este proyecto»*.

En el caso de que las conversaciones fructifiquen, la construcción de este buque, un bergantín goleta de tres palos, podría comenzarse este año en los Asti-

llos Gondán de Asturias, que han elaborado los proyectos de diseño del velero, y el buque realizaría periplos anuales de seis a ocho meses alrededor del mundo.

El coste del velero es de 1.600 millones de pesetas y su capacidad sería de 150 alumnos y el resto de tripulación hasta las 183 personas. La tripulación sería elegida entre personas de la Sociedad Estatal de Salvamento entre las que irían profesores para impartir clases. La disposición general prevista es: cinco personas de oficialidad, cinco personas de maestranza, 12 subalternos, 11 instructores y científicos y 150 alumnos.

El buque tendrá una eslora de 86 metros y una manga de 11, de casco de acero y los masteleros de aluminio. El aparejo, en vela cangreja, tendrá una superficie vélica de 1.500 metros cuadrados. Contará con un motor auxiliar de 850 HP, por lo que podrá alcanzar una velocidad punta de 12 nudos.

El buque cuenta con laboratorios para hacer estudios y, además de servir como elemento de formación para marinos mercantes, servirá para la formación de postgraduados de las Ciencias del Mar. *«Será útil para un conocimiento mutuo de las carreras que son afines con la mar.»*

En cuanto a la financiación se espera que sean los tres Ministerios que intervendrán en el proyecto los que corran con los gastos de la construcción del buque, junto con empresas privadas como la Caja de Madrid. ■

**Inés OTERO**



**Celebradas en Palma de Mallorca el 23, 24 y 25 de marzo**

# JORNADAS INTERNACIONALES DE SALVAMENTO Y MEDIO AMBIENTE MARINO

Las jornadas Internacionales de Salvamento y Medio Ambiente Marino, organizadas por la Real Liga Naval Española y su Patrulla Auxiliar Marítima con la colaboración de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, se celebraron en Palma de Mallorca a finales del pasado mes de marzo bajo el lema «Mares limpios y seguros». Al acto inaugural asistieron los socios de la RLNE de las islas Baleares, y de España, diversas personalidades y autoridades del Gobierno balear y del Gobierno central.

Tras la apertura de las jornadas, a cargo del presidente de la Comunidad Autónoma de Baleares, Gabriel Cañellas, entre los temas que se expusieron durante las jornadas del día 23 están: «La Real Liga Naval Española y su Patrulla Auxiliar Marítima», por Carlos Barreda; «The Auxiliary Coastguard», a cargo de D. G. Elliot; «La Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima. Objetivos y medios», por José Alvarez; «La defensa del medio ambiente marino», por Emilio Martín y «Funciones de la RNLI», a cargo de Michael Woodroffe.

Durante el día 24 se abordó «Servicio de búsqueda y salvamento aéreo», por Cándido Alvarez; y «Organización del servicio de salvamento en Francia», por Mr. Vacca, entre otros.

Al acto de clausura de las ponencias asistieron la consejera del Gobierno balear, Catalina Cirer Adrover; el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto; el director general de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, José Alvarez; y el comandante mili-

tar de Marina, así como autoridades locales.

El presidente de la RLNE, Carlos Barrera, subrayó los pormenores, así como las coincidencias en algunos aspectos y las divergencias en otros, sobre todo en la financiación ya fuese estatal o por aportaciones voluntarias de los habitantes del Reino Unido o Francia.

Por su parte, el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, que señaló la importancia de las ponencias, dijo que no había que olvidar que nos quedaba un largo camino para ir perfeccionando y desarrollando nuestros proyectos.

Por último, el presidente del Gobierno balear, Cañellas, clausuró las jornadas asegurando que le habían gustado las tres palabras «mares limpios y seguros», que habían conseguido en Palma que ahora ya no lleguen las aguas residuales al mar sin ser tratadas previamente por depuradoras. ■



## CONCLUSIONES

En las «Jornadas Internacionales de Salvamento y Medio Ambiente Marino» se llegó a las siguientes conclusiones:

- Continuar la labor altruista de la RLNE en relación con la protección de la vida humana en la mar y el medio ambiente marino.
- Colaborar permanentemente con la Dirección General de la Marina Mercante, con la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, con el SAR y con el Instituto Social de la Marina.
- Incrementar la difusión de la patrulla auxiliar marítima como entidad de apoyo a las autoridades marítimas, estableciendo centros a lo largo de la costa española. Desarrollar cursillos de instrucción y adiestramiento con los patrulleros para conseguir un nivel de entrenamiento que haga más eficaz su labor.
- Promover la incorporación de nuevos socios, tanto a la RLNE como a la PAM, que contribuyan a aumentar la eficacia de sus objetivos interesando especialmente a los clubs náuticos y demás organizaciones marítimas.
- Aumentar la política de intercambio de estudios y experiencias con organizaciones internacionales afines.
- Poner a disposición de todos los agentes marítimos la revista de la RLNE *Proa a la Mar*, para la publicación de cuantos estudios, asuntos y noticias marítimos sean de interés general.
- Continuar la organización de jornadas como las actuales para el desarrollo y difusión de la política de los «mares limpios y seguros».

I. O.





ANDALUCIA

# EL «ESPERANZA DEL MAR», POR PRIMERA VEZ EN CADIZ

## Evacuó a un pescador marroquí enfermo y realizó diferentes ejercicios de salvamento

**El buque-hospital del Instituto Social de la Marina «Esperanza del Mar» realizó una escala técnica en la bahía de Cádiz para evacuar un pescador marroquí enfermo, que había recogido días antes del pesquero onubense «Playa del Caimán».**

**S**E trata de la primera vez que este buque-hospital español se desplaza a latitudes tan al Norte, ya que su base de operaciones está habitualmente en el banco canario-sahariano, al sur de las islas Canarias.

El motivo de esta subida hasta el estrecho de Gibraltar se debió a que la flota que pesca generalmente cefalópodos en las aguas al Sur de Canarias se encontraba efectuando el paro biológico acordado para los meses de marzo y abril para recuperación del caladero en estas aguas, según explicó el capitán del buque Carlos García.

Francisco Combarro, director del ISM en Cádiz, resaltó que debido a este motivo, el ISM decidió trasladar la zona de ope-

raciones al Norte del archipiélago para dar una mayor rentabilidad al barco durante estos meses en que no es necesaria su presencia en aquellas latitudes.

Este cambio en el área de operaciones hasta la bahía de Cádiz era la primera vez que se ponía en práctica y se desconocía si volvería a repetirse, aunque, tanto el capitán como el oficial médico, Alfredo Lago, destacaron que su presencia es más necesaria en la zona costera meridional africana donde las atenciones médicas en los puertos de esa zona es muy escasa.

El «Esperanza del Mar» llegó a Cádiz el lunes 21 de marzo y quedó fondeado en la bahía desde donde se efectuó el desembarco del tripulante enfer-

mo, único que se encontraba hospitalizado a bordo. Se trataba del ciudadano marroquí Charaf Mustafá Kazkaz, nacido en Larache en 1961 y domiciliado en Punta Umbría. Charaf Mustafá era tripulante del pesquero «Playa del Caimán» con base en Punta Umbría y propiedad de Juan Pomares Alonso, quien se desplazó hasta el puerto de Cádiz para interesarse por el estado de salud del tripulante.

Según explicó el doctor Lago, este tripulante, mientras se encontraba faenando a bordo del pesquero, comenzó a padecer un fuerte cuadro depresivo que hacía temer por su integridad física. En algún momento y en presencia de las asistencias del «Esperanza del Mar» entre

### 40.000 asistencias médicas desde 1982

La labor del «Esperanza del Mar» tiene una recompensa en los más de 40.000 pescadores que han recibido asistencia en los últimos doce años desde que en 1982 entró al servicio del ISM. Según explicó el capitán Carlos García, surgió con la idea de atender a más de 150 pesqueros y 2.000 hombres desatendidos de servicios médicos mientras faenaban en el mar. Se escogió el caladero al Sur de Canarias porque era la zona más desprotegida, con diferencia a los pescadores del Norte o Mediterráneo español.

Los primeros planos de este buque preveían que fuera un portacontenedor, sin embargo el destino le hizo dedicarse a una intensa labor social.

En 300 millas de costa, en una franja de 12 a 40 millas de ancho, este buque-hospital ha realizado 17.000 consultas radiomédicas, otras 4.000 ambulatorias —a bordo del buque o de pesqueros— y unas 2.800 hospitalizaciones.

Además, se han llegado a realizar 1.500 intervenciones quirúrgicas y se han evacuado más de 2.000 hombres. Los problemas más frecuentes con los que se encuentran —relató el doctor Lago— son los de índole digestiva, dermatológica y respiratoria. Un problema que casi ha desaparecido, y por el que poco podían hacer los servicios médicos de a bordo, es el de los drogadictos enrolados. Según Lago esto se debe a que los armadores están poniendo cada vez más cuidado en no embarcar a tripulantes con este tipo de problemas.

Otro de los aspectos funcionales de este buque son las asistencias de apoyo logístico, de las que se efectuaron más de 3.000 en su ya larga historia. De ellas, 1.200 se refirieron a trabajos efectuados por los buzos y en 900 ocasiones se trató de reparaciones mecánicas, eléctricas o electrónicas.





## En 1993 Las lonjas andaluzas comercializaron 100.000 Tm de pescado

Según datos aportados por la Junta de Andalucía, esta Comunidad vendió a través de sus lonjas pesqueras durante el pasado año 102.636 toneladas de pescado por valor de 33.408 millones de pesetas.

Por clases especiales destacan los peces —pescadillas sobre todo—, cuyas capturas supusieron 87.000 toneladas, los moluscos 11.500 y los crustáceos —gambas principalmente— 4.115 toneladas.

La provincia con mayores niveles de ventas fue la de Cádiz, con 50,5 millones de kilos y un valor de 17.478

millones de pesetas. Almería fue la segunda en importancia, con 15,7 millones de kilos, cuyas ventas supusieron más de 4.000 millones de pesetas.

En las lonjas granadinas se obtuvieron unos ingresos de 967 millones de pesetas por 2,8 millones de kilos. En Huelva se llegó a la cifra de 17 millones de kilos que alcanzaron un precio de 5.855 millones de pesetas. Y, finalmente, en Málaga se vendieron 16 millones de kilos, con una facturación superior a los 5.000 millones de pesetas.

los que se encontraba Alfredo Lago, intentó autolesionarse dándose fuertes golpes con su cabeza contra un mamparo del buque.

Estos hechos aconsejaron la evacuación, primero del pesquero y posteriormente su desembarque a tierra para proseguir tratamiento en un centro especializado. Por ello, el ISM organizó la evacuación de Charaf Mustafá a través de una de las lanchas rápidas del barco que dejó al enfermo en los pantalanes de la dársena deportiva de Puerto América. Desde allí fue trasladado hasta el hospital Juan Ramón Jiménez de Huelva, donde quedaría ingresado en observación.

Aprovechando la escala del «Esperanza del Mar» en la bahía de Cádiz se organizó una serie de ejercicios de salvamento y rescate de tripulantes en el que intervino el helicóptero de la Sociedad de Salvamento Marítimo «Helimer Andalucía», dependiente de Marina Mercante.

Las pruebas consistieron en el descenso de técnicos del «Helimer» sobre la cubierta del barco-hospital, así como de una camilla en la que presumiblemente sería izado el supuesto herido. Como voluntario especial, el director del ISM, Francisco Combarro, se ofreció para subir a bordo del «Helimer» por medio del cable de izado. Los ejercicios concluyeron con la

puesta sobre cubierta de Combarro y el izado de nuevo a bordo del helicóptero de los miembros de Salvamento Marítimo.

El «Esperanza del Mar» tiene su base habitual en Las Palmas, puerto en el que escala con regularidad entre los días 1 al 5 de cada mes para avituallarse y desembarcar a los marineros hospitalizados. El resto del tiempo permanece en el mar, alerta a las llamadas de emergencia que le hagan los pesqueros de la flota que faena frente al antiguo Sáhara español.

Alfredo Lago destacó que la mayoría de los servicios realizados son consultas radiomédicas aunque son de gran importancia las consultas ambulatorias y hospitalarias en alta mar. En este sentido, Lago destacó que lo esencial es el factor tiempo, *«el enfermo debe llegar lo antes posible al buque, donde se le pueden mantener las constantes vitales en caso de extrema gravedad»*.

El «Esperanza del Mar» tras su breve escala en la bahía de Cádiz puso rumbo de nuevo a la zona de pesca al Norte de Canarias, donde permaneció hasta finales de abril. En mayo, tras la vuelta al caladero de la flota de cefalópodos, este buque-hospital del ISM retornó a la zona en la que ha permanecido durante los últimos doce años. ■

J. L. G.

### CONDENAS EN MARRUECOS

El juzgado de primera instancia de Nador condenó a primeros de abril a los cinco tripulantes del pesquero «Portuense II» a una pena de ocho años de cárcel como consecuencia de un delito de tráfico de drogas. El barco fue apresado por patrulleras de la Armada marroquí a finales del pasado mes de febrero cuando transportaba en sus bodegas un total de 1.500 kilos de resina de hachís.

Además de los cinco tripulantes españoles de la embarcación, otro cinco súbditos marroquíes fueron encontrados culpables y condenados a idéntica pena.

El cónsul español en Nador ha considerado la pena como excesiva y manifestó que el dictamen judicial ha podido estar influido por el gran despliegue de medios informativos habidos en Nador durante la celebración de este juicio.

### INMADUROS INCAUTADOS

La Guardia Civil de Cádiz, ha logrado incautar en el primer trimestre de 1994 un total de 7.000 kilos de pescado inmaduro a lo largo de toda la costa de la provincia gaditana.

También destacan las cantidades que se lograron incautar en el año 1993, que contabilizaron 74 denuncias que lleva-

ron a la aprehensión de 45.860 kilos de inmaduros. El lugar en el que más se ha dado esta práctica pesquera y comercializadora ha sido al Noroeste de la provincia, en la desembocadura del Guadalquivir y más concretamente en la población de Sanlúcar de Barrameda.





Los científicos presentes en el Coloquio Internacional, que se celebró el pasado mes de abril en Santander, expusieron el riesgo que supone el arrastre no selectivo en el mar Cantábrico a la vez que la contaminación del Mediterráneo. Otro de los aspectos planteados en esta reunión fue la sobreexplotación de algunas especies como el rape, la merluza, el atún o la caballa en el Golfo de Vizcaya pone al límite de sus posibilidades a estas especies.

# CIENTIFICOS ADVIERTEN DEL ARRASTRE NO SELECTIVO EN EL CANTABRICO

**B**AJO la organización de la Fundación Marcelino Botín, la capital de Cantabria acogió un encuentro en cuya intervención el director del Centro Oceanográfico de Santander, Orestes Cendrero, expuso que el arrastre no selectivo causa un daño grave a las especies pelágicas alterando la cadena de alimentación marina a la vez que se está produciendo una sobreexplotación pesquera en el golfo de Vizcaya. Los expertos reunidos señalaron la necesidad de unir los esfuerzos franco-españoles para conseguir una mayor operatividad en las investigaciones, puesto que varios centros de esta área han puesto a desarrollar líneas de trabajo paralelas desaprovechando los resultados favorables de una coordinación más eficaz que conlleve unos resultados más positivos.

En las ponencias analizadas se puso de manifiesto el riesgo que corre el mar Mediterráneo como consecuencia del aumento de la contaminación que sufre este mar interior, que está incidiendo en la desaparición de algunas especies que necesitan de conservación. Este futuro incierto provocaría un desastre ecológico y medio-ambiental de grandes repercusiones y desarticularía un sector artesanal de pesca que tiene una importancia dentro de la economía de la zona.

## Conflictos por las volantas

La flota cántabra obtuvo unas importantes capturas dentro de la costera de la anchoa en el golfo de Vizcaya, a la vez que la falta de regulación de la utilización de las volantas por parte de los pesqueros franceses podría incidir en la aparición de conflictos en la costera del bonito. La pesca en

el Cantábrico asiste a una polémica entre los pescadores que se traducen en la aparición de contradicciones y polémicas de consideración y que dificultan la actividad de un sector cuyas embarcaciones mantienen una considerable vejez.

El Boletín de las Comunidades Europeas retrasa la decisión sobre la utilización del empleo por los pesqueros franceses de las volantas para la pesca del bonito, a la vez que prohíbe la pesca de la anchoa por parte de los barcos de Francia. Las cofradías de la región muestran su inquietud hacia el desarrollo de la costera del bonito desde el día 1 de julio al 30 de octubre de este año, por la falta de decisión de la Unión Europea acerca de la utilización del citado tipo de redes por parte de los pescadores galos.

Los pescadores cántabros mantuvieron en el pasado mes de abril varias reuniones sobre la situación del sector con el Secretario de Pesca Marítima, José Loira, para analizar la situación y las perspectivas del sector. Los pescadores de la región cántabra tendrán que esperar hasta el día 10 de junio para conocer la decisión sobre el uso de las volantas, tras la reunión de la Comisión de Representantes que tendrá que establecer una decisión salomónica sobre este grave problema que causa, cada año, graves consecuencias para un sector como el del Cantábrico que presenta una gran inestabilidad.

## Capturas masivas de anchoa

A pesar de los conflictos, la costera de la anchoa en Cantabria se caracteriza por los buenos resultados conseguidos por los

pesqueros de Cantabria. La flota faena en el golfo de Vizcaya entre las 15 y las 18 millas al Norte de los puertos vascos de Ondárroa y Guetaria en la playa denominada «Costa Recala», uno de los caladeros más importantes de la zona CIEM VIII.

Los primeros datos muestran que las primeras capturas se sitúan entre las 24/28 piezas por kilo y cuya cotización oscila entre las 580 pesetas el kilo para el consumo en fresco y las 480-500 para la industria salazonera. En las primeras jornadas el temporal que azotó el Cantábrico dificultó las faenas y puso de manifiesto la necesidad de extremar todos los aspectos relacionados con la seguridad. Durante los primeros quince días del mes de abril la flota permaneció amarrada como consecuencia de las adversas condiciones climatológicas y los primeros momentos de la costera de los barcos compartieron el trabajo con la flota artesanal de anzuelo.

El día 20 de abril fue una jornada histórica para las pesquerías de Cantabria puesto que se subastaron 440.000 kilos de anchoa en los puertos de Santoña, Colindres, Laredo y Castro Urdiales. Superados los conflictos entre los pesqueros españoles y los franceses por la utilización de las redes pelágicas por parte de los galos, los pesqueros de Cantabria realizaron una importante pesca en torno a los caladeros situados entre el área conocida entre cabo Machichaco y Punta Villano.

Los puertos de Cantabria han sido los receptores de la mayor parte de las pesquerías habiendo alcanzado un volumen de 440 toneladas en la jornada del día 20 distribuidas de la siguiente forma: Santoña 260.000 kilos, Colindres 110.000, Castro Urdiales 40.000 y Laredo 30.000 kilos,





volantas de más de 2,5 kilómetros de longitud.

Los pescadores españoles, y los cántabros en especial, manifiestan su rechazo hacia el uso de este sistema de pesca utilizado por los franceses teniendo en cuenta que su utilización afecta gravemente a muchas especies.

### Batalla de la anchoa

Los pesqueros cántabros tomaron parte en la batalla naval contra los barcos franceses de San Juan de Luz, alrededor de las 14.00 horas del día 8 de abril, puesto que dicha flota tenía prohibido el acceso a los caladeros por la Comunidad Europea.

Abordajes y otros incidentes se sucedieron durante cuatro horas hasta que los pescadores españoles decidieron apresar a un pesquero francés. En estos incidentes tomaron parte más de 250 barcos españoles a unas 40 millas al Norte del puerto de Fuenterrabía.

El Patrón Mayor de Santander, y representante de las cofradías del Cantábrico, José Povedano, se reunió con todos los representantes de los pescadores del Norte en Fuenterrabía para emprender las acciones necesarias para reivindicar la defensa de los derechos de los pescadores.

Tras incidentes y cruces de opiniones, los conflictos parece que se solventaron y los pesqueros continuaron con la pesca de la anchoa, que servirá para poner en desarrollo el engranaje de un sector industrial artesanal de salazones que tiene una importancia vital para las villas costeras del Occidente de Cantabria.

En este sentido, el diputado regional del PP, José Antonio Arce, mantuvo una reunión con el colectivo de empresarios de salazón para informarles sobre la aplicación de la normativa europea y las transformaciones necesarias en la actividad encaminada a homologar sus dotaciones con respecto a las industrias europeas en busca de unas semejantes condiciones de higiene y calidad. ■

Agustín HERNANDEZ

## El 20 de abril fue una jornada histórica para las pesquerías de Cantabria pues se subastaron 440.000 kilos de anchoa.

las posibles movilizaciones de los pescadores cántabros que rechazan la propuesta de la Comisión Europea para ampliar la moratoria a los pesqueros franceses para que pudieran faenar con redes de enmalle a la deriva de una longitud especial. El representante de la cofradía de San Vicente de la Barquera, Rodolfo Iglesias, pidió la unidad de todos los pescadores de la región para decidir el calendario de movilizaciones.

El representante de la cofradía de Laredo expuso su preocupa-

ción por los posibles enfrentamientos en el mar en el caso de que no se variara la propuesta de la CE. Otra reivindicación formulada por la flota cántabra viene dada por la prohibición del uso de las volantas desde el pasado día 31 de diciembre de 1993, de acuerdo con el dictamen establecido por el Consejo de Europa suprimiendo el plazo establecido en un principio que remitía el acuerdo al día 1 de enero de 1998.

Los pescadores del Cantábrico han mostrado su rechazo hacia la utilización de las volantas en la pesca debido a su negativa incidencia sobre algunas especies, y por afectar a comunidades de peces que ven afectado el desarrollo de los ejemplares jóvenes al quedar atrapados por estas redes que utilizan los 37 pesqueros franceses.

Los posicionamientos de los pesqueros españoles están respaldados por el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, cuyo representante, Manuel Albero, aseguró durante el pasado mes de abril que existe la posibilidad del cierre de las fronteras españolas a la importación de túnidos procedentes de los países que autoricen el uso de

respectivamente. La cotización media de estas capturas se cifró en torno a las 265 pesetas el kilo, de acuerdo con los datos ofrecidos por las cofradías de la región tras los primeros resultados canalizados en las lonjas que marcan una de la principales épocas del año para la pesca en el Norte.

Las faenas se localizaron en cuatro zonas: Machichaco, Ondárroa, Punta Galea y Punta Villano. Los tamaños oscilaron entre las 35 y 44 piezas por kilo y el principal destino fue la industria salazonera de Cantabria, mientras que la variedad de los tamaños propició una diversidad de cotizaciones entre las 317 pesetas para las piezas de 36 gramos y las 191 pesetas el kilo para las de 44 gramos.

### La movida francesa

La prohibición de las capturas de anchoa a los pesqueros franceses por la Comunidad Europea al haber superado la cuota de 3.000 toneladas propició el principal conflicto del sector en todo el Cantábrico al que, no se sustrajeron los barcos de la región.

El día 10 de abril se hizo público un comunicado anunciando





**Durante el presente año, la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del ejecutivo autónomo vasco destinará 3.600 millones de pesetas, para la creación de nuevas infraestructuras y mantenimiento de las ya existentes en los puertos de su competencia. De dicha cantidad, 1.700 millones de pesetas se invertirán en obras adjudicadas el año pasado. De la cantidad restante, que se destinará a la realización de obras de reciente planificación, el 60 por 100 será para puertos vizcaínos y el 40 por 100 para guipuzcoanos.**

## EL GOBIERNO VASCO INVERTIRA ESTE AÑO 3.600 MILLONES DE PESETAS EN LOS PUERTOS DE SU COMPETENCIA

### Destacan las inversiones destinadas a los puertos de Ondárroa, Bermeo y Zumaia

**S**EGUN el proyecto de inversiones para 1994, el puerto de Ondárroa tendrá mejoras por un valor aproximado de 1.000 millones de pesetas. Proseguirán las obras de construcción del nuevo acceso a dicho puerto vizcaíno, se iniciarán las obras de ampliación de la dársena de Egidazu y la construcción de dos nuevos diques. Además, se desarrollará el proyecto del nuevo muelle sobre el que se asentará la nueva lonja de exposición y venta de pescado capturado por la flota ondarresa.

En Zumaia, se iniciarán las obras de acceso marítimo al puerto de dicha localidad guipuzcoana. Los trabajos de tales

obras, que requerirán una inversión cercana a los 800 millones de pesetas, se finalizarán en dos años.

Por su parte, las inversiones destinadas al puerto de Bermeo alcanzarán una cantidad cercana a los 600 millones de pesetas. Este dinero servirá para llevar a cabo el drenaje de las zonas cercanas al muelle de Errosape y la instalación de un travel-lift que sustituya a los dos varaderos pequeños del muelle de reparaciones.

En el puerto de Lekeitio se procederá a la ordenación de la dársena, actuación que supondrá un gasto próximo a los 100 millones de pesetas.

Está prevista también la adjudicación de la ejecución de la nueva lonja de pescado para el puerto de Hondarribia.

En el puerto de Orio se iniciarán las obras que permitan solucionar el problema que supone en la actualidad la obra de acceso.

Además de mejorar los puertos de su competencia, la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco tiene el objetivo de mejorar la costa y hacerla transitable para toda la gente. Así, destinará 150 millones de pesetas para subvencionar la realización de diversos proyectos de paseos marítimos y regeneración de





# EN JUNIO SE CELEBRARA EN BERMEO LA PRIMERA FERIA DEL PESCADO

## Participará el Instituto Social de la Marina

**Desde el 24 hasta el 26 del próximo mes de junio se celebrará la I Feria del Pescado de Bermeo. El Instituto Social de la Marina, a través de su Dirección Provincial de Vizcaya, colaborará en el buen desarrollo del certamen.**

**L**A muestra, que está siendo organizada por el ayuntamiento de dicha localidad vizcaína junto con las empresas del sector pesquero bermeano, tiene como objetivos dar a conocer a cada empresa del sector y de la economía pesquera en su conjunto, reforzar la imagen de Bermeo con el pescado y favorecer la venta del pescado en un entorno diferente.

El certamen contará con la participación de empresas conserveras y exportadoras de pescado, atuneros, la Co-

fradía de Pescadores de Bermeo, el Instituto Social de la Marina, la Escuela Náutico-Pesquera de Bermeo, Azti Sio (Instituto Vasco de Investigación y Tecnología para la Oceanografía, Pesca y Alimentación), la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco y el ayuntamiento bermeano.

La feria, que tiene un presupuesto de cinco millones de pesetas y contará con una veintena de stands de exposición, situados enfrente de la Cofradía de Pescadores de la

localidad nace con vocación de continuidad. Según Begoña Gangoiti, coordinadora de la muestra, *«aunque el mes de celebración puede variar, habrá una Feria del Pescado cada año. La que celebramos este año pretende abrir camino. El objetivo es que, en el futuro, éste se consagre como un certamen importante para el sector pesquero»*.

Además de la exposición, la feria contará con diversas actividades diarias. Así, el público que acuda al certamen podrá asistir a un simulacro de venta de pescado en la Cofradía de Pescadores, subir a bordo de dos barcos pesqueros y visitar la Escuela Náutico-Pesquera. También se podrá visitar una fábrica conservera, donde los asistentes tendrán la posibilidad de presenciar las diferentes fases del proceso de elaboración del pescado en conserva. Además, el Museo del Pescador de Bermeo ofrecerá visitas guiadas, en las que el público podrá contemplar diversas piezas relacionadas con el mundo pesquero.

Durante los días anteriores a la celebración de la feria, concretamente del 20 al 23 de junio, se celebrará una serie de mesas redondas en las que se abordará el proceso que se sigue desde que se captura el pescado hasta el momento en que es consumido, con los diversos problemas que surgen a lo largo del tiempo que ése dura. Personalidades destacadas hablarán de los siguientes temas: Vida en el mar, Políticas pesqueras, Tratamiento y comercialización del pescado y El pescado en la cocina. ■

R. R. de H.

playas presentados por ayuntamientos de la costa vasca. Entre todos los proyectos, destacan los presentados por Orio, Bakio y Zarautz. Concretamente, el proyecto de Orio pretende la reordenación total del frente de la playa oriotarra.

Durante 1993, la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del ejecutivo autónomo vasco invirtió en los puertos de su competencia algo más de 3.200 millones de pesetas, de los que 2.200 se dedicaron a mejorar puertos de Vizcaya y 1.000 a mejorar puertos de Guipúzcoa. Las principales obras terminadas el año pasado fueron los dos nuevos accesos por carretera a los puertos de Getaria y Ondárroa, con lo cual se mejoró sustancialmente la accesibilidad y viabilidad interiores de dichos puertos.

La inversión realizada en los puertos dependientes de la Comunidad Autónoma Vasca se ha multiplicado por 10 desde que se produjo la transferencia de competencia de los mismos. ■

**Roberto RUIZ  
DE HUYNDOBRO**







# La Xunta espera asumir plenas competencias en materia de pesca

De COSTA a COSTA

**Juan Caamaño, responsable de la Consellería de Pesca, explicó en el Parlamento las líneas políticas de actuación en lo que resta de legislatura, al mismo tiempo que expresó su confianza sobre la posibilidad de una próxima reunión de la Mesa de Transferencias para estudiar el traspaso de más competencias en materia pesquera a la Administración gallega. Por su parte, los miembros de la oposición criticaron la falta de objetivos concretos, así como el limitado presupuesto de Pesca, el más bajo de todas las Consellerías.**

**L**a actualización de censos de mariscadores, determinar el número de trabajadores admisible en cada lugar, así como recuperar zonas improductivas y elaborar un mapa de usos marítimo-terrestres para actuaciones enumeradas por Juan Caamaño en el Parlamento, y que considera imprescindibles para consolidar la profesionalización del marisqueo. Resaltó también la automatización de las lonjas y el plan de salvamento.

En relación con la petición de mayores transferencias a la Comunidad gallega explicó que las prioridades serían transferencias de ordenación pesquera, puertos, salvamento marítimo y centros de investigación, unas competencias que dependen en su mayor parte del Ministerio de Agricultura.

Sobre este tema los portavoces de la oposición, José Antonio Ventosos y Francisco Trigo, del PSdeG-PSOE y BNG, respectivamente, manifestaron sus discrepancias. El señor Trigo rechazó la «cantinela del planteamiento de competencias», y la «ceremonia de la confusión» que, en su opinión crea la Xunta en su petición de transferencias. Para su grupo, indicó, es preciso asumir todas las competencias en materia pesquera por parte de Galicia.

El portavoz socialista, por su parte, dijo que le parecía importante el tono de «colaboración» con otras instituciones del Estado, y aunque consideró positivos ciertos objetivos enunciados por el titular del Departamento de Pesca, como la mejora del sistema estadístico, un mapa de usos de las di-

ferentes zonas, la automatización de las lonjas, el plan de salvamento, o la firma de algunos convenios, criticó que Juan Caamaño no hubiese especificado cuáles van a ser los soportes financieros para tales renovaciones, incidiendo en que Pesca es la Consellería con menos presupuesto para este año.

Además, aportó datos sobre cómo se encuentra el estado de la pesca gallega «*que no se halla en su mejor momento*», pues en los últimos cuatro años la pesca sólo se incrementó un 0,26 por 100 en el conjunto del PIB gallego, frente a 2,3 puntos de media estatal en el mismo período.

En relación con las mejoras propuestas por Juan Caamaño, el portavoz del BNG, Francisco Trigo, dijo que de nuevo se habla de profesionalización, pero sin especificar acciones concretas para lograrla. Asimismo, criticó que Pesca siga sin revelar si tal profesionalización va a promocionarse con privatizaciones de zonas, con cooperativas o de qué forma.

Finalmente, expresó su malestar porque la Xunta no se

plantee un consorcio para la exportación de productos gallegos, y que no insista ante Madrid en políticas de controles sanitarios sobre las importaciones de productos pesqueros que compiten con los gallegos en Europa.

## Congreso de tráfico marítimo

El análisis de la reforma originada por la entrada en vigor de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, que adapta el sistema español a las recomendaciones de la Unión Europea, será el principal tema de debate en el VI Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria, que se celebrará del 18 al 21 de octubre en Vigo (Pontevedra).

A esta reunión se espera que acudan 400 personas vinculadas con los sectores técnico, industrial y económico de la actividad portuaria, en su mayoría de países comunitarios. En cuanto al comité de honor se halla representado por el rey Juan Carlos, Manuel Fraga, el ministro de Obras Públicas José Borrell, Domingo García Sabell, delegado del Gobierno en Galicia, y el alcalde de Vigo, Carlos Príncipe, entre otros altos cargos.

Destaca en este congreso el hecho de que será la primera reunión de esta naturaleza que se celebre tras la aprobación de la Ley de Puertos, por lo que servirá para hacer una reflexión sobre el primer año de vigencia de esta normativa.

Asimismo, se debatirán los modelos de prestación de de-

**Juan Caamaño explicó las líneas de actuación de su Departamento.**





terminados servicios portuarios, con el fin de analizar su influencia en el transporte marítimo, a la vez que se estudiará de forma pormenorizada la realidad de otros países comunitarios.

Los principales apartados serán: política de puertos en la Unión Europea; el comercio mundial y sus flujos en relación con el transporte marítimo; calidad del servicio de la comunidad portuaria y las últimas tendencias en infraestructura de explotación portuaria, y pesca fresca y congelada. El presupuesto de organización del congreso será de aproximadamente 100 millones de pesetas.

### **Decomiso de pescado**

A lo largo de los meses de enero, marzo y abril, efectivos de Inspección Pesqueira de la Xunta decomisaron cerca de 30.000 kilos de pes-

cados y mariscos, 2.406 artes y aparejos diversos, 21 equipos de buceo, 20 embarcaciones y nueve vehículos. Ante estas altas cifras la Consellería de pesca realizó un llamamiento a los consumidores, para que las políticas de pro-

tección de recursos iniciadas tengan como resultado el aumento de riqueza y bienestar económico.

También se advierte desde el Departamento que dirige Juan Caamaño, que se está volviendo a pescar indiscrimina-

damente, lo cual puede llegar a ser muy perjudicial para la producción gallega.

De los 22.834 kilos de pescado incautados por no alcanzar la talla reglamentaria, 13.263 eran de chincho; 5.021 de caioca y 1.090 de rapante. Esta mercancía fue distribuida en distintos centros benéficos.

En cuanto a los mariscos decomisados, destacaron los 2.385 kilos de almejas, que fueron devueltos al mar, al igual que los restantes mariscos incautados. Además, se decomisaron 1.700 de mejilla, 418 de berberecho, 411 de nécora, 196 de percebe, 1.090 de rapante, 1.820 de pancho y 850 de bacaladilla.

Respecto a las artes y los aparejos resaltan: 1.690 nasas, 213 niños, 126 rascos, 150 *brutons*, 40 trasmallos y 20 volantas. ■

## **Profesionalizar la acuicultura**

Recientemente se presentó, oficialmente, la Asociación Gallega de Técnicos Especialistas en Cultivos Marinos, que tiene su sede en La coruña, y un objetivo esencial, la necesidad de agrupar a los titulados del sector y dar a conocer esta especialidad en el mundo empresarial acuícola.

Su presidente, Luís Ares Pan, resaltó que en Galicia el único instituto que imparte esta especialidad de Formación Profesional es el de Sada, y que en la actualidad hay en la Comunidad autónoma unos 80 titulados.

Desde la asociación se promoverá el cumplimiento de las legislaciones española y comunitaria, que obligan a las empresas del ramo a contar con titulados para acceder a subvenciones y, por otra parte, incentivará la formación continuada de los especialistas.

**E. C.**

**Elena CEBRIAN**





**Las autoridades de los puertos de La Luz y de Las Palmas y Capitanía Marítima han decidido tomar cartas en el asunto, ya que circunstancias extrañas rodean a dos embarrancamientos, entre enero y abril de este año frente a la avenida marítima de Las Palmas de Gran Canaria. Se trata del «Sea Lyon» que embarrancó en enero pasado y del «River Majidum» que quedó embarrancado el 3 de abril justo el domingo de pascua.**

## Dos barcos nigerianos embarrancaron en la bahía de Gran Canaria

**L**OS dos llegaron a embarrancar frente a la avenida marítima tras fuertes temporales de viento y marejada que azotaron el archipiélago y los dos son de bandera nigeriana.

El «Sea Lyon» tuvo que ser reflotado por una empresa holandesa contratada por el armador, que tardó largas semanas en terminar la operación ya que se encontraban con enormes dificultades debido a que el barco se había empotrado en las escolleras del muelle deportivo. Ahora está siendo reparado en los astilleros de los puertos de La Luz y de Las Palmas y presenta una enorme brecha como consecuencia del golpe. Se pensó en un primer momento que a pesar de que el temporal fue bastante fuerte detrás de toda la maniobras podía haber un intento de cobrar el seguro por parte de la empresa armadora, ya que el barco se encontraba en un estado deplorable aunque este extremo no ha sido confirmado.

Las mismas circunstancias extrañas rodean el caso del «River Majidum», también de bandera nigeriana, aunque éste es propiedad de una empresa nacional del país africano.

El accidente ocurrió a primeras horas de la noche del 3 de abril y generó un gran caos en la ciudad ya que para proceder a la evacuación de los 10 tripulantes del barco se requirió la presencia del helicóptero de SALVAMENTO MARÍTIMO, que tuvo que realizar un aterrizaje en la propia avenida marítima de la capital grancanaria. No hubo desgracias humanas que lamentar, se salva-

ron todos los tripulantes que, en los días posteriores al suceso, prestaron declaración en la Comandancia de Marina para esclarecer los hechos. Todo parece indicar que no hubo negligencia y que el fuerte viento provocó que se partieran las amarras del barco.

Pero la cosa no quedó ahí ya que Capitanía Marítima instó a la empresa armadora a que presentara un plan de actuación para el reflotamiento del «River Majidum».

El nuevo buque embarrancado contenía 500 toneladas de combustible en sus tanques. El riesgo de marea negra era latente y se tomaron las medidas oportunas de prevención. Dos remolcadores de la dirección general de Marina Mercante controlaban constantemente una posible fuga del combustible al mar, ya que en caso de que se diera tal circunstancia además del efecto medioambiental negativo, tendría también como consecuencia la posibilidad de que llegara el combustible a la zona de la potabilizadora que está



próxima al lugar donde embarrancó el barco. Las corrientes habituales en esta zona y la resaca del temporal con bastante mar de fondo hacían pensar en esta posibilidad por lo que se instalaron dos barreras protectoras anticontaminación alrededor del barco y en la entrada de la potabilizadora, que es la que abastece de agua potable a toda la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y parte de los municipios colindantes.

La empresa armadora se retrasó en presentar su plan de extracción del combustible aunque al final sí se hizo cargo de las tareas, consiguiendo vaciar el barco embarrancado las 500 toneladas de combustible y evitando así que éste se vertiera al mar. La operación fue complicada ya que se corría el riesgo añadido de que el barco pudiera partirse en dos mientras duraban las tareas de extracción, que se prolongaron por espacio de más de tres semanas ya que había que bombear de forma muy lenta.

**Afortunadamente no hubo desgracias personales y se evitaron problemas de vertidos.**





Ahora, una vez zanjada de la cuestión del combustible, que fue controlada por Capitanía Marítima que es la que tiene competencias en prevención de la contaminación en el litoral, corresponde a la autoridad portuaria controlar las tareas de reflotamiento del buque. Ya ha anunciado que encargará estos trabajos a la empresa holandesa «Tecnosud» que fue la misma que realizó los trabajos de reflotamiento del «Sea Lyon». El coste que tendrá esta operación será superior a los 300 millones de pesetas.

Como medida de previsión a los posibles costes añadidos que para la autoridad portuaria pudieran tener estos trabajos la capitanía marítima había procedido días atrás al embargo de otro buque nigeriano, propiedad de la misma empresa nacional, y de las mismas características que el «River Majidum». El motivo

de dicho embargo fue el incumplimiento de la normativa internacional de seguridad marítima y fue autorizado por el juzgado de primera instancia de la capital grancanaria por un importe de 200 millones de pesetas. El nombre del barco embargado es «River Ogbese» y es un barco hermano gemelo del «River Majidum».

Se pretendía con este embargo hacer frente a los costes de las tareas de reflotamiento en caso de que la empresa nigeriana, propiedad del Gobierno nigeriano, no se hiciera cargo.

Esta operación de reflotamiento todavía no se ha iniciado cuando ya se ha cumplido un mes desde el naufragio, ofreciendo el buque una estampa deplorable a la entrada de Las Palmas de Gran Canaria. ■

C. R.

## APROVECHE LAS CORRIENTES FAVORABLES



**Feria Internacional  
de la Industria  
Pesquera**

La Feria Internacional de Bilbao organiza del 15 al 19 de Noviembre de 1994 SINAVAL Y EUROFISHING.

Con la asistencia de profesionales de todo el mundo, las Ferias del Mar dan protagonismo a la más actual tecnología de dos sectores, el naval y el pesquero, que siguen evolucionando y desarrollándose.

Venga a las Ferias de la Industria Naval, Marítima, Portuaria, Pesquera y Offshore. Aproveche las corrientes favorables.

**BILBAO, 15/19 NOVIEMBRE, 1994**



**Feria Internacional  
de la Industria Naval, Marítima,  
Portuaria y Offshore**

**FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO**  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA**

Apdo. 468 - 48080 BILBAO - Tels: (94) 427 72 00 - 427 66 00 - Telex 32617 FIMB-E - Fax (94) 442 42 22







**La Unión Europea llevará a cabo inspecciones en el puerto de Alicante para ver si cumple la normativa comunitaria, y contemplar la posibilidad de que dichas instalaciones sean línea fronteriza para las importaciones de animales y vegetales procedentes de terceros países. Las autoridades portuarias ya han concluido las obras de adaptación entre las que se encuentran cámaras frigoríficas.**

## EL PUERTO DE ALICANTE DEBE SUPERAR UNA REVISION COMUNITARIA PARA IMPORTAR DE TERCEROS PAISES

A finales del pasado año entró en vigor un Decreto legislativo de la Comunidad Europea, acerca de las condiciones que deben albergar los puertos que son fronteras de productos vegetales y animales con terceros países. Esta legislación ha obligado al puerto de Alicante a tomar medidas con objeto de poder superar la inspección a la que va a ser sometido. Pasar esta revisión supone un requisito necesario para continuar siendo el punto de entrada de este tipo de productos desde terceros países.

El presupuesto de la reforma ha rondado los 20 millones de pesetas y ha consistido en la construcción de unas cámaras frigoríficas especializadas, que permiten la apertura de contenedores frigoríficos y la revisión de los productos que contienen sin romper la cadena de frío.

La ubicación de las cámaras se encuentra instalada en el muelle de contenedores, situado en la zona de Poniente. También será de utilidad para los servicios de Agricultura y Sanidad los cuales podrán recoger muestras de los productos que lleguen al puerto.

Además, el puerto alicantino cuenta con un nuevo edificio fitosanitario, que se encuentra también en la zona de Poniente. Esta instalación permite fumigar los productos vegetales.

El presidente del puerto de Alicante, Angel Cuesta, aseguró que con las nuevas instalaciones el puerto superará la revisión de la Unión Europea ya que son pocos los puertos que tienen instalaciones suficientes,

para poder realizar controles de calidad sanitarios a los productos que se importan desde otros países distintos a los de la Comunidad.

Recalcar que las instalaciones se han trasladado a la zona de Poniente tal y como reza el nuevo plan. De esta forma, la zona de Levante queda para el disfrute del ciudadano.

### Más reformas

El Club de Regatas sigue abierto al traslado de sus instalaciones a la zona conocida como «Varadero», enfrente de las nuevas oficinas que la presidencia del puerto tiene entre

la zona de Poniente y la de Levante.

Tras producirse el cambio de directiva en el Club de Regatas, las conversaciones han avanzado con marchas forzadas. El nuevo edificio tendrá, probablemente, dos plantas, más un sótano y las dimensiones de la zona de amarres del club.

En cuanto al presupuesto de traslado del club de la zona central de la dársena interior a uno de sus extremos será estudiado en su día y con los oportunos datos estadísticos sobre la mesa de negociación presupuestaria. ■

R. R. A.





# UNOS PESCADORES DESCUBREN BARCOS DE LA «GUERRA DEL 14»

Tras realizar un trabajo de cuatro años se han encontrado 23 barcos de la Primera Guerra Mundial, hundidos entre cabo de Palos y Santa Pola, más otras cuatro frente a la costa alicantina. Este hallazgo ha sido localizado por unos pescadores oriolanos que faenaban en aguas de Torre Vieja.

**M**ONSERRATE Lidón Alonso y los doctores Andrés y Federico Javaloy Gea a bordo de la embarcación «Chambel» son los protagonistas de esta difícil búsqueda provista de todos los componentes necesarios de una buena aventura marítima. La historia comienza al ser informados por unos pescadores de Torre Vieja de la existencia de posibles vapores hundidos, no cartografiados, frente a la costa, desde cabo de Palos al cabo de Santa Pola. Posteriormente, tuvieron datos que in-

dicaban la presencia de muchos hundimientos frente a Alicante. Con la colaboración de algunos compañeros de pesca los tripulantes de la embarcación «Chanabel» fueron localizando las embarcaciones hundidas. El problema más acuciante era la falta de medios, con tan solo una brújula y una sonda emprendieron la localización de los mismos.

El método utilizado se ha basado en fotos seriadas y cruzadas desde todos los puntos salientes de la costa, desde el cabo de Santa Pola

## Se han encontrado unos 27 barcos y se cree que frente a Torre Vieja existen otras 40 embarcaciones hundidas.

al cabo de Palos y, desde algún punto preciso del mar, para ubicar así edificaciones no situadas en el mapa y que luego serían necesarias para disponer de las señas o enfilaciones. Con estos datos trasladaron al mapa las distancias de radar que les habían proporcionado los pescadores y posicionar en él los posibles hundimientos de barcos.

### Descubrimientos

Una vez conocidos los puntos más importantes comenzaron los hallazgos. Uno de los más notables fue el de un vapor hundido a unas 17 millas de Torre Vieja. No faltó la buena pesca recogida en los alrededores de los citados descubrimientos. Más tarde, otros barcos deportivos con mejor instrumental (con radar o GPS —aparato de localización por satélite—), iniciaron también la aventura, de tal forma que hoy en día se cuenta con el descubrimiento y la localización de 27 barcos enterrados en el mar.

En cuanto a los datos recogidos entorno a su identificación han sido contrastados con la aseguradora Lloyd's y se han reconocido barcos como «El Gilsa», de origen noruego a cuatro millas de la Hormiga, a 100 metros de profundidad hundido el 10 de enero de 1917; El «Lillia Dubil», hundido entre Estació

y Groja a tres millas de la costa y a 35 metros de profundidad, fue hundido el 13 de octubre de 1917; «Doris», vapor italiano hundido el 14 de octubre de 1917, entre Grosa y Hormiga a 70 metros de profundidad; «Nitza», griego y hundido en la Hormiga, vapor inglés encontrado a cuatro millas al Sur del citado punto; «Dospina Micolina» hundido entre Grosa y Hormiga el 14 de octubre de 1917; «Primo», vapor italiano cerca de Hormiga y hundido el 17 de diciembre de 1916; «Atlantic City», americano a tres millas al SE de Hormiga, a unos 100 metros de profundidad, hundido el 12 de septiembre de 1917.

Siguiendo con la relación nos encontramos con el barco «Wilmore» (americano) a cuatro millas, a 90 metros (el 12-9-18); vapor francés desconocido, a 12 millas del cabo de Palos, unos 100 metros de profundidad (el 1-10-17); el «Kansega», a una milla SE de la Hormiga; «Mi Nena», cerca de Hormiga; «Sirio», bajo de fuerte de la Hormiga; «Isla Gomera», frente al puerto de cabo de Palos, a 41 metros de profundidad.

Sin duda, esta relación de descubrimientos promete una serie de posteriores investigaciones apasionantes para la historia de la navegación universal. ■

Rosa RUIZ ARAGONES





Los trabajadores españoles que residan en México así como los mexicanos que lo hagan en España podrán beneficiarse del principio de igualdad de trato en materia de prestación de pensiones merced al Convenio firmado entre ambos países en materia de Seguridad Social.

Con este acuerdo se cumple una vieja aspiración que los españoles residentes en México venían reclamando hace años. Para México supone un paso adelante en su legislación social, ya que es el primer Convenio de esta magnitud que, en materia de Seguridad Social ha firmado con otro país.

## Sobre pensiones de vejez, invalidez y supervivencia

# CONVENIO ESPAÑA-MEXICO

**E**L acuerdo fue firmado, en la sede del Ministerio español de Trabajo y Seguridad Social, por el Titular del Departamento, José Antonio Griñán, y el director general del Instituto del Seguro Social de México, Genaro Borrego. Al acto asistieron altos cargos de ambos organismos, entre los que cabe destacar por parte española al secretario general para la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, y al director general del Instituto Social de la Marina, Jesús Muela.

El Convenio firmado alcanza a pensiones de vejez, invalidez y supervivencia. Ambos países han sentado también las bases para la extensión del Convenio a otras ramas de la Seguridad Social.

### Gestión más ágil

El texto aprobado beneficiará a los trabajadores de ambos países y garantizará, bajo el principio de igualdad de trato, el pago de las prestaciones a los pensionistas de una parte que residan en la otra. Además, permitirá la totalización de los períodos de seguro acreditados en ambas partes para alcanzar el derecho a las prestaciones.

Ambos países han acordado una fórmula ágil y beneficiosa para los interesados, que evita el procedimiento largo en el reconocimiento del derecho a pensión, así como establecer una colaboración administrativa para la aplicación del Convenio.

Con este acuerdo se llena el vacío existente en cuanto a la coordinación de los sistemas de pensiones de la Seguridad Social de ambos países y ha sido

la culminación de una vieja aspiración española durante más de una década, debido a las demandas que en este sentido han venido formulando los españoles residentes en México. Actualmente, la colonia española en aquel país alcanza la cifra de 32.000 personas y en España residen 4.000 de nacionalidad mexicana.

El presente convenio tendrá una vigencia de dos años renovables tácitamente por períodos de igual duración si no se produce denuncia por cualquiera de las partes.

### Ambito de aplicación

El Convenio recién firmado se aplicará a los trabajadores nacionales de cada uno de los dos países signatarios del mismo, que acrediten estar o haber estado inscritos en el sistema de Seguridad Social correspondiente, así como a los miembros de sus familias reconocidos como beneficiarios por la legislación aplicable, en las mismas condiciones que sus propios nacionales.

En cuanto al campo de aplicación se hará en los Estados Unidos Mexicanos a los regímenes obligatorio y voluntario contemplados en la Ley del Seguro Social y sus reglamentos en lo que se refiere a pensiones, derivadas del seguro de riesgo de trabajo, y las pensiones derivadas de los seguros de invalidez, vejez, cesantía en edad avanzada y muerte.

En España su aplicación se extenderá al Régimen General y a los Regímenes especiales del Sistema de la Seguridad Social relativos a las prestaciones de carácter contributivo en lo que se refiere a pensiones

derivadas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, a pensiones de invalidez, vejez, muerte y supervivencia.

Con encomiable visión de futuro, el Convenio deja la puerta abierta en su aplicación a las disposiciones legales que en el futuro complementen o modifiquen las ya ennumeradas y a las que puedan establecerse en un nuevo Régimen Especial de la Seguridad Social acordado en ambos países.

### Trabajadores del mar

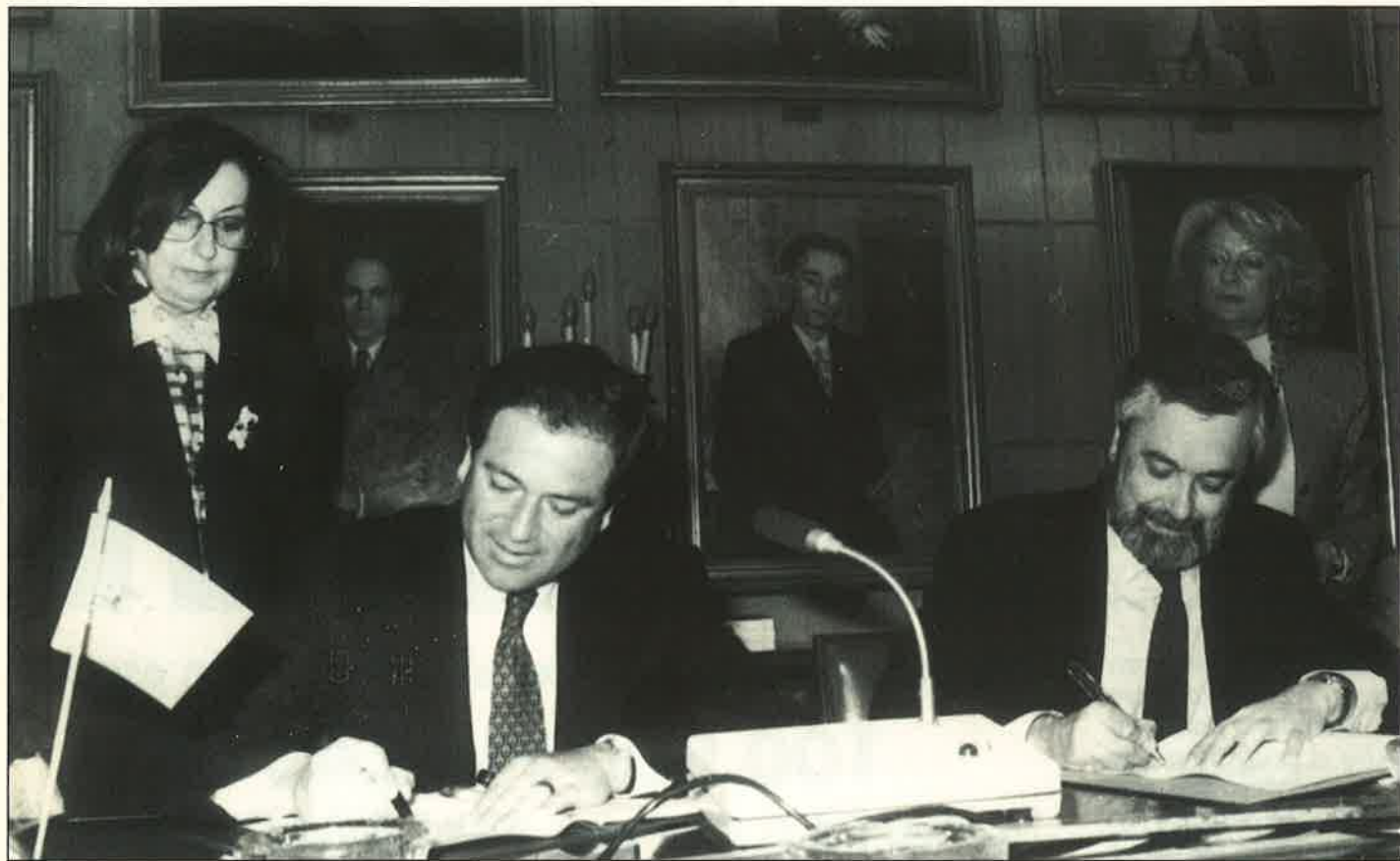
En el articulado del Convenio se fija una serie de normas particulares y excepciones a los principios generales de aplicación de la norma que afectan fundamentalmente a los trabajadores a tiempo parcial, por cuenta ajena y a los del mar.

Para los primeros el Convenio especifica que si un trabajador asalariado al servicio de una empresa cuya sede se encuentre en México o en España es enviado por aquélla al otro país para realizar trabajos de carácter temporal quedará sometido a la legislación del país donde trabaja habitualmente, siempre que la duración previsible del trabajo para el que ha sido desplazado no exceda de dos años.

El mismo plazo de tiempo regirá para el trabajador por cuenta propia que desempeñe normalmente su trabajo en uno de los dos países y se vea forzado a trasladarse eventualmente al otro.

No obstante, el acuerdo deja libertad a los trabajadores para optar al Régimen de Seguridad Social que rija en el país en donde realicen su trabajo.





## Los trabajadores del mar españoles podrán acogerse al sistema de Seguridad Social español aunque trabajen en barcos mexicanos.

Por lo que se refiere a los trabajadores del mar el Convenio especifica que los trabajadores asalariados que desempeñen su actividad a bordo de buques o embarcaciones estarán sometidos a la legislación del país cuya bandera enarbole la nave.

No obstante, cuando el trabajador sea remunerado por esa actividad por una empresa o persona que tenga su domicilio en el territorio del otro país estará sometido a la legislación de este último si reside en su territorio. La persona o empresa que pague la retribución será considerada como empleador para la aplicación de dicha legislación.

Este último punto supone un avance importante con respecto a lo fijado en los Convenios firmados con otros países hasta la fecha, excepción hecha de los de la Unión Europea, ya que obvia la obligatoriedad territorial que rige en materia de Seguridad Social y permite a los trabajadores, aunque estén embarcados en una nave con ban-

dera del otro país, acogerse al sistema de Seguridad Social de su país de origen si así les conviene.

Esta cláusula asegura una mayor protección a los trabajadores del mar españoles y hasta ahora sólo estaba vigente en los convenios firmados con la Unión Europea. Según explica a MAR, el subdirector general de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar del ISM, Armando Gracia: «Esta cláusula es similar al artículo 14 TER del Reglamento Comunitario 1408/71 que excepciona el principio de territorialidad en el sentido de permitir a los trabajadores españoles que residan en territorio español y perci-

ban su remuneración asimismo, en España, por una empresa o persona del otro país legitimada al efecto, integrarse en el sistema proteccional social, aun cuando presten servicios profesionales en un barco que enarbole la bandera de otro país.»

«En este sentido —continúa Armando Gracia— hace tiempo que venimos trabajando en introducir esta cláusula en los distintos instrumentos internacionales en materia de Seguridad Social que todavía no han sido ratificados.»

El Convenio con México especifica también que los trabajadores empleados en labores de carga, descarga, reparación de buques y servicios de

vigilancia en los puertos estarán sometidos a la legislación de la parte contratante a cuyo territorio pertenezcan dichos puertos.

### 25 convenios vigentes

En la actualidad España tiene firmados convenios bilaterales en materia de Seguridad Social con 25 países, entre los que figuran los nueve de la Unión Europea. Del total de estos Convenios, el Instituto Social de la Marina gestiona más de 4.000 prestaciones que afectan a otros tantos pensionistas pertenecientes a las distintas categorías establecidas.

Con la entrada en vigor del presente Convenio expirará el acuerdo de 7 de noviembre de 1979 sobre Transformaciones de Pensiones entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el de España. ■

**Concha HERNANDEZ  
CARAZO**



Te interesa  
**SABER**

Los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Educación y Ciencia llevarán a cabo un programa de formación teórica para aquellos aprendices sin el título de graduado escolar que sean contratados por empresas privadas o públicas. Los titulares de ambas carteras, José Antonio Griñán y Gustavo Suárez Pertierra, respectivamente, han suscrito un acuerdo que permitirá poner en marcha el programa que contará con casi 100.000 plazas y un presupuesto inicial de 600 millones de pesetas. Las empresas que contraten a aprendices deberán posibilitar la compatibilidad de la jornada laboral con la asistencia a las clases, que se impartirán en la red de centros de formación de que disponen tanto el Ministerio de Educación como el de Trabajo. En la actualidad el 40 por 100 de los 54.904 aprendices contratados hasta finales de marzo pasado carecía de formación básica.



## Destinadas a aprendices sin graduación escolar

# 100.000 PLAZAS DE FORMACION FINANCIADAS POR LOS MINISTERIOS DE TRABAJO Y EDUCACION

**E**STE acuerdo desarrolla el artículo 10 del Real Decreto, de 29 de diciembre de 1993, que establece las normas por las que han de regirse los contratos de aprendizaje, en prácticas y a tiempo parcial recientemente aprobados en el marco de la Reforma del Empleo.

En dicho artículo se especifica, entre otros puntos, que cuando los aprendices no estén en posesión del título de Graduado Escolar, el tiempo que obligatoriamente han de destinar a formación, que es como mínimo de un 15 por 100 de la jornada máxima prevista en Convenio, tendrá por objeto completar su formación básica. Para ello se obliga a las administraciones educativas a garantizar una oferta adaptada a este objetivo.

Dicha oferta formativa, que ambos Ministerios pondrán a

disposición de las empresas, está destinada a aquellos aprendices que carecen de cualquier cualificación académica con el fin de completar su formación básica. En este sentido, el acuerdo especifica que cuando los empleadores presenten ante las Oficinas del Instituto Nacional de Empleo (INEM) contratos de aprendices que no tengan el título de Graduado Escolar, éstas les dirigirán a las Direcciones Provinciales del Ministerio de Educación y Ciencia (MEC), que serán las encargadas de decidir los centros donde se impartirá la formación.

### Centros disponibles

El mapa de recursos formativos provincializados, que incluye tanto los centros públicos de formación como los privados

homologados o acreditados, son: Escuelas Taller y Casas de Oficios, Centros de Formación Ocupacional, Centros Colaboradores del Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional, Centros del Ministerio de Educación y Ciencia, Centros públicos de otras Administraciones, Centros de Organizaciones Empresariales y Sindicales, Centros Privados Acreditados.

Este mapa de recursos formativos será distribuido en la Red de Oficinas del INEM, en la que, un técnico del área de contratos estará dedicado, de manera específica, a la agrupación de contratos de aprendizaje y su registro en función de su duración y de las necesidades formativas comunes, y de orientar e informar a los empleadores de los recursos formativos existentes en la zona y la forma de acceder a los mismos.





Asimismo, las oficinas del INEM dispondrán de la Información precisa de la oferta correspondiente a su área de influencia (Red de Centros de Adultos, ubicación de cada centro, capacidad, horario y fecha en que comienza la impartición de los cursos).

### Certificados

Los cursos de formación para los aprendices sin título de Graduado Escolar constarán de cuatro meses cada uno. El horario de formación estará concentrado en uno o dos días a la semana (seis horas en total) para hacerlo compatible con las exigencias de la jornada laboral.

Previamente al inicio de los cursos el alumno recibirá una sesión de orientación para ubicarle en el módulo más adecuado para su formación.

Los aprendices pueden acudir a un centro de oferta formativa en un radio no superior a 15-20 kilómetros perteneciente al mapa de recursos formativos que ambos Ministerios han puesto a su disposición.

Los alumnos recibirán un certificado acreditativo del aprovechamiento de la formación cursada, así como el certificado de asistencia en el que se especificarán el tipo de formación que han recibido, módulo y número de horas.

Una vez finalizada la formación, el centro público o acredi-

tado confeccionará listados de aprendices por períodos de formación cursados con indicación de horas, coste e identificación del contrato de aprendizaje registrados en las correspondientes oficinas del INEM.

En las Direcciones Provinciales de este organismo y del MEC se visarán, una vez contrastados, todos los listados confeccionados por los centros formativos así como los certificados expedidos por éstos.

### Recursos formativos del Ministerio de Trabajo

Además de las 30.000 plazas formativas que pondrá a disposición de los aprendices el Ministerio de Educación y Ciencia estarán las casi 70.000 con que cuenta el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Este Organismo, a través del INEM, cuenta con esas casi 70.000 plazas de alumnos ya en funcionamiento y un equipo de profesores, instructores y moni-

tores de amplia experiencia en las Escuelas Taller y Casas de Oficios, los Centros de Formación Profesional Ocupacional y la extensa red de centros colaboradores creada por el Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional.

Las Escuelas Taller y Casas de Oficios serán utilizadas para la formación de aprendices fuera del horario habitual de los alumnos, es decir, fundamentalmente por las tardes, pero con toda su estructura en pleno funcionamiento: 26.000 plazas y cerca de 3.500 profesores.

En los Centros de Formación Ocupacional, el Ministerio de Trabajo pone a disposición de este acuerdo más de 4.000 plazas y 332 instructores.

Asimismo se aportará la red de centros colaboradores del Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional, en continua expansión, que cuenta actualmente con más de 35.000 plazas.

Finalmente, cabe destacar que este acuerdo se comunicará a las Comunidades Autónomas con gestión de la formación transferida a fin de que cooperen con el mismo. Aunque las formas de pago se fijarán en una posterior Orden ministerial este acuerdo se financiará con cargo al Acuerdo Tripartito de Formación Continua de los trabajadores ocupados. ■

Concha HERNANDEZ CARAZO

### Contratos de aprendizaje

**En la fecha de la firma de este acuerdo entre los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Educación y Ciencia el total de contratos de aprendizaje vigentes era de 54.904, de los que se han beneficiado 36.445 hombres y 18.459 mujeres. El ritmo medio diario de contrataciones ha sido de 750. Las Comunidades Autónomas que más han utilizado esta fórmula son las de Cataluña, Andalucía y Valencia (ver recuadro).**

### CONTRATOS DE APRENDIZAJE POR CC.AA. (1-1-94 a 31-3-94)

Andalucía.....	9.771
Aragón.....	1.017
Asturias.....	1.171
Baleares.....	1.071
Canarias.....	1.449
Cantabria.....	687
Castilla-La Mancha	2.723
Castilla y León.....	2.674
Cataluña.....	9.868
C. Valenciana.....	7.425
Extremadura.....	1.380
Galicia.....	3.990
Madrid.....	7.753
Murcia.....	1.788
Navarra.....	465
País Vasco.....	1.412
La Rioja.....	120
Ceuta y Melilla.....	140
<b>TOTAL.....</b>	<b>54.904</b>



**INFORMACION**

**JURIDICO**

**LABORAL**

**Las reclamaciones laborales, cuya competencia la tienen atribuida los Juzgados de lo Social, antes Magistraturas de Trabajo, tienen una fase preliminar, que podríamos denominar Procesos Previos, destinados a evitar el proceso judicial. Una suerte de filtros procesales que, dotados, como lo están, de garantías ejecutivas, contribuyen de hecho a descargar los ya sobrecargados Juzgados de lo Social.**

# LAS RECLAMACIONES LABORALES

**L**OS efectos de los acuerdos de estas fases previas tienen la misma consideración, desde el punto de vista procesal, que las resoluciones judiciales: autos y sentencias. Es más, la ejecución de los acuerdos a los que se ha llegado en la fase previa al proceso jurisdiccional social, se pueden llevar a efecto por el trámite de la ejecución de sentencias. Posibilidad, por otro lado, lógica, pues de lo contrario nadie llegaría a ningún acuerdo en esta fase.

En evitación del proceso judicial social, dos son las fases previas que la Ley de Procedimiento Laboral (LPL) recoge, a saber:

1. Conciliación previa.
2. Reclamación previa a la vía judicial.

Vías, ambas, que se utilizarán alternativamente, dependiendo de que el trabajador que va a reclamar se dirija contra una empresa o empresario particular, o contra la Administración del Estado en general, incluyendo ayuntamientos, Comunidades Autónomas, etcétera.

## 1. La conciliación previa

Dentro de la conciliación previa cabe que ésta se lleve a cabo en dos momentos distintos del proceso, como veremos: ante el órgano administrativo correspondiente y ante el magistrado al que ha sido asignada la causa, antes de entrar a juicio.

### 1.1. Conciliación ante el Servicio Administrativo

La actividad conciliatoria ante dicho órgano, es una actividad no procesal puesto que la misma no está dirigida a un juez, como sería la demanda judicial, sino a un organismo administrativo que interpone

sus buenos oficios para conseguir una avenencia, un acuerdo, careciendo de poder para dirimir en caso de que las partes en conflicto no llegasen a un acuerdo.

El resultado positivo de la actividad conciliatoria; es decir, la conciliación con acuerdo, se plasma en una transacción por el que las partes, evitan que se produzca un pleito por dicha reclamación.

El órgano administrativo que tiene atribuidas estas competencias en el ámbito de las conciliaciones previas son las denominados «Servicios de mediación, Arbitraje y Conciliación, conocidos también como SMAC». Denominación que varía según las Comunidades Autónomas de que se trate, y en función de que las mismas hayan adquirido competencias al respecto, pero con independencia del nombre, no varía el carácter administrativo de dichos órganos.

De la conciliación previa se ocupan los artículos 63 al 68 de la LPL y está configurado como un requisito previo, de carácter obligatorio, como presupuesto necesario para poder entablar posteriormente una demanda judicial. El propio artículo 63 de la citada ley dice textualmente:

«Será requisito previo para la tramitación del proceso el intento de conciliación ante el servicio administrativo correspondiente o ante el órgano que asuma estas funciones...»

Esta regla general tiene también excepciones de las que se ocupa el artículo 64, según el cual, quedan exonerados del cumplimiento de este requisito, los procesos que:

- Exijan la reclamación previa en vía administrativa, de los que nos ocuparemos más adelante.

- Versen sobre Seguridad Social.

- Su reclamación sea relativa al disfrute de vacaciones.

- Se refieran a materia electoral (sindical, lógicamente).

- Sean iniciados de oficio: por la Inspección de Trabajo, o alguno de los órganos competentes de dicho Ministerio.

- Trate sobre impugnación



de convenios colectivos, de los Estatutos de los Sindicatos o pretendan su modificación.

- Versen sobre materia relativa a la tutela de la libertad sindical.

- Sean procesos en los que, además de demandar a personas privadas, sean parte demandada el Estado u otro ente público, para cuyo caso habrá que utilizar la vía de la reclamación previa.

- Se trate de supuestos en los que, una vez ya iniciado el



proceso, fuese necesario demandar a más personas de las que, en principio, fueron demandas ante el SMAC.

## Procedimiento conciliatorio

Se inicia con una llamada papeleta de conciliación que se dirige al órgano administrativo correspondiente que debe contener unos datos mínimos, como son:

Identificación personal de los solicitante/es y domicilio de los mismos; identificación de la persona física o jurídica contra quien se dirige la reclamación y domicilio: lugar y centro de trabajo; antigüe-

responsable quien presenta la papeleta de la notificación.

La asistencia al acto de conciliación es obligatoria para las partes litigantes, pudiendo el juez imponer multa si la incomparecencia fuese injustificada y la sentencia recaída posteriormente coincidiese esencialmente con la pretensión contenida en la papeleta de conciliación.

A este acto de conciliación, si no compareciera la parte solicitante, se archivará todo lo actuado; si al mismo no compareciera la parte demandada, contra quien se dirige la papeleta, se tendrá la conciliación por intentada sin efecto y deja abierta la vía al proceso judicial ante los Juzgados de lo Social.

El tiempo para ejercer la acción de nulidad mencionada caducará a los treinta días contados a partir de aquel en el que se adoptó el acuerdo cuya nulidad se pretende.

El acuerdo conciliatorio, como ya he dicho, está dotado de fuerza ejecutiva para las partes que intervienen en esta fase previa, sin necesidad de que se ejercite la ratificación ante el juzgado, y se llevará a cabo por los trámites procesales de la ejecución de sentencias. A estos efectos, de ahí la importancia del acto de conciliación, es como si se tratara de una sentencia dictada por el juez competente.

### 1.2. Conciliación Judicial

Una vez agotada la fase preprocesal de conciliación previa, se inicia el proceso judicial mediante la interposición de la demanda correspondiente.

En esta fase procesal, existe todavía la posibilidad de que las partes en conflicto traten de llegar a un acuerdo en presencia judicial. Acuerdo que es posible hasta el momento mismo anterior de dar comienzo la vista oral para la celebración del juicio.

Es más, de conformidad con el artículo 84 de la LPL, el órgano judicial, una vez constituido en audiencia pública, momento preliminar de celebración del juicio donde se ventilará la reclamación efectuada, intentará la conciliación, el acuerdo.

Tiene, por tanto, el juez la obligación *ex lege* de intentar o provocar el acuerdo, advirtiendo a las partes de los derechos y obligaciones que pudieran corresponderles, sin que ello le faculte para prejuzgar el contenido de la sentencia que recaiga en caso de no mediar el acuerdo.

Tanto en el caso de la conciliación previa en la fase preprocesal ante el SMAC, como en el supuesto de conciliación judicial ya en la fase procesal, del contenido de dichos actos habidos se extenderá la correspondiente acta, que es el título

jurídico dotado de fuerza ejecutiva, al que ya me he referido.

No obstante lo dicho, no cabe ejecutar un acuerdo de conciliación habido, bien ante el órgano administrativo correspondiente, bien ante el órgano judicial, cuando se trate de cantidades por cualquier concepto de las que luego tenga que responder el Fondo de Garantía Salarial (FOGASA), por lo que en este caso, y *ad cautelam*, si se prevé que la empresa va a resultar insolvente, no debe conciliarse ni en la fase previa ante el SMAC, ni en la fase procesal ante el juez, debe entrarse a juicio y con la sentencia recaída, ejecutarla y posteriormente, una vez recaída la declaración de insolvencia provisional, solicitar del FOGASA el abono correspondiente, siempre dentro de los topes que marca el artículo 33 del Estatuto de los Trabajadores.

La presentación de solicitud de conciliación suspende los plazos de caducidad, en el caso de los despidos, por ejemplo, e interrumpe los de prescripción.

Según el artículo 65 de la LPL, el cómputo de la caducidad se reanudará al día siguiente de intentada la conciliación o transcurridos quince días desde su presentación sin que se haya celebrado.

Este es un asunto muy importante a tener en cuenta, sobre todo si se trata de un despido, y más en la situación actual de colapso de esos órganos administrativos encargados de la conciliación previa, pues fácilmente pueden transcurrir más de quince días desde la presentación de la papeleta y el día señalado para el acto de la conciliación. De ahí la importancia de presentar la demanda ante los juzgados de lo social, una vez transcurridos los quince días sin que se haya celebrado el SMAC. Posteriormente, se acompañará al juzgado que haya correspondido entender de la demanda, copia del acta a que ha dado lugar el acto de conciliación. ■

José Manuel MARTINEZ GALAN



dad; categoría profesional y salario.

Enumeración clara y concreta de los hechos que motivan dicha reclamación: si se trata de despido, reclamación de cantidad o de derechos, etcétera, fecha y firma.

Deberán presentarse ante el organismo correspondiente tantas copias como partes involucradas sean en la reclamación y dos más, una de las cuales, sellada y fachada se devuelve a la persona que presenta la papeleta que puede ser cualquiera, haciéndose

### Impugnación del acto de conciliación

El acuerdo de conciliación podrá ser impugnado por cualquiera de las partes y por quien pudiera sufrir perjuicio por aquél, ante el juzgado competente para conocer el asunto objeto de la conciliación. Para ello deberá ejercer la acción de nulidad ante dicho órgano jurisdiccional por las causas que invalidan los contratos.





El  
«Investigador»  
realiza la  
AME'94

# APOYO MEDICO A LA COSTERA DEL BONITO

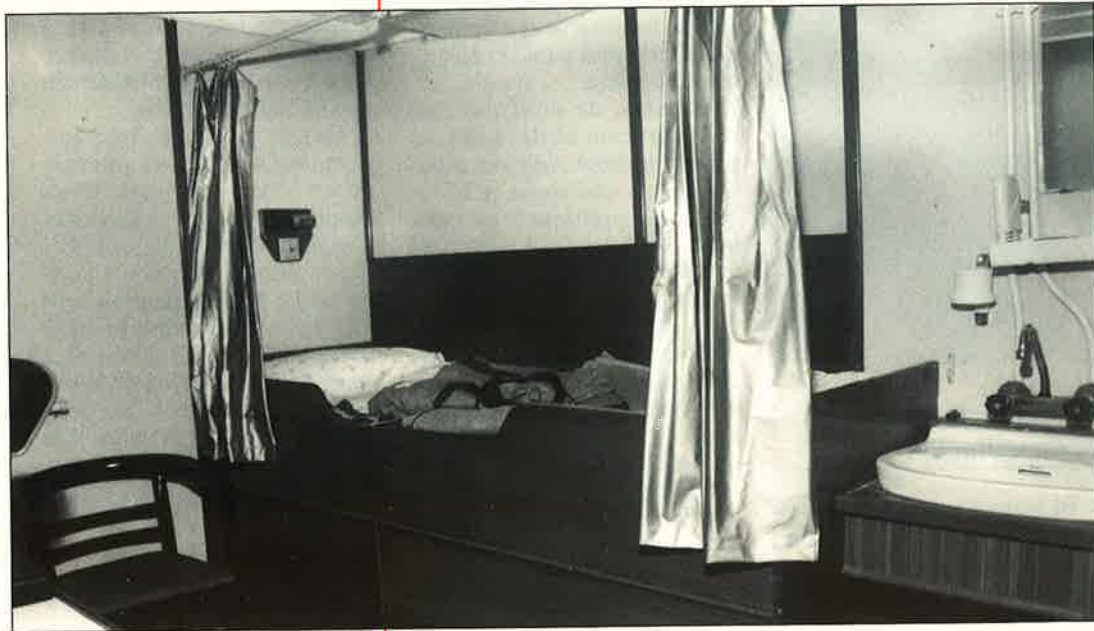
Como cada año, cuando se acerca junio, el ritual se repite. Grandes bandadas de bonito abandonan alta mar y empiezan a aproximarse a las costas para la puesta. Es entonces cuando los casi 6.000 pescadores cántabros y vascos, en su mayoría, salen en su busca tras poner a punto barcos y aparejos. Y, como cada año, junto a ellos estará el «Investigador», el buque sanitario que el Instituto Social de la Marina fleta expresamente para que la salud de nuestra gente del mar esté protegida.

Este servicio, llamado Asistencia Médica Embarcada (AME), que el ISM viene prestando desde hace cinco años tiene como objetivo favorecer las condiciones de vida y trabajo de la gente del mar, al tiempo que se potencian los niveles sanitarios de asistencia y prevención.

Los servicios médicos proporcionados por el «Investigador» serán consultas radiomédicas, hospitalizaciones en la enfermería del buque en la medida en que los enfermos puedan ser trasladados al mismo, y la evacuación sanitaria urgente, por vía marítima o aérea, en los casos en que ésta sea necesaria. Para

este último supuesto el «Investigador» se coordinará con la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. Excepcionalmente el buque sanitario realizará tareas de apoyo logístico, especialmente reparaciones de emergencia o zafamiento de las hélices enganchadas en las artes de pesca, por lo cual entre la tripulación figuran buzos profesionales.

La atención sanitaria tanto asistencial como preventiva se realizará de forma gratuita a todos los buques que faenen en la pesca del bonito y de la anchoa desde el 1 de junio hasta el 31 de agosto. Este año, como novedad figura



**Dos médicos del ISM embarcados en el «Investigador» vigilarán la salud de los 6.000 pescadores de la costera del bonito.**

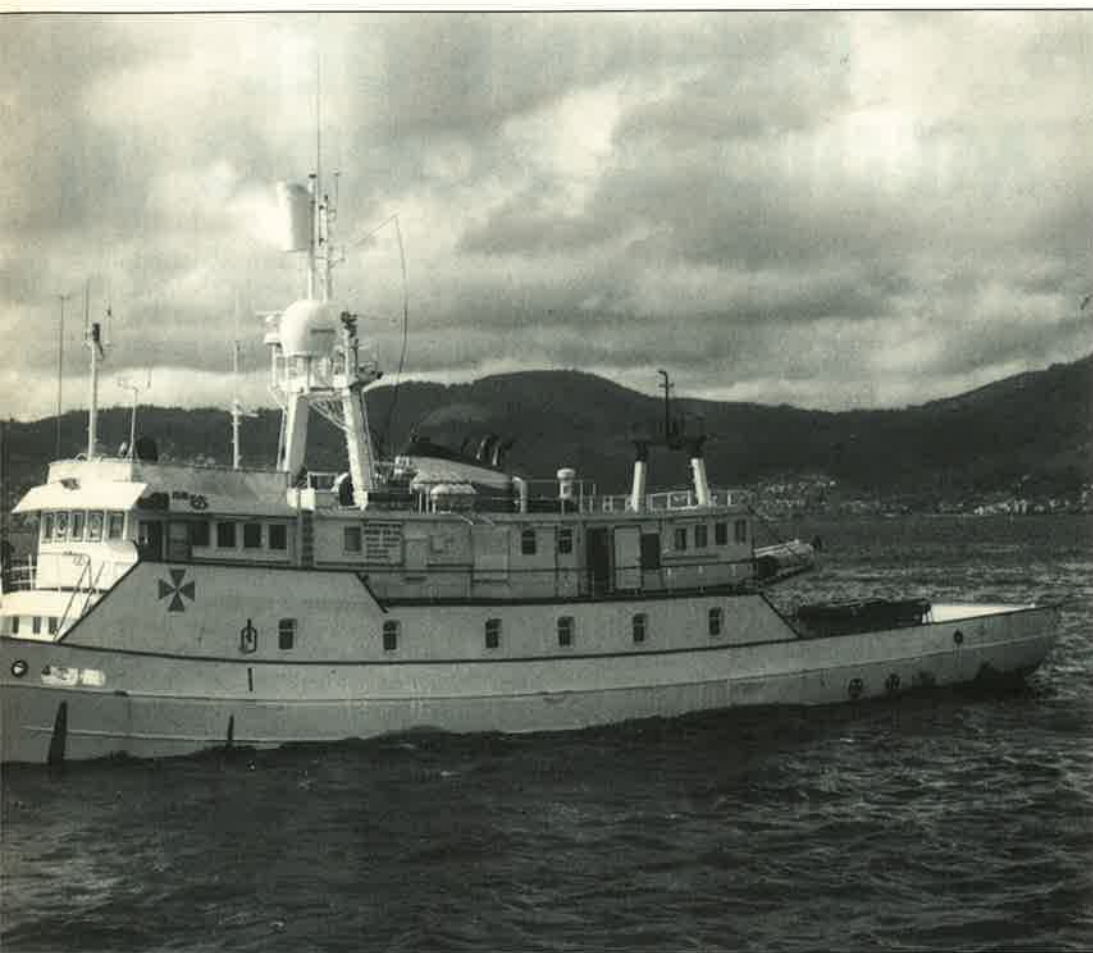
una ligera modificación en las fechas de actuación del buque hospital con respecto a campañas anteriores.

En años precedentes la fecha de partida era el 10 de junio y de retirada el 10 de septiembre. Pero la experiencia ha aconsejado adelantar la fecha de salida que es cuando las mareas están más alejadas de la costa (hasta diez días), ya que en septiembre la flota está lo suficientemente cerca de puerto para que pueda ser atendida desde el Centro Radiomédico o con los medios en tierra.

## Tareas complementarias

Al igual que se ha venido haciendo otros años, se aprovecha la AME'94 para intensificar las actuaciones preventivas dentro de los buques tales como distri-





en cada marea, siempre hay un veterano en el equipo. Este lo componen los doctores José Manuel Moriyón del Corro y Teresa Cifuentes Mimoso (junio); Virginia González Lacalle y Santiago Navarro Comet (julio); y José Luis González Vallecillo y López Carballido (agosto).

## Un hospital en el mar

El «Investigador», que ha sido preparado en Vigo, dispone de una sala-enfermería equipada con el instrumental necesario para la atención y mantenimiento de enfermos graves, camarotes para alojar a seis pacientes y capacidad para un total de 18 en caso de necesidad imperiosa, una embarcación neumática —modificada para poder transportar una camilla debidamente sujeta— para el transporte entre el barco y los pesqueros, y un equipo de comunicación VHF, onda corta y sistema INMARSAT, así como un ordenador que facilita el acceso a la historia clínica informatizada de los pacientes atendidos y la consulta con los médicos del «Investigador», permitiendo todo ello mejorar la calidad de la atención prestada a los trabajadores del mar en el caladero.

El buque-hospital cuenta también con una instalación de comunicaciones vía satélite «SATURNO 3.90», con teléfono, télex y fax y un VHF direccional para la localización de un buque concreto en áreas muy pobladas.

Asimismo, recogiendo las recomendaciones de los médicos que atendieron campañas anteriores, el ISM ha aumentado las dotaciones de material quirúrgico, farmacológico y ortopédico, introduciendo un equipo de laboratorio analítico. ■

**Concha HERNANDEZ  
CARAZO**

## LLAMANDO AL «INVESTIGADOR»

- El indicativo de llamada del barco es EAJO.
- La frecuencia prevista se situará en 3.370 KHz.
- Sus canales se posicionan en:
  - Uno, en el canal 19 permanente. Las llamadas de socorro se harán por la frecuencia 137 MHz, 2.183 KHz.
  - El otro, se sitúa en la zona frecuentada por la flota atunera.

## DATOS TECNICOS DEL «INVESTIGADOR»

- Eslora total: 42,37 m.
- Manga: 7,35 m.
- Puntal: 3,93 m.
- Registro bruto: 346 TRB.
- Velocidad: 13 nudos.
- Autonomía: 30 días.

que acudirá entre marea y marea para hacer el correspondiente cambio de médicos y reposición de material. El resto del tiempo navegará por el caladero comprendido entre el Nordeste de las islas Azores y la Bretaña francesa.

La tripulación será la misma que el año anterior, lo que supone una enorme ventaja dado el adiestramiento y experiencia con que cuentan. En el equipo médico se han producido algunos cambios, aunque al ir dos

bución de diversas publicaciones y folletos relativos a aspectos sanitarios a bordo (guías sanitarias, carteles y pegatinas para realizar una correcta consulta radio-médica).

Especial atención se va a poner en esta campaña en lo relativo al botiquín sanitario a bordo. Este es importantísimo pues la efectividad del consejo médico por radio depende en gran medida de la dotación y material de cura con que cuenta el barco desde el que se solicita la atención sanitaria.

En este sentido se intentará que todos los barcos lleven el mismo tipo de botiquín confeccionado sobre la base del botiquín aprobado por la CE en su Directiva que será obligatorio llevar a partir del 1 de enero de 1994, cuando dicha norma entre en vigor.

Como ya es tradicional el «Investigador» tendrá su base en el puerto de Santander al



**La higiene comprende todas aquellas normas encaminadas a conservar todas las funciones del organismo, así como a mejorar e incrementar la salud del mismo.**

**Sanidad a bordo**

# HIGIENE DEL MEDIO A BORDO (I)

**L**A forma de vida a bordo se caracteriza por sus peculiares condiciones de «hábitat», que difieren de las de tierra. Estas condiciones incluyen la influencia constante de los cambios de zonas climáticas (biorritmos diarios alterados), cambios de estaciones (al entrar en el hemisferio Sur y viceversa —biorritmos anuales anormales—), el efecto continuo del ruido y la vibración del barco, el movimiento del buque, el limitado espacio vital, la relativa poca actividad física a bordo (según el tamaño del barco y el trabajo del marino se estiman de 1.500 a 12.000 pasos/día) y el posible efecto químico del entorno (liberación de sustancias gaseosas de los polímeros, colorantes y lípidos).

La salud y la supervivencia del hombre del mar dependen principalmente de tres elementos relacionados entre sí:

1. Su propio esfuerzo para que su estado físico y mental se mantengan en nivel óptimo.
2. La organización de los medios físicos y suministros necesarios para conseguir un estado de máximo equilibrio.
3. Los esfuerzos de otro personal, en tierra o a bordo para crear condiciones favorables de salud.

Para conseguir las adecuadas condiciones de higiene del medio es imprescindible la cooperación por parte de todos los miembros de la tripulación.

## Condiciones generales de habitabilidad

Las condiciones de habitabilidad en un barco están íntimamente relacionadas con la higiene en las distintas zonas del mismo, y lógicamente van a estar influidas en gran medi-

da por la estructura del medio y por el tipo de actividad que en él se desarrolla.

Analizaremos los aspectos de las condiciones generales de habitabilidad que debe reunir un barco y que más inciden en la prevención de los riesgos para la salud a bordo.

• **Orden y limpieza.** Son muy importantes en las diferentes zonas del barco, teniendo en cuenta que su falta es motivo frecuente de accidentes y enfermedades. Las medidas de orden y limpieza deben extremarse en las cubiertas, cocina, instalaciones sanitarias, gambuzas y alojamientos.

• **Ventilación.** La calidad del aire en un local cerrado viene dada por la actividad humana que en él se desarrolla, la temperatura, humedad, presión y tasa de renovación del aire.

Una ventilación adecuada en los espacios donde se vive y en los que se guardan alimentos es importante para la salud de todos a bordo. Unida a un buen sistema de calefacción y refrigeración que evite, en lo posible, los cambios bruscos de temperatura, deberá tender a:

- Eliminar el exceso de calor temporal.
- Reducir la temperatura y la humedad.
- Renovar el aire sin causar molestias a las personas.

Esto se hace a menudo por medio de un sistema de acondicionamiento de aire con recirculación.

Existen dos tipos de riesgo importantes relacionados con el aire: la contaminación bacteriana y la acumulación de gases.

No conviene que el aire de una habitación ocupada por una persona con una enfermedad infecciosa sea recirculado; deben adoptarse, en este caso,

todas las medidas posibles para prevenir la recirculación del aire contaminado. Por ejemplo, un portillo o puerta exterior que no esté sometida a un flujo de aire debe permanecer abierta siempre que sea posible para dejar salir el aire contaminado.

Un riesgo frecuente a bordo es la acumulación de gases en bodegas, pañoles de pinturas, tanques y otros espacios cerrados. Esos gases pueden ser tóxicos (venenosos) o pueden desplazar el oxígeno. Entre los gases tóxicos comúnmente encontrados figuran el monóxido de carbono, el dióxido de carbono, amoníaco, cloro, nitrógeno y gases del petróleo. Esos y otros gases se encuentran en combinaciones variables en los incendios a bordo, en tanques vacíos de petróleo, de productos químicos y de almacenamiento, en las entinas y ciertas bodegas de carga. Algunas clases de carga absorben oxígeno o desprenden gases tóxicos; esto se aplica especialmente a





productos de origen vegetal como tortas de linaza, resina y tabaco. Pueden formarse humos o gases venenosos en tanques de productos químicos, petróleo o cubas de depósito de pescados como consecuencia de la descomposición de los residuos que quedan después de vaciarlos. Pueden, también, desprenderse vapores de cargamentos de pieles que se han mojado y han fermentado; los compartimentos cerrados recién pintados pueden ser letales si no se ventilan debidamente. Son peligrosos los tanques que se han pintado.

Sobre éstas y obras sustancias tóxicas en los barcos, así como los riesgos para la salud que implica su transporte puede encontrarse información en la publicación de la Organización Marítima Internacional (OMI) *Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas*.

Los sistemas mecánicos de refrigeración son potencialmente peligrosos por el riesgo de escape de amoníaco, freón u otros refrigerantes en espacios cerrados. El ácido cianhídrico u otros gases empleados para fumigar los buques representan un grave riesgo durante la fumigación y después hasta

que no se hayan ventilado debidamente las zonas afectadas.

La ventilación a bordo puede ser *natural*, que a menudo lo único que consigue es provocar una agitación de la atmósfera sin que se reduzcan los valores del contaminante, o *artificial*, que puede conseguirse por diferentes métodos que se basan siempre en la extracción de aire viciado y la inyección de aire fresco.

En cada caso la seguridad depende de la debida ventilación y de las debidas precauciones individuales. Es responsabilidad del oficial de cubierta y/o del Jefe de Máquinas asegurarse de que cuando haya que entrar en compartimentos o tanques o haya que limpiarlos, la zona ha sido perfectamente ventilada, todos los gases explosivos han sido expulsados y el suministro de oxígeno es suficiente. Además, el oficial responsable debe comprobar que la primera persona que penetra en la zona lleva una cuerda de salvamento para poder ser recuperada si se desmaya o enferma. El equipo de trabajo se debe vigilar continuamente durante la primera media hora de actividad; se tendrán a mano máscaras antigás adecuadas y alguien que sepa utilizarlas por si resultase necesario el salvamento.

Estas precauciones deben reforzarse con frecuentes ejercicios de entrenamiento y de emergencia para todo el personal del barco en lo referente al uso de equipos de salvamento y máscaras.

• **Iluminación.** El hombre es fundamentalmente un «ser visual»; un 70-80 por 100 de la información recibida se registra a través del sentido de la vista. Para que el hombre sea capaz de procesar esta información de forma óptima se debe prestar mucha atención al diseño del sistema de iluminación, que para ser adecuado a bordo debe reunir las siguientes características:

1. Garantizar la posibilidad y la disponibilidad para trabajar de forma productiva.
2. Facilitar el trabajo.
3. Disminuir el número de errores.
4. Ayudar en la prevención de accidentes.
5. Contribuir a la seguridad a bordo del barco.
6. Incrementar el bienestar y la capacidad de recuperación de la tripulación.

La iluminación puede ser *natural* (luz solar) o *artificial*, producida por lámparas que pueden ser de incandescencia o fluorescentes; estas últimas tienen una alta eficacia luminosa y larga duración, lo que hace recomendable su empleo.

Es importante una buena iluminación, especialmente en la sala de máquinas, la cocina, el cuarto de derrota y las escaleras de toldilla. En la sala de máquinas es conveniente una iluminación alta que no deslumbré; las luces deben estar situadas de manera que los tripulantes produzcan la menor sombra posible sobre su trabajo no debiendo crear zonas de oscuridad. En estos lugares la relación entre iluminación y seguridad es obvia. Del mismo modo, una iluminación suficiente en las zonas en que se sirven y preparan alimentos es indispensable para la correcta manipulación de éstos y para mantener normas de higiene adecuadas.

## Evacuación de residuos

Los residuos o desechos pueden ser de dos tipos:

• **Líquidos**, que son sustancias orgánicas que pueden ser móvidas en un líquido, y que comprenden excreciones corporales como heces, orina, esputos y vómitos; desechos de fregaderos, lavanderías y lavabos; desechos de los comedores, los tanques, la sentina y la sala de máquinas; y otros materiales degradables.

• **Sólidos**, que incluyen todos los materiales que no son fácilmente degradables sin calor o presión. A bordo figuran entre ellos artículos tales como vendajes, envases desechables y basura.

Tanto los desechos líquidos como los sólidos presentan un riesgo para la salud; por ello, desde un punto de vista sanitario, tiene una gran importancia el que haya un buen sistema de evacuación de todo tipo de residuos, excretas y basuras.

Hay que tener en cuenta que la contaminación por esos residuos puede causar brotes de fiebre tifoidea, fiebres paratíficas, cólera o disentería. Además, los desechos sólidos favorecen el desarrollo de las ratas, las moscas y otros vectores de enfermedades. Por consiguiente, al evacuar los desechos del barco debe tenerse cuidado para no poner en peligro la salud de personas a bordo del buque o en zonas fuera del mismo.

Es muy importante:

1. Que el sistema de evacuación de aguas residuales esté alejado del sistema de conducción de agua potable.
2. Nunca deben verterse residuos ni basuras en los puertos ni en las proximidades de las costas.
3. Los recipientes para la recogida de basura deben ser herméticos y con tapa a prueba de roedores y deben poderse lavar fácilmente. ■

**Fernando MESTRE  
MOLTO**

*Médico de Sanidad Marítima  
Castellón*





## Centro de Documentación del CES

El Consejo Económico y Social ha inaugurado su Centro de Documentación, cuya finalidad es proporcionar apoyo documental a los miembros Expertos y Asesores del Consejo, investigadores externos y a los ciudadanos en general sobre las materias que el CES tiene constituidas comisiones de trabajo: Economía y Fiscalidad; Mercado Unico Europeo; Desarrollo Regional y Cooperación al Desarrollo; Relaciones Laborales y Empleo, Seguridad Social, Salud, Consumo y Asuntos Sociales; Educación, Cultura y Medio Ambiente; Agricultura, Pesca y Políticas Sectoriales.

Los fondos están ordenados sistemáticamente por secciones, que coinciden con los grupos de materias mencionados, y se distribuyen en salas diferenciadas según los tipos de publicaciones: consultas de monografías, hemeroteca, audiovisuales, etc.

En el centro se pueden consultar además de la documentación en los soportes citados, dos bases de datos: una, de elaboración del propio CES, en la que figuran sus actividades y el archivo institucional de este organismo, y otra, de consulta externa, a través de conexión telefónica en la que figuran las bases de datos de la Unión Europea, del Parlamento Europeo, del *Boletín Oficial del Estado* y el ILIS de la OIT.

Asimismo el Centro dispone de otros servicios, como salas de lectura, préstamo personal, programación de fondos propios, búsquedas retrospectivas y preparación de informes bibliográficos.

El Centro está situado en la sede del Consejo Económico y Social, en la Calle Huertas, 73, de Madrid, y el teléfono para los usuarios es el 429 00 18, extensión 258. ■

## Ayudas a la contratación

El *Boletín Oficial del Estado* ha publicado el pasado día 4 de mayo una Orden del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social por la que se establecen las bases para la concesión de subvenciones de 250.000 pesetas para las empresas que a la finalización de los contratos de fomento del empleo, que hayan tenido una duración máxima de cuatro años, los conviertan en indefinidos.

La Orden exige que para optar a recibir estas subvenciones las empresas deben estar

al corriente de pago de sus obligaciones tributarias y con la Seguridad Social. Los empresarios que quieran optar a estas subvenciones deberán presentar en el plazo de un mes una solicitud ante las Direcciones Provinciales del Instituto Nacional del Empleo y la documentación acreditativa de la conversión de los contratos temporales en indefinidos.

El *Boletín Oficial del Estado* incluye también como anexo a dicha Orden los modelos en los que se deberán presentar las solicitudes. ■

## Sello conmemorativo de la OIT



En el marco de los actos conmemorativos que la oficina de la Organización Internacional del Trabajo en España está celebrando con motivo del 75 aniversario de la constitución de este Organismo, los ministros de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, y de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, José Borrell, han presentado la emisión de un sello cuya fecha de circulación se inició el pasado 7 de abril.

Al acto asistieron también el director general de Correos, el director adjunto de la OIT, Mr. H. Maier; José María Zufiaur y José María Lacasa en representación de la UGT y de la CEOE, respectivamente, y el director de la oficina de la OIT en España, Manuel Simón.

El ministro de Trabajo, José Antonio Griñán, valoró la emisión del sello desde la perspectiva de la evocación de lo que ha supuesto la OIT a lo largo de estos 75 años: «porque ha sabido superar y dejar al margen los intereses

de Estados, organizaciones y Gobiernos para centrarse en los intereses generales y complejos de los trabajadores». El ministro animó a la OIT a seguir la vigilancia de los derechos de los trabajadores y muy especialmente a luchar por conseguir la implantación de una cláusula social en estos tiempos de apertura de los mercados.

En cuanto al sello cabe mencionar que su fecha de emisión fue el 7 de abril pasado, su valor es de 65 pesetas y su tirada ha sido de 2.500.000 unidades.

También dentro de estos actos conmemorativos el director de la Oficina de Correspondencia en España de la OIT, Manuel Simón, presentó el Sistema Internacional de Información sobre el Mundo del Trabajo y la Base de Datos ILIS de la OIT, así como el LABORDOC, base de datos bibliográfica de este organismo, cuya consulta podrá realizarse en la sede del Consejo Económico y Social. ■



# 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



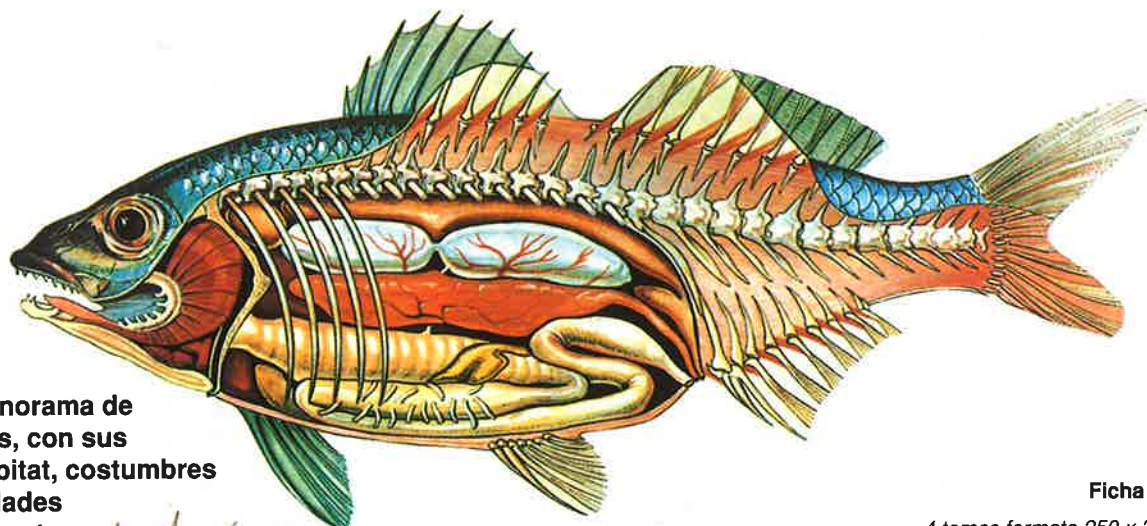
# PECES

Esta obra  
ha sido galardonada con la  
**MENCION DE HONOR**  
en el concurso

DE MAR  
Y DE RIO

**“Los Libros más Bellos del Mundo”**

Leipzig – ALEMANIA



Un apasionante panorama de  
la vida de los peces, con sus  
características, hábitat, costumbres  
y otras particularidades  
sumamente interesantes.

**Ficha técnica**

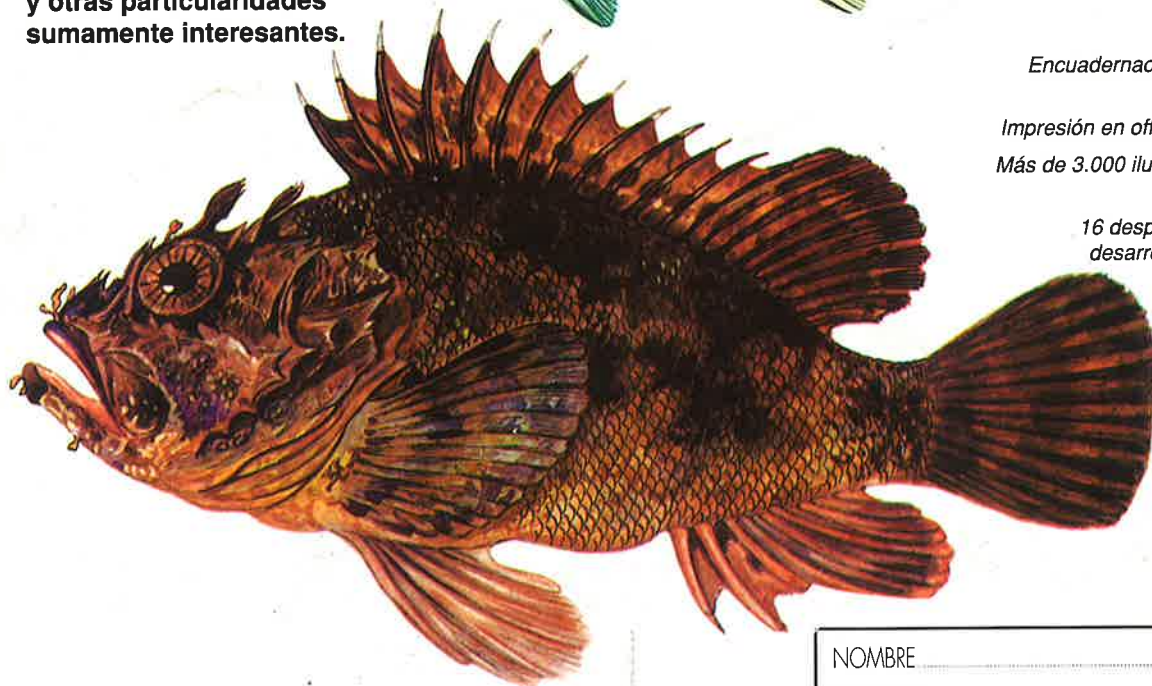
4 tomos formato 250 x 320 mm.

Encuadernación en skivertex verde, acolchado y  
con estampaciones de oro a fuego.

Impresión en offset sobre papel printomat 140 g/m<sup>2</sup>.

Más de 3.000 ilustraciones, de ellas más de 2.000 a  
todo color.

16 desplermas a página cuádruple, con el  
desarrollo de los procesos de clasificación  
ictiológica.



NOMBRE.....  
DIRECCION.....  
POBLACION..... CP.....  
TELF..... TELF. EMPRESA.....