

# MAR

N.º 308 - JULIO-AGOSTO 1993

**Tiempo  
de acuerdos  
pesqueros**

**EL CABOTAJE,  
AL SEGUNDO REGISTRO**

**PESCA,  
LA CE REDUCIRA EL  
PERIODO TRANSITORIO  
PARA ESPAÑA**

**NUEVO  
GOBIERNO**

Este grafismo es el utilizado en las importantes campañas contra la captura, comercialización y consumo de pescado inmaduro que se vienen realizando en los últimos años.



Es, ante todo, una campaña de protección de los caladeros y recursos, cuyo éxito depende de que todas las Administraciones Públicas, las Organizaciones de Consumidores y los profesionales de la pesca colaboren decididamente para alcanzar estos objetivos.

**LOS PEZQUEÑINES DE HOY SON LOS PECES DE MAÑANA.**

**NO LOS PESQUES, NO LOS  
PIDAS, NO LOS COMAS.**

**PROTEGELOS.**



SECRETARIA GENERAL  
DE PESCA MARITIMA

FROM

**M**

ETIDA la clase política en conversaciones y contactos para el gobierno de la próxima legislatura tras las elecciones generales del 6 de junio, durante las últimas semanas no se detuvo la actividad en el sector marítimo en general y, especialmente en lo que afecta al sector de la pesca. No se han producido cambios significativos sobre lo que ha sucedido en los últimos meses, pero se ha tratado de un período donde se han ido cerrando algunos flecos, a la vez que se sentaban otras bases importantes para el futuro.

En el sector de la marina mercante hay noticias en una doble dirección. Por un lado, aunque los datos oficiales sobre la actividad en los astilleros durante el primer trimestre del año no reflejan ninguna recuperación, varias empresas navieras nacionales se han decidido por un proceso de renovación y modernización de sus flotas, con pedidos que superan los 50.000 millones de pesetas. La debilidad de la peseta frente al dólar es una de las razones que habían influido en esta política de contratación en España, frente a los encargos que hasta ahora mismo se hacían en astilleros exteriores. Pero, en el fondo, esta actitud de los navieros también reflejaría su voluntad de estar ahí en un futuro mercado liberalizado y competitivo.

Sin salirnos de la marina mercante, otro aspecto destacable ha sido la apertura del Segundo Registro de Canarias desde el pasado 1 de julio para los barcos de cabotaje, con la excepción del transporte de agua potable, petróleo y derivados, mientras se abre también esa posibilidad a los cruceros a partir del 1 de enero de 1994. La Administración entiende que la liberalización del transporte es ya un hecho, aunque se lograra

COMERCIO  
DIAS

## DE LA PESCA Y LA MERCANTE

en 1992 de la CE que en España se aplicara de forma progresiva y que los navieros deben estar cuanto antes en el sector en condiciones de competitividad.

Corren aires de competencia y también de modernización. En esta línea, la Comunidad Europea aprobó una nueva directiva sobre seguridad en barcos pesqueros, que se espera entre en vigor también progresivamente en los próximos años. Bruselas va a ser muy exigente a la hora de autorizar la salida de un barco a la mar en sus condiciones de seguridad y su propia habitabilidad, evitando que los marineros viajen en condiciones precarias, como sucede actualmente en muchos casos. Si se aplicase rigurosamente esa nueva directiva en este momento, lo más probable es que cientos de barcos se quedasen en tierra. Por esta razón, alguien piensa que en el fondo es una medida más para provocar una mayor reconversión o eliminación de flota.

En el campo de la pesca, la Comunidad Europea ratificó acuerdos con Mauritania y Gambia, lo que permite seguir faenando a las flotas, y parece seguro que con Argen-

tina el acuerdo de hace unos meses estará en vigor para otoño.

Finalmente, en relación con la pesca, es destacable el último Consejo de Ministros. España recibió las mejores palabras para que en los próximos años se produzca la plena integración del sector en la Política Común Pesquera y se eliminen las discriminaciones graves que sigue sufriendo la flota. Hay esperanzas de que en este caso los compromisos vayan en serio y que se vean resultados en los próximos tres años, dentro de las reglas de juego marcadas con la actual Política Pesquera Común, donde se van a intensificar también los controles y las inspecciones vía satélite para evitar exceso de capturas y detectar sus puntos de venta.

Algo se ha avanzado en los últimos años para ordenar la actividad en el sector. Pero, a pesar de ello y del papel en el Diario Oficial de la CE dedicado a la pesca, la realidad es otra muy distinta, como lo prueban los cientos de barcos ilegales italianos en el Mediterráneo, sin que nadie ponga soluciones. ■

Vidal MATE



# COS MARISCOS TAMÉN HAI QUE SER LEGAL



**Centolo**  
Tamaño Mínimo Legal: 12 cm.



**Polbo**  
Peso Mínimo Legal: 750 grs.



**Nécora**  
Tamaño Mínimo Legal: 5,5 cm.



**Berberecho**  
Tamaño Mínimo Legal: 28 mm.

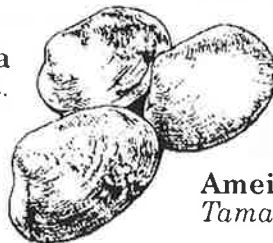


**Percebe**  
Tamaño Mínimo Legal: 4 cm.



**Vieira**  
Tamaño Mínimo Legal: 10 cm.

**Ameixa Rubia**  
Tamaño Mínimo Legal: 40 mm.



**Ameixa Fina**  
Tamaño Mínimo Legal: 40 mm.

**Ameixa Babosa**  
Tamaño Mínimo Legal: 38 mm.

- ¡Deixa que se reproduzan!
- Rexeita as crias que non acadan o tamaño regulamentario.
- ¡Non colabores co furtivismo!
- ¡Non contribúas a rematar coa nosa riqueza marisqueira!

**Para non esgota-lo marisco en Galicia**



**TOMEMO-LAS MEDIDAS A TEMPO**



CONSELLERÍA DE PESCA  
MARISQUEO E ACUICULTURA



# 18

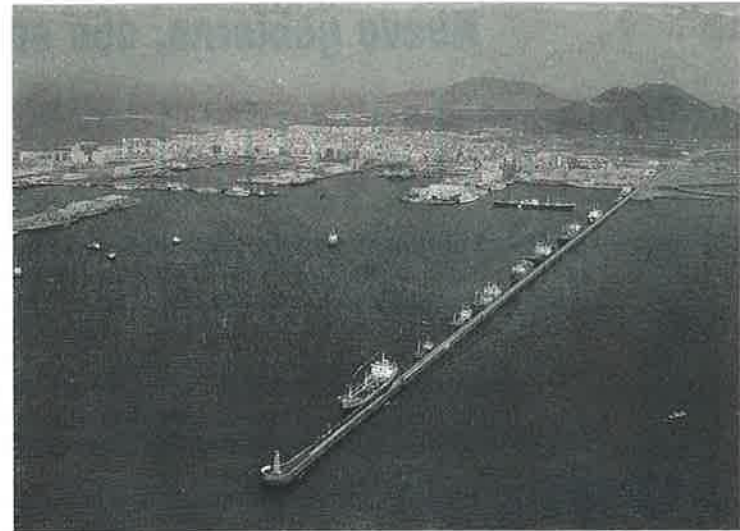
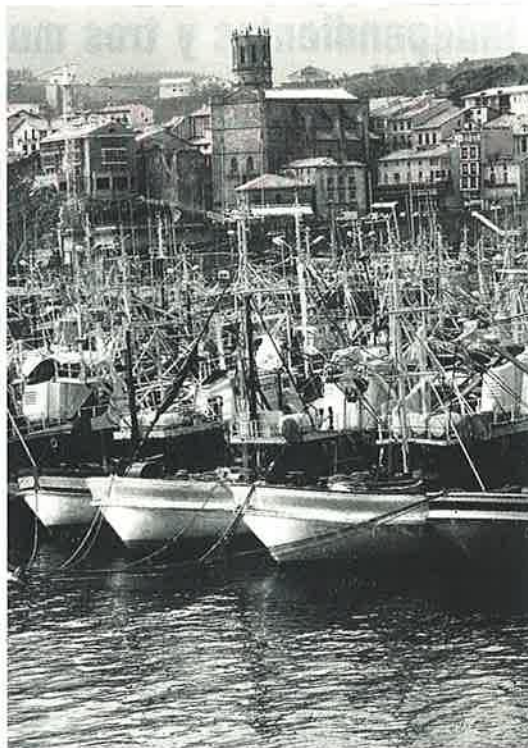
## HACIA EL FINAL DEL PERIODO TRANSITORIO

Los ministros de Pesca de la CE se han comprometido a reducir el período transitorio fijado para el sector de la pesca en España.

# 21/24

## NUEVOS ACUERDOS PESQUEROS

La CE ratificó los acuerdos pesqueros con Mauritania y Gambia, y para otoño se espera esté en vigor el de Argentina.



# 20

## SE AMPLIA EL SEGUNDO REGISTRO CANARIO

Desde el pasado primero de julio ya se pueden inscribir en el Segundo Registro los barcos de cabotaje.

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

**Director general:** Jesús Muela.

**Director:** Vidal Maté.

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

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

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. (951) 23 62 22. **Barcelona:** c/ Puigruiguer, 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 Monturiol, s/n. Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Guipúzcoa:** Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. 22 72 75. **Melilla:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n. Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 03 50. **Vilagarcía 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.

**Impreme:** EGRAF, S. A. Luis I, 5. 28031 MADRID - Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPO: 205-93-001-4.

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.



**Nuevo gobierno, con seis independientes y tres mujeres**

# COMPROMISO DE RENOVACION

Su Majestad el Rey de España presidió el pasado día 14 de julio, en el Congreso de los Diputados, la solemne sesión de apertura de la V Legislatura. En su discurso, don Juan Carlos hizo un llamamiento a las fuerzas políticas y sociales «*para aunar esfuerzos y buscar compromisos más que nunca*», frente a la crisis económica y el paro, «*la más dramática de sus consecuencias*». «*Con el diálogo y la colaboración de*

*todos* —añadió el Rey— *debemos defender la causa de la libertad, del progreso, de la justicia y de la solidaridad.*» Previamente a este acto, los miembros del nuevo Gobierno habían jurado sus cargos en el Palacio de la Zarzuela ante SS.MM. los Reyes y, esa misma tarde, tomaron posesión de sus puestos. Según palabras del propio Presidente del Gobierno, Felipe González, este gabinete «*responde al compromiso de renovación*».

**T**AL y como había anunciado previamente, el Presidente del Gobierno, Felipe González, ha renovado ampliamente su Gobierno, aunque sin sorpresas espectaculares, ya que solamente tres de sus ministros son completamente nuevos —Juan Alberto Belloch (Justicia), Cristina Alberdi (Asuntos Sociales) y Carmen Alborch (Cultura)—; el resto, o permanecen, o cambian de cartera, o estaban ya en relevantes puestos de la Administración.

El vicepresidente Narcís Serra, con competencias añadidas en el área económica, ya que presidirá la Comisión Delegada para Asuntos Económicos, y cuatro ministros continúan en sus puestos: Javier Solana, en Asuntos Exteriores; José Luis Corcuera, en Interior; José Borrell, en Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, y Julián García Vargas, en Defensa.

Otros cuatro ministros cambian de cartera. Se trata de Pedro

Solbes, que pasa de Agricultura a Economía y Hacienda; José Antonio Griñán, que pasa de Sanidad y Consumo a Trabajo y Seguridad Social; Alfredo Pérez Rubalcaba, que abandona Educación y Ciencia y asume el nuevo Ministerio de la Presidencia, y Juan Manuel Eguigaray, que pasa de Administraciones Públicas a Industria y Energía.

Los nuevos ministros son Juan Alberto Belloch, en Justicia; Jerónimo Saavedra, ex presidente del gobierno canario, en Administraciones Públicas; Gustavo Suárez Pertierra, hasta ahora secretario de Estado para la Administración Militar, en Educación y Ciencia; Carmen Alborch, en

Cultura; Angeles Amador, en Sanidad y Consumo (hasta ahora era la subsecretaria de este departamento); Vicente Albero, en Agricultura, Alimentación y Pesca (hasta ahora era el secretario de estado de Medio Ambiente); Javier Gómez Navarro, en el nuevo Ministerio de Comercio y Turismo (hasta ahora era el secretario de estado para el Deporte) y Cristina Alberdi, en Asuntos Sociales (ha sido la primera mujer vocal del Consejo General del Poder Judicial).

El nuevo Gobierno responde a dos de las promesas electorales hechas por Felipe González: incorporar más mujeres, si bien parcialmente, ya que de dos ha pasado

a tres, y dar paso a independientes. Estos son Pedro Solbes, Juan Alberto Belloch, Javier Gómez Navarro, Carmen Alborch, Cristina Alberdi y Angeles Amador.

Como novedades a destacar en esta nueva configuración gubernamental están la creación de dos Ministerios. Uno de ellos es el de la Presidencia, que engloba los anteriores departamentos del Portavoz y el de Relaciones con las Cortes, y el otro, el de Comercio y Turismo, que resulta del desgajamiento del antiguo Ministerio de Industria y Comercio.

Con estos cambios quedan perfilados claramente en el Gabinete dos áreas: una con gran peso económico, que estará coordinada por el vicepresidente Narcís Serra, y en la que tendrán fuerte protagonismo los Ministerios de Economía y Hacienda, Trabajo y Seguridad Social, Obras Públicas y Transportes, Industria, Comercio y Turismo y Agricultura, Alimentación y Pesca.

En el área política, que engloba el resto de las carteras, cobra

**El nuevo equipo gubernamental está marcado por la homogeneidad, la fluidez de sus relaciones, su talante negociador y su alta preparación técnica.**



especial relevancia el nuevo Ministerio de la Presidencia, cuyo titular es Alfredo Pérez Rubalcaba.

Este Gobierno es el número siete de los que lleva presididos Felipe González durante los once años que lleva en el poder el Partido Socialista. Por ellos han pasado 47 ministros y solamente Narcís Serra, quien anteriormente ocupó la cartera de Defensa, y Javier Solana, quien fue titular de las de Cultura y Portavoz del Gobierno y Educación y Ciencia han permanecido junto a Felipe González desde el primer Gobierno, que se constituyó el 3 de diciembre de 1982.

La edad media de los ministros oscila entre los cuarenta y cinco y los cuarenta y siete años, siendo el de mayor edad Jerónimo Saavedra, con cincuenta y seis años, seguido del propio Felipe González, con cincuenta y uno, y el más joven, Alfredo Rubalcaba, con cuarenta y uno.

## Debate de investidura

La tarea de formación del nuevo Gobierno fue abordada por Felipe González inmediatamente después de superar, el viernes día 8 de julio, la sesión de investidura, tras dos días de intensos debates y de jurar su cargo ante S. M. el Rey. González consiguió su revalidación a la Presidencia del Gobierno en la primera votación —igual que en 1982, 1986 y 1989— al obtener 181 votos, cinco más de los necesarios para superar la mayoría absoluta del Congreso de los Diputados. En esta ocasión, a los 159 votos socialistas se sumaron los 17 de

Convergencia i Unió y los cinco del partido Nacionalista Vasco.

En su discurso como candidato a la Presidencia, Felipe González explicó con detalle los cuatro aspectos que centrarán su trabajo: superación de la crisis, impulso democrático, desarrollo autonómico y unión europea.

El primero de los apartados fue al que dio más relevancia, ya que la lucha por el empleo y la competitividad serán los principales objetivos del nuevo Gobierno, mientras que el pacto social y de rentas y el diálogo con los partidos serán los instrumentos para conseguirlos. En este sentido, González no ha ahorrado guiños a sindicatos y organizaciones empresariales. A estas últimas les ha garantizado reformas en el mercado laboral y el replanteamiento del Impuesto de Actividades Económicas. Con los sindicatos se comprometió a mantener intacto el Proyecto de Ley de Huelga y a no recortar las prestaciones sociales.

El apoyo que le han brindado los dos partidos nacionalistas con más escaños, CIU y PNV, ha llevado a Felipe González a adquirir el compromiso en su discurso de investidura de alcanzar en el Consejo de Política Fiscal y Financiera un amplio consenso sobre corresponsabilidad fiscal antes del mes de octubre.

En cuanto al impulso democrático se comprometió a crear una Comisión parlamentaria de investigación de cuentas de los partidos y a elaborar una Ley de Partidos Políticos que regule los derechos y deberes de los afiliados, y que abra las puertas a las donaciones privadas. ■

C. H. C.

## El objetivo prioritario para los próximos meses es conseguir un pacto social por el empleo.

### LOS COMPROMISOS DEL PRESIDENTE DEL GOBIERNO

Estos son algunos de los compromisos contraídos por Felipe González en su discurso de investidura.

- Creación de empleo.
- Mejora de la competitividad.
- Posible bajada de los tipos de interés.
- Ayudas a las pequeñas y medianas empresas.
- Pacto social: pacto de rentas.
- Reestructuración de los servicios públicos de empleo.
- Modificación de las actuales medidas de contratación.
- Favorecer la estabilidad en el empleo y la movilidad geográfica.
- Aprobar la Ley de Arrendamientos Urbanos.
- Liberalización del sector de transportes y telecomunicaciones.
- Consolidación fiscal.
- Mejorar la eficacia de la Agencia Tributaria para luchar contra el fraude.
- Plan Director de Infraestructuras.
- Plan de Reforestación.
- Plan Hidrológico Nacional.
- Ley de Partidos Políticos.
- Nuevos reglamentos del Congreso y del Senado.
- Modificación del sistema de designación de los miembros del Tribunal Constitucional, Consejo General del Poder Judicial y Defensor del Pueblo.
- Modernización de la Administración Pública y mejora de sus servicios.
- Creación de una comisión de investigación de la financiación de los partidos políticos.
- Corresponsabilidad fiscal antes de octubre.
- Estatutos para Ceuta y Melilla.
- Ley de Administración General del Estado.
- Seguir con el Proyecto de Unión Europea.

### EL GOBIERNO PARA REALIZARLOS

Este es el Gobierno elegido por Felipe González para llevar adelante los compromisos contraídos en su programa electoral y en su discurso de investidura:

**Presidente del Gobierno**  
Felipe González Márquez.

**Vicepresidente**  
Narcís Serra i Serra.

**Asuntos Exteriores**  
Javier Solana Madariaga.

**Justicia**  
Juan Alberto Belloch Julbe.

**Defensa**  
Julián García Vargas.

**Economía y Hacienda**  
Pedro Solbes Mira.

**Interior**  
José Luis Corcuera Cuesta.

**Presidencia**  
Alfredo Pérez Rubalcaba.

**Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente**  
José Borrell Fontelles.

**Educación y Ciencia**  
Gustavo Suárez Pertierra.

**Trabajo y Seguridad Social**  
José Antonio Griñán Martínez.

**Industria y Energía**  
Juan Manuel Eguigaray Ucelay.

**Comercio y Turismo**  
Javier Gómez Navarro.

**Agricultura, Pesca y Alimentación**  
Vicente Albero Silla.

**Administraciones Públicas**  
Jerónimo Saavedra Acevedo.

**Cultura**  
Carmen Alborch Bataller.

**Sanidad y Consumo**  
Angeles Amador Millán.

**Asuntos Sociales**  
Cristina Alberdi Alonso.

Las competencias del sector marítimo, de todos es sabido, no están unificadas en un solo

Ministerio, sino que, en la actualidad, son tres los departamentos que gestionan sus asuntos. Al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, a través del Instituto Social de la Marina, organismo que se enmarca en la Secretaría General para la Seguridad Social, le corresponden la gestión de las prestaciones de Seguridad Social de los trabajadores del mar, así como

## NUEVO GOBIERNO

acciones en materia de formación y promoción social. El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Pesca

organiza la política pesquera a través de la Secretaría General de Pesca Marítima. Y es al Ministerio de Obras Públicas y Transportes al que le corresponde llevar a cabo la Política de Puertos, Costas y Marina Mercante, a través de las correspondientes Direcciones Generales. Este es el perfil biográfico de sus recién nombrados máximos responsables.

# JOSE ANTONIO GRIÑAN MARTINEZ, ministro de Trabajo y Seguridad Social

**J**OSE Antonio Griñán Martínez nació el 7 de junio de 1946, está casado y tiene tres hijos. Estudió Derecho en la Facultad de la Universidad de Sevilla, en la que se licenció. En 1970 accedió al Cuerpo de Inspectores Técnicos de Trabajo y fue destinado, sucesivamente, a Zaragoza, Sevilla y Madrid.

De 1972 a 1975 fue profesor de Derecho del Trabajo en la Facultad de Derecho de Sevilla. En 1982 fue nombrado vicedconsejero de Trabajo y Seguridad Social de la Junta de Andalucía y, en 1986, vicedconsejero de Salud.

En 1987 se trasladó a Madrid para desempeñar las tareas de secretario general técnico del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, cuando era ministro Manuel Chaves, con quien le une una estrecha relación. Cesa en este puesto, en mayo de 1990, para regresar a Sevilla y hacerse cargo de la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía.

El 14 de enero de 1992 fue nombrado ministro de Sanidad y Consumo, desde donde ahora se traslada al de Trabajo y Seguridad Social, su antigua casa en la que le precedieron, en la etapa socialista, Joaquín Almunia, Manuel Chaves y Luis Martínez Naval.

Su gestión al frente del Ministerio de Sanidad y Consumo, aunque corta, ha sido calificada de eficaz, ya que ha puesto en marcha notables medidas



para reducir las listas de espera de los enfermos y ha defendido, a través del proyecto de Real Decreto, la futura exclusión de la financiación pública de 800 medicamentos evaluados como no esenciales para los tratamientos crónicos y la revisión anual de los incluidos en las prestaciones en función de su eficacia y precio.

Si ningún miembro de este nuevo Gobierno tiene una tarea fácil que realizar, ninguno hay que la tenga mucho más difícil que José Antonio Griñán. Aunque las soluciones para el problema del desempleo serán abordadas colectivamente por los distintos departamentos económicos, sí le corresponderá al Ministerio de Traba-

jo y Seguridad Social un papel negociador y mediador entre los agentes sociales para conseguir el pacto social.

Al frente de este Departamento Griñán será el encargado de llevar a buen puerto la controvertida Ley de Huelga, y poner en marcha una reforma polémica, pero fundamental, la del Mercado Laboral, sobre la que el anterior Gobierno elaboró un primer documento que está pendiente del dictamen que tiene que emitir el Consejo Económico y Social. Dicha reforma contemplará puntos tan delicados como: las modalidades de contratación, la movilidad funcional, horaria y geográfica, la estructura del salario y el despido.

Están también pendientes de realizarse la reforma del INEM (Instituto Nacional de Empleo), prometida por Felipe González en su discurso de investidura, y la preparación del Proyecto de Ley de Prevención de Riesgos Profesionales, adaptada a la normativa comunitaria, que figuraba en el programa electoral del PSOE.

Los profundos conocimientos que, por formación y profesión, tiene en materia laboral y su talante de negociador incansable, correoso y flexible, cuando la ocasión lo requiere, forman parte esencial del bagaje con que cuenta el nuevo ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, para llevar adelante las tareas que le esperan. Suerte. ■

C. H.



## VICENTE ALBERO SILLA, ministro de Agricultura, Alimentación y Pesca

**E**l nuevo titular de Agricultura, Alimentación y Pesca nació en Valencia en 1944. Es economista de profesión. El ministerio al que ahora accede no es desconocido para él, ya que había sido, con anterioridad, director general de Industrias Agrarias y Alimentarias y presidente del Fondo de Ordenación y Regulación de Precios y Productos Agrarios (FORPPA).

El 1991 fue nombrado secretario de Estado para las Políticas del Agua y del Medio Ambiente, cargo creado en la reestructuración que ha llevado a cabo el titular del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, José Borrel, en estos dos últimos años. Desde este puesto su colaboración para la elaboración del Plan Hidrológico Nacional ha sido inestimable.

Es diputado socialista por Valencia, está casado y tiene cinco hijos.

Albero, que es el tercer ministro socialista que pasa por este departamento, tiene ante sí la tarea de continuar la adaptación de las estructuras agrarias existentes en el campo español a la nueva Política Agraria de la Comunidad Europea.

En materia de Política Pesquera habrá de cumplir la oferta electoral, hecha por su partido en las últimas elecciones, de impulsar una reorientación de la Política Pesquera Común para adecuarla a los intereses españoles y la integración plena de la flota española en la misma, a través del adelantamiento del período transitorio del Tratado de Adhesión.

También tendrá que desarrollar el Plan Sectorial 1994-1997, utilizando los recursos del Instrumento Financiero para la Orientación de Pesca y estableciendo las medidas estructurales necesarias. ■



## JOSE BORRELL FONTELLES, ministro de Obras Públicas y Transportes



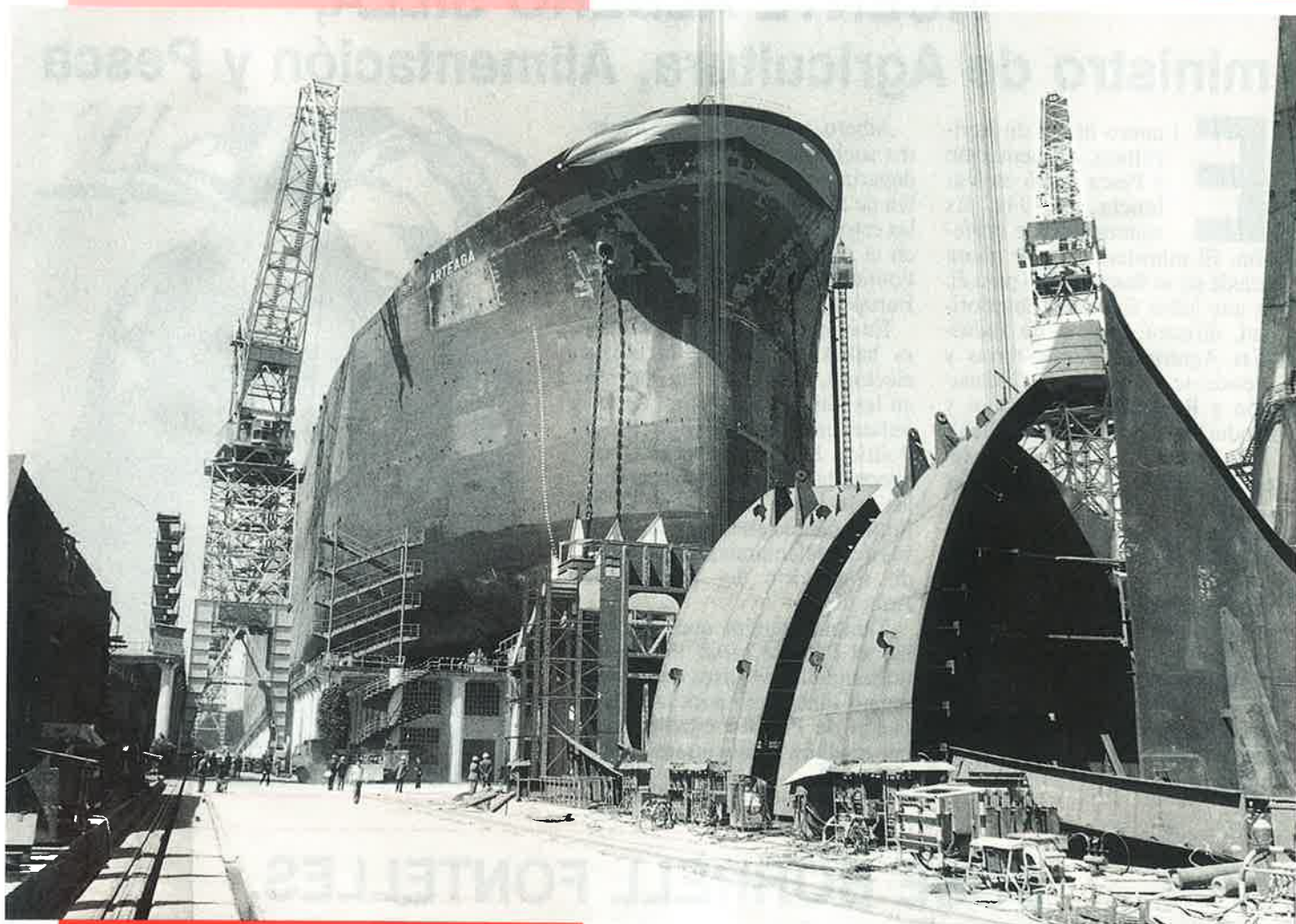
**J**OSE Borrell Fontelles, que continúa como Ministro de Obras Públicas y Transportes, nació el 24 de abril de 1947 en la Poble de Segur (Lérida). Cuenta con uno de los currículums académicos más brillantes, ya que es ingeniero aeronáutico, doctor en Ciencias Económicas y catedrático de Matemáticas Empresariales.

En diciembre de 1982, en el primer Gobierno Socialista, fue nombrado secretario del Presupuesto y Gasto Público. En febrero de 1984 pasó a hacerse cargo de la Secretaría de Estado de Hacienda, puesto en el que se mantuvo hasta que, el 12 de marzo de 1991, fue designado ministro de Obras Públicas y Transportes.

En la eficacia de su gestión al

frente de este Ministerio y de los logros conseguidos (finalización de la línea AVE Madrid-Sevilla, I Plan de Carreteras, Plan de Vivienda, etcétera) se apoyó parte de la campaña que el PSOE hizo en las últimas elecciones. Sin embargo, Borrell tiene aún muchos proyectos que llevar adelante en los próximos cuatro años. El de más envergadura, la puesta en marcha del Plan de Infraestructuras que prevé invertir, en quince años, 18 billones de pesetas.

En cuanto a la parte del sector marítimo que depende de su Ministerio le queda por desarrollar la Ley de Puertos y Marina Mercante, completar la implantación del Segundo Registro para Buques y continuar desarrollando el Plan de Costas. ■



**Tras unos años  
con dificultades**

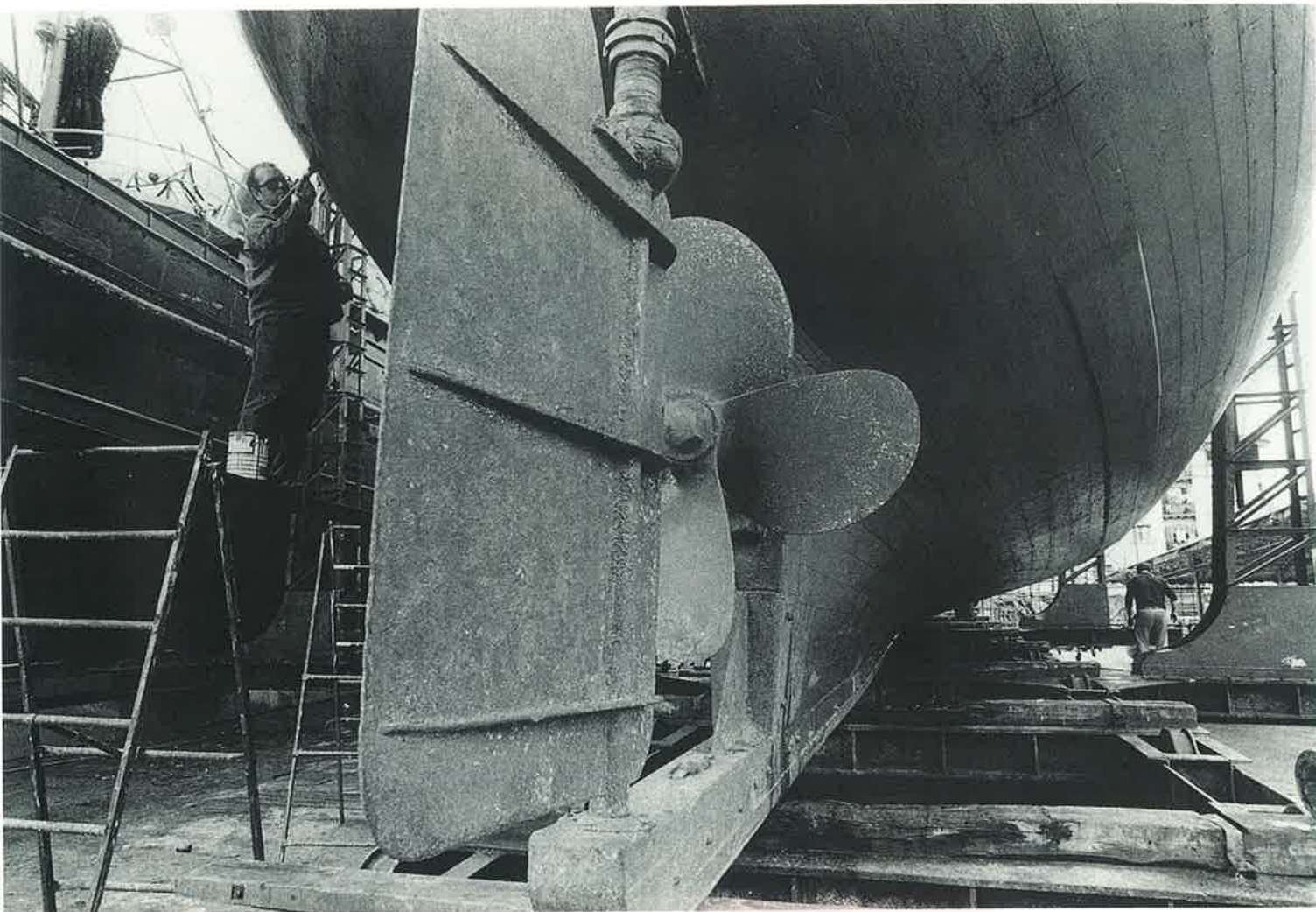
# **TRABAJO PARA LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES**

Durante el primer trimestre de ese año siguió la caída en los volúmenes de contratación en la construcción naval, según los datos hechos públicos por la Gerencia del Sector Naval del Ministerio de Industria. Esta situación se espera, sin embargo, tenga una cierta reactivación a partir del segundo semestre de este año, tanto por la devaluación de la peseta, lo que permite una mayor competitividad frente al exterior, como, sobre todo, por la decisión de algunas firmas navieras españolas de proceder a una modernización de sus flotas con el fin de lograr mejores posiciones de competitividad.

**L**A cartera de pedidos en los astilleros españoles ha seguido en los primeros meses de este año su línea descendente. Aunque se ha producido una ligera mejoría sobre el mismo período del año anterior, la realidad es que es escasamente signi-

ficativa. No se han construido más barcos y los que se han contratado con astilleros españoles han sido en su mayor parte con destino a la exportación, mientras para el mercado interior la demanda es escasa.

De cara a las ventas en el exterior, existe confianza en la Administración sobre la



posibilidad de que se lleven a cabo nuevos pedidos al hilo de la devaluación de la peseta, que permite una mayor competitividad. Algunos empresarios del sector, como Fernández Tapias, son de esta opinión y consideran que éste es un buen momento para construir en España frente a astilleros de Japón o Corea.

Frente a la situación de los últimos meses, según apuntan algunos indicios del sector, se estaría produciendo ya en este momento una cierta reactivación en la demanda de barcos a los astilleros españoles.

Según los datos manejados por el sector y la Dirección General de Marina Mercante, en los últimos meses se habrían realizado pedidos

por un valor superior a los 50.000 millones de pesetas, a los que se suman otras unidades contratadas con anterioridad. Estas contrataciones afectan tanto a las empresas para el transporte de pasajeros como a las dedicadas al transporte de carga y especialmente a los grandes petroleros.

En el caso de las empresas de transporte destaca el proceso de modernización que se está produciendo en el conjunto de las empresas españolas, y especialmente en Trasmediterránea. La compañía acaba de poner en funcionamiento tres nuevas unidades: «Las Palmas de Gran Canaria», «Santa Cruz de Tenerife» y «Juan J. Síster». Las dos primeras unidades han tenido un coste de 4.675

millones de pesetas cada una, mientras la segunda ascendió a 9.150 millones de pesetas. Además de estas unidades, Trasmediterránea está construyendo en los Astilleros de Bazán otras dos embarcaciones tipo ferry rápido con un coste total cercano a los 5.000 millones de pesetas.

También con destino al transporte de pasajeros, Astilleros de Huelva están construyendo para la empresa Isleña de Navegación cuatro buques ferry con un coste aproximado cada uno de 3.000 millones de pesetas. Estas unidades se destinarán especialmente a cubrir las líneas regulares del Estrecho de Gibraltar.

Finalmente, la empresa conjunta hispano-marroquí

Mimadet, que presta servicios entre España y Marruecos, ha construido un ferry, el In Batouta», que tuvo un coste cercano a los 5.000 millones de pesetas, en los astilleros vigueses J. Barreras.

Junto a estas nuevas unidades destinadas al transporte de pasajeros, la reactivación en la demanda ha llegado también a las navieras que operan en el segmento de carga. En esta línea, la Naviera Pinillos acaba de anunciar la construcción de dos nuevos portacontenedores con un coste aproximado de 3.500 millones de pesetas cada uno. Por parte de esta naviera se pretende una renovación de su flota en un plazo de cinco años.

Las inversiones más importantes, unos 25.000 millo-



nes de pesetas, van a corresponder a la Naviera Fernández Tapias para la construcción en una primera fase de dos superpetroleros de 300.000 toneladas cada uno, sin descartar otros contratos de otros buques a medio plazo. Fernando Fernández Tapias pretende hacerse a corto plazo con la mayor flota de petroleros privada de España, detrás de Naviera Vizcaína, del grupo Repsol, y Elcano, del INI. Los dos superpetroleros se construirán en las instalaciones de Astilleros Españoles.

El grupo Fernández Tapias cuenta ya en este momento con una flota de cinco superpetroleros tipo suezmax, un QBO, además de 17 remolcadores en servicio y otros dos más en construcción, con lo que ya se coloca

**Varias navieras hacen pedidos por valor superior a los 50.000 millones de pesetas.**

en una posición de hegemonía en el sector nacional. El objetivo de Fernández Tapias es operar con los remolcadores no solamente en los puertos españoles sino también en otros de la Comunidad Europea.

La Naviera Fernández Tapias tiene una facturación en torno a los 8.000 millones de pesetas. La actividad como armador de Fernando Fernández Tapias se inició hace ya ocho años con la compra de las primeras unidades a ERT, aunque las inversiones más importantes se han hecho en los últimos años.

Los contratos para construir barcos por un valor de 50.000 millones de pesetas constituyen un dato positivo, no solamente porque reflejan una cierta actitud de cambio en las empresas na-

vieras, sino también para la actividad de los astilleros españoles que han atravesado y siguen en una profunda crisis.

Desde la perspectiva de la Marina Mercante, la contratación para construir nuevas unidades pondría de manifiesto la existencia de una nueva y decidida voluntad para lograr un sector más competitivo y responder así al reto que plantea el Mercado Unico. La liberalización del transporte marítimo es un hecho en el marco de la Comunidad Europea, aunque se haya logrado una aplicación progresiva. Sin embargo, con el horizonte puesto en los próximos cinco años, las empresas navieras españolas en su totalidad deberán operar junto a otras sociedades, razón por la cual



es indispensable mejorar servicios y ofrecer unos costes lo más bajos posibles para seguir en el mercado.

En medios oficiales se ve como un dato positivo el que las empresas navieras hayan apostado por la modernización de sus flotas, y se considera que, además de la actitud importante de los empresarios, no se deben olvidar los esfuerzos oficiales para modificar la normativa anterior y lograr para los astilleros nacionales unas condiciones más favorables que les permitieran competir con los países asiáticos.

En el sector de la Marina Mercante se han producido en los últimos años cambios muy significativos y, sobre todo, el establecimiento de unos nuevos marcos para la actividad, especialmente a

través de la Ley de Marina Mercante y la creación del Segundo Registro en Canarias. A un lado las polémicas desatadas en los últimos meses y las que se continuarán en el futuro, lo cierto es que se ha tratado de adecuar la situación nacional a las duras condiciones de los mercados exteriores, con grave riesgo en el mantenimiento de los puestos de trabajo, como denuncian los sindicatos.

La realidad es que en éste como en otros muchos casos una cosa es lo deseable y otra lo posible. Las soluciones a las banderas de conveniencia, a los registros con bajas exigencias laborales, son problemas de ámbito mundial y las respuestas deberían venir también globalmente desde una estructura supranacional. Desde los segun-

dos registros, desde las soluciones puramente nacionales en el mejor de los casos, se palia el problema. Nunca se resuelve, porque mientras existan banderas y paraísos de conveniencia con exigencias mínimas, los barcos nacionales, también los de nueva construcción, van a seguir saliendo hacia esas zonas. Lo decía Fernando Fernández Tapias en el diario *Expansión* a propósito de sus grandes inversiones para construir dos nuevos superpetroleros y sus aspiraciones a seguir la estela de Onasis y Niarchos como naviero: «Me encantaría poder poner mis barcos bajo bandera española, pero la diferencia de costes por la legislación laboral lo hace imposible...». Y seguía: «Un barco cuya tripulación se acoja a la legislación españo-

la cuesta unos 300 millones de pesetas anuales sólo en gastos de personal, frente a los 100 millones que puede costar uno con bandera de Libia o Panamá. La diferencia es demasiado grande y no porque los tripulantes ganen menos dinero. Pero dos meses de vacaciones por cada cuatro de trabajo es demasiado».

En consecuencia, por una serie de circunstancias, tanto externas como internas, parece más que probable una cierta reactivación en astilleros españoles, con el consiguiente impacto para el empleo y la economía en general. Lo que no parece tan seguro, incluso en el Segundo Registro, es que esos barcos vayan a generar todo el empleo deseable bajo pabellón español. ■

V. M.



# CONSEJO GENERAL DEL ISM EN BAMIO

**El Instituto Social de la Marina decidió celebrar su último Consejo General antes del período anual de vacaciones, en el Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, en Villagarcía de Arosa. Hasta allí se desplazaron los representantes de los distintos sectores sociales que lo integran para, además de asistir a la obligada reunión, recorrer detenidamente las instalaciones del Centro que está considerado como uno de los mejores de la Comunidad Europea por lo moderno de sus instalaciones y lo avanzado de la tecnología de su equipamiento.**

**E**l plenario del Consejo, que estuvo presidido por el secretario general para la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, trató los temas preceptivos y estuvo dedicado, casi por completo, a comentar los pormenores de la visita que los consejeros acababan de realizar al Centro de Formación, y felicitar a los responsables del Instituto Social de la Marina por esta realización.

Inició la reunión su presidente, Adolfo Jiménez, para resaltar el hecho de que el centro, cuyo proyecto inició su andadura en los ejercicios 1989-1990, «se ha convertido en una magnífica realidad, con una rentabilidad que habría que calificar de muy buena, ya que del total de los 1.700 millones de pesetas invertidos en torno a 700 han sido financiados por el FEDER.

También puso de manifiesto el secretario general para la Seguridad Social la sensibilidad

demostrada por el Instituto Social de la Marina al poner en marcha este Centro de Formación Ocupacional Marítima, atendiendo las necesidades y demandas de los trabajadores del mar de contar con un centro de alta especialización en formación ocupacional, que diera respuesta a las necesidades profesionales que cada día demanda la actividad económica.

Adolfo Jiménez cerró su intervención con una felicitación al ISM, que hizo extensiva a la Tesorería General de la Seguridad Social por «ser el mismo patrimonio de la Seguridad Social».

Intervino a continuación el director general del Instituto Social de la Marina, Jesús Muela, para recordar el marco en el que se ha puesto en marcha el Centro. «En primer lugar lo ha hecho siguiendo las directrices del Plan Integral de Modernización de la Seguridad Social, que está llevando a cabo la Secretaría General para la Seguridad Social, y dentro de los criterios de actuación del Consejo que el ISM viene desarrollando en sus programas específico de protección social para la gente del mar».

«En segundo lugar —señaló Jesús Muela— el proyecto se incardina dentro de las iniciativas existentes en la Comunidad Europea de cara a estimular y reforzar las políticas de formación, tal y como están reflejadas en el artículo 127 del Tratado de la Unión Europea.»

Por último, destacó también que el Centro de Formación de Bamio está en línea con el Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional y el Plan para la Formación continua de los trabajadores, que atienden no

sólo a la formación de parados, sino también a la formación continuada de los trabajadores ocupados, tal y como ha quedado reflejado en este último Plan, que se firmó en diciembre de 1992 con el acuerdo de la Administración, los empresarios y los sindicatos.

«En este sentido —afirmó el director general del ISM— el Centro de Bamio surge en un buen momento para que, recogiendo toda la responsabilidad que, en materia de formación profesional tiene asignada el sector público, se puede dar respuesta a la demanda existente, tanto en el sector marítimo pesquero como en el resto de las actividades económicas, facilitando mejores puestos de trabajo y mayor productividad.» A continuación intervino el secretario general de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, José Manuel González y Gil de Bernabé, quien señaló la conveniencia de extender el conocimiento sobre este Centro, dado el prestigio de que goza a nivel europeo.

Tras felicitar a los responsables del proyecto, González y Gil de Bernabé transmitió la voluntad de la institución que representa de seguir colaborando con los directivos del Centro de Formación, tal y como han venido haciendo hasta ahora, en materia de formación, aportando personal técnico docente.

**Mejorar la capacitación profesional de la gente del mar es el principal objetivo del Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio.**



**Maniquí de prácticas en el Departamento de Sanidad Marítima.**

**Sesión Plenaria del Consejo General del ISM en Bamio**



**Visita de los miembros del Consejo General a las instalaciones del Centro de Formación de Bamio.**

En representación de los sindicatos participó, en primer lugar, Juan López Izquierdo, de la Unión General de Trabajadores (UGT), quien calificó al Centro de «magnífica realidad» y sugirió que las actividades previstas no sean compartimentos estancos, sino que sean flexibles y se dirijan, tanto al sector marítimo como a otras actividades económicas, en función de las necesidades y la evolución de la demanda del mercado de trabajo.

Jon Azkue, de Comisiones Obreras, constató, en base a su experiencia, el conocimiento que en la Comunidad Europea se tiene del Sistema de Seguridad Social español y del ISM a través del Centro de Bamio, y adelantó que, en el marco de la Comunidad, se va a crear el Instituto Europeo de Formación, para lo que el Comité Paritario de Pesca ha mostrado ya su interés de colaboración e intercambio de experiencias con este Centro.

En representación del sindicato vasco ELA-STV, Enrique Fernández Machuca, se sumó a las felicitaciones del resto de los consejeros y lamentó que este tipo de actuaciones no se lleven a cabo en otros ámbitos de la administración.

Por último, Carlos Bua Caldas, de Convergencia Intersindical Gallega (CIGA) valoró muy positivamente el hecho de que el Centro esté ubicado en Galicia.

En el transcurso de la visita que los miembros del Consejo General del ISM realizaron al Centro, previamente a la celebración de la reunión preceptiva, y que estuvo guiada por el director del Centro de Bamio, Juan Viñas, el subdirector, Alipio Santiago; el jefe de estudios, Cipriano R. Cubiellas, y el responsable del departamento marítimo, Gonzalo Abalo, aquellos mostraron especial interés por los Departamentos de Electricidad y Electrónica (con

sus automatismos eléctricos), el aula dedicada al frío y el Departamento Marítimo con el área de puente, simulador de navegación y radar, simulador de pesca y navegación, simulador de carga en buques-tanque petrolero, gas inerte y lavado en crudo, y los simuladores de carga de buques-tanque gaseros y quimiqueros.

También fueron objeto de curiosidad los Departamentos de Sanidad y Seguridad Marítima, que incluyen aulas de teoría y práctica, y las instalaciones complementarias, de las que pueden disponer los alumnos que siguen allí sus cursos en régimen de internado, como son la residencia, la biblioteca, el salón de actos, con 264 butacas y traducción simultánea para cinco idiomas, las pistas deportivas y el gimnasio. ■

**Concha HERNANDEZ-CARAZO**  
Fotos: Foto Centro

## **El Consejo General del ISM**

El Consejo General del Instituto Social de la Marina es el órgano colegiado superior a través del cual se realiza la participación de los trabajadores, empresarios y Administración Pública en el control y vigilancia de la gestión del citado organismo.

Son atribuciones del Consejo General, entre otras, elaborar los criterios de actuación del Instituto, elaborar el anteproyecto de sus presupuestos y aprobar la memoria general.

El Consejo está integrado por trece representantes de la Administración Pública, trece de los sindicatos más representativos en el sector marítimo-pesquero, trece de las organizaciones empresariales del sector y cuatro de las Corporaciones de Derecho Público del sector marítimo pesquero, de las cuales tres corresponden a las Cofradías de Pescadores y uno al Colegio de Oficiales de la Marina Mercante.

Este órgano se reúne preceptivamente en sesión ordinaria cada tres meses, aunque puede celebrar reuniones extraordinarias cuantas veces lo considere oportuno su presidente previa petición del 20 por 100 de sus miembros.

Además de este órgano el Instituto Social de la Marina cuenta, en el ámbito nacional, con la Comisión Ejecutiva y en el provincial, con los Consejos Provinciales y las correspondientes Comisiones Ejecutivas Provinciales.

Activa presencia del ISM

# II SIMPOSIUM INTERNACIONAL DE MEDICINA MARITIMA EN AMBERES

En la ciudad belga de Amberes se celebró el pasado mes de junio el II Simposium Internacional de Medicina Marítima, en el que tuvo lugar una destacada y activa presencia el Instituto Social de la Marina, que estuvo representado por las doctoras María Teresa de Miguel, jefa del Servicio de Sanidad Marítima, y Gloria Riesco, del Servicio de Sanidad Marítima de la Dirección Provincial de Vigo, que presentaron sendas ponencias apoyadas por abundante material gráfico y pósters explicativos del funcionamiento de los programas que se están llevando a cabo en el ISM, en el área de sanidad marítima, y que habían sido confeccionados por los propios médicos del Servicio.

**E**L Simposium, cuyas sesiones se llevaron a cabo en las instalaciones del Elzendveld, antiguo hospital del siglo XVII rehabilitado como sede de Congresos y Exposiciones, lo organizó la Universidad de Amberes, en colaboración con MEDIPORT (Organización Médica del Puerto de Amberes), la OMS (Organización Mundial de la Salud), la ILO (Oficina Internacional de Trabajo) y la IMO (Oficina Internacional de Asuntos Marítimos).

Todos los temas tratados durante los tres días que duró el Simposium tuvieron un alto contenido científico, permitiendo dar a conocer gran parte de las actividades y preocupaciones sanitarias relativas a los trabajadores del mar existentes en los distintos países y facilitando el intercambio de ideas y opiniones sobre patologías de creciente importancia y medidas de prevención y diagnóstico.

Entre las ponencias presentadas fueron especialmente interesantes las referentes a «Las campañas de vacunación de la hepatitis A y B», presentada por el profesor Steffen, de la Universidad de Berna. «La malaria: un problema marítimo», presentada por los miembros del equipo de trabajo del Instituto de Medicina Tropical de Amberes, quienes expusieron la alta prevalencia existente en muchas zonas africanas de alta frecuentación marítima, así como su prevención y tratamiento actual.

También fue de alto interés el estudio sobre «Prevalencia de enfermedades de transmisión sexual y SIDA en marineros», realizado por el Servicio de Epidemiología de la Universidad de Amberes.

## Las ponencias del ISM

La doctora M. Teresa de Miguel, responsable del Servicio de Sanidad Marítima del

Instituto Social de la Marina, basó su intervención en la explicación de la atención médica a los tripulantes en España, que corre a cargo del ISM.

La doctora De Miguel, tras hacer una referencia al origen del Programa de Sanidad Marítima, que empezó a funcionar en 1983, pasó a exponer cómo la atención médica a la gente del mar se realiza a dos niveles: el preventivo y el asistencial. En el primero de ellos es esencial el reconocimiento médico previo al embarque, que se realiza en los 35 centros nacionales de Sanidad Marítima, distribuidos a lo largo del litoral español. Este nivel preventivo se complementa con campañas de vacunación y la formación sanitaria.

Por lo que respecta al nivel asistencial, la doctora De Miguel explicó a los asistentes al Simposium que se instrumenta a través del Centro Radio-Médico, los 18 centros asistenciales que el ISM tiene distribuidos por aquellos caladeros



con deficiente infraestructura sanitaria y el buque hospital «Esperanza del Mar», que proporciona asistencia en el caladero canario-sahariano.

También pormenorizó la responsable del Servicio de Sanidad Marítima los pilares que sostienen toda esta compleja organización: el Banco Central de Datos Sanitarios, el Centro de Coordinación, ubicado en Madrid, y los medios disponibles a bordo de los barcos, tales como la Guía Sanitaria, los botiquines y los conocimientos sanitarios de la tripulación.

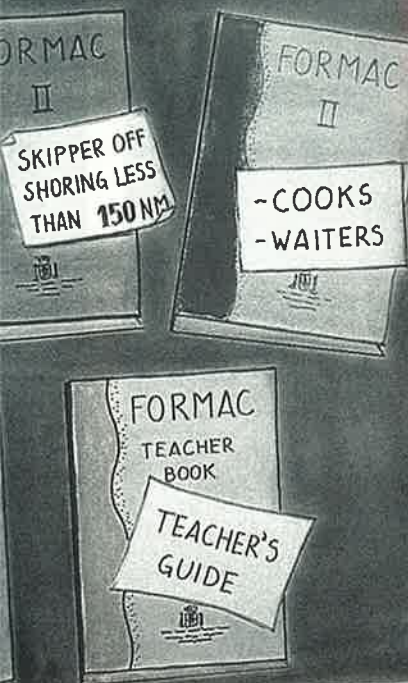
También se refirió a la tarea que el ISM lleva a cabo en materia de evacuaciones y repatriaciones cuando así lo exige la situación.

Por su parte, la doctora Gloria Riesco, de la Dirección



HEALTH COURSES

TOSCANO, J. / RIESCO, G.  
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA/ESPA



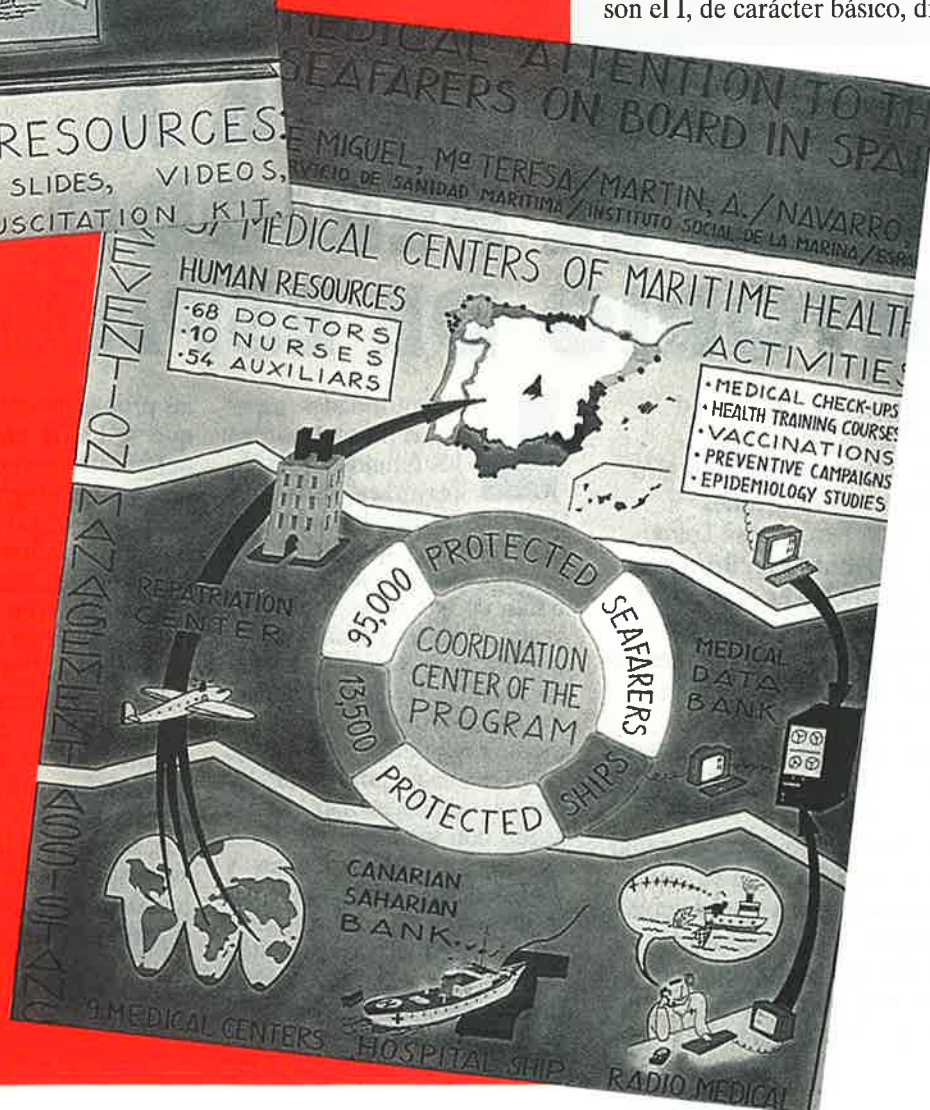
**El ISM  
acudió con  
dos trabajos  
sobre la  
Formación  
Sanitaria  
para los  
trabajadores  
del mar.**

**Entre 1985 y  
1992 el ISM  
impartió  
552 cursos  
con  
asistencia  
de 7.200  
alumnos.**

TEACHING RESOURCES  
PREPARANCIES, SLIDES, VIDEOS,  
RESUSCITATION KIT

Póster  
explicativo  
de los  
distintos  
niveles  
de Formación  
Sanitaria.

Funciona-  
miento  
de la  
asistencia  
sanitaria  
a la gente  
del mar.



Provincial de Vigo, presentó una ponencia sobre el «Programa de Formación Sanitaria para los trabajadores del mar en España», en la que destacó que la Formación Sanitaria es una parte primordial de la prevención, que se ha implantado para mejorar la asistencia sanitaria de estos trabajadores cuando se encuentran embarcados y sin posibilidad de recibir atención médica convencional.

Los Cursos de Formación Sanitaria los viene impartiendo el ISM, según explicó la doctora Riesco, desde 1985, y están estructurados según un proyecto de trabajo comunitario denominado FORMAC.

En el FORMAC se distinguen distintos niveles de formación, con una característica común, ser teórico-prácticos, dando mayor importancia a esta última vertiente. Los niveles del programa FORMAC son el I, de carácter básico, di-

rigido a la marinería en general, y en el que se enseñan conceptos de primeros auxilios y socorrismo. El FORMAC II engloba distintos cursos destinados a diferentes cualificaciones profesionales, aunque hasta la fecha se han desarrollado los de fonda y los de bajura.

Por último, el FORMAC III está destinado al personal de mando de las embarcaciones, y en él se incluyen la realización de una consulta médica por radio, manejo del botiquín a bordo y técnicas de enfermería.

Finalmente, la doctora Riesco puso de manifiesto que, en todos los cursos, se cuenta con material de apoyo docente (maniqués, brazos de goma, etcétera), así como manuales de seguimiento de los cursos y medios audiovisuales elaborados o supervisados por el personal del ISM, y señaló que entre 1985-1992 se impartieron 552 cursos con asistencia de 7.200 alumnos.

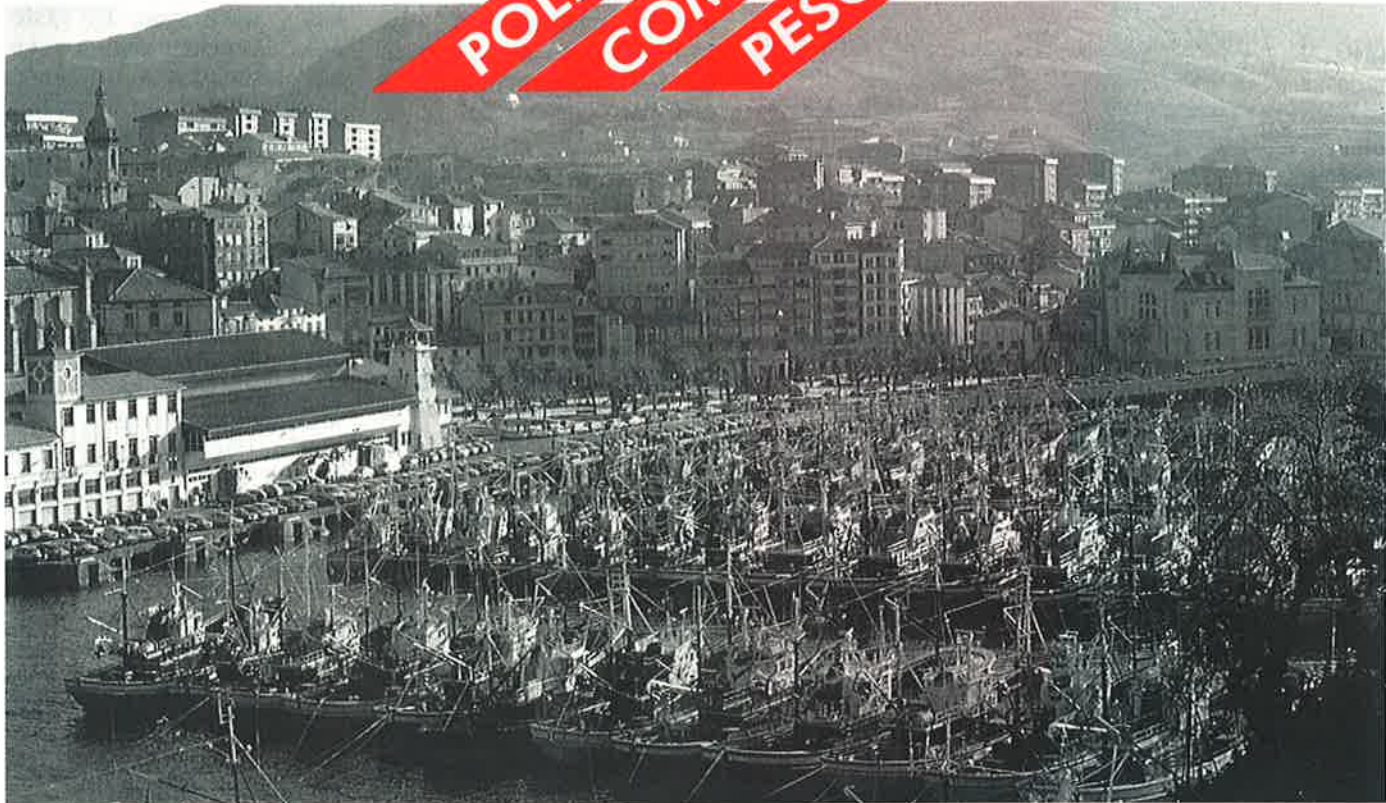
Como colofón, la doctora Riesco puso de relieve que, en España, toda la atención sanitaria a los marinos, tanto la preventiva como la asistencial, está gestionada y organizada por un único organismo que es el ISM, entidad gestora de la Seguridad Social española, responsable de los trabajadores del mar.

Siguiendo el principio de que en los cursos de formación prime la imagen sobre los textos, estuvieron expuestos, durante los días que duró este Symposium, los dos posters elaborados por los médicos del Servicio de Sanidad Marítima en los que se explicaban la gestión del Programa de Sanidad Marítima y los cursos y niveles de Formación Sanitaria.

Todos los trabajos presentados por el Instituto Social de la Marina tuvieron gran aceptación y fueron numerosas las preguntas que se hicieron a las doctoras De Miguel y Riesco por parte de los representantes de los demás países, a la vista del interés que suscitaron. ■

**Concha  
HERNANDEZ CARAZO**

Fotos: Servicio de Sanidad Marítima del ISM y Jesús Navarro.



# LA CE DISPUESTA A REDUCIR EL PERIODO TRANSITORIO DE ESPAÑA

La Comunidad Europea se halla dispuesta a reducir el actual todavía largo período transitorio para la incorporación plena del sector de la Pesca en España a la Política Común Pesquera, según las manifestaciones realizadas por el secretario general de Pesca, José Loira, tras el último Consejo de Ministros celebrado en Bruselas. La impresión de los responsables españoles es que tras el largo proceso de reivindicaciones planteadas, tanto por la Administración española como de la portuguesa, y antes de que la Comunidad Europea se pudiera ampliar a nuevos socios, debería estar resuelta la situación de la flota española, que sufre graves discriminaciones respecto a otras flotas comunitarias, fundamentalmente en el acceso a recursos y sistemas de control en su actividad. Prácticamente, la realidad es que desde el mismo momento del ingreso de España en la Comunidad Europea se viene luchando para modificar aquellas condiciones que dejaban en inferioridad a los barcos españoles. Y aunque desde 1986 el sector pesquero español ha sido protagonista en otras actuaciones referidas a la política de ayudas o estructuras, en lo que afecta a acceso a caladeros la discriminación se ha mantenido.

**L**AS autoridades españolas presentaron en los últimos meses diferentes informes donde se recogen los puntos de discriminación que sufren los barcos españoles, situación que tratan de que no se prolongue hasta el 2002. España señala que mientras el resto de las flotas pueden faenar libremente en aguas comunitarias solamente respetando las reglas de juego marcadas por la PCP, los barcos españoles han debido seguir con sus listas periódicas las asignaciones de cuotas y TACs, o las prohibiciones para el acceso a determinadas aguas como el box irlandés.

El último Consejo de Ministros de Pesca realizó una declaración según la cual se insta a la Comisión para que

las propuestas de reglamentos que se hagan en esta vía deberán estar encaminadas a fomentar la integración de España y Portugal en la PCP a todos los efectos. Se pretende que esos reglamentos se vayan ultimando ya en los próximos meses para que en todo caso estén listos antes de 1996.

Con este compromiso, que se espera en este caso no cuente con la oposición de otros países con fuertes intereses pesqueros en la propia CE, se pondría fin a una vieja situación discriminatoria que ha padecido y padece la flota española en aguas de la CE.

## Más controles

Junto a esta declaración,



que afecta directamente a los intereses de los armadores españoles, el Consejo de Ministros alcanzó también un acuerdo por mayoría cualificada, votaron en contra el Reino Unido y Holanda para el establecimiento de un nuevo régimen de control de las capturas en aguas comunitarias. Se trata al final de una disposición mucho más blanda y abierta de lo que se pretendía en un primer momento, y tampoco se logró un acuerdo sobre el establecimiento de una red única como se quería antes de la reunión.

El control de la actividad de los barcos pesqueros en el seno de la Comunidad Europea ha sido uno de los puntos negros en la política pesquera y también una de las aspiraciones más viejas. A la vista de los fracasos de las medidas actualmente en vigor, la Comunidad Europea decidió el establecimiento de un sistema de vigilancia por medio de un satélite. Tanto los barcos comunitarios que faenen en aguas de la CE como los de terceros países contarán con una caja azul a bordo a través

*La supresión  
de las  
discriminaciones  
actuales  
podrían irse  
eliminando en  
los próximos  
tres años*

*Los ministros  
de Pesca  
aprobaron  
un nuevo  
régimen para  
el control  
de la actividad  
por satélite,  
de forma  
experimental,  
a partir  
de 1994*

de la cual se hará un seguimiento de todos sus movimientos. En principio se trata de un proyecto que nace con carácter experimental para su aplicación en embarcaciones de más de 17 metros de eslora. El sistema se pretende esté en funcionamiento a partir de 1994 hasta junio de 1995. A partir de ese momento se decidiría si se pasa ya de la fase experimental a los controles para toda la flota. En esta primera fase los barcos afectados por este sistema serán 10 en cada país. El objetivo sería tenerlo completamente vigente en 1996.

Cuando se trate de barcos con eslora superior a los 10 metros, los capitanes deberán contar con un Diario de Pesca a bordo, donde consten las cantidades capturadas y retenidas a bordo. En los barcos con menos de 10 metros de eslora cada Estado miembro deberá proceder a realizar los controles pertinentes. Por este mismo reglamento se establecen también medidas en materia de declaraciones de desembarcos, transporte o certificados de ventas en lon-

ja, al igual que para el control y la utilización de las artes de pesca. Las inspecciones corresponden a cada uno de los Estados miembros, aunque la Comisión puede hacer también las suyas sin previo aviso. Bruselas podrá deducir cuota a un Estado miembro como sanción por incumplimiento.

## Comercio

En materia de comercio los ministros de Pesca reiteraron en el último Consejo su preocupación por la gravedad de la crisis y la pérdida de ingresos para el sector. En esta línea de preocupación se prorrogó hasta el 31 de octubre la reglamentación sobre precios mínimos a la importación, que afectan a productos como eglefino, bacalao, rape, abadejo, merluza y carbonero. La CE intensificará el control sobre los desembarcos de buques de pesca en el mercado comunitario, pero no aceptó llevar ese mismo control sobre los desembarcos que pueden hacer y hacen barcos mercantes. El Consejo, al menos en teoría, pretende seguir adelante con esta batalla, con el fin de conjugar importaciones de terceros países con la preferencia comunitaria y el aprovisionamiento de los mercados.

Los ministros de Pesca aprobaron nuevos precios de orientación para esta campaña, referidos a los siguientes productos: atún, 298 pesetas kilo; merluza congelada entera, 198 pesetas kilo; filetes de merluza congelada, 240 pesetas kilo; fletán congelado, 248 pesetas kilo; gambas, 830 pesetas kilo, y langostinos, 1.079 pesetas kilo.

Para Canarias se aprobó la fijación de un período transitorio de tres años en el sector de cefalópodos, durante los cuales los pescadores de estas especies recibirán una ayuda de 108 ecus por Tm. para un total de 30.000 toneladas. ■

Vidal MATE



## AMPLIACION DEL SEGUNDO REGISTRO

**Por el Real Decreto 897/1993, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el pasado 26 de junio, se autoriza la inscripción en el Segundo Registro canario a barcos de cabotaje, así como a los buques que realicen servicios de crucero. Para las embarcaciones de cabotaje el período de inscripción comenzó el pasado 1 de julio. En el caso de los barcos para el transporte de pasajeros el plazo comenzará el próximo 1 de enero de 1994.**

**C**ON estas medidas, la Administración pretende que, de cara a la progresiva liberalización del transporte marítimo, tal como decidió ya en 1992 la Comunidad Europea, las navieras nacionales se hallen en condiciones de competitividad con el resto del sector y proceder a una adecuación de sus estructuras, con el fin de mantener al máximo los puestos de trabajo.

El Segundo Registro canario, a falta todavía de la aprobación de un régimen fiscal para las islas, constituye la respuesta española, tanto al funcionamiento de las llamadas banderas de conveniencia ubicadas en países paraísos fiscales como a la propia política de la Comunidad Europea adoptada en 1992 para la liberalización del transporte marítimo de forma progresiva en toda la CE. La disposición adicional decimoquinta de la ley del pasado 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante creaba un Registro Especial de Buques y Empresas Navieras en el que podrían inscribirse los buques con determinadas características que realicen navegación exterior o extranacional. Igualmente, en la misma disposición adicional se facultaba al Gobierno para que, a la vista del proceso de liberali-

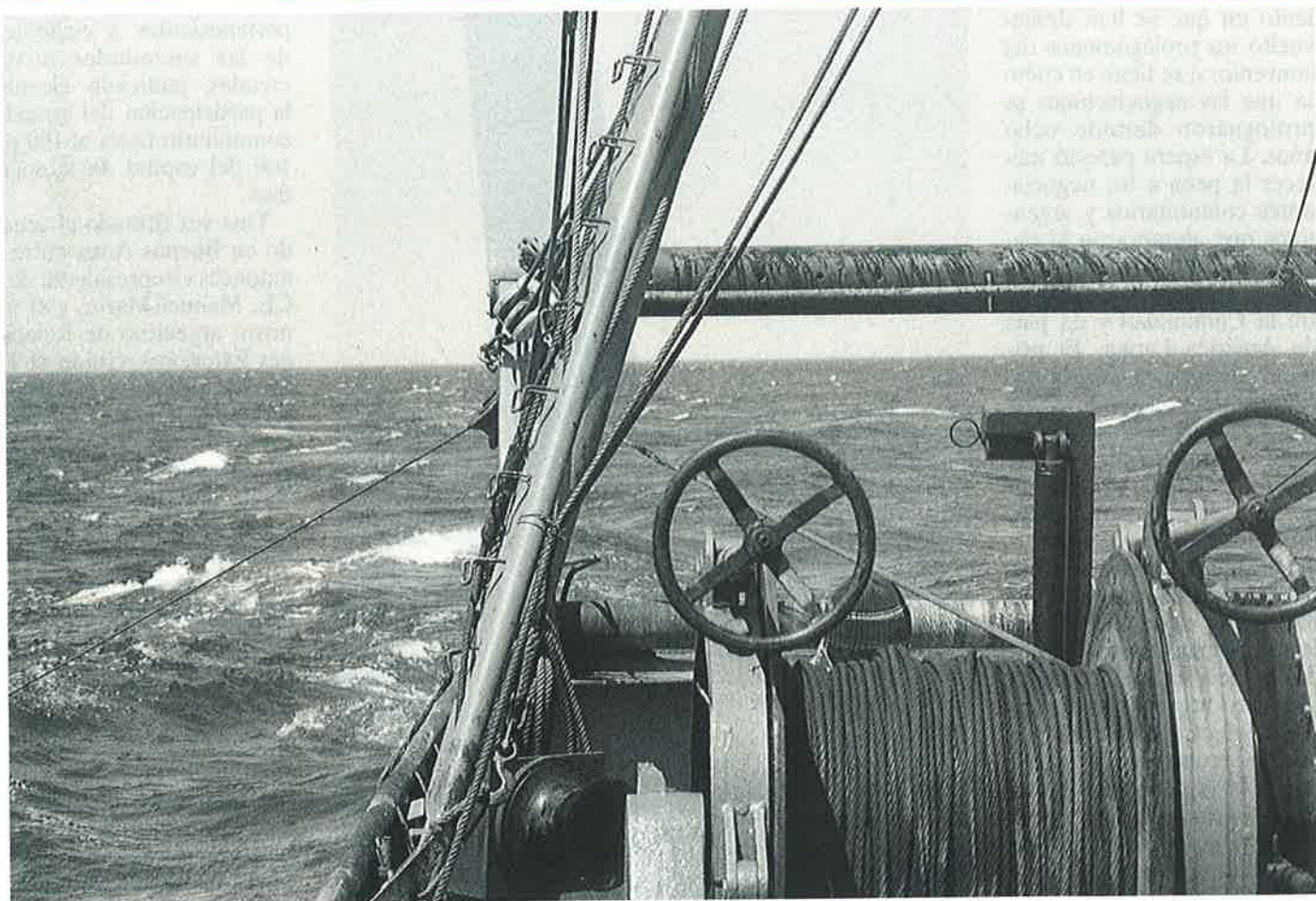
zación del cabotaje en la CE, permitiera también la inscripción de barcos destinados a la navegación de cabotaje. La Comunidad Europea, por el Reglamento 3577/92 decidió la libre prestación de servicios de transporte marítimo dentro de los Estados miembros a partir de aquella misma fecha, aunque en el caso de España, como en otros países de la CE, se daba un plazo para su aplicación.

Por el momento han sido ya los barcos dedicados al transporte exterior de mercancías los que han solicitado su inscripción en el Segundo Registro de Canarias. Por este nuevo Real Decreto se abrió la ventanilla el pasado 1 de julio para las embarcaciones dedicadas al cabotaje, con la excepción de los que operen con productos considerados estratégicos, como petróleo, derivados de petróleo y agua potable.

En la misma línea, y con el fin de que las empresas se vayan adaptando a las nuevas condiciones de competitividad que se van a presentar en el sector con la liberalización a partir del 1 de enero de 1995, se abre la posibilidad de inscribirse en el Segundo Registro a las empresas navieras que realicen servicios de crucero. En este caso, la ventanilla se abrirá el 1 de enero de 1994. ■

**DESDE EL PASADO PRIMERO DE JULIO SE PUEDEN INSCRIBIR LOS MERCANTES DE CABOTAJE, Y A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 1994, LOS BARCOS DE PASAJEROS**

V. M.



## La CE ratificará en septiembre el acuerdo pesquero con Argentina

**E**L alcance de las contraprestaciones económicas y arancelarias, por parte de Francia, el reparto de la carga financiera, por parte de Alemania, y la hipotética colisión con sus intereses en las Malvinas, por parte de Gran Bretaña, además del escaso interés de los países del norte de Europa por la entrada en los mercados comunitarios de algunas de las

**El Consejo de Ministros de la Comunidad Europea ratificará el próximo mes de septiembre el acuerdo pesquero con Argentina, después de haberlo tenido congelado durante once meses. Contra lo que se esperaba, el Consejo de Ministros de Pesca, de junio, no aprobó la ratificación, ante las objeciones expresadas por Gran Bretaña, Francia y Alemania, pero asumió el compromiso de dar luz verde a la vuelta del verano, una vez se hayan aclarado las reticencias de aquellos países.**

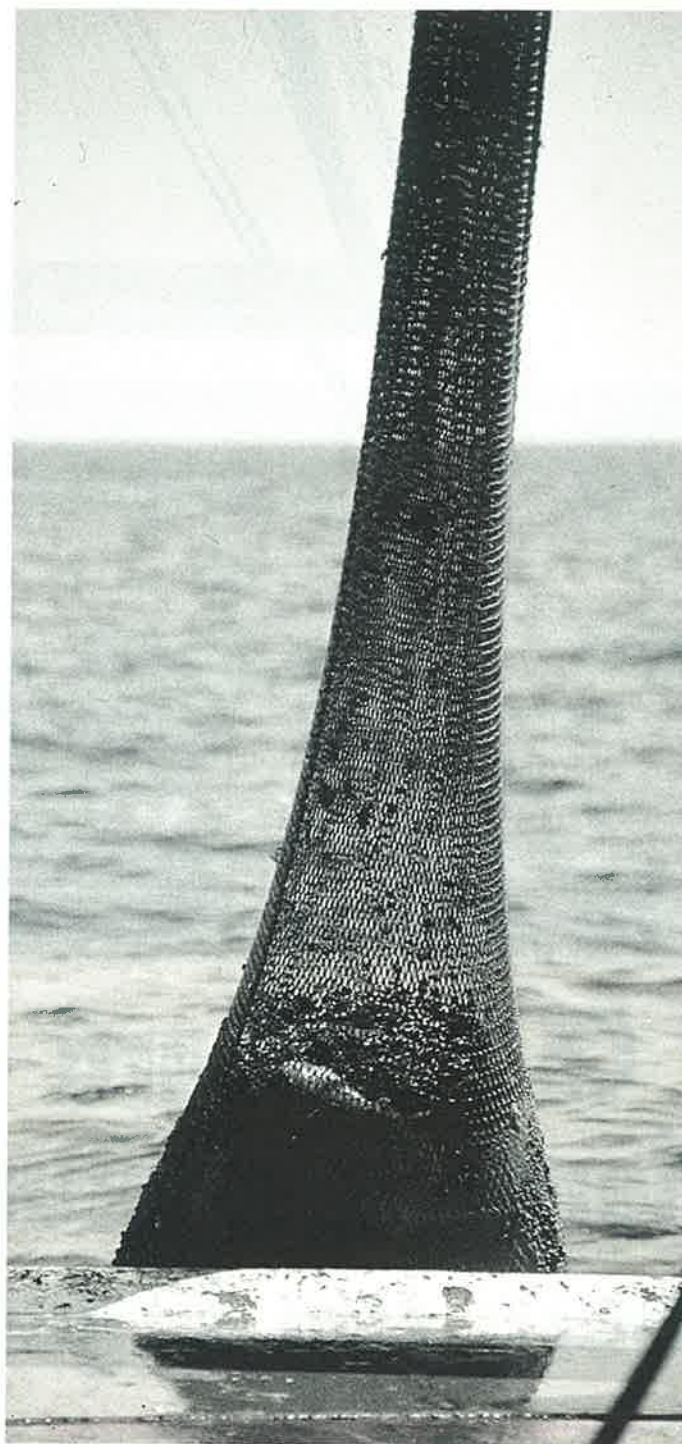
especies amparadas en el convenio, son algunas de las razones que han retrasado, una vez más, la entrada en vigor del acuerdo de pesca entre la CE y Argentina. Una demora que daña seriamente los intereses españoles, país que se considera principal beneficiario del acuerdo.

Desafortunadamente para estos intereses españoles, la demora ha venido a abundar en el ritmo forzosamente

lento en que se han desarrollado los prolegómenos del convenio, si se tiene en cuenta que las negociaciones se prolongaron durante ocho años. La espera pareció merecer la pena a los negociadores comunitarios y argentinos que alumbraron el pasado mes de noviembre el primer acuerdo de pesca entre la Comunidad y un país de América Latina. El primero también, se insitía entonces, que responde a los llamados «acuerdos de segunda generación», en los que se contempla la creación de sociedades mixtas entre armadores comunitarios y argentinos y barcos con pabellón comunitario. Se trataba, según aquella primera lectura, de un acuerdo llamado a facilitar el desarrollo pesquero argentino, con notables efectos inducidos sobre la economía de aquel país a la vez que respetuoso con los principios de conservación y gestión racional de los recursos pesqueros.

El convenio contempla importantes posibilidades de pesca de alto valor económico para la CE y de gran interés para la flota española, y supone la licencia para faenar a 70 barcos congeladores y la posibilidad de capturar 120.000 toneladas de la cotizada merluza hubbsi, y otras 130.000 toneladas de otras especies, como merluza de cola, bacalao criollo y calamar, contemplando, además, un 10 por 100 de capturas accesorias.

Como contrapartida, la CE deberá aportar 28 millones de ecus (unos 35 millones de pesos) a lo largo de los cinco años de vigencia del acuerdo y abrir los mercados comunitarios a los productos argentinos. Estas ayudas se destinarán a financiar programas de investigación pesquera y desarrollo tecnológico, a la mejora de la infraestructura portuaria y a la formación técnica y profesional.



Contempla, asimismo, la concesión de aranceles anuales a la importación de algunos productos argentinos, tales como merluza hubbsi, bacalao criollo, abadejo, besugo y anchoita, también durante el período de validez del acuerdo. Además, gozarán de ayuda financiera comunitaria los distintos tipos de sociedades que se creen al

amparo del convenio, bien sean sociedades mixtas, de capital europeo establecidas en Argentina y asociaciones temporales.

De los 70 barcos con licencia para faenar, el acuerdo prescribe que 20 podrán mantener el pabellón de uno de los Estados comunitarios y el resto corresponderá a buques de bandera argentina

pertenecientes a cualquiera de las sociedades mixtas creadas, pudiendo alcanzar la participación del armador comunitario hasta el 100 por 100 del capital de la sociedad.

Una vez firmado el acuerdo en Buenos Aires entre el entonces vicepresidente de la CE, Manuel Marín, y el ministro argentino de Relaciones Exteriores, Guido di Tella, los primeros problemas surgieron en el Reino Unido, cuyo gobierno interpretó que el convenio podría suponer algún tipo de interferencia en la soberanía de las islas Malvinas. Superada esta reticencia, fue Alemania quien expresó sus objeciones, estimando que el acuerdo resultaba demasiado caro para las arcas comunitarias. Finalmente, también Francia ha pedido aclaración sobre las reducciones arancelarias. Por otra parte, el hecho de que la presidencia de la CE estuviera durante este tiempo en manos de Dinamarca no ha contribuido precisamente a allanar el camino de la ratificación, conocida como es la divergencia que en materia pesquera existe entre los países del norte y del sur de la Comunidad.

Para la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Merluza, ANAMER, con sede en Vigo, la firma del acuerdo suponía una bocanada de aire fresco en un sector que soporta con dificultad la reducción progresiva de caladeros, especialmente desde el ingreso de España en la CE. En consecuencia, su presidente, José Ramón Fuertes, estima que el retraso en la ratificación significa un grave trastorno para los armadores españoles, tanto por la imposibilidad de realizar las capturas contempladas en el acuerdo, como por la incertidumbre que supone la demora. ■

M. V.

# PROTOCOLO DE ACUERDO PESQUERO CON MAURITANIA

Tiene una duración de tres años, hasta el 31 de julio de 1996



**E**N base al nuevo protocolo firmado entre la CE y Mauritania, se establecen una serie de posibilidades de pesca teniendo en cuenta la experiencia de los resultados del acuerdo anterior, así como la necesidad de mantener los recursos conjugada con la rentabilidad de los barcos que operan en ese caladero.

Estas posibilidades, en términos de TRB/mes/media anual, serían las siguientes:

- 4.500 toneladas para barcos marisqueros, de las que el ciento por ciento corresponde a la flota española.
- 12.000 toneladas para merluza negra y palangreros de fondo, las cuales son tam-

**Representantes de la Comunidad Europea y de Mauritania ratificaron el pasado 10 de junio en Bruselas el nuevo Protocolo de acuerdo de pesca entre la CE y este país norteafricano, que tendrá una vigencia de tres años, entre el 1 de agosto de 1993 y el 31 de julio de 1996. Este compromiso permitirá continuar las actividades pesqueras por parte de los barcos comunitarios en aquellas aguas sin interrupción.**

bién en su totalidad para barcos españoles.

- 2.600 para especies demersales profundas capturadas con artes distintos al de arrastre, de las que 800 corresponden a la flota artesanal canaria.
- 4.200 para especies demersales profundas capturadas al arrastre, de las cuales

3.000 pertenecen a la flota española.

- 300 para la pesca de langosta con nasa.
- 11 licencias para atuneros cañeros y palangreros de superficie, de las cuales cuatro son para España.
- 34 licencias para atuneros cerqueros congeladores,

de las que 16 son para buques españoles.

En términos porcentuales, el 86 por 100 de las posibilidades de pesca establecidas en TRB y el 44 por 100 de las licencias concedidas para la captura de especies migratorias pertenecen a la flota española.

Tomando como referencia el Protocolo anterior, hay que subrayar aspectos del que entrará en vigor al 1 de agosto que constituye sustanciales mejoras para las flotas españolas.

De un lado, se ha introducido en el Protocolo la posibilidad de que, en un marco oficial, reinicie su actividad en el

*(Pasa a la página siguiente.)*

## PROTOCOLO DE ACUERDO PESQUERO CON MAURITANIA

(Viene de la página anterior.)

caladero la flota artesanal canaria, antigua aspiración que no había podido satisfacerse con anterioridad. Ello significa reanudar una presencia de tradicional raigambre en el caladero mauritano.

De otro, se abre una nueva pesquería para las especies demersales de fondo que permitirá la diversificación operativa de los buques andaluces dedicados habitualmente a la captura de merluza negra. Asimismo, la fijación de las posibilidades para marigueros, también de Andalucía, en 4.500 TRB, propiciarán, dada la situación de los stocks, una mejor rentabilidad de tales buques.

Otro aspecto destacable es la posibilidad de obtener licencias trimestrales y semestrales además de anuales, lo cual redundará en una utilización más operativa y racional de las posibilidades pesqueras, así como en una mejora de la rentabilidad de las distintas pesquerías.

En lo concerniente a cánones, hay que señalar su mantenimiento al mismo nivel del Protocolo anterior para las modalidades de marisco y merluza negra, así como la fijación de un canon moderado y asumible para la flota artesanal (133 ecus/TRB/año para los buques inferiores a 100 TRB) y de 156 ecus/TRB/año para los arrastreros de pesca demersal profunda; es decir, el mismo canon abonado por los buques de merluza negra con un 10 por 100 de aumento.

Por último, se ha establecido expresamente en el nuevo Protocolo que si Mauritania decidiera reabrir la pesca de cefalópodos para buques de pabellón extranjero, le serán adjudicadas a barcos comunitarios posibilidades para tal pesquería. ■



## ACUERDO CON GAMBIA

La Comunidad Europea y Gambia han rubricado un nuevo Protocolo de aplicación para el acuerdo de pesca entre ambas partes, en sustitución del actualmente en vigor, que expiró el pasado día 30 de junio. Las nuevas condiciones estarán en vigor durante tres años, con un coste de 1.100.000 ecus.

Las posibilidades de pesca solicitadas por la CE se han ajustado a la utilización realizada durante el último Protocolo y a las necesidades reales de la flota comunitaria, que han quedado plenamente cubiertas.

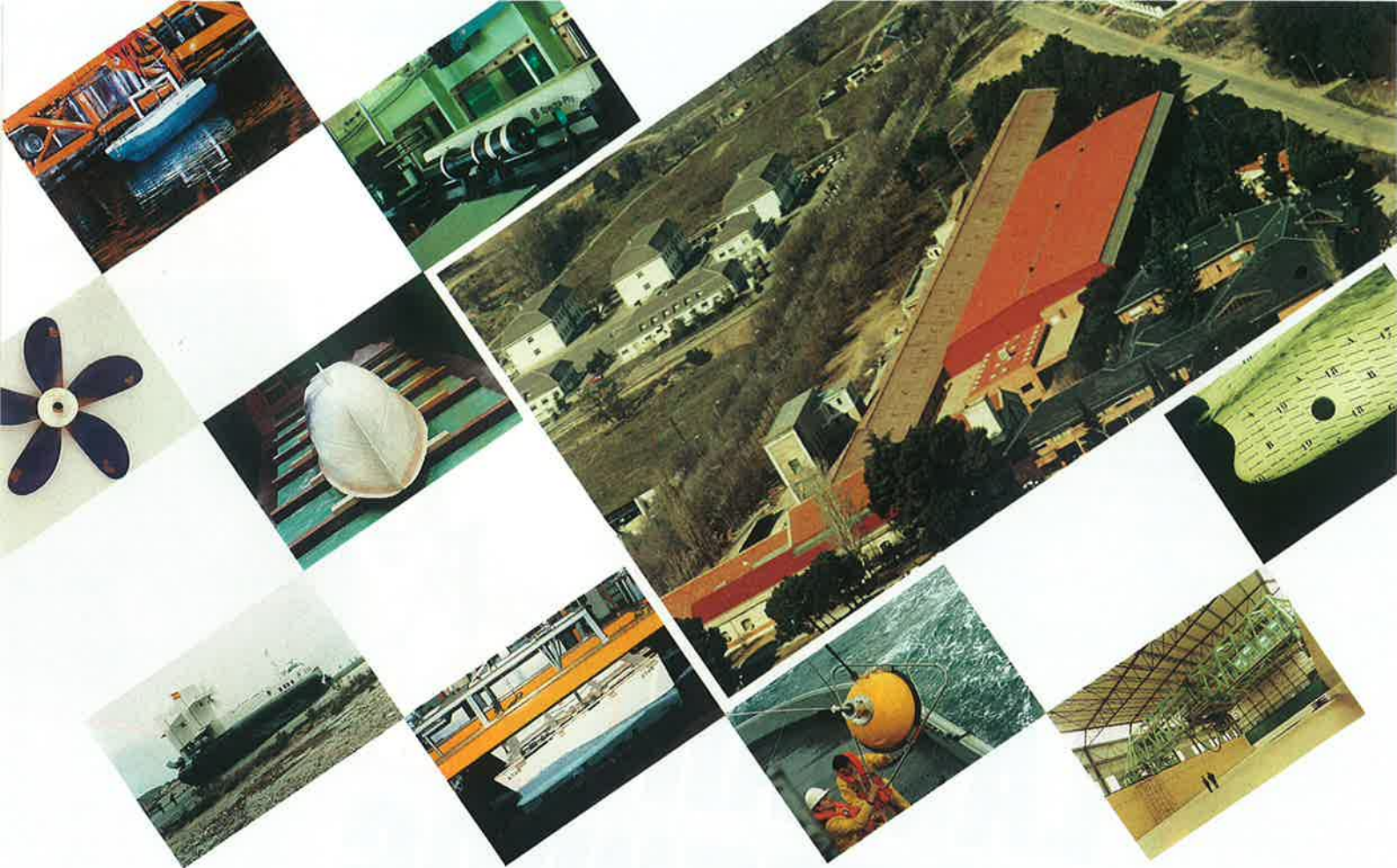
Igualmente, las condiciones conseguidas para la flota española satisfacen totalmente las peticiones previas. Así, los buques de nuestro país podrán faenar por un

total de 1.000 toneladas de registro bruto (TRB) en la modalidad de arrastre congelador marisco, lo que supone el 50 por 100 de las posibilidades totales de pesca en aguas de Gambia. Este tipo de flota pertenece principalmente a puertos andaluces. España dispondrá también de cinco licencias para atuneros cerqueros congeladores.

El documento suscrito ahora mantiene las mismas condiciones técnicas para el ejercicio de la pesca y los cánones a pagar por los armadores para la expedición de licencias que existían de acuerdo al anterior Protocolo. También se recogen diversos aspectos de colaboración científica, técnica y educativa. ■







## Desarrollamos nuevos métodos de experimentación

En el **CEHIPAR** contamos con medios técnicos y humanos altamente cualificados que han hecho posible el desarrollo de nuevos métodos de experimentación:

- Generación de oleaje: olas regulares, irregulares, oblicuas.
- Estudios, análisis y optimización de cualidades de comportamiento en la mar de buques y artefactos.
  - Ensayos de maniobrabilidad.
    - Ingeniería oceánica.
  - Pruebas de mar (GPS diferencial).
    - Proyectos de hélices.
- Medidas de estelas nominales y efectivas (velocímetro Láser-Doppler).
  - Simulaciones matemáticas CAD/CAM.
  - Técnicas instrumentales para medidas avanzadas.

Es nuestra respuesta a las nuevas estrategias del mercado de la Construcción Naval.



# CEHIPAR

**CANAL DE EXPERIENCIAS HIDRODINAMICAS DE EL PARDO**

EL PARDO • 28048 MADRID

Tel.: (91) 376 02 00 • Fax: (91) 376 01 76 • Télex: 49664 CAN E

En España, los seguros marítimos se rigen mediante cláusulas inglesas, con la única excepción de las pólizas suscritas para pequeñas embarcaciones de cabotaje, que siguen las directrices propias españolas. Las Institute Time Clauses Hulls para mercantes, las Institute Fishing Vessel Clauses para pesqueros, las Institute Yacht Clauses para barcos de recreo y las Institute Cargo Clauses para el transporte de mercancías por vía marítima, son la base de unos seguros marítimos que cada vez requieren un estudio más amplio de riesgo.



# LA MAR DE SEGUROS





L

OS seguros marítimos tienen su origen en el Lloyd's de Londres, a finales del siglo pasado. Hasta no hace muchos años las condiciones para suscribir un seguro o un reaseguro marítimo eran relativamente flexibles. Primaba el interés de las compañías por hacer clientes. Sin embargo, debido a las grandes pérdidas que durante los últimos tres años han tenido las compañías reaseguradas, sobre todo en el mercado del Lloyd's, actualmente las condiciones para suscribir un seguro marítimo se han endurecido por las propias exigencias del reaseguro. Antes de contratar un riesgo, cada travesía, buque o mercancía transportada requiere un amplio estudio de las variables de siniestralidad.

**Las grandes pérdidas habidas en este mercado durante los últimos años ha provocado que los precios se hayan duplicado o triplicado en este periodo.**

El mercado es el que dicta el precio de la póliza del seguro. Las grandes pérdidas habidas en el mercado del seguro marítimo han sido la causa de que el precio de éste se haya duplicado y, en algunos casos, triplicado, en los últimos años.

Además de la influencia de la situación del mercado, actualmente algunas características del buque, de su travesía y de las mercancías transportadas tienen una gran repercusión en la tarificación de un seguro. Son varios los elementos que más encarecen la póliza de un seguro marítimo.

Dentro de las características del buque, la edad de éste es clave. La póliza de un barco de más de quince años tiene sobretasa. La tripulación del buque y la bandera del mismo también inciden mucho en el precio del seguro. Por ejemplo, un barco con bandera de conveniencia chipriota y una tripulación india o filipina tiene sobretasa. Además, el buque debe estar perfectamente mantenido. Antes de dar cobertura al barco la compañía aseguradora realiza un peritaje del mismo para determinar si el buque está en buenas condiciones de mantenimiento. También es obligatorio que el barco esté clasificado. El barco debe mantener siempre las reglas de una sociedad de clasificación para poder estar asegurado. Si pierde la clasificación, pierde la cobertura del seguro.

Dentro de la zona de navegación, existen unas latitudes de navegación estándar, las Institute Warranties, que establecen unas zonas determinadas de navegación. Si el barco va a navegar fuera de los límites establecidos por las Institute Warranties, el precio de la póliza de su seguro se incrementa, puesto que se considera que el riesgo es mayor. Así, las rutas de Asia, las de América del Norte y las de zona de guerra cuentan con sobretasa.



Para el seguro de las mercancías transportadas por vía marítima influye el carácter de éstas. El carbón, el café, el algodón o el acero tienen sobretasa.

### Cláusulas inglesas


Es España el seguro marítimo se rige mediante cláusulas inglesas adaptadas a la ley española. Hay, sin embargo, una excepción a la utilización generalizada de las condiciones inglesas para el seguro de mercantes, pesqueros y embarcaciones de recreo. Se aplican las condiciones españolas, mucho más sencillas, menos desarrolladas y actualizadas que las inglesas, en los seguros para pequeñas embarcaciones de cabotaje, que requieren menor cobertura.

Las condiciones inglesas, utilizadas del forma general, están adaptadas a cada riesgo concreto. Son condiciones estándar que incluyen una serie de diferencias adaptadas a cada sector. Un pesquero tiene unos riesgos comunes a un mercante, co-

mo los relacionados con las colisiones. Pero, además, un pesquero tiene unos riesgos que un mercante no tiene; por ejemplo, los relacionados con los utensilios de pesca. Lo mismo ocurre con una embarcación de recreo en relación a los otros tipos de barco. Por ello, aunque las cláusulas tienen partes comunes entre sí, incluyen unas coberturas específicas para el tipo de embarcaciones a las que van destinadas. Las adaptadas a los buques mercantes son las Institute Time Clauses Hulls. Las que se adaptan a los pesqueros son las Institute Fishing Vessel Clauses. Las que se adaptan a las embarcaciones de recreo son las Institute Yacht Clauses. Para cubrir específicamente el transporte de mercancías por vía marítima existen las Institute Cargo Clauses.

### Institute Time Clauses Hulls

Las Institute Time Clauses Hulls (de 1983) cubren los riesgos del casco de los mer-



**La edad del barco, procedencia de las tripulaciones y bandera inciden decisivamente en el coste de la prima.**



cantes. Las ITCH tienen casi exclusivamente cobertura de daños: Para la responsabilidad civil sólo tienen una pequeña cobertura por colisión. Para el grueso de la cobertura por responsabilidad civil se tendrá que contratar otro seguro con un Club de Protection and Indemnity. Estos clubs, mayoritariamente ingleses, son de utilización exclusiva para barcos mercantes. Los clubs de P & I están gerenciados por una en-

idad privada pero pertenecen a los armadores de mercantes, los cuales se vieron en la necesidad de crearlos para asumir los riesgos de responsabilidad civil que las empresas privadas de seguros no asumen.

**Navegación.** El buque no será remolcado excepto cuando necesite asistencia. En el caso de que el buque fuera utilizado en algún tráfico que incluyera operaciones de carga o descarga en el

mar desde o/a otro buque, no será recobrable ninguna reclamación por pérdida de/o daños al buque asegurado o responsabilidad frente a cualquier otro buque. En el caso de que el buque saliera al efecto de ser desguazado o vendido para desguace, cualquier reclamación por pérdida de/o daños al buque ocurridos con posterioridad a tal salida tendrá como límite el valor en el mercado del buque como chatarra en el momento de la ocurrencia de tal pérdida o daños.

**Cláusula de terminación del buque.** La póliza se anula en caso de que se produzca cambio, suspensión, cancelación o retirada de la clasificación de un buque, o cambio de propietario o bandera del mismo.

**Riesgos.** Cubre la pérdida de/o daño al objeto asegurado causados por peligros de los mares, ríos, lagos u otras aguas navegables, incendio, explosión, robo, echazón, piraería, avería o accidente en instalaciones nucleares o reactores, contacto con avio-

nes, objetos similares u objetos caídos de los mismos, medios de transporte terrestre, equipos o instalaciones de muelle o puerto, terremotos, erupciones volcánicas o rayos, accidente durante las operaciones de carga-descarga o corrimiento de la estiba del cargamento o combustible, estallido de calderas, rotura de ejes o cualquier defecto latente en la maquinaria o casco, negligencia del capitán, oficiales, tripulantes o prácticos, negligencia de reparadores o fletantes, batería del capitán, oficiales o tripulación.

**Tres cuartas partes de responsabilidad por colisión.** Cubre las tres cuartas partes de los daños producidos a otro buque y a su mercancía en caso de colisión. Los daños en el casco del barco asegurado están cubiertos por la cláusula de riesgos. La cuarta parte restante de los daños producidos a otro buque y las exclusiones de esta cláusula —remoción o eliminación de obstáculos, daños en el cargamento del buque asegurado, la pérdida de vidas o lesiones corporales y la contaminación ocasionadas— podrán asegurarse a través de un Club de Protection and Indemnity.

**Buques hermanos.** Si un buque asegurado colisiona con otro perteneciente al mismo armador, el asegurado tendrá los mismos derechos, como si el buque fuese propiedad de otro armador.

**Aviso de reclamación y presupuestos.** En caso de accidente, deberá avisarse al asegurado antes de la inspección, a fin de que éste pueda designar un inspector que le represente si así lo desea. El asegurado tendrá derecho a decidir el puerto al cual el buque debe dirigirse para entrar en dique o reparar. El asegurado puede solicitar o exigir que se soliciten varios presupuestos de reparación del buque.

**Avería gruesa y salvamento.** Esta cláusula cubre gastos

de salvamento y/o avería gruesa. La liquidación será efectuada de conformidad con la ley y la práctica usual del lugar donde termine la aventura común. Cuando el buque navegara en lastre y sin contrato de fletamento, se aplicarán las Reglas de York-Amberes de 1974.

**Franquicia deducible.** Las reclamaciones por daños o consecuencia de malos tiempos durante una travesía marítima sencilla entre dos puertos consecutivos serán tratadas como si fueran debidas a un solo accidente. Los recobros, excluidos intereses, serán abonados por entero hasta el importe por el que la reclamación exceda de dicha franquicia. Los intereses comprendidos en los recobros se distribuirán entre asegurado y asegurador.

**Obligaciones del asegurado.** Mediante esta cláusula el asegurado está obligado a actuar como si no tuviera seguro, y tiene que tomar todas las medidas posibles para, en caso de siniestro, conseguir que el mal sea el menor posible. Los aseguradores contribuirán a sufragar los gastos en los que el asegurado ha incurrido para evitar o reducir una pérdida.

**Nuevo a viejo.** Si un buque se hunde, los aseguradores restituirán el valor de la embarcación como si fuera nueva.

**Tratamiento de fondos del buque.** En ningún caso se aceptará reclamación alguna con respecto al rascado, chorreo con arena y/u otra preparación de superficies, o pintura de los fondos del buque, a menos que el chorreo de arena y/u otras preparaciones de superficie de planchas de fondos nuevas se aplique y suministre en taller en tierra, o que éste se aplique a los extremos o superficies de las planchas contiguas a planchas renovadas o reparadas que fueran dañadas en el transcurso de operaciones de soldadura y/o de



reparación, o que se aplique a superficies de planchas dañadas en el transcurso de operaciones de careado.

**Daños no reparados.** En ningún caso serán responsables los aseguradores por daños no reparados si posteriormente ocurriera una pérdida total durante el período cubierto por el seguro o cualquier ampliación del mismo. Los aseguradores tampoco serán responsables de daños no reparados que excedan el valor asegurado a la terminación del seguro.

**Pérdida total constructiva.** Para determinar si el buque constituye pérdida total constructiva, el valor asegurado será tomado como valor del buque reparado y no serán tenidos en cuenta el valor del buque averiado o desguazado ni de sus restos.

**Extornos por amarre y cancelación.** Se concede extorno por cada período de treinta días consecutivos que el buque permanezca en un puerto o zona de fondeadero, siempre y cuando el buque no esté fondeado en aguas expuestas, no protegi-

das o en un puerto o zona de fondeadero no aprobados por los aseguradores. No serán concedidos extornos por cualquier período durante el cual el buque sea utilizado como almacén de mercancías, o con el propósito de alijar otros buques.

**Exclusión de guerra.** Mediante esta cláusula, el seguro no cubrirá, en ningún caso, pérdida, daño, responsabilidad o gasto causado por guerra, revolución, cualquier acto hostil de parte o contra un poder beligerante, captura, embargo, arresto, restricción o detención y las consecuencias de dichos actos o cualquier intento de los mismos, minas, torpedos, bombas u otros artefactos de guerra abandonados.

**Exclusión de huelgas.** El seguro no cubrirá pérdida, daño, responsabilidad o gasto causados por huelguistas, obreros en situación de cierre patronal o personas que participen en disturbios laborales, tumultos o conmociones civiles; terroristas o cualquier persona que actúe por motivos políticos.



**Exclusión de actos maliciosos.** El seguro no cubrirá pérdida, daño, responsabilidad o gasto derivados de la detonación de un explosivo o cualquier artefacto bélico causado por cualquier persona que actúe maliciosamente o en razón de un motivo político.

**Exclusión nuclear.** El seguro no cubrirá pérdida, daño, responsabilidad o gasto derivados de cualquier arte-



casos. Así, las cláusulas de navegación, terminación, riesgos, responsabilidad por colisión, buques hermanos, aviso de reclamación y presupuestos, avería gruesa y salvamento, franquicia deducible, obligaciones del asegurado, nuevo a viejo, tratamiento de fondos de buque, daños no reparados, pérdida total constructiva, extorno por amarre y cancelación, exclusión de guerra, exclusión de huelgas, exclusión de actos maliciosos y exclusión nuclear son iguales en las IFVC y en las ITCH. A ellas se suma la cobertura para aspectos específicos de un barco pesquero.

**Equipo de pesca.** No cubre la pérdida o daño en el equipo de pesca a menos que estén originados por el fuego causado por un relámpago o rayo, o por la violencia y el robo de personas ajenas a la embarcación, o cuando se pierda totalmente como resultado de la pérdida completa de la embarcación debidos a riesgos asegurados.

**Protección e indemnización.** Esta cláusula cubre

parte de la responsabilidad civil que en los barcos mercantes es cubierta por un Club de Protection and Indemnity. Esta cláusula cubre los riesgos por responsabilidad legal del asegurado como dueño de la embarcación, por alguna denuncia, demanda, daños y/o gastos, cuando tal responsabilidad es consecuencia de algunos de los casos que siguen y que se originan a causa de un accidente o incidente durante el período de vigencia del seguro: daño o perjuicio a algún objeto fijo o móvil o a otra propiedad, cualquiera que sea, originado por un riesgo no cubierto por la cláusula de responsabilidad por colisión; riesgo en la entrada y salida del puerto o en las maniobras dentro de los límites del mismo; pérdida de vidas, lesiones personales, enfermedades o gastos hechos para salvamento; hospitalización y gastos de entierro o de repatriación de los oficiales y de la tripulación; coste adicional de combustible, salarios, provisiones y gastos por estancia en el puerto, únicamente cuando

la causa es el desembarco de personas heridas, pasajeros clandestinos, refugiados o personas rescatadas del mar; gastos adicionales ocasionados por el brote de una enfermedad infecciosa a bordo del barco o en tierra; multas impuestas al barco, al asegurado, a algún oficial, miembro de la tripulación o representante del barco, debidas a infracciones de algún estatuto o reglamento relacionado con la función del barco; gastos por traslado tras un naufragio. La cláusula de protección e indemnización no cubre los gastos en los siguientes casos: responsabilidad del asegurado respecto a la muerte, enfermedad o daño de alguna persona empleada con contrato de servicio o de aprendizaje; pasajeros; captura, equipo de pesca o cualquier otro elemento de a bordo del barco asegurado; responsabilidad respecto a containers, depósitos de combustible u otra propiedad propia o arrendada situada a bordo del barco asegurado; captura de elementos comerciales, metales preciosos u objetos valiosos pertenecientes a personas de a bordo del barco, o efectos personales no esenciales de oficiales y miembros de la tripulación; combustible, salarios, provisiones y gastos por estancia en puerto originados por el retraso del barco debido a la espera para la sustitución de un oficial o de un miembro de la tripulación; sanciones originadas por sobrecarga o pesca ilegal; polución o contaminación de alguna propiedad personal.

### Institute Yacht Clauses

Las Institute Yacht Clauses (de 1985) tiene cobertura de daños y de responsabilidad civil para embarcaciones de recreo. Las cláusulas de riesgos, buques hermanos, aviso de reclamación y presupuestos, obligaciones del asegurado, daños no reparados, pérdida total cons-

facto de guerra en el que se emplee la física y/o fusión atómica o nuclear u otra reacción parecida, fuerza o materia radiactiva.

### Institute Fishing Vessel Clauses

Las Institute Fishing Vessel Clauses (de 1987) son cláusulas adaptadas a buques pesqueros. Muchas de ellas son iguales a las cláusulas de

tructiva, exclusión de guerra, exclusión de huelgas y exclusión nuclear son las mismas en las IYC y en las ITCH. Además de ellas, las IYC incluyen otras cláusulas adaptadas a las necesidades propias de una embarcación de recreo.

**En navegación y en estacionamiento.** Los posibles riesgos de la embarcación están cubiertos cuando navegue por mar, aguas del interior o puerto, o cuando esté en un almacén en tierra. Está incluido su transporte, botadura, viaje de pruebas, socorro a embarcaciones en peligro, su equipamiento, revisión y mantenimiento. Queda excluido, excepto si aseguradores y asegurado acuerdan incluirlo en el seguro, el período de tiempo durante el cual la embarcación es utilizada como vivienda o cuando sea sometida a una gran modificación.

**Navegación y alquiler.** No se cubre la navegación fuera de los límites establecidos en la póliza, ni el alquiler de la embarcación.

**Velocidad.** Cubre el riesgo para la máxima velocidad especificada, o en el caso de una embarcación con botes, cuando no supere los 17 nudos.

**Cambio de propiedad.** Cuando la embarcación sea vendida o traspasada, a menos que en el contrato se estipule su continuación, el seguro será cancelado durante el tiempo de la venta o transferencia.

**Exclusiones a la cláusula de riesgos.** No están protegidos: los botes de la embarcación que no lleven el nombre del barco al que pertenecen; las velas, mástiles, vergas y jarcias, cuando la embarcación está navegando, excepto cuando la pérdida o daño es causado por embarranque, hundimiento o incendio tras la colisión con algún elemento externo que no sea agua; efectos personales.

**Responsabilidad a terceros.** Bajo esta cláusula está



cubierto: la pérdida o daño a otra embarcación o propiedad, cualquier que sea; la pérdida de vidas, daño personal o enfermedad, incluidos gastos hechos para salvamento; el daño o destrucción causado por el naufragio del barco asegurado los costes legales en los que incurra el asegurado por representación en alguna investigación por accidente fatal, siempre que haya previo acuerdo; a la persona o personas que naveguen haciéndose cargo del barco asegurado, con el permiso del asegurado citado en el seguro contratado. En esta cláusula están excluidos: el pago directo o indirecto del asegurado por responsabilidad de actos de sus empleados; la cobertura del bote que exceda la velocidad permitida; la responsabilidad de alguna persona que esté practicando esquí acuático u otra actividad, cuando sea remolcado por el barco o cuando se prepare para ello.

### **Institute Cargo Clauses**

Las Institute Cargo Clauses (de 1982) cubren exclusivamente los daños causados en las mercancías transporta-

**C**arbón, café, algodón o acero son productos que tienen una sobretasa.

das por vía marítima. Dentro de las ICC hay tres modalidades diferentes, cuya diferencia estriba en la mayor o menor cantidad de riesgos que cubren.

### **Institute Cargo Clauses (A)**

**Cobertura.** Mediante esta cláusula queda cubierta la pérdida o daño de las materias aseguradas, excepto los casos previstos en las cláusulas de exclusiones. La indem-

nización al asegurado será proporcional al valor asegurado.

**Exclusiones generales.** No está cubierta: la pérdida, daño o gasto cuyo origen sea la acción intencionada del asegurado; la pérdida o deterioro habitual de la materia asegurada; la pérdida, daño o gasto causado por el embalaje o preparación inadecuada de la materia asegurada; la pérdida, daño o gasto causado por la propia naturaleza de la materia asegurada; la pérdida, daño o gasto causado por el retraso del barco; la pérdida, daño o gasto originado por la insolvencia de los responsables de la embarcación; la pérdida, daño o gasto originado por el uso de armas de guerra o fuerza radiactiva.

**Exclusión de buque inadecuado.** Según esta cláusula, no está cubierta la pérdida, daño o gasto originado por lo inadecuado del buque, container o transporte por el que se traslada la materia asegurada.

**Exclusión de guerra.** Con esta cláusula el seguro contratado no tiene cobertura para la pérdida, daño o gasto causado por: guerra civil,





revolución, revuelta, insurrección o acto hostil; captura, arresto, retención o atentado y las consecuencias de ello; minas, torpedos, bombas u otros artefactos de guerra abandonados.

**Exclusión de huelgas.** La cobertura no existe para los casos en que la pérdida, daño o gasto es originado por: huelgistas, obreros en situación de cierre patronal o personas que participen en disturbios laborales, tumultos o conmociones civiles; terroristas o cualquier persona que actúe por motivos políticos.

**Duración.** La materia asegurada tiene cobertura durante el tiempo de almacenaje, antes, durante y en la distribución dentro de los sesenta días después de completar la descarga desde el barco.

**Terminación del contrato de transporte.** Si el transporte concluye en un puerto o lugar diferente al destinado, o el tránsito es diferente al acordado, el seguro se anula.

**Aumento de valor.** Si el asegurado estima que el valor de la mercancía ha aumentado, para que el valor añadido del cargamento se

sume al valor total asegurado la cuantía de la prima se incrementará en proporción al aumento del valor asegurado.

**Obligaciones del asegurado.** El asegurado está obligado a evitar y minimizar el daño de las mercancías aseguradas. Los aseguradores reembolsarán al asegurado una cantidad razonable por el cumplimiento de este deber.

**Renuncia.** Las medidas tomadas por el asegurado o los aseguradores con el objetivo de salvar, proteger o recuperar la materia asegurada no serán consideradas como renuncia, aceptación de abandono u otras maneras de perjudicar los derechos de la otra parte.

**Premura.** Los aseguradores actuarán con razonable premura en todas las circunstancias que estén dentro de su control.

### Institute Cargo Clauses (B)

El modelo B de las ICC tiene menor cobertura que el modelo A. Cambia en rela-

ción al modelo A en lo siguiente:

**Cobertura.** El modelo B sólo cubre los riesgos de pérdida o daño del material asegurado (exceptuando los casos previstos en las cláusulas de exclusiones) atribuible o causado por: fuego o explosión; embarranque o hundimiento de la embarcación; movimiento de mercancías durante el transporte; colisión o contacto de la embarcación con algún objeto externo que no sea agua; peligros durante la descarga de la mercancía; terremoto, volcán, erupción o relámpago; avería general; desechos; entrada al mar, lago, río o lugar de almacenaje.

**Exclusiones.** El modelo B, además de las exclusiones del modelo A, incluye el daño o destrucción deliberada de la materia asegurada o de alguna parte de ella efectuada por cualquier persona.

### Institute Cargo Clauses (C)

El modelo C de las ICC tiene menor cobertura que el modelo B. Es igual a éste excepto en lo siguiente:

**Cobertura.** Tiene cobertura para los mismos riesgos que el modelo B, excepto si el daño o pérdida de la mercancía asegurada es causado por: terremoto, volcán, erupción o relámpago; entrada al mar; lago, río o lugar de almacenaje, pérdida total o parcial durante el embalaje o durante la carga o descarga desde la embarcación.

### Condiciones españolas

Las condiciones españolas (de 1934), dispuestas con arreglo al Código de Comercio, son excesivamente antiguas, incompletas y restrictivas. Estas circunstancias han hecho que sólo sean utilizadas, y no siempre, para regular los seguros de pequeñas embarcaciones que realizan navegación de cabotaje. ■

**Roberto RUIZ DE HUYSBRO**



Trabajos de forja.

Escuelas-Taller y Casas de Oficios

# Graneros del empleo joven



Monasterio de San Lorenzo de El Escorial. Obras de restauración de las cubiertas.



Escuela-Taller de Gandía (Valencia).



Taller de artesanía textil.

El Programa de Escuelas-Taller y Casas de Oficios fue creado en 1985 por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social a través del Instituto Nacional de Empleo (INEM) con el doble objetivo de potenciar la formación profesional y la inserción laboral de los jóvenes, principalmente desempleados, y llevar a cabo ambiciosos proyectos de rehabilitación del Patrimonio monumental, urbanístico y medioambiental.

Ocho años después es el momento de hacer el balance que permita detectar los defectos para corregirlos, consolidar los aciertos y descubrir nuevas posibilidades para seguir impulsando la tarea de abrir el mercado de trabajo a jóvenes desempleados.

En este sentido, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social acaba de editar el libro «Escuelas-Taller y Casas de Oficios. Una aportación al Patrimonio», en el que se ofrece la memoria de lo que han sido estos años de trabajo.

**L**A Escuela-Taller como Programa de Formación Ocupacional tiene como objetivo la preparación de jóvenes desempleados para su incorporación al mercado laboral con una cualificación profesional y una experiencia reconocida y absolutamente real. Se trata, por tanto, de trabajadores que, como alumnos, aprenden un oficio participando activamente en el desarrollo de una obra. La formación obtenida de esta manera abarca no sólo la acumulación ordenada de conocimientos técnicos y las destrezas correspondientes para su puesta en práctica, sino también la conducta y la actitud imprescindible hacia la disciplina laboral y los hábitos de comportamiento social necesarios para desarrollar un trabajo en equipo en cualquier empresa.

La acción del programa se articula a través de tres elementos importantes: el primero, ya mencionado, de la formación de jóvenes; el segundo, su inserción profesional, y el tercero, su integración estable en el mercado de trabajo.

Además de estos objetivos fundamentales pueden enunciarse como otros logros colaterales la restauración de monumentos del Patrimonio nacional, la recuperación de oficios artesanales, la incorporación de la mujer a tareas consideradas tradicionalmente como masculinas o la dinamización económica o cultural de las comarcas en donde se ubican las Escuelas-Taller.

Aunque posterior en el tiempo, pero estrechamente ligado a las Escuelas-Taller, en 1988 comenzó a desarrollarse el Programa de Casas de Oficios como instrumento para formar y emplear a la población juvenil, mejorando las condiciones de vida de los entornos urbanos mediante la dotación de servicios tales como agua, luz, alcantarillado, depuración, limpieza y pintura de fachadas, fuentes, plazas, parques y jardines. De esta forma se aprovechan las infraestructuras ociosas del propio pueblo o barrio con la colaboración del voluntariado social, incorporando a la acción a jubilados, maestros y artesanos, así como a los programas de servicios asistenciales y de gestión de la entidad municipal.

### Áreas de actuación

Aunque al principio las Escuelas-Taller surgieron a partir de la conjugación de dos demandas: la rehabilitación del Patrimonio y la ocupación de jóvenes en paro, posteriormente se ampliaron las áreas de actuación y la conservación del medio ambiente, la recuperación de la artesanía, la construcción o la madera son ya trabajos tradicionales en este Programa.

Los primeros proyectos se definieron entre 1985 y 1986 en el marco de la rehabilitación del Patrimonio arquitectónico cultural y natural. Dentro de ellos se diferenciaron dos tipo-

logías: las de rehabilitación arquitectónica y las de escena urbana. Las primeras se insertaron en obras de recuperación de edificios histórico-artísticos, siendo los oficios más frecuentes en los que se forma a los jóvenes los de albañilería, cestería artística, forja, revocos y estucos, escayola y moldeado, vidriería artística, marquetería, carpintería de armar y taller.

Las segundas tienen como objetivo la recuperación de la imagen de las ciudades y actúan fundamentalmente sobre cascos históricos de poblaciones catalogadas. Los talleres y, por tanto, los oficios, corresponden al tratamiento de las texturas de las calles y el mobiliario urbano.

Con posterioridad a 1986 se incorporó una nueva tipología: el medio ambiente. Las Escuelas-Taller en este área se centran en el mantenimiento de espacios naturales y en la jardinería. Los primeros favorecen la conservación de los recursos naturales y la explotación ecológica de los mismos, incidiendo en la educación medioambiental de los usuarios, y los de jardinería se destinan a la rehabilitación de jardines históricos o bien a la recuperación y mantenimiento de determinados espacios verdes de la ciudad.

No obstante, como el programa de las Escuelas-Taller es flexible y abierto, también se está trabajando, aunque en porcentajes muy reducidos todavía, en áreas como la joyería, fibras vegetales (manipulador de mimbre y caña), instrumentos musicales (*luthiers*), artes gráficas (encuadernador, fotocompositor, calcografía), comunicación (televisión, vídeo, fotografía, locución, etcétera), documentación (archivos, museografía) y algunos oficios relacionados con el mar, como la carpintería de ribera y los recursos acuáticos (acuicultor y piscicultor).

Finalmente, también se llevan a cabo programas en el campo del trabajo solidario. La asistencia domiciliar a personas mayores es un servicio que comprende el mantenimiento de sus viviendas y los cuidados y atenciones mínimas indispensables en materia de sanidad.

Según lo expuesto, las grandes áreas de actuación han sido la rehabilitación, con un 59,2 por 100; el área verde, con el 27,5 por 100; los servicios a la comunidad, con el 7,3 por 100, y las artesanías, con el 6 por 100. Dentro de éstas, los grandes grupos de especialidades presentes se correspondieron con las actividades de construcción, con un 36,6 por 100; la madera, con el 13,5 por 100; el medio ambiente recogió proyectos en un 12,7 por 100, lo que unido a las actividades de jardinería, el 4,8 por 100, alcanzaron un 27,5 por 100 para tareas referidas al área verde.

Cabe significar que en el área referida a madera el 3,3 por 100 correspondió a actividades de carpintería de ribera y, en medio ambiente, el 2,8 por 100 lo fue para recursos acuáticos (acuicultura y piscicultura).

Las cuatro especialidades citadas supusieron el 77,60 por 100 del total del peso formativo en el Programa. El resto, hasta el 100 por 100, tuvieron una presencia inferior.

## Dos mil proyectos

De los dos mil proyectos que han existido, el 67,25 por

## Generación de empleo para jóvenes, rehabilitación del Patrimonio y conservación del medio ambiente, objetivos de las Escuelas-Taller.



Construcción con adobe.

Cuadro 1

### EVOLUCION DEL PROGRAMA DE ESCUELAS-TALLER Y CASAS DE OFICIOS

CONCEPTO	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Número Escuelas-Taller .....	35	94	139	413	503	643	726	753
Número Casas de Oficios .....				217	233	283	284	209
Total Escuelas-Taller y Casas de Oficios .....	35	94	139	630	736	926	1.010	962
% variación s/año anterior .....		168,57	47,87	353,24	16,83	25,81	9,07	-4,75
Número alumnos-trabajadores Escuelas-Taller .....	2.244	5.098	6.988	24.098	27.595	39.770	45.627	36.909
Número alumnos trabajadores Casas de Oficios .....				8.665	9.920	11.838	11.740	7.794
Total alumnos trabajadores .....	2.244	5.098	6.988	32.763	37.515	51.608	57.367	44.703
% variación s/año anterior .....		127,18	37,07	368,85	14,50	37,56	11,16	-22,08
Número de monitores, profesores y otros .....	548	1.245	1.706	8.000	8.443	9.380	10.708	8.331
% variación s/año anterior .....		127,19	37,03	368,93	5,54	11,10	14,16	-22,20
Total participantes .....	2.792	6.343	8.694	40.763	45.958	60.988	68.075	53.034
% variación s/año anterior .....		127,18	27,06	368,86	12,74	32,70	11,62	-22,09
Gasto total financiado (en millones de pesetas) .....	1.295,9	3.394,0	6.000,6	20.219,4	36.560,0	51.388,3	54.680,3	42.379,1*
% variación s/año anterior .....		161,88	76,80	236,95	80,81	40,56	6,41	-22,50

\* Según cierre provisional de contabilidad al 4-2-1993.



Destilación de plantas aromáticas.



Taller de restauración de mosaicos.



Jardín Botánico de Córdoba. Plantación para flor cortada.

100 correspondieron a Escuelas-Taller y el 32,75 por 100 restante a Casas de Oficios. Con referencia a 1992 y en valores absolutos, el número de Escuelas-Taller participantes en ese año fue de 753, frente a 209 proyectos de Casas de Oficios.

Este programa ha sido atendido por 17.000 profesores-monitores durante sus ocho años de funcionamiento (ver cuadro 2). Esto ha supuesto un primer acercamiento al mundo laboral de un alto colectivo de jóvenes titulados que se incorporaron a este tipo de tareas pedagógicas y de dirección de proyectos. De ellos, el 68,8 por 100 se correspondieron con hombres y el 31,2 por 100 fueron participantes femeninos.

La distribución por edades del colectivo docente se muestra con una gran presencia de personas en el tramo de veinticinco a cuarenta y cinco años que representan el 73,18 por 100 del total, siendo el 10 por 100 para jóvenes menores de veinticinco años y el 16,12 por 100 restante para mayores de cuarenta y cinco años.

La titulación superior está presente en el 39,3 por 100 del total y la titulación media alcanza el 16,6 por 100. El resto, hasta el 100 por 100, corresponde en un 44,1 por 100 a profesionales de oficio con titulaciones distintas de las antes citadas.

A través del Programa de Escuelas-Taller y Casas de Oficios han recibido formación un total de 110.800 alumnos-trabajadores, de los que el 55,18 por 100 fueron hombres y el 44,82 por 100 mujeres. Los tramos de edad en que se distribuyó el colectivo fue: de dieciséis a diecisiete años está representado el 18,9 por 100; de dieciocho a diecinueve años está comprendido el 22,2 por 100; de veinte a veinticuatro años, un 42,3 por 100, y el 16,6 por 100 restante se corresponde con el grupo de mayores de veinticuatro años.

El colectivo que mayoritariamente formó parte de estos proyectos se correspondió con jóvenes procedentes del abandono del sistema educativo re-

glado; en este sentido, el 78,6 por 100 de estos jóvenes accedió al programa con EGB; el 8,9 por 100 con BUP-COU, el 7,3 por 100 con FP1, el 2,6 por 100 con FP2 y el 2,8 por 100 restante fueron titulados medios o superiores.

## Organismos colaboradores

Casi dos mil instituciones han colaborado en estos ocho años de vida del Programa en la puesta en marcha de proyectos formativos y de empleo para beneficio de los jóvenes desempleados. El nivel de participación ha sido variable, aunque con un protagonismo muy significativo por parte de las instituciones locales. Los Ayuntamientos y Cabildos estuvieron presentes en el 76,21 por 100 de los proyectos, mientras que asociaciones o fundaciones públicas o privadas sin ánimo de lucro participaron en un 11,89 por 100. Las Comunidades Autónomas ocuparon un tercer lugar, con un índice de participación del 4,84 por 100, seguidas de las Diputaciones Provinciales, con un 3,71 por 100; Mancomunidades, con una presencia del 2,06 por 100, y organismos de la Administración central, que participaron con el 1,2 por 100.

El presupuesto destinado para financiar estas actividades ha ido incrementándose desde 1985, en que comenzó con 1.295,8, hasta los casi 216.000 finales que se han invertido a lo largo de los ocho años de vida de las Escuelas-Taller.

En valores absolutos los presupuestos anualmente ejecutados han sido los siguientes: para 1986, 3.394 millones de pesetas. Para 1987 se ejecutó la cantidad de 6.006 millones. En el año 1988 el presupuesto ejecutado fue de 20.219 millones. En 1989 se gastó la cantidad de 36.560 millones. En 1990 el grado de ejecución fue de 51.388 millones. Para el año 1991 se destinaron 54.680 millones, y en 1992 el presupuesto total ejecutado ha sido de 42.379 millones de pesetas, lo que ha supuesto un grado de realización del 95,21 por 100 (ver cuadro 2).

## Más de la mitad encontraron empleo

La formación para el empleo es el objetivo primordial de este Programa. Para conocer la incidencia positiva que esta medida ha producido en los jóvenes destinatarios, se ha realizado una encuesta de inserción a un total de 943 Escuelas-Taller y Casas de Oficios, lo que ha supuesto el seguimiento laboral de 38.807 participantes a lo largo de los doce meses posteriores a la finalización de su proyecto.

Sobre estas cifras, la tasa de colocación ha sido del 58,03 por 100 una vez deducidos quienes no han sido considerados como colocables debido a su prematuro abandono del proyecto, el 17,08 por 100, y quienes, por su proximidad al cumplimiento de sus obligaciones militares tenían difícil acceso a un puesto de trabajo, el 27,28 por 100.

Aunque en este Programa existe una alta participación femenina, su nivel de inserción al mercado de trabajo sigue siendo inferior a la de los hombres. Comparando la participación de cada colectivo con el número de colocaciones habidas en cada sexo, los índices de empleo de los hombres se sitúan en el 66,36 por 100, frente al 41,88 por 100 que se da en las mujeres.

El Programa ha tenido una implantación nacional aunque con una distribución desigual muy relacionada con los niveles de desempleo juvenil existentes en cada una de las Comunidades Autónomas. Así, la Comunidad que más alumnos ha tenido ha sido Andalucía, seguida de Castilla y León, de Castilla-La Mancha y de Galicia. Las de menos alumnado han sido Madrid, Murcia, País Vasco y La Rioja.

## La experiencia iberoamericana

Los buenos resultados obtenidos desde la puesta en marcha del Programa en España ha animado al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social a trasladar esta experiencia a los países iberoamericanos. Los

proyectos aprobados tienen como objetivo la rehabilitación de lugares históricos y de edificios con marcadas características hispanas.

Desde el año 1990 en que se inicia esta nueva experiencia han sido aprobados 15 proyectos para un total de 1.220 alumnos-trabajadores en 12 países distintos. El presupuesto total destinado para hacer frente al pago de estos proyectos ha sido de 2.068 millones de pesetas (ver cuadro 3).

## La tramitación de una Escuela-Taller

Ya hemos comentado cuál es el objetivo y cuáles han sido los logros de las Escuelas-Taller, pero falta explicar cómo se tramita su concesión. La Orden Ministerial de marzo de 1988 que las regula responde a esta cuestión. No obstante, recogemos un breve resumen de cuáles son los requisitos para constituir las.

**Doscientos dieciséis mil millones de pesetas ha sido la inversión realizada en el Programa de Escuelas-Taller y Casas de Oficios en los ocho años que llevan funcionando.**



Expo'92. Rehabilitación Monasterio de La Cartuja (Sevilla).

Cuadro 2

AÑOS	Millones de ptas.	Alumnos	Profesores	Total participantes
1985 .....	1.295,9	2.244	548	2.792
1986 .....	3.394,0	5.098	1.245	6.343
1987 .....	6.006,6	6.988	1.706	8.694
1988 .....	20.219,4	32.763	8.000	40.763
1989 .....	36.560,0	37.515	8.443	45.958
1990 .....	51.388,3	51.608	9.380	60.988
1991 .....	54.680,3	57.367	10.708	68.075
1992 .....	52.379,1	44.703	8.331	53.034
<b>TOTAL .</b>	<b>215.923,6</b>			

Cuadro 3

PAISES	Núm. E.-T.	Total alumnos	Importe aplicado	Presup. aprobado
Nicaragua ...	1	102	100.041.574	130.440.553
Brasil .....	1	50	59.767.978	141.639.743
Venezuela ...	1	100	77.131.729	132.739.252
Puerto Rico	2	100	268.540.832	428.843.063
Paraguay ....	1	42	39.364.997	87.134.252
Chile .....	1	110	94.760.497	153.446.972
Ecuador .....	2	219	60.742.794	230.934.859
Bolivia .....	1	105	49.929.865	134.667.084
Cuba .....	1	91	65.799.684	147.814.540
Guatemala ..	1	77	37.077.605	94.144.060
Perú .....	2	118	31.000.760	199.131.127
Colombia ...	1	96	29.780.629	187.768.478
<b>TOTAL ...</b>	<b>15</b>	<b>1.210</b>	<b>913.938.944</b>	<b>2.068.703.983</b>

## LAS ESCUELAS-TALLER Y CASAS DE OFICIOS EN CIFRAS

### España

- 2.000 proyectos.
- 8 años de funcionamiento.
- 17.000 profesores-monitores.
- Más de 110.000 alumnos-trabajadores.
- 216.000 millones de inversión.
- 50 especialidades formativas.
- 1.950 entidades colaboradoras.

### Iberoamérica

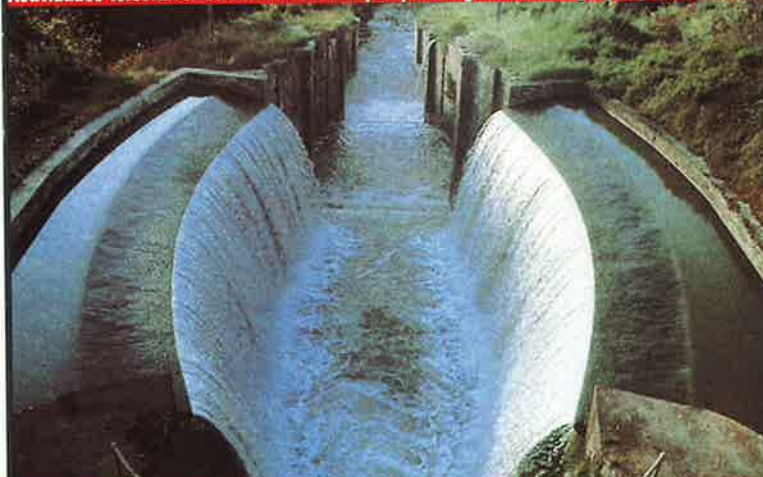
- 15 proyectos.
- 3 años de funcionamiento.
- 2.000 millones de inversión.
- 12 países participantes.



Parque Natural Cabo de Gata. Escuela-Taller para mantenimiento de áreas de recreo.



Actividades forestales. Colocación de trampas para seguimiento de plagas y enfermedades.



Canal de Castilla (Palencia). Recuperación de esclusas.

La Escuela-Taller no goza en principio, por sí misma, de autonomía jurídica, por lo que parece lógico, dado que su objetivo es la recuperación del Patrimonio y la generación de empleo, que tenga un soporte institucional público. De hecho son los Ayuntamientos, Comunidades Autónomas y Diputaciones provinciales los organismos que más frecuentemente apoyan estos programas.

Una vez que uno de estos organismos recoge la propuesta y la iniciativa social y decide llevarla adelante, se elabora el proyecto correspondiente y se envía por duplicado al Instituto Nacional de Empleo junto con la hoja modelo de solicitud.

En dicho proyecto deberán incluirse los siguientes puntos:

- Identificación: denominación de la Escuela-Taller, ubicación y teléfonos, nombre del titular jurídico, identificación fiscal y de la Seguridad Social.

- Objetivos: se describirán las líneas generales que se persiguen, tales como el patrimonio a recuperar, dinamización del colectivo de jóvenes parados que participará en el programa, formación específica de los mismos y dinamización social y cultural del entorno físico.

- Perspectivas de empleo: respuesta previsible a la demanda existente en el mercado laboral que afecte a la Escuela-Taller en cuanto a jóvenes especialistas que se formarán en el proceso.

- Duración: se concretarán la fecha de inicio y final de las acciones previstas en el proyecto y los períodos correspondientes a las distintas fases de formación de los trabajadores-alumnos.

- Plan de formación: se indicarán las fases, contenidos y metodología a seguir en el proceso formativo.

- Plan de inversiones: se presentará un presupuesto detallado en el que se distinguirán varios capítulos fundamentales: costes de personal, materiales, gastos de mantenimiento y alquileres y servicios.

- Otros documentos: el proyecto deberá incluir la fase

técnica, la de ejecución material, si se trata de intervenciones físicas sobre el Patrimonio, y material fotográfico y audiovisual de aproximación. También son de gran interés todos los estudios sociológicos relacionados con el proyecto que se hayan realizado previamente o para la ejecución del mismo.

## El futuro

El Programa de Escuelas-Taller, por su vocación de programa ágil, se enfrenta a una pluralidad o diversificación de sus actuaciones acogiendo nuevos ámbitos de actuación positivos y asumiendo la sintonía con las inquietudes actuales. En este sentido se van a fomentar acciones tendentes a la adecuada gestión de residuos sólidos urbanos, a los sistemas de tratamiento que recuperen materias primas o energías, así como la sensibilización ciudadana hacia una educación urbana respetuosa con el medio ambiente.

También se contempla de cara al futuro, y a tenor de los resultados obtenidos, la consolidación de algunos aspectos de su funcionamiento interno, tales como la evaluación de los resultados, el tratamiento de los programas formativos con técnicas informáticas de carácter interactivo y la formación de directores en materias relativas a la gestión de las propias Escuelas-Taller desde la óptica de la empresa.

El proyecto de convenio entre el INEM y la Fundación General Universidad Autónoma de Madrid va a reforzar las actuaciones que se vienen ya desarrollando en materia de formación y se van a establecer también sistemas de animación, información y control que mantengan tensionada la red y en las mejores condiciones para conseguir un óptimo desarrollo cultural, social y económico de su entorno, potenciando la cualificación de los equipos directivos. ■

Concha HERNANDEZ  
CARAZO

Fotografías: Libro  
«Las Escuelas-Taller  
y Casas de Oficios.

Una aportación al Patrimonio»







**La sobrepesca deja vacíos los océanos**

# LA DESPENSA MARINA, AMENAZADA

La creciente capacidad y eficacia de las flotas modernas, unido a un espectacular avance tecnológico, ha llevado a un aumento desmesurado del número de capturas. Los mares son literalmente saqueados. La consiguiente esquilma de los caladeros obliga, a fin de amortizar las enormes inversiones destinadas a perfeccionar los sistemas de pesca, a redoblar el esfuerzo pesquero. Es la búsqueda del máximo rendimiento sin tener en cuenta el tiempo que necesitan los caladeros para recuperarse. Es la «pescadilla que se muerde la cola». Mientras tanto, los océanos se quedan vacíos y su ecosistema irreversiblemente dañado.



**T**ODOS parecen estar de acuerdo a la hora de calificar como brutal el ritmo de explotación al que están sometidos los océanos. Pero, en la práctica, las pocas iniciativas adoptadas para paliar esta situación de sobrepesca — como la resolución de las Naciones Unidas contra la pesca con redes de deriva — son sistemáticamente ignoradas.

Las flotas que participan en el saqueo de los mares operan sin apenas restricciones, lo que propicia que aumenten sus inversiones para construir buques más potentes y con mejor tecnología. La transformación tecnológica en las últimas décadas ha sido espectacular. Se han incorporado sistemas de navegación por satélite, cartografía electrónica, ecosondas y sonares para la localización de los peces, y se cuenta con dispositivos para concentrar los peces. Todo ello ha significado un aumento constante del número de capturas, pasándose de los 18 millones de toneladas a inicios de los cincuenta, a los

cien millones de toneladas en la actualidad.

Estos problemas se ven agravados por el funcionamiento de los mercados financieros, ya que salen beneficiados los que incrementan sus capturas, independientemente de la situación de los caladeros. Y en esta coyuntura todo vale. Es la «ley de la selva» llevada al mar.

**El número de capturas se ha disparado desde los 18 millones de toneladas a inicios de los cincuenta, hasta los cien millones de toneladas actuales.**

## Saqueo sin límite

A la hora de clarificar las causas de tamaño desaguado, cabe empezar por los sistemas utilizados para lograr el máximo de capturas. Uno de los más salvajes, sin duda, es el que utiliza redes de deriva. En no pocas ocasiones se han comentado, desde esta revista, las consecuencias de esta modalidad de pesca. Redes con kilómetros de longitud «barren» los mares, arrasando con todo lo que pillan a su paso. La productividad es directamente proporcional al destrozo.

Además de los ejemplares buscados, sin contar con que su talla sea la adecuada, las

redes de deriva atrapan otras muchas especies, como tortugas, delfines, cachalotes... Las cifras son más que preocupantes: el cachalote está a punto de desaparecer de las aguas del Mediterráneo; se calculan en unas 800.000 aves marinas muertas en todo el mundo; tan sólo la pesquería del camarón en EE. UU. produce la captura de más de 40.000 tortugas al año, a las que hay que sumar otras 50.000 en el Mediterráneo. Son cifras, desde luego, suficientemente elocuentes.

Otros sistemas de pesca son más parecidos a una acción de guerra que al milenar arte de capturar peces. Baste recordar las capturas de atún en algunas zonas siguiendo el rastro de los delfines. Los atunes son llevados hasta las redes utilizando cargas explosivas arrojadas desde helicópteros. Miles de delfines mueren atrapados en estas encierros, además de los atunes.

Esta matanza de especies «sin interés comercial» es tan sólo un ejemplo de la nefasta voracidad del ser humano. Evidentemente, los resultados sobre las especies realmente perseguidas son, aún si cabe, más nefastos. La voz de alarma ha sido dada en reiteradas ocasiones por biólogos, oceanógrafos y grupos ecologistas: se están vaciando los océanos. Y es que algunos caladeros han rebasado ampliamente el límite de capturas.

En el Atlántico norte las reservas de arenque se han visto reducidas en un 45 por 100, mientras que las de bacalao han caído en un 90 por 100. Esta situación es la que ha llevado al cierre de los bancos de Terranova, los más importantes del mundo. Las incursiones de potentes flotas en aguas de Namibia (entre las que se encuentran los barcos españoles) llevaron a la devastación de las reservas de merluza en 1990, dejándola en la quinta parte del total censado a finales de los sesenta.

### Caladeros bajo mínimos

La organización ecologista Greenpeace añade otros

ejemplos, como la degradación del ecosistema del banco sahariano y el saqueo de la langosta en aguas mauritanas, en los que ha jugado un destacado papel la flota pesquera dependiente de la Comunidad Europea.

En la sociedad capitalista, con el único horizonte de la ley de la oferta y la demanda, a medida que ésta aumenta se acelera la búsqueda de nuevos caladeros que explotar.

## **Las «redes de deriva» siguen asolando los siete mares: 800.000 aves marinas, decenas de miles de tortugas, delfines, cachalotes..., perecen en ellas cada año junto con las especies teóricamente perseguidas.**

Greenpeace señala que «el máximo rendimiento comercial del mar está diez veces por encima del rendimiento biológico que la naturaleza puede soportar. Este error de cálculo ha sido la causa de espectaculares colapsos en diversas pesquerías en todo el mundo».

Además de la mortandad de especies de forma colateral y del expolio de los bancos pesqueros, hay otra importante cuestión en la que merece la pena detenerse: el despilfarro.

El despilfarro, algo consustancial, asimismo, al sistema económico imperante, adquiere en este caso características realmente aterradoras, ya que se está aniquilando el ecosistema marino y una reserva alimenticia fundamental. Según la FAO, en un informe publicado en 1990 sobre recursos pesqueros, señala que «casi todas las especies explotadas comercialmente se consideran agotadas, plenamente explotadas o sobreexplotadas».

No menos alarmante es el dato, según esta misma organización internacional, en el que afirma que «una quinta parte de las capturas mundiales se devuelven al mar», unos descartes que equivalen a 13 veces las capturas españolas.

El destino de gran parte de las capturas realizadas en todo el mundo —un tercio del total—, formadas por peces de pequeño tamaño, es su conversión en harina, abonos y aceite. Greenpeace señala que gran parte de estos peces acaban como forraje (destinado como alimento en las granjas de cerdos, pollos y piscifactorías), actividad ésta impulsada por la fuerte demanda producida en los países ricos. Los abonos de pescado se usan ampliamente en agricultura; por ejemplo, en las plantaciones de soja.

Mientras tanto, los países del llamado Tercer Mundo contemplan cómo sus recursos pesqueros disminuyen sin cesar. En definitiva, que este tipo de pesca acaba con la pesca artesanal de los países menos desarrollados, con lo que se impide que sacien su hambre al eliminar el pescado de su dieta.

Según un informe de Greenpeace, en un apartado dedicado a la «Pesca y el hambre en el mundo», se señala que los países en vías de desarrollo venden sus recursos al mejor postor, ya que necesitan el dinero con urgencia, pese a la importancia que tendrían para alimentar a sus poblaciones. Los países desarrollados explotan esos recursos hasta agotarlos. Ello nos lleva a otra grave situación; y es que la pesca está dejando de





ser un recurso alimenticio de los países del Tercer Mundo, ya que no pueden competir con las flotas internacionales que pescan en sus aguas.

Esta afirmación queda corroborada por los datos de la FAO: «más del 80 por 100 de las capturas que se realizan en todo el mundo corresponden a tan sólo 20 países». En definitiva, el expolio del mar no se diferencia en absoluto del que se realiza tierra adentro. Por tanto, y aunque pueda resultar paradójico a simple vista, el aumento de las capturas han acrecentado el problema del hambre en muchas comunidades que dependen de la pesca.

### Negro futuro

A pesar del panorama descrito, ni científicos ni políticos se ponen de acuerdo sobre las medidas a adoptar, ya que priman intereses muy dispares. La única solución razonable parece residir en el descenso de las capturas mediante la disminución del esfuerzo pesquero. Pero, ¿quién pone freno a la creciente demanda mundial de estos productos?

Las medidas políticas se han mostrado claramente insuficientes, al igual que los intentos provenientes de los organismos internacionales. La propia FAO no duda en reconocer el fracaso de los métodos vigentes de ordenación de pesca, tanto debido a razones políticas como socioeconómicas (cambio de pabellón de las flotas —banderas de conveniencia—, prácticas pesqueras no selectivas...).

La política pesquera de la CE no ha conseguido mejores resultados, ante el incumplimiento de las cuotas fijadas por la Política Común de Pesca por la flota que de ella depende.

En unas recientes declaraciones, José Loira, en su calidad de secretario de Pesca Marítima, afirmaba que «se están cometiendo muchas barbaridades en cuanto al número de capturas y las posibilidades de recuperación de los caladeros. Para que se pueda seguir pescando hay que cuidar el



medio». Loira también se muestra satisfecho de que España tenga la legislación más severa contra las artes de pesca dañinas. En este sentido, habría que tener en cuenta el desmantelamiento de la flota ballenera española, la prohibición de pesca de alevines, limitaciones al uso de redes de deriva, etcétera.

### Actuación española

Este papel progresista, a la hora de crear una legislación dentro de la CE, ha sido reconocido por Marion Stoler, portavoz de Greenpeace, al tiempo que señala que «ahora

## **Según la FAO, casi todas las especies explotadas comercialmente se consideran agotadas, plenamente explotadas o sobreexplotadas.**

*el problema es la falta de control, las trampas que violan esa misma normativa», tanto por parte española como de la CE en general. Idea ésta de la que es partícipe el comisario de Pesca español, Manuel Marín, quien solicitó un «sistema de vigilancia por satélite para reprimir los excesos en los matorcheros caladeros comunitarios».*

El uso de banderas de conveniencia es otro de los grandes problemas a abordar. De nada sirve la adopción de legislaciones restrictivas si, con total impunidad, se saltan una y otra vez. Este recurso es utilizado por numerosas flotas, entre las que destaca la de los países asiáticos, en especial la

japonesa. Y es que el país nipón se ha convertido en el mayor depredador de los océanos, ya sea directa o indirectamente. Sirva de ejemplo reciente su oposición a la moratoria de la caza de ballenas junto con Noruega (MAR, 307).

Mientras, la flota mundial crece a un ritmo dos veces superior al que lo hacen las capturas. De seguir así —y no es necesario ser ningún futurista—, la desertización asolará a no mucho tardar los siete océanos. Que ello no sea así dependerá del cambio del actual modelo de pesca por otro más razonable.

Los organismos internacionales y los Gobiernos deben responder de los resultados de su gestión, así como disponer de mecanismos técnicos y jurídicos que aseguren que los impactos derivados de la pesca no superan los niveles establecidos en un marco legal. Asimismo, habrá que buscar soluciones para que el peso de estas medidas no recaiga sobre los trabajadores del mar.

La inhibición, la falta de soluciones a medio plazo, no sólo agravará el efecto sobre el ecosistema marino y la salud de los caladeros, sino que también incidirá, con mayor crudeza aún si se sigue en la actual dinámica, en el puesto de trabajo. Así está, para demostrarlo, el ejemplo de lo ocurrido en los caladeros de bacalao de Terranova, al este de Canadá, donde la falta de medidas ha llevado al colapso de esta pesquería, con la consiguiente pérdida de veinte mil puestos de trabajo.

Evidentemente, ejemplos a esta situación podemos encontrarlos bastante más cerca de nosotros. Los pescadores españoles podrían decir mucho al respecto.

La solución reside, como señala Greenpeace, en que «sólo una pesca respetuosa con el medio ambiente y socialmente equitativa puede garantizar que el mar siga siendo fuente de alimento para todas las especies que, directa o indirectamente, dependen de él». ■

Raúl GUTIERREZ





**P:** ¿Como convertir un Radar en un Video Plotter?



**R:** Ya sabe. FURUNO.

Si quiere tener la seguridad y fiabilidad de un video-plotter pero anda un poco justo de espacio –y de dinero– FURUNO tiene la solución:

El nuevo RP100 convierte su radar FURUNO en una pantalla de alta resolución para mapas y plotter, simplemente pulsando un botón.

Compacto y realmente asequible, el RP100 usa las conocidas tarjetas (tipo crédito) Navionics que proporcionan mapas de navegación de todo el mundo.



Radar Ploter RP-100

El RP100 puede conectarse a cualquier navegador de posición, tales como GPS y Loran, que proporcionen salida de datos en CIF o NMEA 0182/183, para seguir automáticamente el curso previsto o pasado de su barco.

Ahora con el RP100 ya puede tener el video-plotter que

siempre quiso a un precio que nunca imaginó. Sólo una marca es capaz de conseguir una solución tan fácil.

Ya sabe. FURUNO.

¿Quiere saber más?

Pida un catálogo a su agente local o a FURUNO ESPAÑA.

 **FURUNO**<sup>®</sup>

**FURUNO ESPAÑA, S.A.**

Claudio Coello, 50  
28001 MADRID  
Tel.: 435 95 20  
Fax. 431 30 82

Escuela-Taller  
«Marismas del Piedras», de Lepe

# ACUICULTURA: Una experiencia práctica



Semilla de almeja lista para la fase de engorde.

**E**N España la aventura de los cultivos marinos es reciente. Cuando las primeras experiencias acuícolas empezaron a arrojar resultados sólidos, y se puso en evidencia la necesidad de disponer de técnicos en la materia, el Ministerio de Educación y Ciencia abrió algunos centros de Formación Profesional en los lugares más propicios para los cultivos marinos; es el caso, entre otros, de San Carles de la Rapita en el delta del Ebro o de San Fernando en Cádiz. La industria se nutre, además, de profesionales de muy diversas disciplinas: biólogos, veterinarios, químicos y aun informáticos. Más recientemente, el Instituto Nacional de Em-

**Quando el hombre se reveló contra la incertidumbre de la caza y comprendió que debía planificar su provisión de comida, descubrió la ganadería. Cuando comprendió que los recursos del mar también son finitos y su captura cada vez más complicada, buscó la solución en los cultivos marinos. La acuicultura como ciencia es deudora de la propia Naturaleza y a ella se remite, pero como actividad económica y empresarial requiere de una técnica y precisa de profesionales cualificados.**

pleo ha ensayado una experiencia, a caballo entre la enseñanza convencional y el aprendizaje en prácticas: la Escuela-Taller.

El espíritu de las Escuelas-Taller responde a la necesidad de proporcionar formación a los alumnos que tuvieron dificultad para superar la enseñanza básica reglada y trabajo a los jóvenes desem-

pleados, favoreciendo su integración e inserción profesional posterior. Bajo este criterio se contempla una parte del programa eminentemente formativo, para permitir que los jóvenes que no lo obtuvieron en su momento consigan el título de graduado escolar, y otra parte de inserción laboral. Es así que a partir de los seis meses de programa, los

alumnos suscriben un contrato laboral que remunera los trabajos en prácticas, por los que perciben el salario mínimo interprofesional. En segundo plano, persiguen la recuperación de oficios tradicionales en trance de desaparición: cantería, ebanistería, restauración. Creadas a iniciativa del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, con la colaboración de los Ayuntamientos en que se asentaban y en ocasiones del Fondo Social Europeo, la agudización del ingenio y la identificación de las necesidades locales en cada caso abrieron insospechadamente el abanico de actividades del nuevo programa.

## Marismas del Piedras

Así fue como surgió la Es-



*Marismas del río Piedras, donde se asienta la Escuela-Taller de Acuicultura.*



*El apoyo informático tiene gran relevancia en la Escuela-Taller.*



*Cultivos de algas en los laboratorios de la Escuela-Taller.*

cuela-Taller «Marismas del Piedras», en el término municipal de Lepe. Su precedente inmediato habría que buscarlo en los Cursos de Formación Ocupacional sobre acuicultura que el INEM estaba impartiendo por entonces, y en la constatación de que la duración de aquéllos, máximo de tres meses, resultaba insuficiente para enseñanzas como los cultivos marinos. Por contra, el período de tres años establecido para las Escuelas-Taller era una fórmula que se ajustaba a las características de un programa de formación. «Era tiempo suficiente para ver la evolución de un ciclo vital completo de cualquiera de las especies que se trataran, tanto moluscos como crustáceos o peces», señala Rocío Robles, monitora del módulo de Acuicultura.

La elección de las marismas del río Piedras para ubicar las instalaciones acuícolas de la Escuela-Taller no era en modo alguno casual, puesto que se trata de un paraje natural de gran riqueza, en franca regresión como consecuencia de la presencia humana. El marisqueo ha sido la for-

ma de explotación tradicional en el estuario del Piedras, configurando un sector que, según apuntan desde la Escuela-Taller, no siempre aprovecha de forma racional sus propios recursos y, por tanto, «requiere mayor formación y especialización, para que los mariscadores tradicio-

nales puedan llegar a ser protectores del entorno que les rodea y cultivadores del medio acuícola». La acuicultura, insisten, se presenta como un cultivo racional de las especies, frente a la actividad exclusivamente extractora, como es el marisqueo, que no contempla la reposición total o parcial de la biomasa extraída y, además, no considera el desarrollo de los animales capturados, lo que desemboca en el agotamiento de los recursos naturales.

Así pues, a finales de 1990 la Escuela-Taller de Lepe aceptó el reto de plantear un programa de formación de un grupo de 36 jóvenes, con una media de edad de veintiún años, llamado a involucrarse en las actividades de protección medioambiental y en las de cultivos marinos.

**La cuestión de las titulaciones de las Escuelas-Taller, como del resto de la Formación Ocupacional, es competencia del Consejo General de la Formación Ocupacional, en la que están representados los Ministerios de Educación y Ciencia y Trabajo, la patronal y los sindicatos.**



*Jaula de cultivo de doradas.*

## Apoyo informático

A partir de la primera fase común de seis meses, cada alumno optó por su adscripción a los módulos de su preferencia: dos de acuicultura y un tercero de medio ambiente costero. Este ofrece nociones de ecología y medio ambiente marinos, teledetección, conservación del paraje, fauna y flora e impacto ambiental y ecotoxicología. Sobre programas y bases de datos proporcionados por organismos oficiales, como la Unesco, que han sido adaptados en el mismo módulo —cuyo monitor, Jesús Morales, es, justamente, experto en cultivos marinos—, los alumnos se han familiarizado con la utilización de sofisticados sistemas informáticos que

permiten, por ejemplo, hacer un seguimiento de las modificaciones sufridas por la costa onubense en los últimos años. La especialización en técnicas medioambientales carece de reconocimiento oficial, pero dada la sensibilidad social sobre la degradación de los ecosistemas, se espera que pueda tener ciertas perspectivas profesionales en un futuro inmediato. En tanto éste llega, algunos alumnos de la Escuela-Taller de Lepe analizan la viabilidad de una hipotética cooperativa de turismo ecológico que enseñe a los visitantes otra forma de recorrer y conocer este tramo de la costa andaluza y sus humedales.

De los dos módulos de acuicultura, uno se aplica a las técnicas en cultivos de moluscos, con especial atención

a los trabajos de laboratorio, y otro a cultivos en gran escala, con atención a las fases de preengorde y engorde. El programa del primero atiende a la reproducción y cultivo larvario, cultivos poslarvarios y alimentación; el segundo al control informático de estanques de cultivo, cultivos de semillas en sistemas flotantes y preengorde y engorde de moluscos en zona intermareal y de peces en sistemas flotantes. En ambas las clases teóricas se apoyan en prácticas permanentes, para lo cual la Escuela-Taller dispone de un laboratorio razonablemente bien dotado en el puerto de El Terrón, sobre terreno cedido por la Junta de Andalucía, y de zonas de cultivo intermareal —una batea de moluscos y una pequeña jaula

con doradas— en el estuario del río Piedras. El apoyo a la Escuela por parte del Ayuntamiento de Lepe, que durante este tiempo ha cambiado de equipo, ha sido permanente, admite el director de la misma, Juan Antonio Pérez Gragera.

## Fundación de enlace laboral

La Escuela-Taller de Lepe rendirá viaje el próximo mes de octubre, una vez concluya su programa de formación. Las instalaciones de que le ha dotado el Ayuntamiento parecen reclamar algún tipo de continuidad. Sin embargo, nadie sabe aún qué ocurrirá a partir del otoño. El director aventura que «si el mañana de





Batea de moluscos de la Escuela-Taller.

los alumnos es la inserción profesional, el de la Escuela-Taller sería una reconversión en una fundación». Pero tampoco él sabría decir cuál es la fórmula ideal para la continuidad de una escuela-taller, excepto que «debe ir en paralelo con la actividad económica que genera, porque tampoco sería bueno seguir formando técnicos que luego no van a poder integrarse laboralmente. Habría que buscar una fórmula —sugiere— para hacer un seguimiento de los alumnos que sirviera de enlace para incorporarles al mercado laboral, incluso alguna fórmula para reciclaje y perfeccionamiento de los profesionales del sector, muchos de los cuales han adquirido sus conocimientos exclusivamente a través de la experiencia pero carecen de los conocimientos básicos».

Rocío Robles estima que «el INEM debería haber establecido algún tipo de seguimiento de los alumnos que salen de las Escuelas-Taller y de los alumnos de los cursos de Formación Ocupacional. Encargarse de su presentación profesional».

Las enseñanzas técnicas se han completado con nociones de organización laboral tendientes a la creación de au-

toempleo. No obstante, «la pretensión de los alumnos es trabajar por cuenta ajena —explica Rocío Robles— y tampoco pretendemos crear seudotécnicos ni diplomados, sino personal especializado que, llegado el caso, pueda tomar decisiones; que entienda lo que pasa en el proceso y que tiene criterio propio». Paralelamente, los alumnos realizan prácticas en las empresas de

**«No pretendemos crear pseudotécnicos ni titulados, sino personal especializado que, llegado el caso, pueda tomar decisiones; que entienda lo que pasa en el proceso y que tiene criterio propio.»**

acuicultura de la zona, habiéndose establecido con ellas una relación estable y permanente. Juan Concepción, gerente de Maresa, una de las empresas que acogen alumnos en prácticas, se mostraba encantado de la experiencia y estimaba que de la Escuela-Taller «van a salir muchos y muy buenos profesionales».

La salida profesional parece ser optimista si hay que atenerse a la demanda existente. La Escuela-Taller ha recibido entre 12 y 18 ofertas de empleo para otros tantos alumnos al término del programa. Sin embargo, ni el presente ni el futuro aparecen despejados. Por una parte, en algunos casos se trata de alumnos que han de superar cierta inseguridad personal, especialmente aquellos que



Producción de almeja y ostra.



Laboratorio de acuicultura en El Terrón.

proceden del fracaso escolar. Por otro lado, subyace el problema de la falta de reconocimiento oficial de la titulación obtenida tras el paso por las Escuelas-Taller, que tiene su primera complicación cuando el alumno que termina su período de aprendizaje acude a inscribirse en el INEM y comprueba que no existe una categoría profesional definida que le incluya. La solución coyuntural que viene utilizándose es buscar su equivalente en agricultura o pesca.

### Homologación de titulaciones

La cuestión de las titulaciones de las Escuelas-Taller, como del resto de la Formación Ocupacional, es competencia

del Consejo General de la Formación Ocupacional, en la que están representados los Ministerios de Educación y Ciencia y Trabajo, la patronal y los sindicatos. Hasta la fecha, sin embargo, este organismo no ha adoptado ninguna decisión al respecto. El INEM, por su parte, entrega al término del programa un «Certificado de Profesionalidad» en el que especifica el

**«Hay quienes piensan que la solución no tiene por qué pasar por la homologación académica del título, sino que éste tiene que ser de prestigio empresarial o profesional, no estrictamente académico.»**

itinerario formativo del alumno.

«Hay quienes piensan que la solución no tiene por qué pasar por la homologación académica del título, sino que éste tiene que ser de prestigio empresarial o profesional, no estrictamente académico», sugiere Rocío Robles. El reconocimiento del aprendizaje adquirido debería permitir a los alumnos que así lo quisieran —se propone

también— seguir las enseñanzas regladas en Formación Profesional. Esta opción, frente a cualquier otra experiencia, es la que se aventura con más posibilidades de cara a la formación de futuros técnicos en cultivos marinos. En cuanto al medio ambiente, desde la E.-T. de Lepe se estima que «en España se está todavía en pañales como para que se pueda generar una actividad económica fuerte que pueda incorporar a los nuevos técnicos». Recientes declaraciones del titular de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, sobre la necesidad de creación de empresas de protección ambiental y ecología, apuntan, sin embargo, mejores perspectivas profesionales para este tipo de especialistas. ■

Mery VARONA

**La  
construcción  
del puerto deportivo  
de la Albufereta  
de Alicante  
enfrenta intereses  
políticos  
y económicos.**

# **ERASE UNA VEZ PUERTOAMOR...**



Esta es la historia de una aventura larga y polémica acerca de la construcción de un puerto deportivo en la Albufereta de Alicante. El 1 de abril del presente año el Tribunal de Justicia de la Comunidad Valenciana anuló la suspensión de las obras, y su promotor, amparado en la legalidad, asegura que Puertoamor se va a construir. Es el último capítulo de un problema apasionante desde el punto de

vista legal y controvertido desde el medioambiental. La preocupación por un desastre de tipo ecológico siempre ha estado presente; el temor que Puertoamor signifique la destrucción y la contaminación de un precioso paraje marino de la costa alicantina ha llevado a vecinos y a entidades ciudadanas a manifestar públicamente su disconformidad, y no siempre de manera pacífica.

## Vecinos y entidades ciudadanas temen que su construcción signifique la destrucción de una parte del litoral alicantino.

**D**ESDE que el 26 de octubre de 1979 el Consejo de Ministros diera la concesión administrativa para la construcción y explotación del puerto deportivo, la costa alicantina ha sido objeto de un constante estudio para discernir la necesidad y las consecuencias que tendrían nuevas construcciones de este tipo en su litoral.

Los Tribunales han sido testigos de una interesante confrontación de intereses: la necesidad de proteger el turismo, riqueza insustituible para Alicante, y de ofrecer una oferta de ocio amplia, frente al esfuerzo por la conservación de unos espacios naturales que parecen destinados a que la huella del hombre dañe su esencia biológica.

Mil novecientos noventa y tres es un año importante en la historia de Puertoamor. El 1 de abril, el Tribunal de Justicia de la Comunidad Valenciana anula la suspensión temporal de las obras acordada por el Consell el 26 de diciembre de 1991. Dicha resolución ordenaba la paralización por un plazo de catorce meses y exigía para la reanudación de las mismas la elaboración de un estudio de impacto medioambiental.

El 8 de marzo de 1993, en base al estudio de impacto encargado por la Generalitat a la empresa Eypypsa por 30 millones de pesetas, y que concluyó con que el proyecto era incompatible con la playa, decretó la suspensión definitiva de las obras y declaró «definitivamente extinguida» la concesión.

La expresión no fue muy acertada, ya que la sentencia del Tribunal de Justicia de la Comunidad Valenciana dio la razón jurídica al promotor del puerto deportivo de la Albufereta, Juan Ignacio Otamendi, y anuló la suspensión temporal de las obras.



La sentencia afirma que no puede exigirse un informe de impacto ambiental porque la legislación que obliga a este requisito es posterior a la concesión de la licencia y al inicio de las primeras obras, y que, por tanto, dicha norma no se puede aplicar con carácter retroactivo.

No todas las partes están de acuerdo con la sentencia. El Consell intenta demostrar que no se está ante un caso de aplicación retroactiva de una ley, sino de aplicación de la ley a una construcción cuyo grueso se inicia, tras varios años de inactividad, cuando ya existe legislación sobre im-

pacto ecológico. El recurso, en su caso, sólo se puede presentar ante la sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo.

La voluntad de Otamendi es clara, su abogado, Francisco Zaragoza, ha asegurado que su representado «*va a pasar olímpicamente del decreto de paralización de las obras dictado por el Consell y que piensa reanudar la construcción antes de lo que se imaginan*». El letrado asegura que «*cualquiera que sea la postura que adopte la Administración Autónoma contraria a la construcción del puerto chocará contra la legalidad*».

El contencioso nace a raíz de las resoluciones dictadas por el gobernador civil de Alicante suspendiendo decretos de la Alcaldía que ordenaron paralizar las obras por no tener licencia municipal. Las resoluciones del gobernador fueron confirmadas por el Ministerio de Administración

Territorial; la Sala del Tribunal Supremo declaró la validez de las resoluciones del gobernador civil, centrándose la doctrina de que el Ayuntamiento de Alicante carece de competencia para otorgar la licencia y paralizar las obras.

Por su parte, el Ministerio Público y el denunciante Martínez Rubio actuaron por vía penal e imputaron la comisión de un supuesto delito ecológico a la mercantil Puerto Deportivo Alicante, S. A.. El juez de instrucción no ha observado que los hechos denunciados constituyan infracción penal alguna y procede al archivo de las diligencias previas.

Toda la documentación administrativa y las resoluciones judiciales justifican la legalidad de las obras de construcción del puerto deportivo. En el momento de otorgarse la concesión se aportaron informes técnicos que justificaban la no incidencia ambiental de las obras sobre las costas ad-

del caso pasa inevitablemente por un estudio cronológico de todas las actuaciones administrativas y jurisdiccionales que se han llevado a cabo, verdadera historia en sentencias de la vida del conflicto.

● Concesión administrativa para la construcción y ex-

fechas 18 y 31 de octubre y 14 de noviembre de 1980.

● Sentencia de fecha 4 de febrero 1987, dictada por la Sala Especial de Revisión del Tribunal Supremo, contra la sentencia antes dictada de 20 de febrero del Tribunal Supremo. El recurso especial de revisión fue interpuesto por el

recurso de revisión interpuesto por el letrado del Estado, siendo coadyuvante la compañía mercantil Puerto Deportivo de Alicante, S. A., contra la sentencia del 18 de mayo de 1964 de la Sala Tercera de lo Contencioso-Administrativo. La Sala Especial de Revisión estima el recurso de revisión y anula la sentencia de la Sala Tercera del Tribunal Supremo.

● Resolución de la Dirección General de Obras Públicas de la Generalitat Valenciana de 31 de enero de 1991, que convalida la concesión administrativa del 26 de octubre de 1979, dado que por la aplicación del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana la materia de puertos deportivos fue transferida a ésta.

● Resolución de la Dirección General de Obras Públicas de la Generalitat concediendo prórroga a la concesionaria para el inicio de las obras de construcción del puerto deportivo de fecha 1 de octubre de 1991.

● Actas de reanudación de las obras de construcción del puerto deportivo de fecha 20 de noviembre de 1991, suscrita entre la concesionaria y técnicos de la Dirección General de Obras Públicas de la Generalitat.

● 26 de diciembre de 1991. Una resolución del Consell ordena la paralización de las obras del puerto deportivo por un plazo de catorce meses y exige para la reanudación de las mismas la elaboración de un estudio de impacto medioambiental.

● 8 de marzo de 1993. En base al estudio de impacto ambiental se declara «definitivamente extinguida» la concesión.

● 1 de abril. El Tribunal de Justicia de la Comunidad Valenciana anula la suspensión temporal de las obras acordada por el Consell.

## Negociación

Durante todos estos años la



yacentes. La Administración Autonómica, consecuente con el principio de legalidad e irretroactividad sancionados por el artículo 9.3 de la Constitución española y el artículo 2.3 del Código Civil, autorizó la reanudación de la obra sin exigir estudios de impacto ambiental.

Mayo de 1993 supone un nuevo capítulo en la complicada historia de la construcción de Puertoamor en el litoral alicantino. Muchos han sido los que desde perspectivas distintas, jurídicas y biológicas, han estudiado el problema. Desde el punto de vista jurídico, la comprensión

plotación del puerto deportivo mediante resolución del Consejo de Ministros de fecha 26 de octubre de 1979.

● Orden Ministerial de fecha 30 de abril de 1980; la ejecución de la concesión autoriza el inicio de las obras portuarias.

● Sentencia de fecha 20 de febrero de 1984, dictada por la Sala del Tribunal Supremo, que revoca la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Valencia de fecha 5 de abril de 1982 y desestima el recurso contencioso promovido por el Ayuntamiento de Alicante de

Ayuntamiento de Alicante y fue desestimado.

● Sentencia de fecha de 20 de octubre de 1988, dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Ayuntamiento de Alicante contra la orden ministerial de 30 de abril de 1980 que autorizó el inicio de las obras portuarias. La sentencia desestima el recurso y convalida la legalidad de dicha orden ministerial.

● Sentencia del 19 de julio de 1987, dictada por la Sala Especial de Revisión del Tribunal Supremo, a virtud del

## Los testigos de la confrontación entre proteger el turismo —riqueza insustituible para Alicante— y conservar los espacios naturales.

voluntad negociadora ha sido prácticamente nula. Según Zaragoza, no ha sido por culpa de los promotores: «*Son los señoritos de Valencia (en referencia a la Administración Autónoma) los que están obligando a mi cliente a construir el puerto por su negativa a sentarse a negociar*». A juicio del letrado, 1.500 millones de pesetas pueden poner fin a todas las disputas. Es esta cantidad la que considera como justa y la que resarciría el gasto que han supuesto las paralizaciones de las obras, y el dinero que se ha dejado de ganar, el lucro cesante.

El portavoz del Consell, Emerit Bono, ha asegurado que el montante de la posible indemnización no ha sido evaluado. Según Bono, esto corresponde a la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, que recibió el encargo de tramitar el correspondiente expediente para la extinción definitiva de la concesión.

Son varias las propuestas que se han barajado para intentar solucionar el largo problema. La Generalitat ha estudiado la posibilidad de permutar amarres en el futuro Puerto Deportivo de Alicante con los propietarios de los derechos de Puertoamor a cambio de no construir el puerto de la Albufereta.

El Consell busca con esta medida eludir la indemnización que le permitiría recuperar los derechos sobre Puertoamor.

A este respecto, el presidente de la Junta del Puerto, Angel Cuesta, asegura que las negociaciones entre ambas partes nada tienen que ver con los nuevos amarres que se van a construir en la dársana interior del puerto de Alicante y ha manifestado públicamente que los propietarios de Puertoamor pueden presentarse al concurso de adjudicación del puerto deportivo, el día 15 de mayo, pero como cualquier otra entidad que decida concursar, sin ventajas previas.



El Consell también estudia a fondo todas las transmisiones de propiedad de los derechos de construcción del puerto deportivo con el fin de averiguar si es posible aplicar la Ley de Costas, vigente con posterioridad, y prohibir la ejecución de Puertoamor.

Al respecto, el fiscal jefe de Alicante sostiene la opinión de que la concesión de la licencia es legal, ya que las leyes que creen necesario un informe de impacto ambiental entraron con posterioridad a la concesión.

Francisco Zaragoza, letrado de Otamendi, va más allá y asegura que «*la Generalitat no está capacitada para expropiar a mi cliente porque no se trata sólo de una concesión, sino de los efectos de una sentencia del Tribunal Supremo*

*de 1987 que permitía la construcción de Puertoamor. En consecuencia de ello, sólo el Gobierno central puede iniciar el expediente de expropiación. Al autónomo sólo le queda sentarse a negociar*».

### Oposición ciudadana

Vecinos y entidades ciudadanas han manifestado públicamente su disconformidad con la realización del puerto deportivo en la Albufereta. Algunas de las manifestaciones de protesta que durante todos estos años han convocado las asociaciones de vecinos terminaron con incidentes. En 1991, con la reanudación de las obras, se produjeron los enfrentamientos más serios y violentos. Los Tribunales

condenaron a un guardia jurado por agresiones a estudiantes que también protestaban por el proyecto.

Los vecinos se sienten apoyados por partidos políticos y sindicatos y están dispuestos a luchar con «*uñas y dientes*», según sus propias palabras, para que el puerto no se cons-

truya pese a que el máximo Tribunal de la Comunidad Valenciana haya llegado a la conclusión de que la realización de estas obras es legal.

En 1980 destacados científicos de la Universidad de Alicante dejaron clara su postura respecto a las repercusiones de tipo ecológico que podría acarrear la instalación del puerto deportivo en la zona este de la ensenada de la Albufereta. Don Antonio Escarré Esteve, don Alfonso Ramos Esplá y don Carlos Auerheimer Arguina, a instancia del concejal de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Alicante, elaboraron un documento analizando si la modificación de la dinámica que sufriría el litoral alicantino podría dar lugar a un gran desastre ecológico.

Para estos autores, entre las alteraciones ambientales que puede suponer el comienzo de las obras destacan los rellenos, espigones y agua embalsada; en definitiva, terreno ganado al mar que supone una alteración en el medio físico y en el medio biológico.



Como posibles alteraciones en el medio físico destacan la colocación de una barrera no natural que supone una modificación de la dirección de las corrientes y oleajes, la variación de las zonas de erosión y sedimentación y, por tanto, la modificación de las playas y la aparición de aguas estancadas, lo que ocasionaría mayor turbidez, disminución de la penetración de la luz y disminución de la concentración de oxígeno.

El medio biológico también sufriría, según los autores, distintas e importantes modificaciones: el relleno de la cuenca para ganar terreno al mar colmaría poblaciones de invertebrados sésiles y sedentarios, así como comunidades bentónicas; la turbidez anteriormente citada disminuiría la

iluminación, con ella la tasa de fotosíntesis y la concentración de oxígeno; el embalsamiento del agua crearía condiciones de anoxia en el fondo, lo que imposibilita el desarrollo de la fauna y flora típica de nuestras costas, aparición de olores desagradables como consecuencia de muerte y putrefacción de estas praderas, disminución de la renovación de las aguas como consecuencia de esta barrera artificial; la contaminación de todo el entorno aumentaría el estancamiento de esas aguas, además de factores secundarios, como limpieza de embarcaciones de los usuarios del puerto e instalaciones; la alternativa de dragados posteriores contribuirá a engrosar el problema de vertidos de sedimentos portuarios.

Como parte concluyente de esta exposición los autores plantean «un necesario estudio de alternativas. No se puede decidir la ubicación de un puerto si previamente no se puede asegurar que la zona elegida es la menos problemática desde el punto de vista ecológico por comparación con otras obras del litoral».

La cuestión es buscar la zona apropiada para poder minimizar los riesgos de impacto. Debido a la disposición semi-cerrada de la Albufereta, no es idónea para una alteración de este tipo, ya que se prevén impactos importantes.

Por último, se propone en el informe los posibles puntos a tocar en un estudio de alternativas. Estos puntos son: estudio de corrientes y oleajes, estudio de sedimentos y su dinámica, comunidades bentónicas, contaminación actual y prevista, previsión de las modificaciones producidas por el impacto tanto en el sitio de ubicación como en el entorno.

La polémica sigue abierta. Un nuevo reto se presenta para demostrar la sensibilidad y la responsabilidad medioambiental de los humanos respecto al mar. ■

Rosa RUIZ

# Líderes en motores y logística Tecnología alemana



Estas son seis.

Para las 30.000 restantes nos falta espacio.  
Se encuentran preparadas en nuestro almacén  
para su suministro inmediato.

Deposite su confianza sólo en productos originales DEUTZ.



- Piezas Originales – Garantía de calidad ● Servicio post-venta para motores DEUTZ, DEUTZ Diter y DEUTZ MWM.
- Acceso directo al servicio técnico de fábrica.
- Miembro de una red internacional completa.
- Distribuidores en toda España.

**KHD DEUTZ SERVICE España S.A.**

**KHD DEUTZ SERVICE España S.A.**

Avda. de los Artesanos, 50  
28760 Tres Cantos (Madrid)

Tlf. 91 - 807 45 55 · Fax. 91 - 807 45 57

**Service Center Vigo**

Rua Coruña, 35 · 36208 Vigo

Tlf. 986 - 211 659 / 752 / 768 / 769

Fax. 986 - 211 758

**Suc. Las Palmas de Gran Canaria**

La Naval, 221 · Plaza Ingeniero Manuel Becerra  
35008 Las Palmas de Gran Canaria

Tlf. 928 - 465306 · Fax. 928 - 464355

MIEMBROS DEL CUERPO VIGILAN  
LAS COSTAS DESDE 1992

# LA GUARDIA CIVIL PARA PROTEGER LA MAR

La puesta en funcionamiento del servicio marítimo de la Guardia Civil en abril de 1992 ha constituido un importante avance en la normalización del orden en el mar territorial y en la protección de las costas españolas. En esta misma dirección podemos encuadrar las recientes recomendaciones de la Comunidad Europea en orden a controlar el cumplimiento de las normas de seguridad por parte de los buques en aguas comunitarias.



**Según el teniente coronel Rafael Yuste, quinientas personas están adscritas a este Servicio, de las cuales diez son mujeres.**





**H**ACE tiempo que se venía sintiendo la necesidad de crear un servicio marítimo que pudiese ordenar en el mar territorial. «Son muchas las infracciones que se cometen en nuestras aguas jurisdiccionales y su prevención y persecución requerían no sólo un personal profesional y especializado, sino también los medios materiales adecuados.» Esta necesidad, largamente sentida, se puso de manifiesto y se regula legalmente en la Ley Orgánica 2/86, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuer-

pos de Seguridad del Estado, concretamente en su artículo 11, punto 2, apartado b), respecto de las funciones encomendadas al Cuerpo de la Guardia Civil en el mar territorial.

Como Cuerpo de Seguridad del Estado tiene, entre otras, la misión de prevenir y perseguir las infracciones de la ley. Parece natural y lógico que su competencia se extendiese también a las aguas del mar territorial o, dicho de otra forma, a nuestro territorio marítimo.

El Real Decreto 246/91, de 22 de febrero, con cobertura legal en la Ley de Fuerzas y

Cuerpos de Seguridad del Estado, regula el servicio marítimo de la Guardia Civil. Esta regulación se completa en la Orden General del Cuerpo núm. 51, de 17-3-92, que establece su organización de la siguiente forma:

— Jefatura del Servicio Marítimo. Órgano Central ubicado en Madrid.

— Servicios marítimos provinciales, actualmente situados en las provincias de Barcelona, La Coruña, Santander, Murcia y Algeciras.

— Unidades navales, que constituyen el órgano operativo

elemental del servicio en el que se integran.

## Funciones en el mar territorial

Las funciones de la Guardia Civil del mar se ejercerán en las aguas del mar territorial y excepcionalmente fuera de este, con arreglo a lo que establecen las leyes y convenios internacionales. Estas funciones son:

### 1) POLICIALES:

— Investigación de delitos comunes.

— Traslado y custodia de presos y detenidos.

— Represión de actividades de inmigración ilegal.

— Resguardo fiscal del Estado.

— Contrabando de armas, explosivos y posible ampliación a pesca con explosivos.

— Custodia, control y vigilancia de mercancías nocivas y peligrosas.

— Mantenimiento de la paz ciudadana y seguridad en costas y aguas.

### 2) MARINAS:

— Seguridad de la vida humana en el mar.

— Salvamentos, rescates y evacuaciones marítimas.

— Ordenación del tráfico marítimo.

— Control en todo lo referente a las actividades pesqueras.

— Protección ecológica y medios marinos.

### 3) MILITARES:

— En tiempo de paz:

De acuerdo con los artículos 38 y 39 de la Ley Orgánica 6/1980, por la que se regulan los criterios básicos de la Defensa nacional y la organización militar y el artículo 14 de la Ley Orgánica 2/1986, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, realizará las misiones que le sean encomendadas o para las que fuere requerida por la Armada. En cualquier caso, tendrán un carácter complementario de las específicas de la Armada.



— En tiempo de guerra:  
 Dependerá exclusivamente del ministro de Defensa. En consecuencia, desarrollará cualquier misión que le sea encomendada a través de las autoridades navales, pero, de forma especial, las siguientes:

- Informativas.
- Operativas.
- Logísticas.

Para el desempeño de todas estas funciones el Servicio Marítimo cuenta con los medios técnicos y humanos necesarios.

Los medios técnicos consisten principalmente en embarcaciones patrulleras dotadas con material de comunicaciones, navegación, control y detección, y con armamento fijo.

Estas patrulleras son de tres tipos:

— Patrulleras de vigilancia inmediata o patrullera ligera (P. L.) de menos de 12 metros de eslora, con autonomía para 300 millas.

— Patrullera media (P. M.) de menos de 17 metros de eslora, con autonomía de 500 millas.

— Patrullera de altura (P. A.), que actualmente está en proyecto.

## Contención de la inmigración ilegal en el sur de Europa

De todos es muy conocido el problema de la inmigración ilegal en la zona sur de España. Desde hace muchos años España y, en general, Europa viven la tragedia de miles de inmigrantes ilegales que procedentes de sus países de origen, en el norte de África, atraviesan el Estrecho de Gibraltar en condiciones inhumanas buscando un lugar en el que vivir y trabajar.

Con el mayor respeto a los derechos humanos, el Servicio Marítimo de la Guardia Civil volcó sus esfuerzos en la zona del Estrecho de Gibraltar ante este problema, guardando, en primer lugar, las vidas humanas e impidiendo, al mismo tiempo, la ilegalidad de estas actuaciones.

Según el teniente coronel Yuste, Marruecos y España han acordado controlar sus respectivas zonas con el objeto de evitar la masiva inmigración ilegal. ■

I. O.

En cuanto a los medios humanos se constituyen por patrones, marineros y marineros-mecánicos, con la adecuada formación naval. Según declaraciones del teniente coronel Rafael Yuste a la Revista MAR, «este servicio dispone actualmente de 500 personas ad-

critas al mismo, de las cuales diez son del sexo femenino».

Para el mando de las embarcaciones se requiere tener el título de patrón, que puede obtenerse realizando un curso de un año de duración en el que se imparten los oportunos conocimientos de navegación y

de materias fiscal y policial. Estos cursos los pueden realizar el personal de la categoría de cabo o suboficial, que han de someterse a los correspondientes exámenes ante un tribunal formado por miembros de la Armada, Marina Mercante y Guardia Civil.

Los marineros y marineros-mecánicos han de realizar, asimismo, un curso acelerado de cinco o seis meses de duración en el que, además de las materias profesionales específicas, marineras y de electricidad, estudian temas de fiscal, policial y protección de la naturaleza, debiendo someterse también a los oportunos exámenes para obtener la correspondiente titulación.

Toda la dotación de las embarcaciones se halla sujeta a un proceso de selección y a un período de prácticas de más de dos meses de duración en las propias embarcaciones, según informó a MAR el teniente coronel Rafael Yuste.

## La Comunidad Europea, por la seguridad en la mar

Son importantes las misiones que viene cumpliendo el Servi-



## La seguridad en la mar en los acontecimientos del 92

Los acontecimientos del 92 en Sevilla con la Exposición Universal y, más tarde, en Barcelona con la celebración de los Juegos Olímpicos, requerían una eficaz seguridad en el mar territorial. Esta delicada actuación correspondió al Servicio Marítimo de la Guardia Civil, que en opinión del teniente coronel Rafael Yuste ha tenido un resultado muy positivo, sin incidente alguno.

Esta misión fue realmente el punto de partida del Servicio. «Fue en la Exposición Universal —asegura Yuste— cuando se montó un dispositivo de seguridad para la protección del brazo del río que rodeaba la Cartuja.» Posteriormente diversas unidades se desplazaron a Barcelona para hacerse cargo de la protección de la antorcha olímpica en su viaje por mar desde Palma de Mallorca a Barcelona. Entre otras competencias correspondió al Servicio de Protección de regatas y otras actividades en la mar. ■

I. O.

cio Marítimo de la Guardia Civil, que sin duda se ampliarán.

Son muy frecuentes los desastres marítimos en nuestras costas. Naufragios por incumplimiento de las normas de seguridad, con graves problemas de contaminación marina. Recientemente, y según fuentes del sindicato UGT, la Comisión Europea acaba de presentar al Consejo una comunicación sobre política común en materia de seguridad marítima para analizar las áreas en las que es preciso actuar de forma urgente en el ámbito internacional, comunitario, nacional, regional o local y evitar los accidentes marítimos. Entre las sugerencias presentadas por la Comisión para mejorar la seguridad y prevenir la contaminación de los mares, destaca la propuesta de expulsar de las aguas comunitarias a aquellas compañías, buques y tripulaciones que no se atengan a las normas, sea cual fuere la bandera que enarbolan.

Dentro del conjunto de medidas que propone el programa de acción sobre una política común destacan:

- Armonizar la aplicación de las normas internacionales existentes en la Comunidad.



**Las dotaciones de las embarcaciones tienen una formación profesional con una base teórica y práctica.**

- Reforzar el control de los buques por parte del Estado del puerto; es decir, garantizar la aplicación uniforme por parte de los Estados ribereños de las leyes y las normas internacionales a los buques de cualquier bandera en aguas comunitarias.

- Fomentar el desarrollo coherente y armonioso de las ayudas a la navegación y de la infraestructura de vigilancia del tráfico de tal forma que la seguridad marítima entre en la era electrónica, concediendo una especial atención a la normativa del tráfico en las zonas ecológicas sensibles.

- Ayudar a las organizaciones internacionales a desempeñar mejor el papel primordial que les corresponde en los procedimientos de elaboración de las normativas internacionales. Además, se incluyen medidas que tiendan a limitar el problema del error humano como principal causa del accidente.

En este sentido, es posible que el cumplimiento de las normas de seguridad por parte de los buques que naveguen por nuestras aguas jurisdiccionales sea una de las labores del Servicio Marítimo de la Guardia Civil. ■

Inés OTERO

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)



ERÁ EL  
PUERTO  
DEPORTIVO  
MÁS  
IMPORTANTE  
DEL MEDITERRÁNEO



AUTORIDAD  
PORTUARIA  
DE ALICANTE

# Plan de AETINAPE para el sector marítimo-pesquero

Entre otros puntos, se propugna la creación  
de una Secretaría de Estado para Asuntos Marítimos



La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) ha presentado una propuesta de actuaciones al conjunto de las fuerzas políticas que concurrieron a las últimas elecciones generales donde se contemplan los problemas más urgentes que afectan al sector marítimo en general y que deberían tener soluciones en los próximos años. Se trata de un conjunto de peticiones que afectan tanto a la pesca como a la Marina Mercante, a través de las cuales se refleja, además, la situación de estos colectivos. Aetinape insiste en la falta de atención que se ha prestado tradicionalmente al sector marítimo-pesquero y, sobre todo, hace hincapié en problemas de falta de coordinación entre las diferentes Administraciones, razón por la cual una de las peticiones más importantes es la constitución de una Secretaría de Estado para Asuntos Marítimos, como ya se propugnaba hace algunos años.

## Plan de AETINAPE para el sector marítimo-pesquero

**S**EGUN Aetinape, en el área de Seguridad Marítima no se han desarrollado las medidas preventivas suficientes contenidas en el Plan Nacional de Seguridad y Salvamento Marítimo. Esta organización entiende que en política preventiva se ha hecho muy poco, si se exceptúan los cursos de Seguridad, aunque considera que todavía han de ampliarse más, ya que no cubren a la totalidad de los profesionales tanto de pesca como de Marina Mercante.

Para esta organización de profesionales, en materia de prevención y en inspecciones de buques «*seguimos como siempre*»; se hace la vista gorda, lo que dada la antigüedad de la flota supone un alto riesgo de siniestralidad. Cuando un barco español es inspeccionado en un puerto extranjero —según Aetinape—, afloran una serie de graves deficiencias. En opinión de ésta, de acuerdo con la situación de las flotas en este punto, las principales conclusiones serían las siguientes:

a) La Administración debe ser más rigurosa en todo lo concerniente a la inspección de buques. b) Debe poner más empeño y esfuerzo en el cumplimiento de todos los convenios internacionales que ha ratificado el Gobierno español en temas de seguridad marítima. c) Se deben aportar más ayudas para seguridad a empresas con pocos medios económicos. d) Mayores medios y más coordinación para el desarrollo de los cursos de lucha contra incendios y supervivencia en la mar.

Para Aetinape es urgente la incorporación inmediata de los medios técnicos actuales, como ayuda a la navegación, una mayor precisión y rigor para la regulación del tráfico marítimo, y la puesta en marcha de los dispositivos necesarios de separación de tráfico. Según



J. Manuel Muñiz, responsable de Aetinape.

esta asociación, existe una desprotección absoluta de los mandos de las embarcaciones en relación con sus responsabilidades; hay una reducción sensible de las tripulaciones a bordo de los barcos argumentando su

tecnificación cuando una gran parte de la flota carece de esa infraestructura en tecnología; hay una falta de control sobre este punto por parte de las autoridades marítimas y, en consecuencia, muchos de los barcos salen

a la mar sin cumplir estos requisitos. En materia de seguridad marítima se reclama una urgente revisión de la ordenanza laboral y la revisión y reforma de los actuales y obsoletos cuadros Indicadores de Tripulaciones Mínimas, que data de 1964.

En materia de Administración Marítima, Aetinape resucita el viejo proyecto para crear una Secretaría de Estado para Asuntos Marítimos, así como la reforma de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Aetinape reclama el desarrollo de la Comisión Interministerial de Estudio y Reforma de los Organos de la Administración del Estado competentes en materia de Actividades Marítimas de 1984 (Cominmar) y pide, además, la integración de los náutico-pesqueros en



el grupo B de la Ley de Cuerpos de Personal de la Administración Marítima Civil.

En otro orden de cosas, se solicita la creación de un Servicio de Guardacostas Civil a partir del actual Servicio de Vigilancia Marítima Aduanera, una mayor coordinación entre todas las Administraciones marítimas y la adopción de medidas necesarias para impulsar la creación de un pabellón comunitario para la flota pesquera y mercante de los países miembros.

En el área de pesca, Aetinape propone a la Administración la puesta en marcha de un Plan Nacional de Investigación Pesquera que contemple, como mínimo, un estudio y ordenación de caladeros, estudio de caladeros históricos, una potenciación de las prospecciones

en nuevas zonas y la creación de servicios de observación pesquera. Se reclama un mayor apoyo para el reciclaje de los profesionales náutico-pesqueros para lograr puestos de trabajo alternativos. Ante la situación grave por la que atraviesa el sector, se propone al Gobierno la revisión del Tratado de Adhesión en el capítulo pesquero.

Los responsables de Aetinape reclaman de la Administración más medidas sociales para las tripulaciones afectadas por las paralizaciones forzosas, sin discriminación por tipos de barcos o sus capturas. Finalmente, entre otros puntos, se solicita una Ley de Pesca que clarifique las competencias ante la nueva Administración Marítima Periférica en materia de gestión, tramitación de titulaciones, li-

ciencias, despacho de buques, bajas, etcétera.

En el tema de Marina Mercante, Aetinape, como responsable de los titulados náutico-pesqueros, entiende que es un colectivo que se halla en una situación de bloqueo, en un callejón sin salida, y donde se deben modificar las atribuciones de estos profesionales. Desde esta perspectiva, reclaman poder seguir en un mercado de trabajo que les es propio y para el que consideran se hallan perfectamente preparados. Desde esta perspectiva, entre otros puntos, desde Aetinape se propone al Gobierno la paralización y revisión del Segundo Registro y la urgente convocatoria de negociaciones que estudien una situación de un sector donde el paro alcanza a más del 60 por 100 de la población.

Aetinape pide una revisión y modificación de las atribuciones profesionales de los titulados en Marina Mercante con el fin de que puedan competir en el mercado laboral en igualdad de condiciones que los homólogos de la CE desde el 1 de enero de 1993. Aetinape reclama una reforma de los planes de estudio en las actuales enseñanzas y certificaciones del servicio expedidas por la Dirección General de Marina Mercante, y el control de las actas de exámenes de las escuelas reconocidas de reciente creación en Comunidades Autónomas del Mediterráneo.

En política marítima pesquera, la legislatura que ahora se abre tiene un largo camino por recorrer. ■

V. M.

**1992 registró  
un descenso en el  
tráfico general**



# EL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO MEJORA SUS RESULTADOS ECONÓMICOS

**El Ente Público Puertos del Estado ingresó durante 1992 cerca de 80.000 millones de pesetas, con un aumento del 7,25 por 100 respecto al ejercicio anterior. El incremento es atribuible a la subida del 13,08 por 100 en los cánones y al 5,8 por 100 en concepto de facturación por tarifas, y se produce a pesar de la disminución generalizada de tráficos.**

**L**OS resultados económicos de 1992, positivos en todos sus capítulos, no se corresponden con las cifras de tráficos, que registran un descenso generalizado en todos sus apartados, excepto en mercancías general, mercancías procedentes del exterior y mercancías contenedorizadas. En cuanto al movimiento por puertos, la repercusión ha sido muy desigual según los capítulos que se tomen en consideración. Algeciras sigue moviendo el mayor tonelaje de mercancías y ocupa también la primera posición en cuanto al número de pasajeros en cabotaje y exterior, por número de TEUS (contenedores de 10 pies), por movimiento de graneles líquidos, de mercancía general, mercancía en contenedores y toneladas de arqueo bruto. El puerto de La Coruña ha visto descender drásticamente el movimiento de pesca congelada —un 85,99 por 100 menos que en 1991— y un 14,37





por 100 el movimiento de pesca, fresco, registrando descensos considerables en el avituallamiento de productos petrolíferos (-34,24 por 100) y avituallamiento total (-22,93 por 100). Por otra parte, ha crecido el volumen de grandes líquidos y sólidos, en un 7,94 y un 16,74 por 100, respectivamente, ocupando el quinto puesto entre los puertos que han movido un mayor tonelaje de mercancías.

### Balance económico

De acuerdo con el desglose de la cuenta de resultados, los ingresos registrados por el Ente Público Puertos del Estado alcanzaron los 79.653,6 millones de pesetas, lo que supone un incremento del importe bruto de la cifra de negocios del 7,25 por 100. Los gastos corrientes se situaron en 36.410,4 millones de pesetas, manteniéndose la tendencia a la contención pese al aumento del 6,46 por 100 res-

**E**l puerto de Algeciras sigue moviendo el mayor tonelaje de mercancías y ocupa también la primera posición en cuanto al número de pasajeros en cabotaje y exterior.

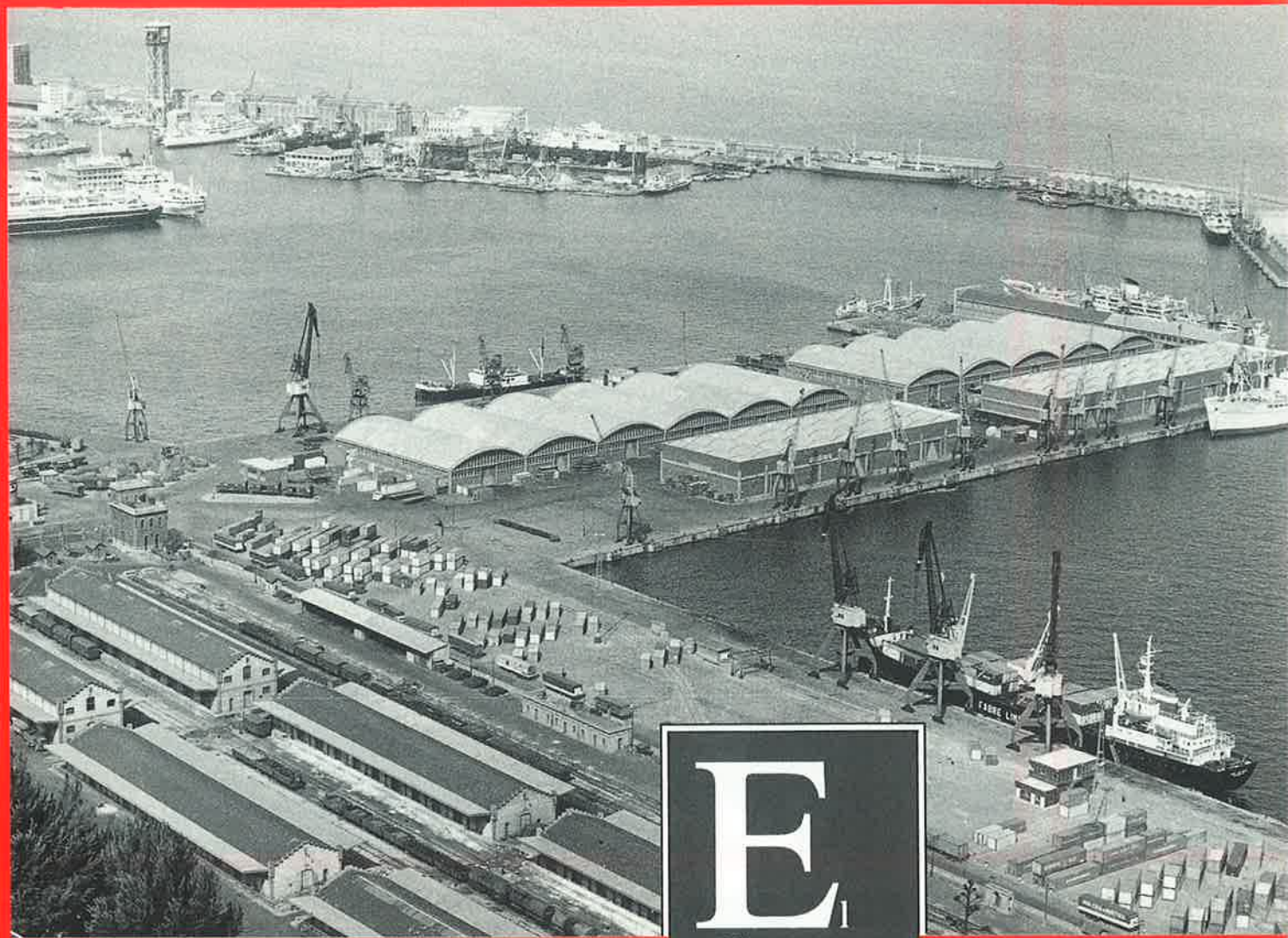
pecto a 1991. También aumentó un 12,35 por 100 la dotación para amortizaciones, por cuyo concepto se gastaron 17.941,2 millones, lo que eleva el resultado neto de ingresos a 25.302 millones, con un aumento del 4,98 por 100. Las inversiones fueron de 46.400 millones de pesetas, mejorándose el nivel de autosuficiencia tarifaria del sistema portuario respecto al de 1991.

El capítulo principal de ingresos corresponde al de servicios generales, que generaron 68.083,5 millones de pesetas, de los que 57.043 millones corresponden a entrada y estancia de barcos, atraque, mercancías y pasajeros, pesca, etcétera, con un aumento del +6,30 por 100, y los 11.040,5 restantes (+3,32 por 100) a grúas de pórtico, almacenes, suministros y servicios diversos. Por concesiones y autorizaciones se ingresaron 8.217,1 millones (+13,8 por 100), y 3.353 millones en concepto de explotación (+23,88 por 100).

En lo que hace a gastos, la partida principal corresponde a personal (sueldos, Seguridad Social y otros), con un monto de 22.467,7 millones y un incremento porcentual del 5,54 por 100. Le sigue el apartado de servicios exteriores (reparaciones, suministros, conservación, etcétera), que asciende a 9.103,2 millones (+5,30 por 100), y otros gastos de explotación, en cuyo capítulo se cargaron 3.528,5 millones de pesetas (+11,9 por 100). El mayor aumento porcentual, del 19,57 por 100, se registró en el apartado de consumos, con un gasto de 1.132 millones.

### Tráficos cambiantes

Los resultados económicos no se corresponden con la evolución de los tráfico, donde se aprecia una caída en el volumen total y en la mayor parte de los apartados, sólo compensada en algunos capítulos de mercancías.



**E**<sub>1</sub>

**tráfico general de mercancías manipuladas en los puertos españoles cayó un 1,15 por 100 respecto a 1991, situándose en 242 millones de toneladas.**

### Movimiento en puertos

Algeciras, con 28,3 millones de toneladas, ha sido el puerto que mayor tonelaje de mercancías movió en 1992, con un aumento del 1,02 por 100 respecto a 1991. Le sigue Bilbao, con 25,6 millones y un aumento del 6,79 por 100; Tarragona, con 24,6 millones (+3,67 por 100); Barcelona, 18,3 millones y +0,14 por 100, y La Coruña, que movió 12,6 millones (+9,43 por 100). Le sigue Gijón, con 12,5 millones de toneladas, que registra un descenso del 3,24 por 100; Cartagena, con 12 millones -12,60 por 100; Tenerife, 11,9 y -12,60 por 100, y Valencia, 11,2 millones y -5,03 por 100. El aumento porcentual más significativo ha sido el del puerto de Huelva, que ocupa la décima posición, con un movimiento de 10,6 millones de toneladas (+13,21 por 100).

El tráfico general de mercancías manipuladas en los puertos españoles cayó un 1,15 por 100 respecto a 1991, situándose en 242 millones de toneladas. La caída porcentualmente más significativa fue la sufrida por la pesca (-10 por 100), que en el caso de la pesca fresca descendió a -12 por 100, registrando un movimiento de 400.000 toneladas, y en congelada fue de -7,39 por 100, con 356.000 toneladas. Un retroceso similar se registró en el tráfico de viajeros, cercano al 10 por 100, a pesar de los 13,6 millones de viajeros. En esta relación descendente le sigue el apartado de cabotaje, con un decremento del 7,91 por 100 y un movimiento total de 64.268 toneladas, el número de buques entrados en puerto (-6,75 por 100) y el arqueo bruto (TRB) de los barcos entrados en puerto que, con unos 444 millones de

toneladas, sufrió una caída del 4,31 por 100. La carga en puertos; con un descenso del 3,03 por 100 y un movimiento de 72.967 toneladas; los graneles líquidos, con -1,69 por 100, y los graneles sólidos, con un retroceso del 1,55 por 100, cierran el balance negativo.

En el extremo opuesto, la subida más espectacular se apreció en el movimiento de mercancías por contenedores, con un aumento del 5,54 por 100 y un registro próximo a los 27 millones de toneladas, lo que significa el 50,4 por 100 del total del tonelaje de mercancía general, cifrado en unos 53 millones. Resulta especialmente significativo el incremento en el volumen de mercancías contenedorizadas en TEUS, que fue de +3,83 por 100. El aumento experimentado en el movimiento de mercancía general fue de 0,60 por 100.



**L**as caídas porcentualmente más significativas fueron las sufridas por la pesca (—10 por 100), —12 por 100 en pesca fresca y —7,39 por 100 en pesca congelada, y el tráfico de viajeros, también cercano al —10 por 100.

Baleares registró un movimiento de 15.264 buques mercantes, con un descenso del 9,76 por 100 sobre 1991, ocupando la primera posición en este apartado, seguido por Algeciras, con 12.162 buques (—2,63 por 100). Valencia, que ocupa el séptimo lugar en esta relación, con 3.047 buques registrados, ha sido el puerto con mayor decrecimiento (—26,49 por 100). En el otro extremo, Cádiz ha visto aumentar porcentualmente el movimiento de buques en su puerto un 15,24 por 100, sumando 2.329 unidades.

Algeciras fue también el puerto con mayor movimiento de pasajeros en cabotaje y exterior, manteniendo un índice ascendente del 4,93 por 100, con 3,7 millones de personas. La relación de puertos que le siguen: Ceuta (—6,27 por 100), Tenerife (—1,30), Baleares (—7,62),

Barcelona (—7,62), Las Palmas (—5,78) y Huelva (—67,16 por 100), vieron mermado su tráfico de pasajeros. Sólo Melilla conoció un incremento (+8,66%) con medio millón de personas. En última posición aparece Valencia con 300.000 pasajeros y un porcentaje negativo del 9,96 por 100.

También en arqueo bruto Algeciras ocupa el primer lugar con 71,2 millones de toneladas, pese a sufrir un retroceso del 1,43 por 100. En este apartado, sólo Barcelona, en segunda posición, con 51,9 millones de toneladas (+9,57 por 100), y Tarragona, en octavo puesto, con 21,1 millones (+6,88 por 100) han crecido porcentualmente. Los mayores decrecimientos se registraron en los puertos de Ceuta (—23,33 por 100) y Valencia (—28,66 por 100), con 20,1 y 22,4 millones de toneladas, respectivamente.

Cierra la relación Málaga, con 12,8 millones y un descenso del 0,96 por 100.

En el movimiento de graneles líquidos la mayoría de puertos registraron descensos, algunos de cierta consideración, como el 13,85 por 100 de Cartagena, donde se movieron 9,9 millones de toneladas, o Bilbao, con un movimiento de 15 millones y un descenso del 7,86 por 100. Huelva, por contra, registró un aumento por este concepto del 24,84 por 100, con 7,1 millones de toneladas. Algeciras resultó ser el puerto de mayor movimiento, con 16,9 millones de toneladas (—1,34 por 100), seguido de Tarragona con 16,8 millones (+7,64 por 100); Bilbao, Cartagena, La Coruña, Málaga, Barcelona, Tenerife, Huelva y Castellón, con 6,3 millones de toneladas (—2,77 por 100). ■

Mery VARONA

# LA GUERRA DEL BOQUERON

**D**E repente y sin avisar, 40 buques barbateños se plantaron el pasado 3 de junio en la boca del puerto de Cádiz, sin permitir la entrada y salida de ningún barco a la dársena comercial.

Esta decisión fue adoptada por parte de armadores y pescadores de la citada localidad, unidos en su deseo de encontrar una solución efectiva a la escasez de recursos pesqueros en el caladero del Golfo de Cádiz, básicamente el boquerón, un problema que vienen sufriendo desde hace varios años y que ha servido de motivo de otro bloqueo protagonizado en agosto del pasado año.

Tal movilización sorprendió a los ciudadanos, empresarios portuarios y autoridades, que se vieron incapaces de reaccionar rápidamente a tal acción que presentaban los pescadores como «indefinidos», mientras que el puerto de Barbate también permanecía comunicado con la presencia de barcos en los accesos, mientras que las mujeres de armadores y marineros tomaron el Ayuntamiento para encerrarse en apoyo a su cónyuges y llevaron a cabo diversas manifestaciones en la localidad.

Con esta actitud, el colectivo no pretendía otra cosa que una res-

puesta de la Administración, después de que se vieran frustradas sus reivindicaciones en una reunión que mantuvieron días antes de iniciar el bloqueo en Sevilla, con el director general de Pesca de la Junta y el subdirector de Recursos Pesqueros del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA).

«La única respuesta que nos dieron fue que el caladero no tenía boquerones y que nos fuéramos a pescar a Centroamérica. A ver si de esta manera se enteran en Sevilla que Barbate existe», manifestó Antonio Baro de Loaiza, presidente de la Comisión Gestora de la Cofradía de Pescadores de Barbate.

Este grupo de resistencia, formado por unos 800 hombres repartidos en 40 barcos, reconocía ser consciente de que el caladero está totalmente esquilmo, lo que pudieron comprobar el pasado mes de marzo cuando se incorporaron a sus faenas después de tres meses de paro biológico voluntario, lo que vienen realizando desde hace algunos años para poder mantener los pocos recursos que les quedan. Tales circunstancias impiden a los armadores saldar los salarios de los marineros.

La situación está tan al borde de la crisis que, entre otros datos, afirman que si bien está permitido recoger 140 cajas de boquerones, los barcos estaban regresando al muelle pesquero de Cádiz, donde operan y venden en lonja, con apenas tres o cuatro cajas.

Además, según el mismo portavoz, han observado un considerable descenso en los precios, y si antes la caja podía venderse a 14.000 pesetas, en los últimos tiempos las pagan a 2.000 y 3.000 pesetas. Baro asegura que ello es debido, en parte, a las grandes cantidades de pescado que entra importado de Francia y Marruecos.

A juicio de los pescadores barbateños, el motivo fundamental de que el caladero se encuentre bajo mínimo se debe a la cantidad de barcos que faenan en el golfo gaditano, unos 500 en la realidad, aunque tan sólo sean 40 los que están reconocidos para tales labores, de manera que el resto de los buques faenan ilegalmente sin respe-

**La flota de cerco de Barbate, formada por unas 40 traíñas y 800 marineros que se dedican básicamente a la pesca del boquerón, mantuvieron incomunicado el puerto de Cádiz durante cinco días, paralizando con ello la actividad en los muelles gaditanos. Con esta acción reivindicaban la adopción, por parte de la Administración, de una serie de medidas encaminadas a la protección del caladero del Golfo de Cádiz, donde el boquerón se está extinguiendo debido a las capturas ilegales y a la pesca de inmaduros. Con la pérdida de esta especie también está agonizando lo que queda del sector pesquero de Barbate, una localidad que ha vivido épocas esplendorosas con la pesca.**



tar reposos ni tamaños de las especies.

## Fuerte despliegue policial

El bloqueo se prolongó por cinco días hasta después de las elecciones generales, y originó un fuerte despliegue policial por la ciudad, con la presencia de más de 400 hombres entre efectivos del Cuerpo Nacional de Policía y Guardia Civil, concretamente una compañía del Grupo Rural de Seguridad de la Benemérita con abundante material antidisturbio, así como miembros del Grupo Especial de Actividades Subacuáticas del mismo cuerpo, un helicóptero y dos lanchas de la Guardia Civil del Mar, que simplemente se limitaron a tareas de reconocimiento y vigilancia. En ningún momento se llegó a intervenir.

También ocasionó cancelaciones de buques con escalas anunciadas, desvíos a los puertos de El Puerto de Santa María y Algeciras, fondeos de barcos a la espera de que se solucionara el conflicto e incluso lo que representantes del sector portuario calificaron como «secuestro» de navíos en los muelles gaditanos, entre ellos la fragata de la Armada Española «Santa María», que escoltaba a la rusa «Druzhny», primer buque de guerra ruso que amarraba a un puerto español desde 1904, que finalmente tuvo que retrasar su salida hasta tres días más tarde de la fecha fijada.

Igualmente, el remolcador de altura de Salvamento de la Dirección General de la Marina Mercante «Hispania» permaneció amarrado durante los cinco días del bloqueo



sin posibilidades de salir del muelle en caso de emergencia, dado que las medidas de los pescadores barbateños eran muy claras: indiscriminadas e indefinidas.

El prolongado bloqueo y la no intervención de las autoridades competentes para intentar acabar con el plante de los pescadores provocó la indignación de los empresarios portuarios, usuarios y de los gaditanos en general, debido a los perjuicios que estaba ocasionando la acción de los pescadores de Barbate y a los trastornos y pérdidas económicas que la situación estaba originando en una ciudad muy vinculada al mar.

## Leocadio Marín: «el cierre no es una forma de negociar»

Por su parte, el consejero de Agricultura y Pesca, Leocadio Marín, destacaba que el cierre del puerto de Cádiz no era una forma

de negociar y anunció su voluntad de dialogar con los pescadores, «aunque no tengo instrumentos jurídicos ni económicos para pagar los salarios que los armadores adeudan a los pescadores», dijo.

Marín también manifestó que reconocía el perjuicio que ocasiona a los pescadores andaluces la captura y comercialización de inmaduros. No obstante, destacó que era necesario el apoyo social para impedirlo. «Mientras el alcalde de Sevilla salga en televisión comiendo inmaduros, a ver a quién convencemos», dijo.

Este portavoz de la Administración Autónoma aseguró que en la última reunión mantenida con el sector se ofreció analizar en una masa técnica la problemática de Barbate, «barco por barco», con el objeto de encontrar alternativas.

De la misma manera señalaba que los problemas de la pesquería han llevado a la elaboración de un plan de pesca para el boquerón en el Golfo de Cádiz, conjuntamente por el sector pesquero y las administraciones, plan que viene funcionando en los últimos años y que ha sido valorado positivamente por los pescadores.

Explicó el consejero que la Junta ha tomado una serie de medidas para la protección y conservación de los recursos pesqueros, entre otras la regulación y ordenación de las actividades mediante el referido plan y la normativa reguladora de arrastre.

Con el mismo fin, según Marín, se ha reforzado la inspección pesquera en la mar, con una inversión de 130 millones de pesetas en Cádiz y en Huelva, aparte de la instalación de 1.600 módulos de arrecifes artificiales para la protección de las áreas de cría y engorde. ■

Montserrat BARREIRO

## Comenzó la operación Paso del Estrecho

Un millón de inmigrantes magrebíes cruzarán durante estos meses el Estrecho de Gibraltar, de los cuales 700.000 utilizarán el puerto de Algeciras para embarcar en los 12 barcos destinados a realizar rotaciones ante Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger, intentando cargar un total de 6.000 vehículos diarios.

Aunque este año no se esperan avalanchas como las vividas en años anteriores, entre otros motivos porque no se prevén conflictos laborales en las navieras ni huelga de camiones de Francia como en 1992, las autoridades se han encargado de organizar detalladamente todos los aspectos relacionados con esta masiva afluencia de marroquíes. Por ello, el pasado día 15 de junio se puso en marcha la operación Tránsito'93.

Los organizadores de esta gran operación están haciendo todo lo posible por evitar grandes caravanas y concentraciones de vehículos, cargados hasta la bandera, en los recintos portuarios y sus alrededores, e intentarán que los viajeros no esperen más de tres horas el embarque.

Así, el Ministerio de Interior, que se encargará de coordinar el dispositivo organizado, movilizará a unas 2.000 personas, entre personal adscrito al Cuerpo Nacional de Policía, Guardia Civil, Tráfico y Protección Civil, así como trabajadores contratados por la Autoridad Portuaria, sanitarios y voluntariado de la Cruz Roja y Protección Civil de Algeciras.

La Asociación Algeciras Acoge ya se ha puesto en marcha para controlar cualquier tipo de abuso o discriminación hacia los marroquíes, mientras que 70 voluntarios de la Asociación Pro Derechos Humanos se ha ofrecido voluntaria para colaborar en los puestos informativos de apoyo en las localidades gaditanas de Conil y Puerto Real, orientando e informando a los viajeros sobre la situación.

Las autoridades marroquíes también se han comprometido a llevar a cabo una campaña para que los emigrantes viajen de forma progresiva. ■

Montserrat BARREIRO

## El IEO confirma la escasez de especies

En el Golfo de Cádiz no hay boquerones, según confirmó la unidad del IEO en la capital, cuyo responsable, Ignacio de Sobrino, explicó que ello es debido a un fallo «en el reclutamiento de las especies», es decir, en la incorporación de los alevines al caladero.

Sin embargo, aún se desconocen las causas que puedan haber llevado a esta situación y, entre otras razones, se puede atribuir esa falta al desove prematuro de las especies y, por tanto, la existencia de inmaduros antes de lo previsto. A esto se añade también la posibilidad de que no se haya respetado la parada biológica por parte de las embarcaciones ilegales que han podido llevarse los inmaduros, por lo que en la actualidad el banco está vacío.

Debido a la falta de control de estas embarcaciones ilegales es imposible obtener datos sobre las cantidades de pescado que desembarcan, en qué lugares y su tamaño. Sobre esta práctica, según Ignacio de Sobrino, se tiene constancia desde hace más de siete años. No obstante, este biólogo asegura que se está realizando un «esfuerzo importante para controlar a los ilegales, pero son muchos».



**La Escuela de Administración Marítima cumple este año el décimo aniversario de su existencia. De su labor como centro docente han salido más de 2.000 alumnos formados, y la edición de varios Manuales que forman un verdadero Tratado de Derecho Marítimo. Para celebrar su primera década de vida, la institución ha organizado diversas actividades, entre las que destacan las exposiciones tituladas «La ría: imagen y visión de un paisaje mercantil» y «Navieros vascos 1960-1990», y un Congreso Internacional sobre Derecho Marítimo y Shipping.**

## Décimo aniversario de la Escuela de Administración Marítima

**L**A Escuela de Administración Marítima fue creada por Decreto del Gobierno Vasco el 6 de diciembre de 1982. Dependiente del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Ejecutivo Vasco, la Escuela de Administración Marítima nació con el objetivo de formar a los profesionales y posgraduados en las áreas de actuación del Shipping, a través de la oferta de diversas actividades, como programación de cursos y seminarios, organización de jornadas, elaboración de estudios, concesión de becas de investigación, información periódica del sector, biblioteca y hemeroteca.

«Había unas carencias absolutas de estudios de posgraduado marítimo en la Comunidad Autónoma Vasca —explica el coordinador de la Escuela de Administración Marítima, José Luis Trueba—. Todo universitario que finalizaba sus estudios de Derecho Marítimo o de Economía Marítima debía ir al extranjero si quería desarrollar estudios de posgraduado. Además, el sector naviero vasco tenía una necesidad sentida y manifestada de la creación de una Escuela de este tipo que mejorase la formación de sus profesionales. Recogiendo todas esas inquietudes, el Gobierno Vasco crea la Escuela para posibilitar la formación de aquellos que no pueden ir al extranjero para perfeccionar su formación, como son los profesionales de la industria marítima, que están trabajando en Bilbao y no pueden desplazarse por motivos laborales, y los posgraduados cuya economía familiar les impide continuar sus estudios en otro país.»

### Más de 2.000 alumnos formados

Desde su fundación, más de 2.000 alumnos se han formado en la Escuela de Administración Marítima. Además, la institución ha desarrollado más de un centenar de cursos y seminarios especializados, todos gratuitos, ha concedido ayudas por valor de

150 millones de pesetas a 52 becarios, ha hecho una gran labor de edición de manuales y ha invertido 30 millones de pesetas en desarrollar una importante biblioteca de Derecho y Economía Marítima.

«Tras su creación y una serie de preparativos, la Escuela inició sus actividades docentes en octubre de 1983 —continúa José Luis Trueba—. Desde entonces, creo que sus objetivos se han cubierto perfectamente por el número de alumnos formados y por el reciclaje del personal de navieras y agencias marítimas. Pero junto a los cursos, seminarios y jornadas impartidos, la Escuela ha hecho en estos diez años algo más meritorio, como es su labor de edición. Hemos creado un auténtico Tratado de Derecho Marítimo privado, formado por varios Manuales de Derecho Marítimo. Una obra de este tipo, que están utilizando las escuelas que se crearon en España tras el nacimiento de la Escuela de Administración Marítima, no se había hecho desde hace cincuenta años. Al mismo tiempo, se ha generado una importante biblioteca de formación y de información, que antes no había, y que permite tener un conocimiento profundo de lo que ocurre en los aspectos del Derecho y la Economía del sector en todo el mundo. No creo que haya en España una biblioteca de estas características mejor.»

Para su funcionamiento, la Escuela de Administración Marítima ha contado durante sus primeros diez años de existencia con un presupuesto sostenido que no ha superado los 50 millones de pesetas anuales. Según José Luis Trueba, «con una gran austeridad en nuestro presupuesto hemos hecho, y continuamos haciendo, con la programación de nuevas actuaciones en campos que no habíamos tocado antes, una gran labor».

### Exposiciones y conferencias

Para celebrar su décimo aniversario, la Escuela de Administración Marítima organizó diver-

sas actividades. Así, se han desarrollado cursos y seminarios puntuales; se han inaugurado dos exposiciones artísticas, una de pintura y otra de fotografías y maquetas de barcos; se ha celebrado un Congreso Internacional sobre Derecho Marítimo y Shipping, y la Orquesta Sinfónica de Bilbao celebró un concierto en el teatro Arriaga, en el que interpretó varios temas relacionados con el mar.

«Como centro docente, la Escuela de Administración Marítima quería celebrar su décimo aniversario con una serie de cursos y seminarios muy puntuales, y culminar tal celebración con un Congreso Internacional con el que dar una panorámica general del sector marítimo en sus aspectos de Derecho y Economía —explica José Luis Trueba—. Sin embargo, nos dimos cuenta de que la sociedad civil de Bilbao no era consciente del peso que en su día había tenido el sector marítimo en la capital vizcaína. Entonces, mediante el arte quisimos generar un ambiente marino en Bilbao, reflejando con la pintura, la fotografía y la música sinfónica lo que Bilbao ha representado en lo marino.»

La exposición titulada «La ría: imagen y visión de un paisaje mercantil» fue inaugurada en el Museo de Bellas Artes de Bilbao el



13 de mayo. La muestra, programada para seis semanas, incluye pinturas de Juan de Berroeta, Anselmo Guinea, Adolfo Guiard, Ignacio Ugarte, Darío Regoyos y Alberto Arrúe, entre un total de 14 artistas. A través de las obras expuestas se quiere mostrar la profunda interrelación ciudad-ría-puerto-comercio que ha sido la constante en la vida y en el desarrollo de Bilbao.

Desde el 18 de mayo y durante siete semanas se puede ver en el Museo Arqueológico, Etnográfico e Histórico Vasco de Bilbao la exposición «*Navieros Vascos 1960-1990*». Esta muestra, que incluye documentación gráfica y maquetas de 530 buques de 77 compañías navieras, quiere ser un repaso histórico de la importancia que ha tenido el sector en el País Vasco y un reflejo del presente de los vascos como pueblo volcado al mar.

Entre el 24 y el 28 de mayo tuvo lugar el «*Congreso Internacional X Aniversario*» en la Bolsa de Bilbao. El Congreso estuvo dividido en dos módulos. En el primer módulo, desarrollado durante el 24 y el 25 de mayo, estuvo dedicado a tratar temas de Derecho Marítimo, tales como, por ejemplo, «*El Contrato de Seguro Marítimo*» y «*El Salvamento Marítimo*». En el segundo módulo, que se desarrolló entre el 26 y el 28 de mayo, se trataron temas de Shipping, como, por ejemplo, «*ISO-9.000*» y «*Manning Agents*». ■

Roberto RUIZ  
DE HUYDOBRO



## Bilbao, primer puerto en tráfico de mercancías

**Por tercer año consecutivo, el puerto de Bilbao logró superar la barrera de 30 millones de toneladas movidas, registrando en 1992 un tráfico total de 30.560 millones de toneladas. Estas cifras, que mantienen al puerto bilbaíno como el primero del Estado en movimiento de mercancías, presentan un descenso del 6,4 por 100 respecto a las de 1991, y un incremento del 1,6 por 100 en relación a 1990.**

**L**A mercancía general, que agrupa los tráfico de calidad y alto valor añadido que se mueven en el puerto, se mantuvo en niveles similares a los del año anterior, con 4,61 millones de toneladas y un descenso del 0,6 por 100. Se registraron aumentos en el tráfico de maquinaria, componente de automatización, material de construcción y productos metalúrgicos varios, mientras se reducía ligeramente el movimiento de papel y pasta y, en mayor medida, el tráfico de productos siderúrgicos. Destacó el tráfico de mercancías movidas en contenedores, exponente de calidad en todos los puertos importantes del mundo, que experimentó un incremento del 3,74 por 100 y del 5,47 por 100 en T. E. U. s.

El tráfico de graneles líquidos, con un volumen total de 15,02 millones de toneladas, experimentó un descenso del 7,9 por 100.

El tráfico de graneles sólidos, que alcanzó un volumen total de 5,8 millones de toneladas, descendió un 8,6 por 100.

El balance económico arrojó unos ingresos totales de 7.996 millones de pesetas, un cash-flow de 3.611 millones y unos recursos totales de 4.758 millones, incluidas la aportación del Fondo de Compensación Interportuario y las subvenciones otorgadas por el FEDER.

### Inversiones y objetivos

En 1992, el puerto de Bilbao destinó a inversiones un total de 4.100 millones de pesetas. Entre las obras realizadas destaca la habilitación del nuevo muelle de Zorroza y el cierre y relleno de la dársena de desguaces. Quedaron concluidas, además, las obras de construcción del nuevo pantalán de Punta Ceballos, instalación que comenzará a funcionar en breve como terminal para graneles líquidos.

Respecto a las obras de ampliación del puerto en el Abra Exterior, en 1992 se certificaron trabajos por valor de 740 millones de pesetas.

A lo largo del año se dio inicio a la explotación de la cantera de Punta Lucero; se instaló la maquinaria para trituración y clasificación de los áridos, y comenzaron las obras de relleno de los diques del futuro puerto de Ciérvana.

La previsión de inversiones para 1992 contempla destinar 3.000 millones de pesetas a la ampliación del puerto en el Abra Exterior, y del orden de 1.500 millones a otras obras de infraestructura en el espacio portuario.

Entre los objetivos para 1993 de la Autoridad Portuaria de Bilbao, denominación que ha sustituido a la de Puerto Autónomo de Bilbao



a partir del primer día de este año, tras la aprobación de la nueva Ley de Puertos y de la Marina Mercante, están la aprobación definitiva del Plan de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto, la constitución de la Comunidad Portuaria de Bilbao entre las empresas y la autoridad portuaria, con el fin de promocionar el puerto en el exterior y entre su cada vez más amplia zona de influencia, el desarrollo del Plan Estratégico del puerto de Bilbao y el estudio sobre la implantación de la Zona de Actividades Logísticas, y la participación en las sociedades creadas para el desarrollo en infraestructuras del transporte y reactivación económica de Bilbao y su área metropolitana. ■

Roberto RUIZ DE HUYDOBRO

## CANARIAS



# LA LUZ, PUEDE EN SU CAMINO

La protesta estaba dirigida también hacia las autoridades españolas, por permitir que estos barcos atraquen en nuestros puertos utilizándolos como bases de sus operaciones ilegales. La protesta de Greenpeace consistió en el abordaje de un barco pesquero de bandera hondureña, al objeto de protestar por la masiva pesca ilegal de atunés en el Mediterráneo.

Según Greenpeace, el puerto grancanario es base de operaciones de muchos de estos palangreros, a pesar de que España ha firmado los acuerdos de la Comisión Internacional para la Protección del Atún del Atlántico, ICCAT, organismo que regula la pesca de este túnido.

Los activistas de Greenpeace, que se encontraban en el

**Miembros de la Organización Ecologista Internacional, encabezados por el presidente de Greenpeace España, Javier Pastor, abordaron un atunero atracado en el puerto de la Luz y de Las Palmas para protestar contra las capturas ilegales en el Atlántico.**

DE COSTA A COSTA

# RN

remolcadores nosa terra, s.a.  
remolcanosa

REMOLCADOR	LONGITUD	MANGA	PUNTA	TRE	POTENCIA HP	PUERTO BASE	T.M.A. TELEFONOS
REMOLCADORES LINO	4,50	6,50	2,70	94	100	SAN ANTONIO (CERES)	
REMOLCANOSA LOS	24,00	7,20	3,00	2.017	1.375	VIGO	
REMOLCANOSA TRES	17,00	6,00	2,30	52	99	SABIN (POSTALPIRA)	
REMOLCANOSA CATORCE	13,00	4,50	2,14	27	100	VIGO	
REMOLCANOSA DIEZ	16,50	5,00	2,00	45	90	BIZA (BIZARRA)	
REMOLCANOSA FLORISTA	21,20	6,20	2,50	47	100	VIGO	
TRINCHERA	20,50	5,50	2,60	36	500	VILLAGRADA (BIZA)	
DON JUDÉ	12,00	7,20	3,70	184	1.000	VIGO	
MARIN	21,00	6,40	3,70	100	1.000	PALENA (MALDONA)	(971) 72.90.18
OFF SHORE	21,00	7,00	3,70	100	1.000	MADRID	
REMOLCADORES DE ALTURA							
REMOLCANOSA CUATRO	24,00	7,00	3,70	100	1.000	PALENA (MALDONA)	(971) 72.90.18
REMOLCANOSA CINCO	41,00	10,00	5,00	400	1.570	MADRID	(900) 18.48.34
EL DAVIL	30,00	9,50	4,50	210	2.000	COPEL (COSTA DE ALICANTE)	(900) 18.29.79
SALDOSA	30,00	8,50	4,25	120	2.000	NOVED	
OFF SHORE							
REMOLCANOSA OCHO	30,00	8,50	4,00	277	4.200	BERGAMO (COSTA DE ALICANTE)	(900) 18.27.01
RIAD VIGO	69,00	13,50	6,00	1.150	11.000	VIGO	(900) 18.27.71 (900) 21.93.29
MOSSANT	26,95	6,84	3,05	104	1.666 HP	VIGO	41 81 99

FLOTA DE REMOLCADORES NOSA TERRA, S.A.

OFICINA PRINCIPAL: c/ Paraguay, 5 - 1º. 36204 Vigo

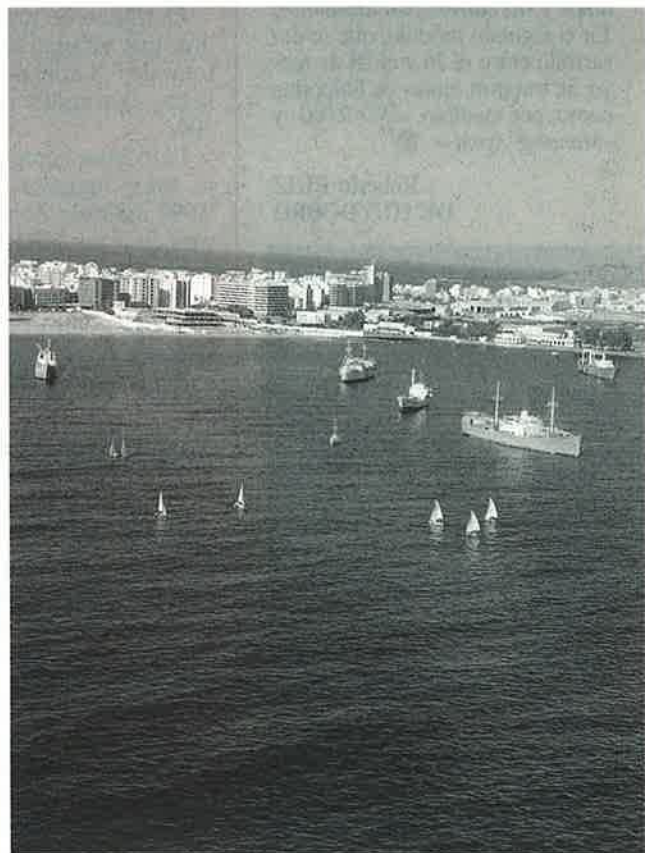
Teléfonos: (986) 418199, 418377, 418477, 418777 y 480812. Fax: (986) 419685. Télex: 83293 - RNSTA - E



## ASTILLEROS Y VARADEROS "EL RODEO"

Carretera de acceso Sur al puerto, s/n  
11207 ALGECIRAS (Cádiz)  
Tel. (956) 60 02 44 - 60 05 11  
Fax: (956) 60 04 31

- **Construcción, reparación y transformación de barcos con cascos de madera.**
- **Construcción de barcos con cascos de acero hasta 100 toneladas.**
- **Taller de calderería.**
- **Limpieza, pintado y mantenimiento.**





# TO BASE DE GREENPEACE PAÑA DEL ATLANTICO

puerto de la Luz a bordo de su barco «Godwana», abandonaron su barco sobre las ocho de la mañana del pasado 17 de junio, y se dirigieron andando hacia un barco que estaba atracado junto al de ellos, y que con bandera hondureña opera para la industria atunera de Japón. Ocuparon la proa, la popa y el pasillo exterior del puente de mando y desplegaron sus pancartas con los lemas PESQUEROS PIRATAS FUERA DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES, Y STOP PIRATE FISHING. La acción se desarrolló sin ningún tipo de incidente y se prolongó por espacio de unas dos horas.

El nombre del barco abordado era «Esperanza Nueva», y ya Greenpeace lo tenía incluido en su listado de 50 bar-

cos piratas de la pesca de túnidos, pero con el nombre invertido, el de «Nueva Esperanza». En lo que duró el acto de protesta de los activistas de Greenpeace un operario nipón reconoció que el país que aporta la bandera al «Esperanza Nueva» está fuera de los acuerdos del ICCAT.

Pero esta acción de Greenpeace no es aislada, ya hace cuatro años ante el notable descenso de la población del atún rojo o atlántico, la organización ecologista internacional decidió investigar las causas de este fenómeno. La organización asegura que desde principios de los años 80 una flota de unos treinta barcos palangreros piratas faenan en aguas del Mediterráneo, violando los convenios internacionales al pescar sin ningún tipo de control sobre el modo, método, época y volumen de capturas que realizan.

Las masivas capturas se realizan entre mayo y agosto, aprovechando las migraciones de los túnidos al Mediterráneo occidental para desovar en aguas menos frías. Los pesqueros utilizan palangres de hasta cien kilómetros con más de seis mil anzuelos cada uno.

Con este sistema la pesca es totalmente indiscriminada, sin respetar los stocks establecidos ni los pesos autorizados. Para evitar los convenios internacionales las compañías de Japón, país miembro del ICCAT, contratan barcos con banderas de conveniencia de países como Turquía, Sierra Leona, Honduras o Panamá, cuyas tripulaciones generalmente están formadas por orientales, coreanos, fundamentalmente. ■



## Estudio de los túnidos para el Gobierno Vasco

Miembros de los Departamentos de Física y Biología de la Facultad de Ciencias del Mar de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria han realizado un proyecto para el Gobierno Vasco para facilitar la localización y captura de túnidos.

**E**N este sentido, Manuel Cantón, del Departamento de Física, ha explicado que este trabajo es consecuencia del convenio firmado en septiembre del año pasado por la universidad grancanaria y el ejecutivo vasco para procesar las imágenes de satélites y obtener un mapa de temperaturas superficiales del agua para ver en dónde se localizan los atunes.

El estudio se hizo en colaboración con el Instituto de Investigación y Tecnología para la Oceanografía, Pesca y Alimentación, que depende del Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco.

El instituto aportó los datos de las capturas realizadas por la flota vasca en años anteriores.

El trabajo realizado por Cantón y por Antonio Juan González Ramos, del Departamento de Biología, consistió

en procesar imágenes captadas por satélite, que poseía la Estación Espacial de Maspalomas, de zonas del Atlántico y del Cantábrico de los tres últimos años para elaborar un mapa de temperaturas superficiales.

Cantón informó que los bancos de túnidos se localizan en aguas cálidas, de ahí la utilidad del mapa de temperaturas para los pescadores.

En estas tecnologías se trabaja desde los años setenta en los países con grandes flotas pesqueras como Japón y Estados Unidos, y se espera que a partir del próximo mes de julio, coincidiendo con la campaña del bonito, las embarcaciones que componen la flota vasca de bajura reciban información puntual sobre las temperaturas en diferentes zonas del Cantábrico y del Atlántico. ■





**La Asociación Barcelona Fes-te (hazte) a la Mar, la Diputación de Barcelona, el Ayuntamiento de la Ciudad Condal, las universidades Politécnica y Central y el PAB han formado un consorcio para fomentar la cultura marina e impulsar proyectos económicos relacionados con la mar.**

## CONSORCIO PARA FOMENTAR LA CULTURA MARINERA

**L**AS primeras cantidades para la financiación de El Far, Centro de Trabajos del Mar, corren a cargo del Fondo Europeo de Desarrollo Regional de la CE, con 270 millones de pesetas, y del Puerto Autónomo de Barcelona, con otros 270. Después, tanto los recursos derivados de los servicios prestados por el propio Centro y las subvenciones de las diversas administraciones y entidades que participan perfilarán los ingresos, que se completarán con aportaciones privadas. La sede se ubicará en unos terrenos que el Puerto ha cedido por veinticinco años, situados en los muelles Nuevo y de Cataluña.

La Asociación dirigirá el proyecto. A finales de año se aprobará el programa de actividades, que están evaluando Ayuntamiento, Diputación y Autoridad Portuaria, los tres miembros del consorcio que se hacen cargo de su financiación.

El Far dará cabida a tres entidades complementarias entre sí: la Escuela de Oficios Marítimos, el Centro de Iniciativas Económicas y el Centro de Difusión y Promoción.

La Escuela de Oficios Marítimos tiene como objetivo la formación profesional de jóvenes en actividades vinculadas a la mar. El abanico de oficios de los que se impartirán enseñanzas abarca desde los oficios más tradicionales la formación en tecnología punta. La oferta en formación profesional de El Far variará en función de la tendencia y la demanda del mercado de trabajo, las necesidades del sector y los programas elaborados para la reactivación de las actividades socioeconómicas del frente costero catalán.

El Centro de Iniciativas Económicas tendrá la misión de potenciar, mediante estudios y prospecciones, la actividad económica del litoral catalán. Este Centro orientará pro-

fesionalmente a los alumnos de la Escuela. Al amparo del Centro de Iniciativas Económicas se creará un «vivero de empresas» que ofrecerá la infraestructura inicial básica, asesoramiento y formación en gestión empresarial a empresas de nueva creación relacionadas con el mar. Igualmente se ofrecerá apoyo a empresas de barrios marítimos, favoreciendo la creación y el mantenimiento de pequeñas industrias no molestas que se implanten en barrios portuarios.

El Centro de Difusión y Promoción dispondrá de una exposición didáctica permanente sobre aspectos de los trabajos en el mar, obtención de bienes, construcción de barcos, navegación e historia del Puerto de Barcelona. Esta exposición será el punto de partida de otras muestras temporales y de diversos programas educativos dirigidos a niños y jóvenes.

Por último, un Centro de Documentación se encargará de conservar la documentación gráfica y escrita relacionada con el patrimonio marítimo, la cultura popular, artes y técnicas de los trabajos y todo tipo de actividades marítimas y portuarias de Cataluña.

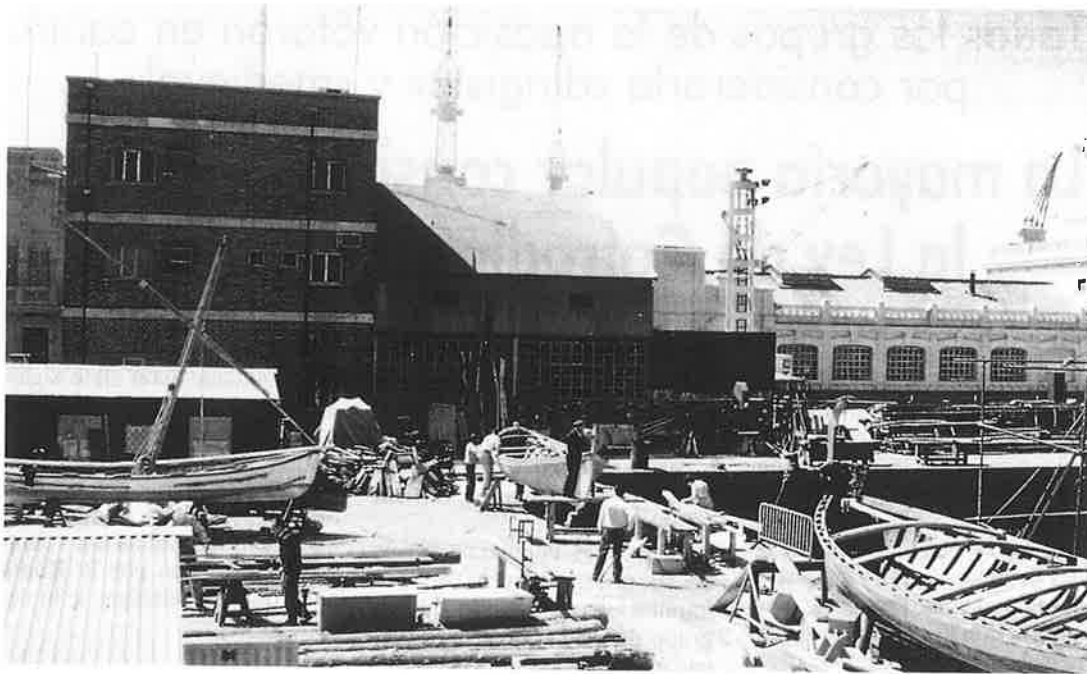
### Sin ánimo de lucro

La Asociación Barcelona Fes-te a la Mar es una asociación civil sin ánimo de lucro constituida por aficionados al mar y personas relacionadas con la industria náutica que se inscriben a título particular. Desde 1989 esta asociación viene realizando una serie de actividades en colaboración con diferentes entidades y organismos para acercar la cultura marítima a los catalanes.

En este curso 92-93, 9.000 escolares de toda Cataluña



Más de 600 escolares dan la bienvenida en Barcelona al navegante José Luis Ugarte.



Aspecto de los astilleros de la Escuela-Taller.



La tripulación del «Icaria». Alumnos, monitores y colaboradores de la Escuela-Taller.

han embarcado en el puerto barcelonés gracias a un programa educativo: «Barcelona y la Mar», en el que han colaborado el Ayuntamiento, el PAB y la Fundación «La Caixa». Otros 4.000 estudiantes han seguido, a través del programa educativo «Navegando con la Vendée Globe», las peripecias de José Luis Ugarte. Esta actividad se ha desarrollado en el Centro Municipal de Vela del Puerto Olímpico, y gracias a la colaboración de la Fundación «La Caixa» y Telefónica. A través de las aulas de informática de los centros escolares, los alumnos podían realizar un

seguimiento diario de las posiciones de los diversos regatistas. El Salón Náutico patrocinó el concurso de proyectos de barcos de vela en kit «Drac Magic». Barcelona Fes-te a la Mar promueve la construcción y comercialización. El Drac Màgic ganador del concurso tiene 3,25 m. de eslora y puede llevar tres tipos alternativos de aparejo: sloop, cat-boat y vela latina; diseñado en piezas de madera el mismo comprador lo puede montar. En el astillero de la Escuela-Taller de la Asociación se presta asesoramiento a los compradores. Este programa tiene el apoyo

del Centro Municipal de Vela, de la Secretaría de Deporte de la Generalitat y de la Federación Catalana de Vela.

La Asociación tiene otros dos programas en preparación.

Con la colaboración de Trasmediterránea, para abrir las aulas al mar, los escolares realizarán una travesía Barcelona-Palma o Barcelona-Mañón. Los participantes se habrán de convertir luego en «cronistas» de su viaje. El programa de Educación Ambiental en el Medio Marino introducirá a los jóvenes en el conocimiento físico y biológico

del mar. Este programa se iniciará en las escuelas, continuará en un laboratorio y acabará a bordo de una barca oceano-gráfica. Se está gestionando la participación de la Conselleria de Medio Ambiente y de la Dirección General de la Juventud de la Generalitat y de la Cruz Roja.

## Experiencia en formación

En 1990 iniciaba sus actividades la Escuela-Taller del Patrimonio Marítimo de Barcelona, impulsada por la Asociación y financiada por el INEM. La Escuela ofrece un programa de formación no reglada y principalmente práctica de tres años de duración. En noviembre pasado acabaron los 60 primeros alumnos. La escuela está abierta para jóvenes entre los dieciséis y los veinticinco años, y se estructura en dos ramas: oficios tradicionales y nuevas profesiones. En la primera se encuentran los carpinteros de ribera, en una concepción actual del oficio para adaptar al joven a las ofertas de trabajo en industrias y servicios náuticos; monitores, para enseñar a niños y jóvenes a construir pequeñas embarcaciones en kit como Drac Màgic, optimist o vaurient, y modelistas navales, que recibirán un amplio conocimiento del trabajo en madera, arquitectura naval e interiorismo náutico. En la segunda rama se encuentran: técnicos en patrimonio marítimo en materia documental, monitores de programas didácticos para iniciar a niños y jóvenes en temas del mar y técnicos en turismo cultural marítimo.

Conferencias, libros, recorridos y actos completan una gama de actividades muy amplia que Barcelona Fes-te a la Mar despliega con el objetivo de hacer volver a los catalanes la vista al mar y la preocupación por los temas marítimos no sea una cuestión casual. ■

Carlos CUESTA



**La mayoría absoluta que ostenta el Partido Popular en el Parlamento gallego logró aprobar el polémico texto de la Ley de Cofradías. Toda la oposición (PSOE, BNG, PSG-EG y CG) votó en contra, calificando al proyecto como «medieval», «dirigista» y «franquista». Por su parte, el portavoz del Grupo Popular, Fernández Rosende, adujo que el documento es histórico y contempla la «realidad plural del sector».**

Todos los grupos de la oposición votaron en contra por considerarla «dirigista» y «medieval»

## La mayoría popular consiguió aprobar la Ley de Cofradías de Galicia

**E**L PP defendió la Ley de Cofradías alegando que ésta ofrece normas básicas que el reglamento adaptará posteriormente a las circunstancias. Además, el portavoz popular insistió en que con esta ley las cofradías podrán crear una sección especial para actividades de organización y comercialización de los productos pesqueros, con lo que podrán obtener el reconocimiento de organización de productores y gozar de las ventajas que estas agrupaciones tienen en la Comunidad Europea.

La oposición en bloque dijo «no» a la nueva normativa y centraron su discurso en que los marineros no podrán ser socios, ya que se especifica que sólo se admiten a quienes están habilitados para la explotación de recursos marinos, que son mariscadores y armadores.

Asimismo criticaron que la Consellería de Pesca cree las cofradías mediante decreto; el escaso protagonismo de los asociados o que estas entidades sean consideradas como oficinas públicas que pueden tener fines privados.

Otros temas fueron también expuestos por los grupos de la oposición, expresando su censura en todos ellos, como la pérdida de concesiones para faenar en caso de fusión de cofradías, la posibilidad de que el secretario, nombrado por la Xunta, pueda actuar como «comisario político», el deber de informar de todos los convenios a la Xunta, la fiscalización de la Consellería de Economía y del Consejo de Contas, el monopolio sobre las lonjas y una larga lista de apelaciones a un texto que desde un principio provocó las iras de la oposición.

Las calificaciones llegaron a ser de todo tipo, destacando la realizada por Ventoso Mariño,

portavoz del PSOE, quien dudó de la constitucionalidad de la ley y ve en ella «xenofobia y racismo». Para Santos Oujo, de Coalición Galega, es «dirigista», y para Francisco Trigo (BNG), «resabio del sindicato vertical franquista».

El Partido Popular, a través de su portavoz, rechazó estas imputaciones y aseguró que su grupo defiende que al ser oficinas públicas se acerca la Administración a los administrados. Además, aseguró que la habilitación para faenar es «imprescindible», aunque consideró que los marineros no tienen por qué quedar fuera de las cofradías.

Sobre la pérdida de concesiones marisqueras en caso de fusión, señaló que una vez consolidada la fusión la nueva entidad podrá tramitarlas de nuevo. A juicio de Fernández Rosende, la

ley busca la paridad de trabajadores y empresarios y actualiza unas entidades con siete siglos de historia y que han sido importantes para la pesca. Las cofradías, dijo, deben existir porque históricamente defendieron los intereses de los hombres del mar, pero con afiliación voluntaria y tuteladas por la Xunta para que se adecúen a la legalidad.

### Prohibidas las descargas

La normativa que prohíbe faenar los fines de semana vuelve a estar de actualidad en Galicia, aunque esta vez de forma indirecta y a través de una circular dictada por la Consellería de Pesca, por la que se indica que incurren en una infracción administrativa los barcos con base en puertos fuera de Galicia que realicen su activi-





dad pesquera en el ámbito gallego y descarguen habitualmente en puertos de esta comunidad.

Con esta medida se trataría de evitar la adscripción de los barcos gallegos a otros puertos para librarse de cumplir el des-

canso semanal ordenado por la Xunta de Galicia, como matizó el titular de Pesca, Enrique López Veiga, quien calificó de «progresista» la normativa y explicó que no había nada nuevo en ella, puesto que tan sólo suponía un recordatorio de la normativa estatal.

Esta circular se dictó tras la iniciativa de un armador de Muros, que trasladó el puerto base de uno de sus pesqueros a Asturias para intentar burlar el descanso semanal. Con ella se trataba de evitar que otros armadores siguieran el ejemplo. El armador Muradán fue sancionado.

López Veiga declaró que Galicia era la única autonomía donde se infringía el descanso semanal y por eso fue regulado desde el departamento que él dirige. Se trata, a juicio del conselleiro de Pesca, de equiparar las condiciones de trabajo a bordo a las de empleos en tierra en los aspectos laborales más progresistas.

También se expuso la evaluación realizada por la Consellería de Pesca y Marisqueo sobre los daños ocasionados por la marea negra en los bancos marisqueros, que se cifró en torno

a los 5.000 millones de pesetas hace varios meses.

Por su parte, el presidente de la citada Comisión, Santos Oujó, de Coalición Galega, anunció que se acordó solicitar la comparecencia del despacho de abogados de Ruiz Soroa y Zabaleta, que representa legalmente a la empresa armadora y

al propio capitán. Informó asimismo que la comisión continuará con sus trabajos a lo largo de todo el mes de julio para poder emitir el informe definitivo a mediados del mes de agosto, y así solicitar las subvenciones ante la Comunidad Europea. ■

E. C.



## «Mar Egeo»

La Xunta de Galicia, a través del conselleiro de Presidencia, Dositeo Rodríguez, informó que los gastos ocasionados por el accidente del «Mar Egeo» ascienden a más de 700 millones de pesetas ante la comisión parlamentaria que investiga las causas y consecuencias del siniestro. Además, Dositeo Rodríguez destacó la colaboración entre las tres administraciones para resolver los problemas ocasionados tras el accidente.

También se expuso la evaluación realizada por la Consellería de Pesca y Marisqueo sobre los daños ocasionados por la marea negra en los bancos marisqueros, que se cifró en torno a los 5.000 millones de pesetas hace varios meses.

Por su parte, el presidente de la citada comisión, Santos Oujó, de Coalición Galega, anunció que se acordó solicitar la comparecencia del despacho de abogados de Ruiz Soroa y Zabaleta, que representa legalmente a la empresa armadora y al propio capitán. Informó, asimismo, que la comisión continuará con sus trabajos a lo largo de todo el mes de julio para poder emitir el informe definitivo a mediados del mes de agosto y así solicitar las subvenciones ante la Comunidad Europea. ■

E. C.



INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

**Los actos y cuestiones que estén relacionados con la materia electoral pueden impugnarse ante la jurisdicción social, juzgados de lo social, antes llamadas magistraturas de trabajo. Esta posibilidad se recoge tanto en el Estatuto de los Trabajadores (ET) como en la Ley de Procedimiento Laboral (LPL). El período de tiempo que recoge los actos susceptibles de ser impugnados abarca desde la constitución de la mesa electoral hasta la proclamación de los resultados hechos públicos por la propia mesa.**

ELECCIONES (3)

# IMPUGNACION EN MATERIA ELECTORAL

**L**OS actos que producidos en dicho período y que pueden ser impugnados se refieren a:

- La elección.
- Las decisiones que adopte la Mesa.
- Cualquier otra actuación de la Mesa a lo largo del proceso electoral.

## Sujetos legitimados

Las personas o entidades que pueden instar la impugnación en materia electoral son todos aquellos que tengan un interés directo o legítimo. A este respecto pueden comparecer en el proceso como partes del mismo:

- Los sindicatos.
- El empresario.
- Componentes de candidaturas no presentadas por sindicatos.

Los sujetos contra quién debe dirigirse en su caso la acción son:

- Personas o sindicatos afectados por el acto-objeto de impugnación, pero no podrá dirigirse contra los Comités de Empresa, delegados de personal o contra la Mesa Electoral.

El objeto del pleito, por decirlo así, está limitado a la materia electoral, por ello sólo podrá fundarse la demanda en:

- Falta de capacidad o legitimidad de los sindicatos elegidos.
- Falta de datos en el acta de la elección.
- Cualquier otro vicio grave que pudiera afectar a las garantías del procedi-

miento electoral y que pudiera alterar su resultado.

## Plazo de presentación de demanda

El plazo para interponer la demanda por cuestiones electorales es el de los *tres días* siguientes a aquel en que se haya producido el hecho que se trata de impugnar. Plazo que en el caso de sindicatos comenzará a correr desde el día que conozcan el hecho impugnado, o en todo caso desde que tengan entrada las actas electorales en el registro correspondiente. Esta cierta diferencia con la regla general trata de asegurar la participación efectiva de los sindicatos en el proceso electoral.

Contra los actos que se traten de impugnar, y como requisito previo para que la demanda sea admitida a trámite, debe haber sido antes de llegar a este procedimiento objeto de reclamación previa o protesta. Acreditación de esta reclamación o protesta que debe acompañarse a la demanda impugnatoria de los mismos.

La tramitación del procedimiento impugnatorio no suspende, en principio, el procedimiento electoral, si bien, y siempre que así sea pedido por alguna de las partes, se puede acordar judicialmente la suspensión del procedimiento electoral en resolución motivada y para el caso de que concurra causa justificada.

## Cómputo o recuento de las actas electorales

Los resultados electorales

que reflejan las actas correspondientes en lo que respecta a los sindicatos sirven para determinar el grado de representatividad sindical.

El período de cómputo de los resultados electorales lo acuerda la Comisión Nacional de Elecciones, y éste no podrá exceder de tres meses según establece la Ley Orgánica de Libertad Sindical (LOLS) en la Disposición Adicional Segunda.

Esta Comisión Nacional de Elecciones tiene su representación provincial (Comisiones Provinciales) y autonómi-



ca, el órgano correspondiente.

Las actas pueden ser declaradas nulas o no computables cuando contengan alguno de los siguientes defectos:

— Falta de comunicación del preaviso electoral al órgano competente: Smac o quien haga las veces de éste.

— Falta de capacidad en el sindicato para promover la elección.

— Haberse elegido más representantes de los que corresponda.

— Incumplimiento grave de los plazos de proceso electoral.

— Haber sido elegido algún representante por un número de trabajadores inferior al exigido.

— Celebrar la elección fuera del centro de trabajo.

— Haberse detectado defectos subsanables en la Mesa y que no hayan sido subsa-

nados a pesar de haber sido requerida para ello.

— Haber elegido representantes por parte de unos colectivos que no tuvieran derecho a los mismos.

Si las pruebas aportadas llevan a la conclusión de que han existido algunos de los defectos señalados, dicha acta se declarará no computable en caso contrario.

### Duración del mandato electoral

El período por el que son elegidos los representantes de los trabajadores es en principio de *cuatro años*, igual que en el caso de diputados y senadores. Y digo en principio porque si al término de esos cuatro años no se hubiera promovido nuevas elecciones, el mandato electoral de los representantes de

los trabajadores se entenderá prorrogado por otro período igual.

Del mismo modo, este período de cuatro años puede quebrarse por circunstancias que no permitan concluirlo.

Las circunstancias más notables por las que se extingue el mandato electoral o deja de ser representante de los trabajadores para cuya función fue elegido son:

— *Muerte.* Acaecido este hecho se extingue el mandato electoral, pues no podría ser de otro modo.

— *Pérdida* de la condición de elegibilidad.

Pierde esta condición el representante que deje de ser trabajador de la empresa en la que salió elegida. Es lógico que si se pierde esta condición constitutiva de la representación, ésta se extinga. Referida esta pérdida de la condición de trabajador a una decisión voluntaria del representante, pues caso de que dejase de ser trabajador de la empresa como consecuencia de un despido, éste fuese impugnado por el trabajador y fuese declarado nulo o improcedente, la opción de seguir siendo trabajador y, por tanto, representante está de mano de este trabajador despedido, debiendo adoptar los jueces, en su caso, las medidas oportunas para que el ejercicio de su función representativa sea garantizado.

— *Dimisión.* Si un representante de los trabajadores presenta su dimisión, su mandato se extingue a instancia del mismo, perdiendo en este caso las garantías que como representante era acreedor para el año posterior contado a partir de la fecha de la dimisión.

Esta dimisión debe ser comunicada al Servicio de Mediación, Arbitraje y Conciliación (SMAC) y al empresario, y deberá también publicarse la misma en el Tablón de Anuncios de la empresa.

Los encargados de efectuar esta comunicación a las diversas instancias son los trabajadores o miembros del Comité que permanezcan en sus puestos, según el artículo 14 del Real decreto 1311/86, dentro del plazo de diez días a contar de la fecha en que se produzca la dimisión, pudiéndose también utilizar la vía de la asamblea para comunicar a los trabajadores la dimisión del representante.

— *La revocación.* La revocación extingue el mandato electoral antes del plazo de los cuatro años señalado.

La forma de cómo debe producirse esta revocación no la indica el artículo 67.3 del Estatuto de los Trabajadores, al señalar los requisitos que deben cumplirse para que el mandato sea revocado:

— Que la decisión sea tomada por los trabajadores que los hayan elegido mediante asamblea convocada al efecto.

— Para que se pueda celebrar la asamblea debe ser convocada por 1/3 como mínimo de los trabajadores electores.

— Y el acuerdo de revocación del mandato electoral deberá ser adoptado por mayoría absoluta, es decir, la mitad más uno de los trabajadores reunidos en asamblea.

Hay, no obstante, alguna limitación a la decisión de revocación del mandato:

— Esta no podrá realizarse mientras esté en curso la tramitación de un convenio colectivo.

— Ni tampoco podrá replantearse hasta transcurridos al menos seis meses.

Al igual que en el supuesto de dimisión, en el de revocación tampoco se aplica la extensión de garantías a los representantes revocados al año siguiente a la expiración de su mandato. ■

J. M.  
MARTINEZ GALAN



Nueva Directiva Comunitaria

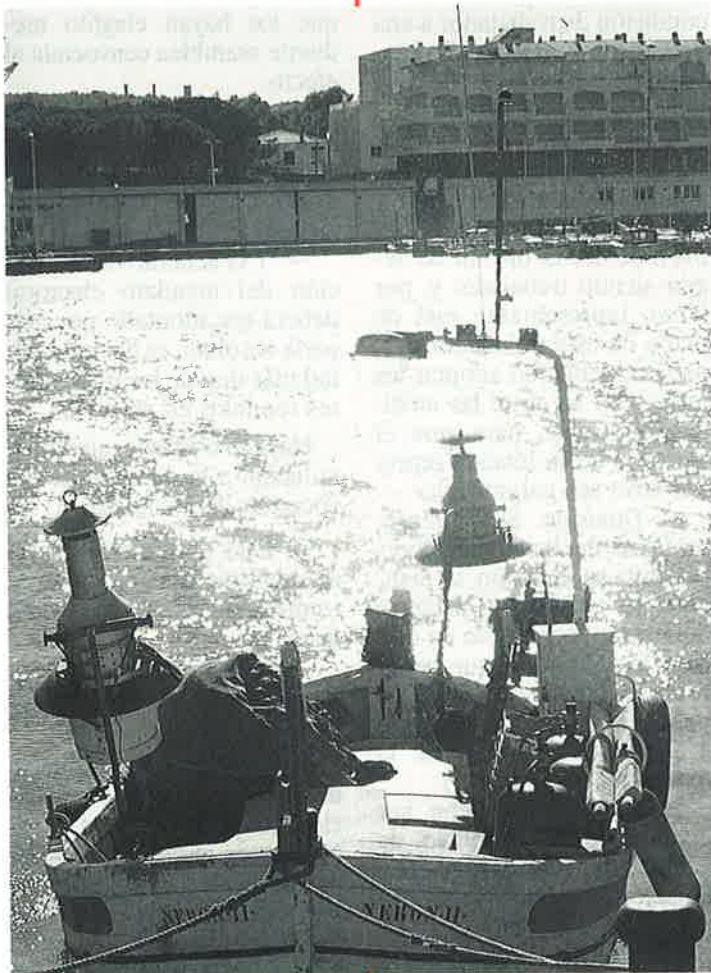
# La CE exigirá más comodidad y mayor seguridad en los buques de pesca

El Consejo de Trabajo y Asuntos Sociales de la Comunidad Europea aprobó el pasado 1 de junio el proyecto de directiva relativa a «las disposiciones mínimas de seguridad y salud a bordo de los buques de pesca» que, durante dos años, ha venido preparando la correspondiente Comisión comunitaria y en la que han participado activamente por parte española, además de la representación permanente que nuestro país tiene en la Comunidad, expertos de la Secretaría

General de Pesca, de la Dirección General de la Marina Mercante y del Instituto Social de la Marina.

Esta directiva, que es la número trece de carácter específico para los temas relacionados con el sector, tiene que ser ratificada todavía por el Parlamento Europeo, tras los correspondientes debates, hecho que no se espera que suceda hasta octubre o noviembre. En principio está previsto que la directiva pueda entrar en vigor el 1 de enero de 1994.

**Sanidad a bordo**



**L**A Comisión de las Comunidades Europeas viene elaborando desde hace varios años una importante legislación en los ámbitos técnico y social, tendente a garantizar un mayor nivel de seguridad y salud a bordo de los buques de pesca, ya que es consciente de las condiciones específicas y particularmente difíciles del trabajo y de la vida a bordo de estos buques, y que son la causa de que el índice de frecuencia de los accidentes graves o mortales que se producen en las modalidades de la pesca marítima sea muy elevado. En los países comunitarios estos se sitúan anualmente entre un 1 y un 4 por mil, diez veces más elevados que los de la minería, la construcción y la agricultura.

En este espíritu de velar por la mejora de las condiciones de vida de los trabajadores es en el que se enmarca esta décimo tercera directiva específica que ha aprobado el Consejo de Ministros, y que consta de catorce artículos y cuatro anexos.

## Ambito de aplicación

El ámbito de aplicación de esta directiva, cuando entre en vigor, será para buques de pesca existentes, cuya eslora entre perpendiculares sea equivalente o superior a 18 metros. Para los buques de nueva construcción la eslora entre perpendiculares requerida es equivalente o superior a 15 metros. También afectará a los nuevos barcos cuyo contrato de construcción se haya firmado antes de los dos años que la directiva tiene de plazo para entrar en vigor una vez aprobada.

Aquellos barcos que estén en fase de transformación también deberán acogerse a esta normativa. De no existir contrato de construcción o de transformación y reformas se considerarán obligados a cumplir la norma los que tengan instalada la quilla o hayan comenzado su operación de montaje que suponga la utilización de, al menos, 50 toneladas del total estimado de los materiales de estructura.



En la nueva directiva se especifica que se entiende por buque de pesca todo aquel que esté registrado en la plena jurisdicción de un Estado miembro o que enarbolen el pabellón de un Estado miembro y que se utilice a efectos comerciales para la captura y/o el acondicionamiento de pescado u otros recursos vivos del mar.

Asimismo, especifica que por buque nuevo se entiende todo buque de pesca cuya eslora entre perpendiculares sea igual o superior a 15 metros y tenga contrato de construcción o transformación importante.

### Fecha de aplicación

La directiva tiene aún que pasar el trámite del debate parlamentario y su correspondiente ratificación por este organismo comunitario. Ello se producirá, previsiblemente, en el tercer trimestre del presente año, y la entrada en vigor se efectuará el 1 de enero de 1994. A partir de ese momento el artículo 13 de esta nueva directiva especifica que los Estados miembros pondrán en marcha las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para armonizar sus propias legislaciones a esta nueva disposición, a fin de dar cumplimiento de la misma «a más tardar dos años después de su aprobación». Es decir, que existe un primer plazo transitorio de dos años.

Por otra parte, una vez adaptada la legislación en ese plazo, los buques existentes deberán cumplir las disposiciones mínimas de seguridad y de salud que dispone la normativa «lo más tardar siete años» después de la fecha de aplicación a que hemos hecho referencia. Ello quiere decir que el plazo transitorio final para la entrada en pleno vigor de la normativa será de nueve años para los buques existentes.

### Disposiciones de seguridad y salud

Las disposiciones mínimas de seguridad y salud para los buques de pesca que afectarán a las embarcaciones nuevas están contenidas en el Anexo I y



**La nueva Directiva afectará a aquellos buques ya existentes que tengan más de 18 metros de eslora y a los de nueva construcción que superen los 15 metros.**

hacen referencia a la navegabilidad y estabilidad de los buques, a las instalaciones mecánicas y eléctricas, a la obligatoriedad de instalar una fuente de energía eléctrica de emergencia y a la instalación de radiocomunicaciones. Especial importancia se da a todo lo relativo a evacuaciones de emergencia, detección y lucha contra incendios y acondicionamiento de los lugares de trabajo y alojamientos.

Similar enunciado tienen las disposiciones que deberán aplicarse a los buques ya existentes, contenidas en el Anexo II. No obstante, los términos son más flexibles, ya

que deberán aplicarse a un mayor número de embarcaciones, y de ello han sido muy conscientes los legisladores.

Una de las novedades más destacables es la obligatoriedad de instalar una fuente de energía eléctrica de emergencia que se situará fuera de la

ción periódica que deberá hacerse de los mismos.

La ventilación, la temperatura y la iluminación de los lugares de trabajo merece también un amplio apartado en la directiva, llegándose a concretar cómo deberán estar regulados siempre en función de las mejores condiciones de vida y, sobre todo, de seguridad de los tripulantes.

En lo referente a los alojamientos de los trabajadores «cuando existan», la normativa especifica que deberán estar acondicionados de forma que los ruidos, las vibraciones y los movimientos se minimicen. También especifica que «la cocina, y el comedor —cuando existan— deberán tener las dimensiones adecuadas, estar suficientemente iluminados y ventilados».

Finalmente, los Anexos III y IV se refieren a medidas de salvamento y formación de los trabajadores y serán de aplicación, tanto a buques existentes como de nueva construcción.

Por último, cabe señalar que, si bien la normativa introduce importantes modificaciones a realizar en los buques de pesca existentes, en los términos en que está redactada son generosos y denotan una especial comprensión y flexibilidad, por parte de los legisladores, ya que es frecuente la utilización de términos como «en la medida de lo posible», «siempre que existan», etc.

En cualquier caso, lo que está presente en esta directiva es la preocupación de la Comunidad Europea por que este tipo de medidas redunden en beneficio de todos los trabajadores integrantes del sector pesquero, en base a mejorar sus condiciones de vida y trabajo, y que deje de tener actualidad aquella frase que el escritor Walter Scott puso en boca de uno de sus personajes: «Esto que usted compra no es pescado, sino vidas humanas». ■

Concha  
HERNANDEZ CARAZO



## Transferencias en materia de pesca marítima

El «Boletín Oficial del Estado» del 26 de junio publicó una orden del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno sobre transferencias de funciones en materia de pesca marítima, que afecta a los Ministerios de Defensa y de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Según el artículo único de dicha orden, que entrará en vigor el 15 de septiembre de este año, las Direcciones Provinciales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación asumirán el ejercicio de las funciones que en materia de pesca marítima venían desarrollando las Comandancias y Ayudantías de Marina. ■

## Guía Laboral 1993

GUIA LABORAL 1993



**P**OR séptimo año consecutivo el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha publicado la Guía Laboral que ahora corresponde a 1993. Como en años anteriores, esta publicación forma parte del conjunto de actuaciones que este Departamento lleva a cabo para difundir los servicios y prestaciones de su competencia, así como la normativa referente a la realidad socio-laboral en un lenguaje fácil y asequible a todos los ciudadanos.

Esta actuación informativa está dentro del sistema integrado de Comunicación Social, del cual es igualmente parte básica la Red de Oficinas Integrales de Información Socio-Laboral, que con sus 54 unidades han resuelto en 1992 1.200.000 consultas, y desde su creación, más de cuatro millones.

En los años precedentes la «Guía» tuvo una excelente acogida en medios profesio-

nales, sindicales y por el público en general. Prueba de ello es que desde que se puso en marcha esta iniciativa, en 1987, se han editado ya más de 400.000 ejemplares. Fuera de nuestras fronteras la «Guía» goza también de amplio prestigio, especialmente en los países de la Comunidad Europea y en Estados Unidos, lo que ha llevado a sus responsables a editarla, por segundo año, en inglés y francés.

La presente edición está dividida en 13 capítulos, en los que se explica la forma de buscar un puesto de trabajo, cómo son y cómo funcionan las ayudas para crear empresas, cómo se contratan trabajadores y las ventajas de cada tipo de contrato, ¿cuáles son las otras formas de empleo, cooperativas, sociedades anónimas laborales, autoempleo?, cómo se protege el trabajador desempleado, los Servicios de Inspección y Seguridad e Higiene en el Trabajo, los Sindicatos de los Trabajadores, la Negociación Colectiva de las Condiciones de Trabajo, cuáles son los derechos y deberes en relación con la Seguridad Social, supuestos prácticos, modelos de impresos más usuales utilizados en la Administración Sociolaboral, situación de los Servicios Centrales del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y organismos dependientes de él y el índice sistemático, alfabético y cronológico de las normas emitidas por este Departamento.

La «Guía Laboral 1993» se puede adquirir en el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y en las librerías.

Para cualquier información sobre los temas contenidos en ella hay que dirigirse a la Subdirección General de Información Administrativa del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. C/ Agustín de Bethancourt, 4, en Madrid, o a las Direcciones Provinciales de Trabajo y Seguridad Social y Oficinas de Información Sociolaboral. ■

## Aulas del Mar 1993

La Universidad de Murcia ha organizado para el próximo mes de septiembre la 9.ª edición de las Aulas del Mar, que se celebrarán en Cartagena. A lo largo de todo el mes se impartirán 11 cursos dedicados a: Buceo para científicos, Arte y ciencia de la navegación, Contaminación marina, Medicina subacuática e hiperbárica, La influencia naval en la historia, Acuicultura,

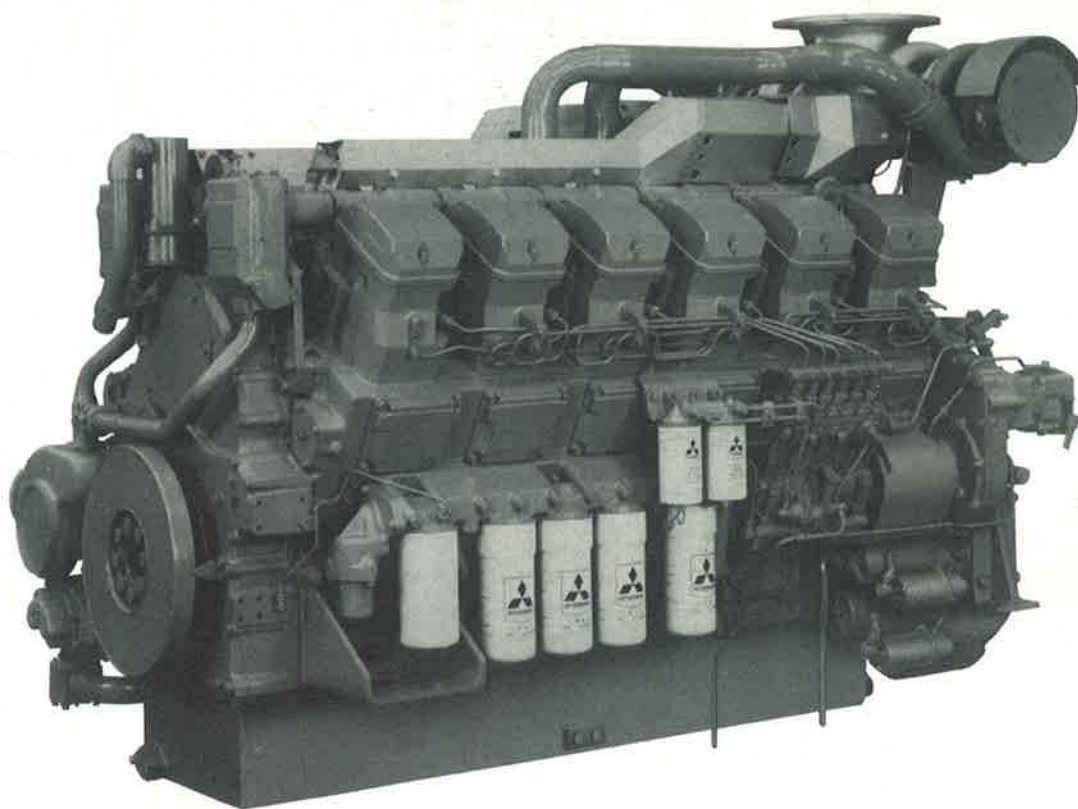
Biología marina, Cultivo, alimentación y genética de peces, Construcciones navales e ingeniería marítima, Arqueología subacuática y pesquería.

Para más información, dirigirse al Servicio de Promoción Educativa. C/ Santo Crito, 1. Edificio de Asuntos Generales. 30001 Murcia. Teléfonos (968) 36 33 19 y 36 33 20. ■



# 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.

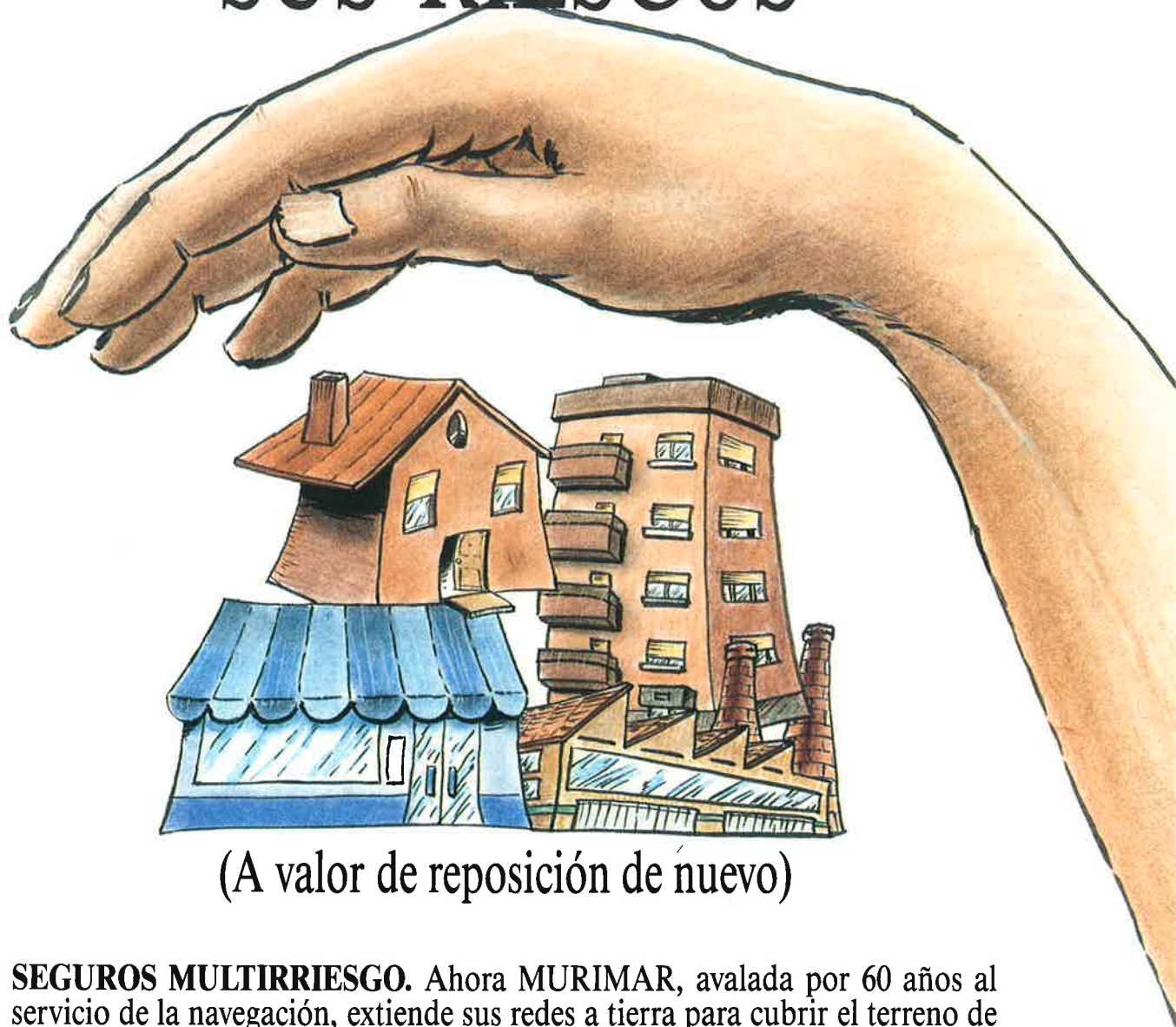
**MITSUBISHI  
DIESEL ENGINES**  
*La Potencia de un Líder*

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.

# 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.

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