

# MAR

N.º 309 - SEPTIEMBRE 1993



## DIALOGO SOCIAL

Gobierno, patronal y sindicatos negocian empleo, prestaciones sociales, mercado laboral y política de rentas

Barcos italianos arrasan la pesca

### LOS «NUEVOS PIRATAS» DEL MEDITERRANEO



CARRIZOS PUBLICIDAD VIGO

# Rodman 83, Una perfecta máquina de pescar

## CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

Eslora total	25,40 m.
Eslora entre perpendiculares	21,80 m.
Manga	6,60 m.
Calado	2,40 m.
Puntal	3,47 m.
Potencia	280 CV.
Velocidad	10 nudos
Capacidad bodega	115 m. <sup>3</sup>
Capacidad combustible	50 m. <sup>3</sup>
Capacidad agua dulce	8 m. <sup>3</sup>
Habilitación	14 hombres
T.R.B.	89 Tons.

**El Rodman 83 no pesca solo.  
Pero es lo único que le falta.**

Porque este palangrero ha sido concebido y diseñado para ser una perfecta máquina de pescar. Las suaves líneas de su casco, fabricado en Polyéster Reforzado en Fibra de Vidrio, sin ninguna rugosidad; su resistencia; su dureza; su práctica inalterabilidad al tiempo le hacen similar o superior a cualquier barco de casco de acero pero ganándole en economía, ahorro y capacidad. Pero, además, sus equipos de navegación y detección le convierten en un instrumento perfecto para la faena en la mar.

 **Rodman**  
**POLYSHIPS**  
Construcción y reparación naval

Tel.: (9 86) 81 18 11 • Fax: (9 86) 45 29 61 • Tlx. 83667 • Ríos - Teis, s/nº • A. Postal 501 • 36200 VIGO • Spain



## Nuevas condiciones para recibir la revista **A LOS LECTORES DE «MAR»**

A partir de este número y hasta diciembre, la revista MAR pone en marcha un plan para la ordenación y mejora del Departamento de Suscripciones, con la mirada puesta en dos objetivos:

**Primero**, lograr una mayor racionalidad y eficacia en los envíos, para evitar pérdidas o devoluciones que suponen un gasto para la Administración y ningún servicio para el administrado.

**Segundo**, conocer mejor el espectro de nuestros lectores de cara a la elaboración y presentación de su contenido.

De acuerdo con estos planteamientos, os comunicamos que las nuevas condiciones para recibir la revista serán las siguientes:

- 1** MAR va a seguir siendo **gratuita**, como un servicio de la Administración al colectivo marítimo-pesquero.
  - 2** Quienes deseen seguir recibiendo la revista, deberán comunicarlo a la sede de la misma: **C/ Génova, 20, 5.ª planta, 28004 Madrid**, remitiendo debidamente cumplimentado el formulario que aparece al pie de página.
- Con el fin de conocer mejor a nuestros lectores y considerarlos a la hora de elaborar la información, nos interesa algún dato personal, como edad y profesión.
- 3** Los centros del ISM no deberán responder a este formulario.
  - 4** A partir del **1 de enero**, quienes no hayan comunicado su alta en la revista serán dados de baja automáticamente como suscriptores. ■

**MAR**

NOMBRE O EMPRESA:.....

DIRECCION: CALLE .....

LOCALIDAD ..... D. P. ....

PROVINCIA.....

EDAD ..... PROFESION .....

¿DESDE CUANDO RECIBE LA REVISTA?.....

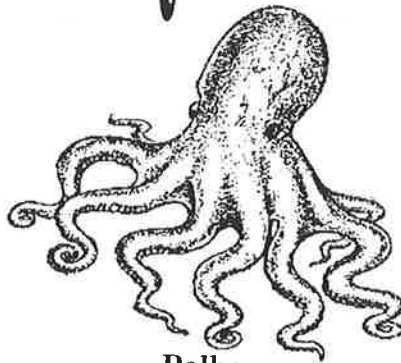
.....



# 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.

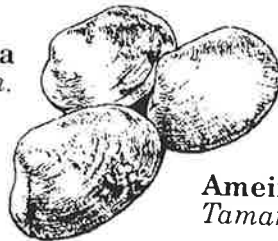


**Percebe**  
Tamaño Mínimo Legal: 4 cm.



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

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

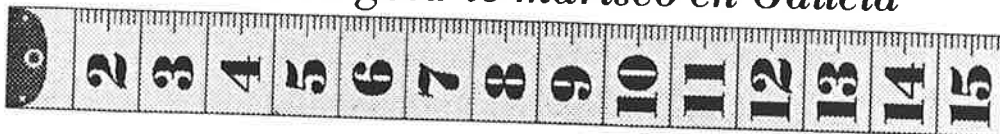


**Ameixa Fina**  
Tamaño Mínimo Legal: 40 mm.

**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



# 32

## DIALOGO SOCIAL

Gobierno, patronal y sindicatos negocian prestaciones sociales, mercado laboral, empleo y política de rentas.



# 24

## CAIDA DE LA FLOTA MERCANTE

La flota de la Marina Mercante mantiene su caída.

# 6

## PIRATAS DEL MEDITERRANEO

Los rederos italianos arrasan impunemente la pesca en el Mediterráneo.

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 Verona y Concha Hernández Carazo.

Secretaría de Redacción: M.ª Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: Alicante: Casa del Mar, Muelle del Poniente - Tel. (965) 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. Barcelona: Puigxurriquer, s/n. - Tels. (93) 319 05 66 y 319 03 88. 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. Gulpúzcoa: Casa del Mar, Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Casa del Mar, Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar, Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar, León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n. - Tels (982) 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Puente del Carmen, s/n. - Tel. 22 72 75. Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Casa del Mar, Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar, Fco. Bastos, s/n. Tel. (977) 22 71 66. Valencia: Casa del Mar, Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar, Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Casa del Mar, Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71.  
O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 310 04 07 y 310 46 26. Télex 23746-22107. Fax (91) 319 91 34-308 46 26.

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

Imprime: GRAFOFFSET, S. L. Los Herreros, 14, GETAFE (Madrid) - Depósito legal: M. 16.516/1993. 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.

**Rederos italianos en el Mediterráneo**

**AL**

# **MARGEN DE LA LEY**

Más de 720 rederos italianos, según consta en un informe —hasta hace pocas semanas secreto— del Ministerio de la Marina Mercante italiano, esquilman el Mediterráneo. Con redes de deriva de una longitud media de 10 kilómetros, que contravienen las resoluciones de Naciones Unidas, la normativa de la CE y la propia legislación italiana, sus pesqueros invaden todos los rincones con sus destructivas artes de pesca. Atrás quedaron los tiempos en que el pez espada se pescaba en Sicilia con arpón, situándose el pescador en proa.

Una pesca menos rentable pero más selectiva. Paradójicamente, el cambio se produjo gracias a los «subsidios» de la propia CE, sin que previamente se analizara la repercusión del uso de redes de deriva. La actual situación, denunciada por MAR en el mes de noviembre del pasado año, ha ido a peor. Nadie ha tomado, hasta el momento, cartas en el asunto. Incumplir la legalidad sigue resultando rentable.

**La flota italiana, compuesta por más de 720 rederos, «piratea» a sus anchas por todo el Mediterráneo, según reconoce el propio Ministerio de la Marina Mercante en un informe mantenido en secreto hasta hace poco tiempo.**





© Greenpeace/Mortimer  
Barco redero italiano recogiendo un pez espada capturado en aguas del Mediterráneo.



La propia legislación italiana establece que la red de deriva debe ser calada a seis metros por debajo de la superficie, con una longitud máxima de 2,5 kilómetros, según un decreto firmado por el ministro italiano de la Marina Mercante en agosto de 1991. En un debate público en Roma, en el que participaron Organizaciones no Gubernamentales (ONG) y pescadores,

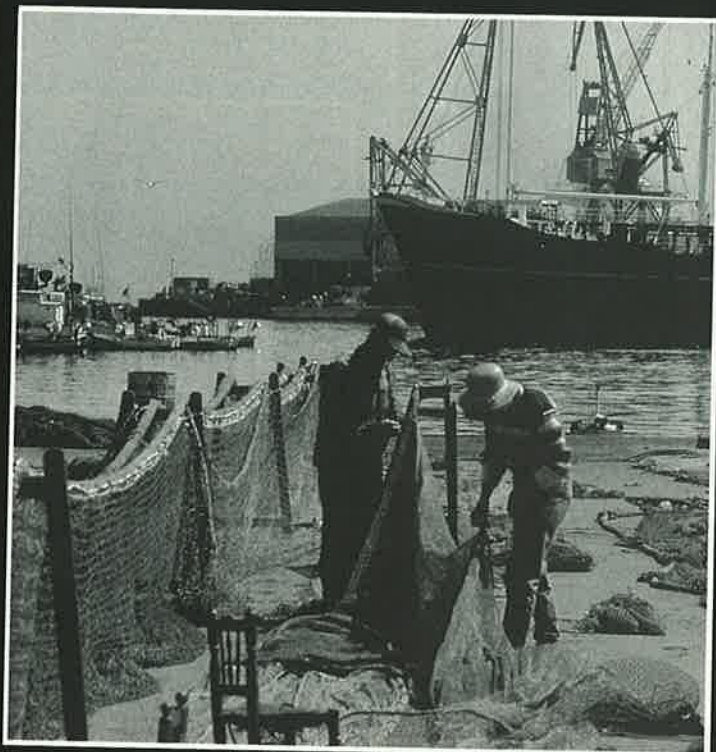
Greenpeace acusó al ministro de Pesca italiano de mantener en secreto un informe sobre las actividades de la flota pesquera.

En dicho informe, que el propio ministro remitió a la organización ecologista, se reconocía que los rederos italianos incumplen su propia legislación, pero todo quedó ahí. En una carta remitida por Greenpeace al embajador de Italia en España el pa-

# AL MARGEN DE LA LEY

sado 15 de junio, en la que se denuncia esta situación, permanecerá hasta la fecha sin contestación.

Obviamente, tampoco cumplen el Reglamento de la Comunidad Europea (345/92), en vigor desde el 1 de junio de 1992, en el mismo sentido. La moratoria sobre la pesca en alta mar con redes a gran escala (Res. 46/215) de la ONU, que entró en vigor el 31 de diciembre de 1992, corre la misma suerte. Son papel mojado. Los rederos italianos incumplen de forma manifiesta todas ellas no sólo en sus aguas, sino en todo el Mediterráneo (ver mapa elaborado por el propio Ministerio de la Marina Mercante italiano), incluidas las aguas jurisdiccionales españolas.



## Vandalismo pesquero

La transgresión de la Ley no recibe ningún castigo, por lo que otros países no dudan en sumarse al saqueo de las ya esquilmadas aguas mediterráneas, como es el caso de las flotas de Marruecos, Grecia y Turquía, sin olvidar las actuaciones de los pesqueros en busca del atún bajo bandera de conveniencia.

La flota italiana, compuesta por más de 720 rederos, «pirateas» a sus anchas por todo el Mediterráneo. Los pesqueros españoles, que suprimieron las redes de deriva desde octubre de 1990, han llegado a no poder calar sus palangres donde operan los rederos italianos, definiendo la situación de algunos caladeros como *zonas cubiertas por un laberinto de redes*.

Cuando la CE estableció un máximo de 2,5 kilómetros de longitud para las redes de deriva, permitió que algunos pesqueros que ya venían utilizando estas redes —en concreto, los franceses—, desde 1990, siguieran fariendo con redes de 5 kilómetros.

Esta actitud de la Comunidad Europea, duramente criticada por la organización Greenpeace, ha ocasionado múltiples



La flota redera italiana suele utilizar los puertos españoles como base de sus operaciones en el Mediterráneo. En la imagen, tres de estos barcos atracados en el puerto de Palma.

problemas entre las flotas española y francesa. Los pescadores españoles, especialmente los del País Vasco, se sienten discriminados, ya que ellos utilizan sistemas de mayor selectividad, como el cebo vivo, el curricán y el palangre. La tensa situación

entre ambas flotas tuvo un claro ejemplo en el enfrentamiento acaecido a mediados del pasado mes de julio.

Como se señalaba anteriormente, otras flotas del Mediterráneo utilizan redes de deriva de gran tamaño. Lo grave del

caso italiano es la importancia de su flota y su área de acción, cubriendo prácticamente todo el Mediterráneo. Su ilegalidad no es sólo el sistema de pesca utilizado, sino que muchos de sus barcos carecen de licencia para alejarse de sus costas.





Tavola 11

Flotta italiana armata con reti derivanti pelagiche di tipo "spadara".

El presente mapa forma parte del informe sobre las actividades de la flota pesquera italiana, elaborado por el Ministerio de la Marina Mercante de aquel país. En él se detalla el área de máxima actuación de la flota redera italiana. La elocuencia del mismo evita cualquier comentario.

Este hecho ha sido denunciado en reiteradas ocasiones por Greenpeace. Por ejemplo, el pasado año, según nos manifestó Assumpta Gual, portavoz de la organización ecologista, «dos pesqueros — "Rosa dei Venti" y "Marinella" — carecían de licencia para alejarse más de 20 millas de las costas italianas, por lo que se encontraban ilegalmente atracados en el puerto Mahón, sin que las autoridades españolas hicieran nada al respecto».

### Total impunidad

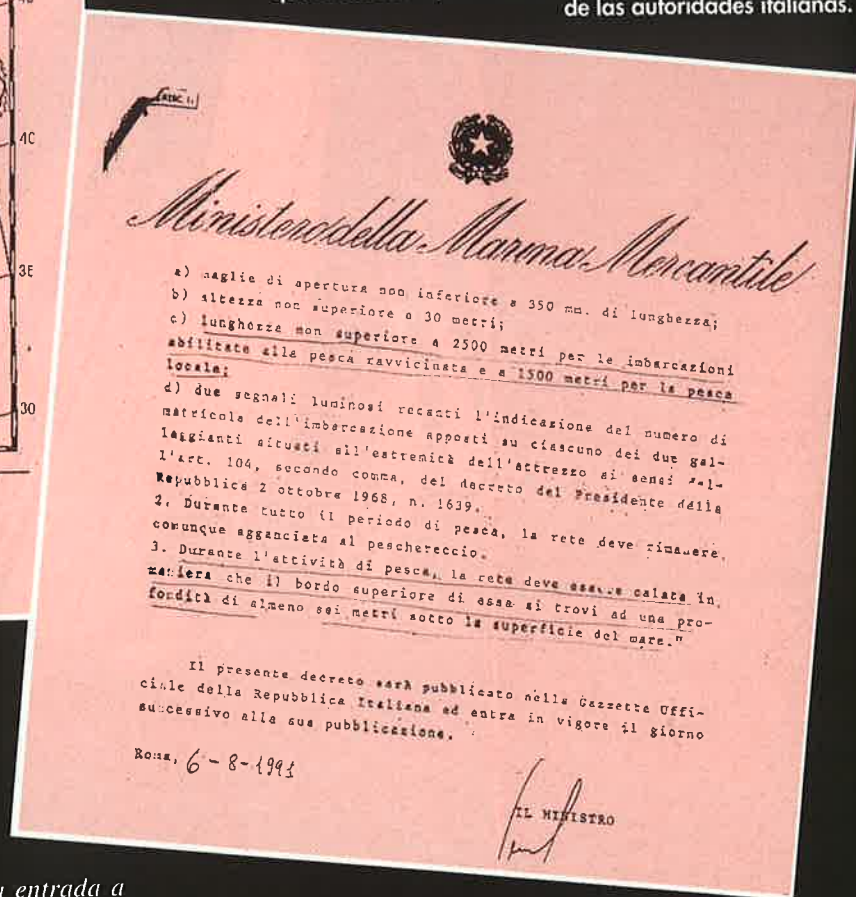
España ha realizado varios apresamientos e incluso, tal y como declaró a esta revista José Loira, secretario general de Pesca Marítima, «se ha mantenido un helicóptero de vigilancia pesquera en las islas Baleares y se han incrementado los controles en los puertos». Assumpta Gual cree aún insuficientes estas medidas. «España

debería prohibir la entrada a sus puertos a los pesqueros con redes de deriva, así como apoyar una Convención Internacional sobre Pesca en el Mediterráneo, para poner fin a la pesca abusiva e irresponsable».

La flota italiana actúa con total impunidad. Desde el mes de junio de 1992, en que entró en vigor el Reglamento de la CE, las denuncias por estas actuaciones ilegales han sido constantes. Greenpeace ha detectado flotas de rederos italianos en Cerdeña, Mar de Liguria, Mar Tirreno y Sur de Sicilia, en el Mar Jónico, a escasas seis millas de las costas griegas, a los que hay que añadir numerosos puntos en las costas españolas, desde las Baleares a la isla Columbretes, frente a Castellón, en la zona de Murcia, Alicante, etcétera.

Incluso algunos pescadores han denunciado a Greenpeace que estos pesqueros han desembarcado sus capturas en el

Bajo estas líneas, fotocopia de una de las páginas del Decreto firmado por el ministro de la Marina Mercante italiano, que entró en vigor el 6 de agosto de 1991, en el que se establece una longitud máxima de la red de 2,5 kilómetros, entre otras especificaciones. Un Decreto que se ha incumplido desde entonces con la aquiescencia de las autoridades italianas.



**«Si la propia Comunidad Europea no hace cumplir sus Leyes, ¿qué credibilidad tienen sus declaraciones a favor de la pesca responsable?, afirma Assumpta Gual, portavoz de Greenpeace».**

Puerto de San Pedro del Pinatar, en Murcia. Esta situación lleva a Assumpta Gual a manifestar que «si la Comunidad Europea no hace cumplir sus Leyes, ¿qué credibilidad tienen sus declaraciones a favor de la pesca responsable?».

Esta tónica se ha venido repitiendo, como lo prueban las denuncias presentadas durante este año (algunas de las cuales se relacionan en el recuadro titulado «In fraganti»).

### Cortinas de la muerte

A través de estas mismas páginas se ha insistido, en diversas ocasiones, en los devastadores efectos de este sistema de pesca. Las redes de deriva, concebidas en principio para la captura del pez espada, apresan todo lo que pillan por delante, como diferentes especies de peces que no son su objetivo y

## AL MARGEN DE LA LEY

especies protegidas como delfines, ballenas y tortugas marinas, entre otros.

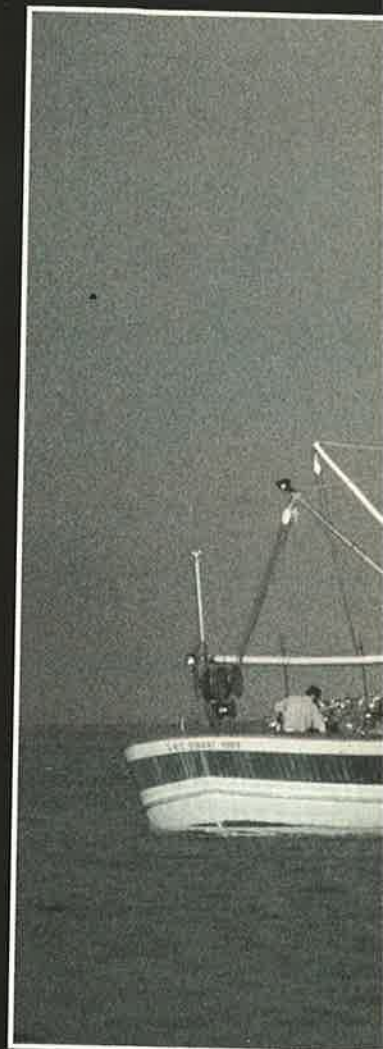
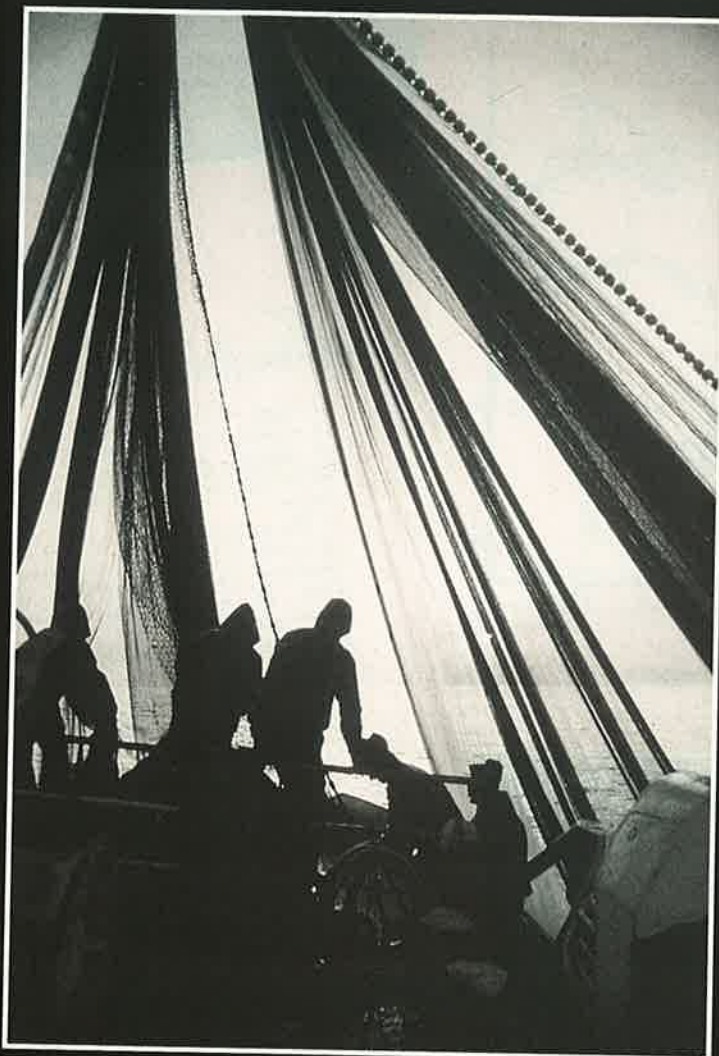
Tan sólo en las últimas semanas, según denuncia presentada por Greenpeace en la *Conferencia de la ONU sobre Pesca en Alta Mar*, celebrada a finales del pasado mes de julio, se han encontrado los cadáveres de diez cachalotes y numerosos delfines. Cinco de estos cachalotes, hallados en la isla de Menorca y el Parque Nacional de Cabrera, tenían el cuerpo completamente rodeado por redes de deriva. Y todos ellos eran crías o animales recién nacidos.

Según esta organización, más de 8.000 cetáceos mueren anualmente en el Mediterráneo apresados por redes de deriva. La propia Comisión Ballenera Internacional apuntó, en 1990, que «de seguir los actuales niveles de capturas accidentales sobre las poblaciones de delfín listado, éstas podrían ser no sostenibles».

Además, estas redes atrapan elevadas cantidades de peces —muchos de ellos, comercializables, como el bonito, la melva y atunes— que son arrojados posteriormente al mar, con la sola excepción del pez espada.

El problema se agrava ante la falta de datos científicos serios sobre el estado de las poblaciones marinas del Mediterráneo. No se han realizado evaluaciones de ninguna de las especies capturadas por las redes de deriva, ni siquiera del pez espada.

Respecto a esta especie, los propios científicos del ICCAT/CGPM (Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico) han hecho constar la «grave disminución de la talla de captura», atrapándose cada vez ejemplares de menor tamaño (se calcula que, en cada temporada de pesca, se capturan entre 60.000 y 100.000 ejemplares inmaduros de pez espada). Los cientí-



## «In fraganti»

En el número 300 de la revista *MAR*, publicado en el mes de noviembre del pasado año, se denunciaba la actividad ilegal de los rederos italianos en aguas del Mediterráneo. Por aquellas fechas, ya se encontraba en vigor el Decreto italiano por el que se prohibía la pesca con redes de deriva de más de 2,5 kilómetros de longitud (agosto de 1991), así como el Reglamento de la CE (junio de 1992).

Poco después (el 31 de diciembre de 1992) entraría en vigor la moratoria de la ONU para la utilización de redes de deriva en alta mar. Sin embargo, el problema ha ido a peor, y el tamaño de la flota redera italiana ya sobrepasa las 720 embarcaciones, utilizando redes que, en ocasiones, superan los 20 kilómetros de longitud. A las denuncias que entonces formulamos, añadimos ahora unas cuantas producidas en los últimos meses del presente año. Son sólo unos ejemplos para denunciar la total impunidad con la que vienen actuando.

**FEBRERO.** Greenpeace dirige una denuncia al Comandante de Marina de Mallorca por la presencia de rederos italianos ilegales atracados en el puerto de Palma. El «Principessa TP 1162» carece de licencia para alejarse más de 20 millas de la costa italiana.

**MAYO.** El día 14, el palangrero español «Torropi II» de Carboneras (Almería) sorprende a siete pesqueros italianos cuando faenaban a pocas millas de Mallorca, frente a la costa de Cala Ratjada. Seis días más tarde, pescadores españoles comunican a Greenpeace de la localización de una flota de rederos en las Baleares. Detectados otros barcos faenando a lo largo del litoral español, en ocasiones dentro de aguas jurisdiccionales españolas. Algunos son detenidos por las autoridades españolas.

Miembros de la Guardia Civil proceden a la inspección del redero italiano «Lupo di Mare II», en el puerto de San Pedro del Pinatar (Murcia), que lleva redes de más de



Un redero italiano es vigilado, frente a las costas españolas, por el buque «Sirius» de Greenpeace.

© Greenpeace/Newman

## La actuación de los rederos italianos vulnera la legislación de su país, de la Comunidad Europea y la moratoria de las Naciones Unidas para la pesca en alta mar con redes a gran escala.

10 kilómetros. Durante ese tiempo, son avistados rederos italianos en Menorca, Sur de Cabrera y zona de Formentera, Columbretes (frente a Castellón), zona de Murcia y Alicante.

**JUNIO.** El día 6, el buque «MV Sirius» detecta una flota de pesqueros italianos faenando con redes de deriva a sólo diez millas del cabo Capdepera (Mallorca). En esas fechas es apresado el pesquero «San Francesco d'Assisi 1 PT 1859» en el puerto de Fornells (Menorca), portando a bordo una red de 7,5 kilómetros de longitud.

El día 15, la cofradía de pescadores de Palma se pone en contacto con Greenpeace para informar de la presencia de cinco rederos italianos, matriculados en Catania, faenando a 20 millas al Sur de Cabrera (también se avistó a un coralero italiano utilizando la no menos destructiva «barra italiana»).

El día 21, pescadores mallorquines denuncian al pesquero italiano «Rosy 1 PT

1866» faenando, a nueve millas del cabo Atrutx (Menorca), con redes de unos 20 kilómetros de longitud. Días más tarde son hallados muertos nueve cachalotes, en el límite del parque marítimo terrestre de Cabrera, enmallados en redes de deriva.

**JULIO.** Un helicóptero de Greenpeace localiza a tres rederos italianos —«Cristina I ME 1062»; «Audace I ME 1068» y «Azurra 7 ME 434»— calando sus redes a 30 millas al Sur-Suroeste del Parque Nacional de Cabrera.

Durante esos mismos meses son avistadas flotas ilegales de rederos italianos al Este de Cerdeña, Mar de Liguria, Mar Tirreno y Sur de Sicilia. La mayor parte faenaba en aguas internacionales. El buque «Vega» de Greenpeace detecta a pesqueros italianos calando sus redes a unas seis millas de las costas griegas de Kefallonia. Las redes tenían entre 14 y 18 kilómetros por embarcación, según las medidas efectuadas a través del radar del barco. ■

ficos ya han advertido sobre el peligro de sobreexplotación.

A todo ello hay que añadir que miles de pescadores artesanales mediterráneos dependen de las especies que son descartadas por los rederos. La masacre de las redes de deriva pone en peligro, por tanto, el futuro de muchas pesquerías a pequeña escala.

La situación es extremadamente grave. Especialmente, si se tiene en cuenta lo poco que se está haciendo para combatirla. Y lo que se presagia para el futuro aún es peor. Tal y como aseguró a esta revista Assumpta Gual, en el Consejo de Ministros de la CE (a celebrar en el mes de octubre), en el que se debatirá sobre el futuro legal de las redes de deriva —el plazo de prórroga concedido a los franceses finaliza en el mes de diciembre—, Italia va a presionar para que todos los países comunitarios empleen redes de deriva de 5 kilómetros de longitud, tal y como lo hacen ahora los franceses.

Tampoco tendría que extrañar mucho esta actitud. Baste

R. G.

## AL MARGEN DE LA LEY

Así que, en vez de suprimir la irregularidad en que se encuentran los franceses, los italianos piden que se «regularice» esta situación para todos. Tal afirmación se desprende de lo que el propio director general de Pesca de Italia transmitió al representante de Greenpeace en el país vecino. Y todo ello cuando en la actualidad muchos de sus barcos calan redes de 20 kilómetros de longitud.

De confirmarse tal petición, está claro que el futuro del Mediterráneo dependerá de la voluntad real de la CE —léase, intención de hacer cumplir su propia legislación— de garantizar su supervivencia como mar y su propio ecosistema.

Vivimos en un mar de incongruencias, donde se legisla una cosa y luego, en la mayoría de los casos por omisión, se permite la transgresión de esa misma legislación. En este sentido se manifestaba Miquel Camps, portavoz del Grup d'Ornitologia de Balears (GOB): «Mientras se discute si Menorca va a ser declarada o no Reserva de la Biosfera, por parte de la UNESCO, sus aguas se están convirtiendo en un centro de pesca ilegal y destructiva».

### Futuro incierto

Nada hace pensar en un cambio radical, al menos en un futuro próximo. El Comisario de Pesca de la CE, señor Paleokrassas, afirma que no tiene competencias sobre las actuaciones de los barcos de pesca de los países miembros. Esta, al menos, desconcertante afirmación, fue contrarrestada por Greenpeace solicitando una condena, por parte de la Comi-



© Greenpeace/Newton

Redero italiano faenando frente a las costas españolas. Esta imagen, al igual que las anteriores obtenidas por Greenpeace, corresponden a los meses de junio y julio de 1992.

**El expolio  
ocasionado  
con las redes  
de deriva  
pone  
en peligro  
el futuro  
de miles  
de pescadores  
artesanales  
mediterráneos.**

sión de Pesca, de la actitud italiana. «Si no tienen capacidad sancionadora sobre los barcos —comenta Assumpta Gual— sí la tienen sobre Italia, como Estado miembro».

Habría que empezar por cambiar la filosofía pesquera. Es decir, aplicar el «principio de precaución» a la gestión pesquera. Cuando no exista evidencia científica de los efectos de una determinada actividad, conceder el beneficio de la duda en favor del medio ambiente. Ahora, se aplican medidas correctoras cuando los efectos destructivos empiezan a ser evidentes. Un claro ejemplo lo tenemos en las propias redes de deriva, que se extendieron por todos los mares del planeta sin un previo estudio de su impacto.

Esta idea ha sido defendida, en la recientemente finalizada Conferencia de la ONU sobre pesca en Alta Mar, por países como Nueva Zelanda y EE.UU;

sin embargo, se opusieron Japón y la CE.

Como señaló Matthew Gianni, Coordinador de la Campaña de Pesca en Alta Mar de Greenpeace Internacional, «si todos los Gobiernos siguen disputándose unos recursos cada vez más escasos en vez de cooperar, para asegurar la conservación de las pesquerías y del medio ambiente, no podemos ser sino pesimistas respecto al futuro de la pesca, los océanos y todos los que dependen de ellos».

Mientras, los rederos italianos siguen asolando impunemente, junto a los barcos con banderas de conveniencia, las aguas del Mediterráneo. La verdadera voluntad de acabar con esta situación se sabrá tras los debates del Consejo de Pesca de la CE, en el mes de octubre. ■

Raúl GUTIERREZ

José Loira, secretario general de Pesca Marítima

# «España cumple con sus compromisos de llevar a cabo una pesca responsable»

La situación creada por el vandalismo demostrado por la flota pesquera italiana en aguas del Mediterráneo, junto con las actuaciones de barcos amparados en banderas de conveniencia, es extremadamente grave. Urgen actuaciones que pongan freno a esta situación que, tal y como se desprende de declaraciones de distintas organizaciones, están poniendo en peligro la supervivencia del Mediterráneo. De ello hemos hablado con José Loira, secretario general de Pesca Marítima.



—¿Hay datos que permitan evaluar la situación de los caladeros sobre los que se ejerce una mayor presión pesquera en el Mediterráneo?

—Las posibilidades de llevar a cabo una evaluación fidedigna de los «stocks» pesqueros del Mediterráneo dependen, como en cualquier otro caladero, del nivel y de la

calidad de la investigación biológica pesquera, junto con la existencia de un mecanismo adecuado de recogida de estadísticas de capturas/desembarques.

El hecho de que la cuenca mediterránea se componga de más de veinte países, con niveles de desarrollo y disponibilidad de medios diferentes,

dificulta la consecución de un grado homogéneo de investigación y de recogida de estadísticas. Más aún, dado que el proceso de ampliación de jurisdicción, mediante la creación de Zonas Económicas Exclusivas no se ha producido en esta área, buena parte del Mediterráneo tiene la condición de aguas internacionales, lo cual representa una dificultad adicional para el control y mejor conocimiento de la actividad pesquera.

—Teniendo en cuenta estas dificultades, ¿qué se está haciendo al respecto?

—El Consejo General de Pesca del Mediterráneo, organismo dependiente de la FAO, ha tenido como objetivo promocionar la coordinación de la investigación pesquera. Asimismo, viene celebrando regularmente Consultas Técnicas de evaluación de los «stocks» en las distintas subáreas, así como grupos de trabajo más específicos (reuniones conjuntas con la ICCAT sobre grandes migradores, etcétera).

En el ámbito comunitario, se ha intensificado notablemente, en los últimos años, la coordinación de la actividad investigadora, existiendo una estrecha relación entre los principales centros de España, Francia, Grecia e Italia, que se ha materializado en

# AL MARGEN DE LA LEY

**Rederos italianos que carecen de licencia para alejarse más de 20 millas de las costas italianas atracan impunemente en el puerto de Mahón, según Greenpeace.**

campañas conjuntas de evaluación, intercambios de expertos e información, etcétera. Esto ha permitido lograr un buen grado de conocimiento de la situación de los «stocks» sobre los que ejercen su actividad las flotas de la Comunidad.

—Nadie parece poner en duda que España dispone de una legislación proteccionista de cara a los recursos pesqueros... Aunque ello es lo deseable, ¿se encuentran nuestros pesqueros en situación de inferioridad frente a las flotas piratas?

—España es, dentro del contexto mediterráneo e incluso comunitario, el país que ha desarrollado de forma más exhaustiva su normativa para la gestión y conservación de los recursos y para la ordenación de la actividad pesquera. En este contexto, España cumple con sus compromisos de llevar a cabo una pesca responsable.

No creo que se deba considerar lo anterior como un agravio comparativo. Por el contrario, este hecho ha permitido que España haya po-

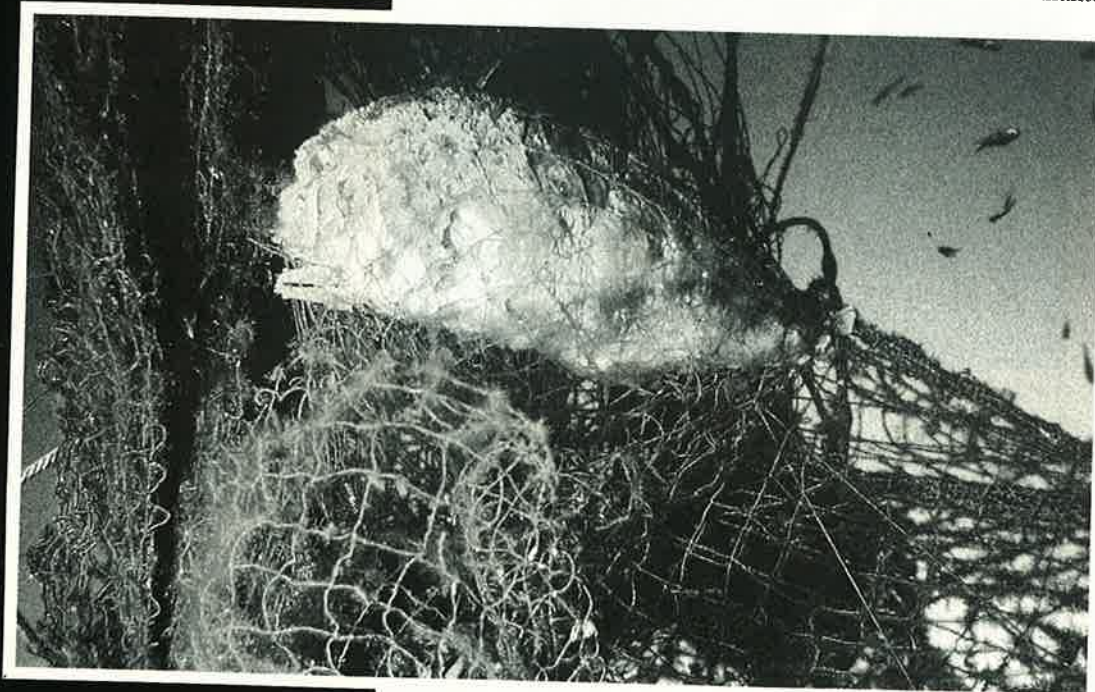


didado mantener, tanto en el contexto comunitario como en el Consejo de Pesca del Mediterráneo, una posición destacada en la «armonización a la alza» de las medidas de conservación, gestión y regulación de la pesca. La credibilidad de nuestras posiciones, respaldada por hechos objetivos y ciertos, ha sido, sin duda alguna, un factor determinante

en la elección unánime de España a la Presidencia del citado Consejo, así como para justificar el papel de motor impulsor que hemos asumido dentro de la propia Comunidad.

—¿Qué hacen las autoridades españolas para evitar las incursiones de pesqueros «piratas»?

—Aunque resulte evidente que la capacidad de actuación,



en el ámbito nacional, está limitada por el hecho de que España no puede ejercer su jurisdicción más que sobre su mar territorial, se ha incrementado notablemente la vigilancia, control e inspección, al objeto de poder asegurar el máximo cumplimiento, tanto de la normativa nacional como comunitaria, en esta zona. En este sentido, se ha mantenido, durante un largo período de tiempo, un helicóptero de vigilancia pesquera en las islas Baleares y se han incrementado los controles en los puertos, tanto de barcos nacionales como extranjeros.

Por otra parte, se ha reforzado la cooperación con las autoridades francesas e italianas, así como con la propia Comisión, y se ha procedido al decomiso de artes ilegales, a la imposición de sanciones...

—¿Cuál es la política de la CE para la conservación y gestión pesquera en el Mediterráneo?

—La Comunidad lleva trabajando, desde hace varios años, en el proceso de la aplicación de la Política Común de conservación y gestión a la zona del Mediterráneo. En este

sentido, está prácticamente finalizada una primera fase —la armonización de la normativa de los distintos países comunitarios— y, actualmente, se está discutiendo en Bruselas el futuro Reglamento de gestión, ordenación y control de la actividad pesquera en esta zona.

—¿Y la postura de la Administración española dentro de la CE?

—España ha adoptado, como se señaló antes, una decidida actitud de liderazgo en la formulación de esta política pesquera, siendo consciente, no obstante, que las peculiares características y la heterogeneidad de la zona, exigen un tratamiento diferenciado y específico.

—¿Cómo valora la necesidad de negociar una regulación global en el Mediterráneo para lograr, en la práctica, una «pesca responsable»?

—Dada la realidad geopolítica de la cuenca mediterránea, España estima que resulta obligado avanzar notablemente en el proceso de cooperación regional, para poder encontrar soluciones comunes a los problemas compartidos. En este sentido, debe aprovecharse la existencia de un foro, como es el propio Consejo General de Pesca del Mediterráneo, para avanzar en esta dirección. En la última reunión de dicho Consejo, que tuvo lugar en Malta del 5 al 9 del pasado mes de julio, España subrayó que este Consejo debe asumir, cada vez más, un papel decisivo en la gestión, conservación y ordenación de la actividad pesquera.

En definitiva, debe convertirse en un auténtico Organismo regional de gestión de la actividad pesquera para todo el Mediterráneo. La posición española fue bien acogida, tanto por la propia FAO como por los Estados miembros. Al haber aceptado la presidencia de este organismo para los próximos dos años, España estará

en la mejor posición para hacer avanzar estos objetivos.

—¿Qué actuaciones serían, a su juicio, las más efectivas de cara a lograr resultados prácticos en la defensa de los recursos pesqueros en esta área?

—La estrategia española se plantea a dos niveles, paralelos y complementarios:

En primer lugar, a nivel comunitario, apoyando la finalización del proceso de armonización antes descrito y la rápida aprobación de la normativa pesquera comunitaria para los cuatros Estados miembros ribereños.

En segundo lugar, a nivel regional, fortaleciendo el papel y las funciones del propio Consejo General de Pesca del Mediterráneo, con vistas a ir identificando los umbrales mínimos de una actuación conjunta en lo que a medidas técnicas, control de actividad, recogida de estadísticas e investigación pesquera se refiere.

Se trata, en definitiva, de ir ampliando los círculos concéntricos. Partiendo de una normativa nacional exhaustiva y modélica, resulta necesario establecer un marco comunitario coherente y eficaz. El siguiente paso será lograr un organismo regional eficaz y ejecutivo, que garantice y homologue las condiciones básicas en que se deberá ejercer la pesca en estas aguas, tanto para los Estados ribereños como para los no ribereños con presencia en el área. Sólo así se podrá cumplir con las obligaciones de conservación y gestión de los recursos marinos previstas en la Convención de las Naciones Unidas del Derecho del Mar, así como las derivadas de la pesca responsable. De lo contrario, se entraría en una dinámica de agravios comparativos y se vaciarían de contenido los esfuerzos realizados a escala nacional. ■

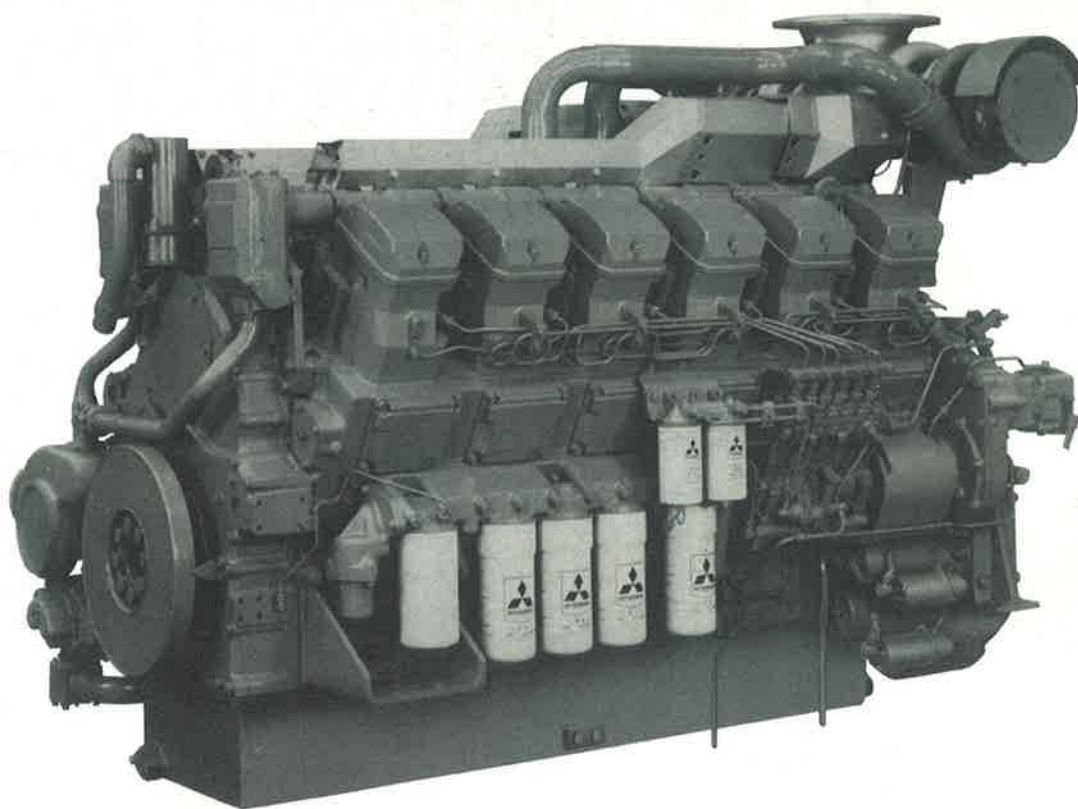
«**R**esulta obligado avanzar en el proceso de cooperación regional, para encontrar soluciones comunes a los problemas compartidos».

«**E**l Consejo General de Pesca debe convertirse en un auténtico Organismo regional de gestión de la actividad pesquera para todo el Mediterráneo».

R. G.

# 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*

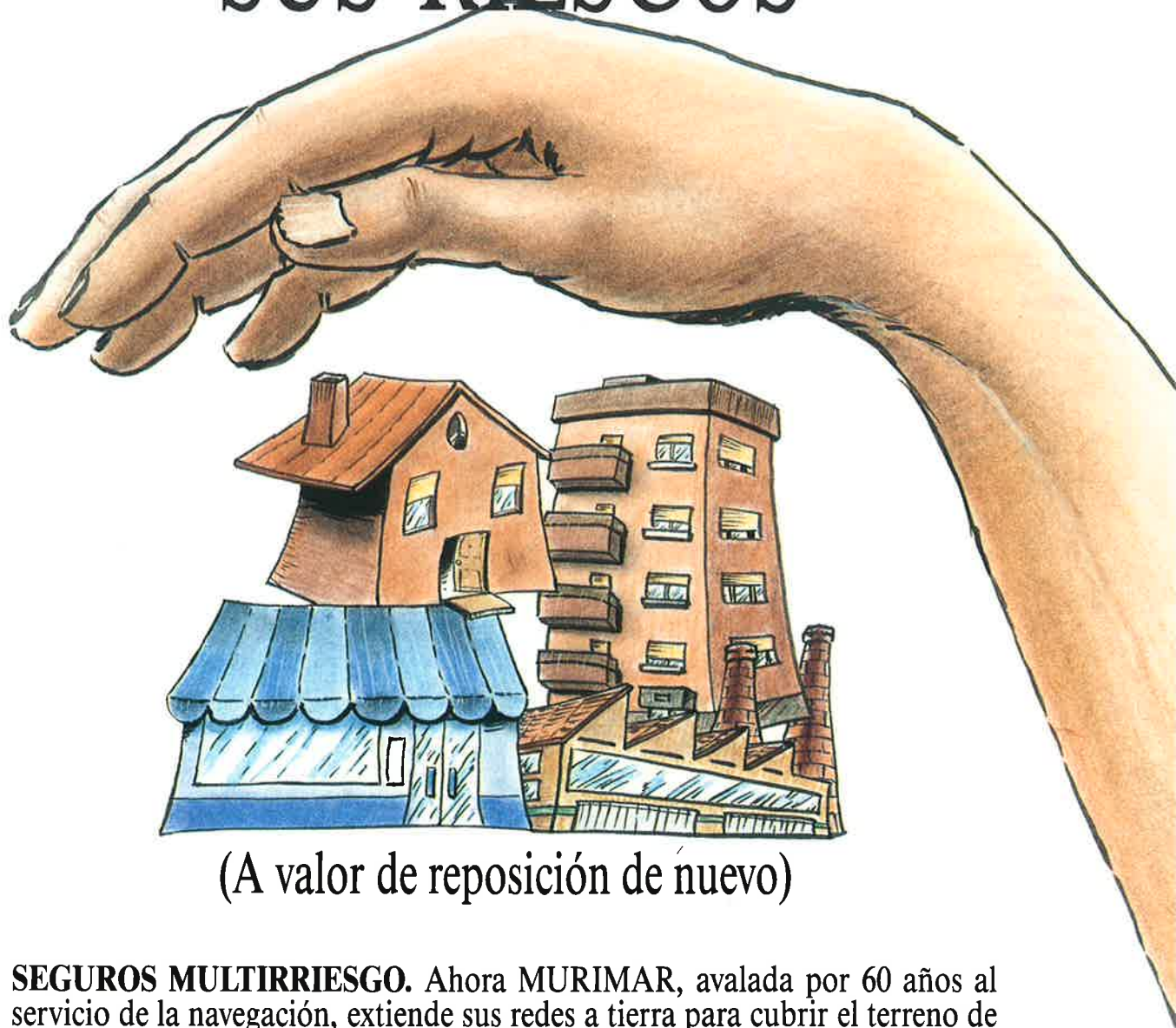
DISTRIBUIDO EN ESPAÑA POR : INNOVACION DIESEL S.A.

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

ras, a las que demandaron la no adquisición de túnidos capturados con volantas. En la capital guipuzcoana, representantes de los pescadores entregaron una carta al cónsul francés, en la que manifestaban su protesta por la utilización de volantas por parte de la flota francesa.

Un día después de la celebración de ambas manifestaciones, tuvo lugar un encuentro entre el sector pesquero de bajura del Cantábrico y de Francia en Burdeos. La reunión fue un completo fracaso al no llegar las dos partes a un acuerdo sobre el litigio que las enfrenta, desde hace años, a causa de las redes de volanta. Tras concluir ese encuentro, la flota de bajura del Cantábrico decidió continuar con el amarre de sus barcos hasta que existieran unas garantías mínimas de que Francia respetaría los acuerdos comunitarios sobre las volantas y la pesca de túnidos en el Cantábrico. Los pescadores de bajura cantábricos también requerían que conserveros y mayoristas se comprometieran por escrito a no adquirir bonito capturado con volantas.

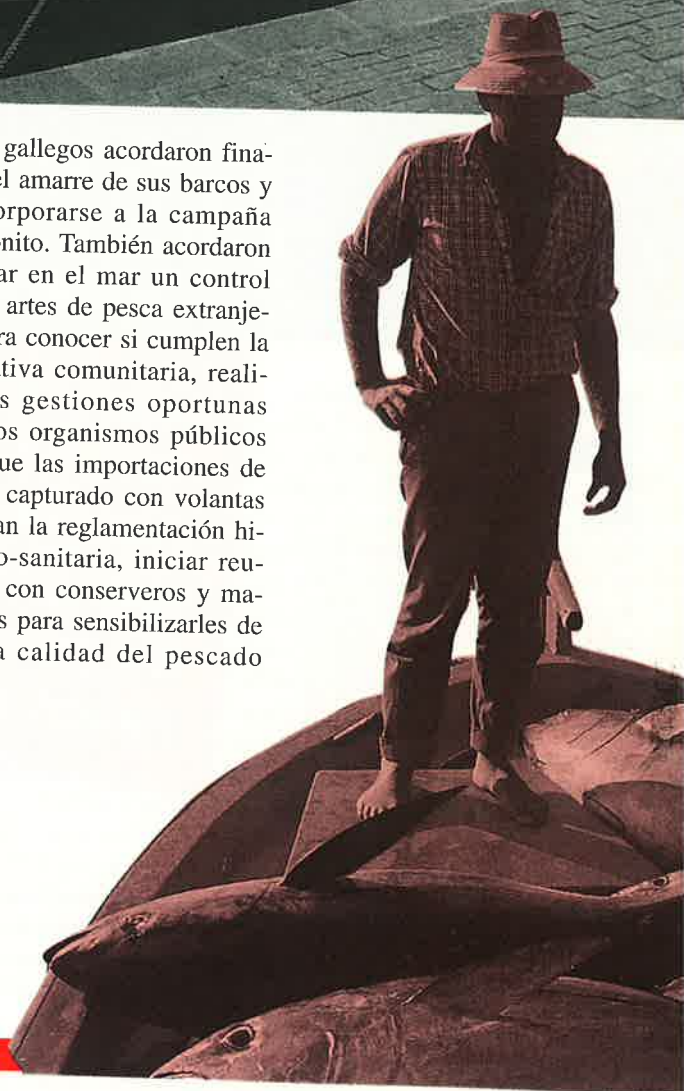
## Vuelta al mar

El 23 de julio, el conflicto tomó otro cariz. Por la mañana, el responsable de Pesca Marítima del Gobierno central, José Loira, remitió un fax a las cofradías de bajura del Cantábrico por el que se comunicaba la puesta en marcha de un Plan de Inspección y Control de las Actividades Pesqueras durante la costera del bonito de 1993. Según el texto recibido por los pescadores de bajura, la Administración española había mantenido contactos con la Comisión de las Comunidades Europeas y las autoridades francesas para establecer el Plan de Inspección y Control citado. Respecto a las actuaciones que tenía previsto llevar a cabo la Comisión de las Co-

munidades Europeas destacaba la participación de inspectores comunitarios en las misiones de control en el mar a bordo de los buques de vigilancia. Los inspectores comunitarios realizarían, además, visitas de inspección en los puertos para verificar la normativa técnica aplicable a las redes de enmalle a la deriva. La Administración española, por su parte, se comprometía a destacar dos patrulleras de la Armada para realizar labores de vigilancia en la zona de pesca conflictiva.

Con la recepción de tal texto, las cofradías de Cantabria y Asturias decidieron hacerse al mar ese mismo día. Representantes de los pescadores vascos y gallegos, por su parte, se reunieron al día siguiente en Bermeo para analizar la nueva situación. Tras discutir ciertos aspectos del conflicto, los pescadores vas-

cos y gallegos acordaron finalizar el amarre de sus barcos y reincorporarse a la campaña del bonito. También acordaron realizar en el mar un control de las artes de pesca extranjeras para conocer si cumplen la normativa comunitaria, realizar las gestiones oportunas ante los organismos públicos para que las importaciones de bonito capturado con volantas cumplan la reglamentación higiénico-sanitaria, iniciar reuniones con conserveros y mayoristas para sensibilizarles de la baja calidad del pescado





capturado con volantas, y solicitar al secretario de Pesca Marítima, José Loira, una entrevista con el Ministro de Agricultura y Pesca, Vicente Albero, para exponerle la situación.

Tras más de una semana de huelga, parecía concluir un conflicto en el que no se había resuelto el problema de fondo, las volantas. Por ello, responsables de las cofradías de pescadores de bajura del País Vasco, Cantabria, Asturias y Galicia se reunieron el 3 de agosto en Madrid con el ministro de Agricultura y Pesca, Vicente Albero, para solicitarle el compromiso de la Administración española de luchar por la prohibición total de volantas a partir del primer día de 1994, el establecimiento de una estricta vigilancia que garantice el cumplimiento por parte de los pesqueros franceses del reglamento comunitario

que regula la utilización de volantas en la pesquería del bonito, y que el mercado estatal no absorba el pescado capturado con volantas.

En la reunión, Vicente Albero se comprometió a que el Gobierno español exigiría que se cumpla la normativa comunitaria sobre redes de enmalle a la deriva. Según representantes de los pescadores de bajura del Cantábrico, el cumplimiento de esos reglamentos evitaría conflictos como los surgidos entre pescadores españoles y franceses en la presente campaña del bonito.

### **Nuevo amarre de la flota cacera**

Pero el conflicto de la presente campaña del bonito no finalizaba así. El 9 de agosto, los patrones de las embarcaciones del Cantábrico que faenan a la pesca del bonito me-

dante la modalidad de cacea (arrastre de anzuelos) decidieron poner rumbo a puerto e interrumpir, nuevamente, la pesquería del bonito. Protestaban así contra la acción de los volanteros franceses que, según ellos, seguían empleando redes más largas de lo permitido y sin estar caladas a la profundidad requerida.

Por su lado, el grueso de la flota cantábrica que faena a la pesca del bonito con cañas y cebo vivo decidió continuar faenando. Los pescadores de estos barcos alegaban que su situación era insostenible y tenían que seguir faenando.

El 10 de agosto, representantes de las federaciones de cofradías de pescadores de bajura de Vizcaya, Guipúzcoa, Cantabria, Asturias y Galicia mantuvieron una reunión en Madrid con el secretario de Pesca Marítima, José Loira, para tratar la situación que había dejado amarrada a la flota de cacea. Los represen-

tantes de los pescadores de bajura del Cantábrico pidieron mayor presión sobre las autoridades comunitarias para hacer cumplir la normativa vigente sobre las volantas. José Loira, por su parte, explicó que los inspectores comunitarios habían enviado a la Administración francesa y a la CE veintidós expedientes impuestos a barcos franceses que habían infringido la reglamentación comunitaria sobre uso de volantas. José Loira comunicó también que nuevos inspectores comunitarios partirían próximamente hacia la zona en conflicto, intensificando así el control sobre las volantas.

Tras el anuncio de José Loira de intensificar la vigilancia de los barcos volanteros franceses y de los veintidós expedientes abiertos a otras tantas embarcaciones galas, la flota de cacea del Cantábrico volvió a faenar para intentar salvar la campaña del bonito de 1993.

El conflicto, que finalizaba así, ha originado unas pérdidas de entre dos y cuatro millones de pesetas por embarcación, algo grave si se tiene en cuenta que la campaña del bonito supone el 70 por 100 de los ingresos de los pescadores de bajura del Cantábrico.

A partir de ahora, los pescadores de bajura del Cantábrico deberán esperar hasta el próximo mes de octubre, fecha en la que se reunirá la Comisión de Pesca de la Comunidad Europea para tomar una decisión sobre el futuro de las artes de enmalle a la deriva o volantas. La flota de bajura del Cantábrico espera que la CE decida prohibir definitivamente, a partir del 1 de enero de 1994, las volantas, unas artes de pesca que no sólo causan estragos en el stock del bonito, sino también en otras especies como la del delfín, la ballena, el tiburón o la tortuga, que perecen a miles atrapadas en las redes de malla. ■

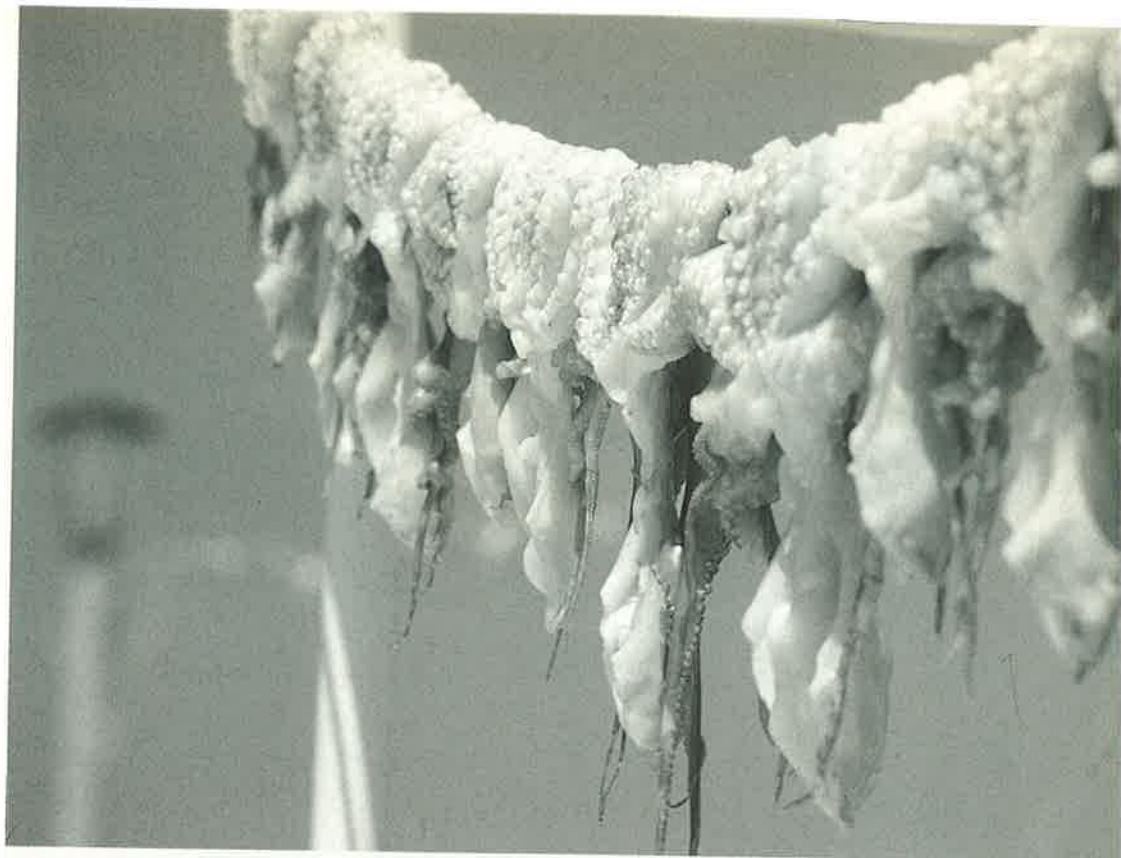
**Roberto RUIZ  
de HUYDOBRO**

**L**a Comunidad Europea ha aprobado la concesión de una ayuda al colectivo de productores del sector de los cefalópodos (pulpo, calamar, choco) radicados en el archipiélago canario.

Una justa valoración de la importancia de esta medida hace necesaria una breve referencia a la situación mundial del comercio de esta especie, con especial atención al rol desempeñado en el mismo por la producción canaria.

La primera nota a reseñar es la concentración que existe en cuanto a los mercados de estos productos, pues sólo tres países, Japón, Italia y España, acaparan el 80 por 100 del comercio mundial.

Destaca sobremanera el



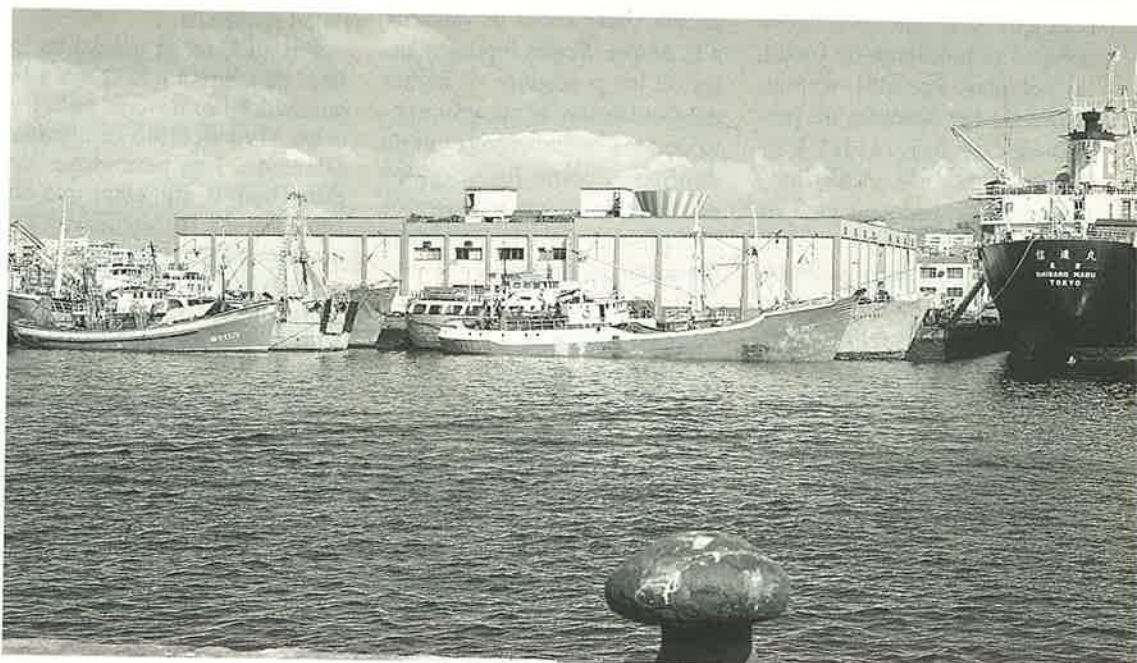
## LOS CEFALOPODOS CANARIOS YA TIENEN AYUDAS DE LA CE



mercado japonés, el más importante a escala mundial. Las importaciones niponas de cefalópodos se han estabilizado en los últimos años en torno a las 200.000 toneladas, de las cuales la mitad corresponde al pulpo. Los principales proveedores de éste país son Mauritania, Marruecos y España.

Es precisamente con estos dos países africanos con los que España, y en concreto Canarias, compite comercialmente, y no en igualdad con condiciones.

Mauritania ha comenzado a desarrollar activamente su industria pesquera a partir de 1979. En la actualidad, las exportaciones pesqueras constituyen un 60 por 100 del glo-





bal de sus exportaciones, y suponen casi un 20 por 100 de su producto interior bruto. En el año 1987, Mauritania fue el tercer exportador mundial de cefalópodos, y el primero de pulpo.

A ello habría que agregar que la Comunidad Europea, en el marco del programa de cooperación con los países ACP (Africa, Caribe y Pacífico), «Lomé IV», y con validez hasta el próximo siglo, se comprometió a establecer un sistema de estabilización de los ingresos por exportación (Stabex), del que se beneficia Mauritania.

Este sistema consiste sucintamente en lo siguiente: la Comunidad transfiere fondos a estos países cuando el precio de los productos (en este

superiores a las 200.000 toneladas, dando trabajo directo a unos 7.000 personas en el mar, a las que hay que sumar más de 20.000 trabajando en tierra. Las posibilidades de pesca en este caladero son muy amplias, y afectan a una gran variedad de pescado, moluscos y crustáceos; pero habría que destacar, sobre todo, a las pesquerías de cefalópodos.

El acuerdo de pesca concluido recientemente entre la CEE y este país, el más importante en su género entre la CEE y un país tercero, es tremendamente oneroso para los intereses comunitarios, algo de difícil solución si se tiene en cuenta la gran dependencia que, por motivos técnicos, tiene la flota española respecto a esta zona.

El Reino alauita ha conse-

la cadena comercial de cefalópodos, que tiene a Japón como principal destinatario.

En efecto, en esta isla canaria se encuentran radicadas numerosas Compañías pesqueras japonesas, entre las que destacan la Nichirei Inc, y la Taiyo Inc, que canalizan todas las capturas provenientes de la parte occidental africana y las envían al Japón.

Las exportaciones canarias se estiman en unas 100.000 toneladas, de las que unas 90.000 van a Japón, entre 8.000 y 10.000 al mercado peninsular, y pequeñas cantidades a Italia y Portugal.

El análisis de la situación del sector pesquero canario en general, y el de los cefalópodos en particular, es menester hacerlo de acuerdo a dos momentos claramente diferenciados: la situación antes del acceso de España a la CEE, y la posterior adhesión a esta institución en 1986, de plena aplicación en el archipiélago, salvo ciertas especialidades, a partir del 1 de julio de 1991.

Por el Reglamento (CEE) n.º 1911/91 del Consejo de 26 de junio de 1991 se dispuso la aplicación del Derecho comunitario a las islas Canarias, lo que supone, entre otras cosas, su integración en las Políticas Agrícola y Pesquera comunes, y, en lo que se refiere a la Pesca, «... se aplicará en las condiciones en vigor para la España peninsular».

Es preciso recordar que España no ingresó en la CEE en condiciones de igualdad respecto a los derechos de pesca que tenían, y que mantienen, los demás Estados miembros.

Este trato diferencial se concreta, por ejemplo, en el acceso a los recursos, al habilitar a tan sólo 300 buques, y nunca más de la mitad al mismo tiempo, a faenar en los caladeros comunitarios.

El motivo hay que encontrarlo en la importancia de la flota española, que con 20.000 buques (1.560 Canarias), es la más poderosa del continente.

Sin embargo, éste fue el único criterio tenido en cuenta por las autoridades comu-



## Se trata de una medida provisional para apoyar la competitividad del sector frente a terceros países

caso el pulpo y el choco mauritanos) que se acogen a este sistema, corren el riesgo de sufrir disminuciones importantes debido a las fluctuaciones del mercado mundial. Estos fondos han de ser reembolsados cuando la situación de los precios mejore, pero la práctica se ha encargado de demostrar que esto no ocurre con frecuencia.

El caso de Marruecos presenta ciertas peculiaridades. El país magrebí es, con diferencia, el primer proveedor de Japón de pulpo, con un 44 por 100 del total.

El caladero marroquí acoge en sus aguas a unos 650 barcos españoles (canarios y andaluces), con unas capturas

guiado, con este acuerdo, unas aportaciones financieras anuales comunitarias de casi 16.000 millones de pesetas, a lo que hay que añadir los fondos para mejora de infraestructuras pesqueras y portuarias. Este mismo acuerdo contempla la aplicación por primera vez de un «paro biológico» de dos meses de duración al año, que no está siendo respetado por este país.

Otros países que se están incorporando a este comercio de manera importante son Gambia y el Senegal, y de manera menos destacable: Guinea, Guinea-Bissau, y Sierra Leona.

La isla de Gran Canaria juega un importante papel en



## LOS CEFALOPODOS CANARIOS YA TIENEN AYUDAS DE LA CE

nitarias en el proceso negociador con España, dejando de lado otras consideraciones de igual o mayor relevancia (léase, por ejemplo, el pequeño tamaño de la mayoría de las embarcaciones nacionales), a resultas de lo cual se impusieron condiciones restrictivas, que intentan mantener hasta el año 2002.

Históricamente se ha reconocido que la insularidad ha sido el detonante de importantes retardos estructurales, a lo que habría que agregar: la acusada lejanía, la escasa superficie, así como un relieve y un clima harto difíciles.

Todo ello justificó el que en el archipiélago se gozara de regímenes económicos y fiscales excepcionales, con el objeto de tratar de mitigar las desventajas que se infieren de sus especiales caracteres físicos. Así, este especial estatuto aduanero permitía equilibrar los «gastos complementarios», debido a la lejanía e insularidad de Canarias respecto del continente.

En esta misma línea argumental hay que inscribir el Programa de opciones específicas por la lejanía y la insularidad de las islas Canarias (POSEICAN), programa plurisectorial de acciones, que incluirá medidas reglamentarias y compromisos financieros, y que pretende seguir la buena experiencia del POSEIDOM respecto a los Departamentos de ultramar franceses.

El POSEICAN aspira a constituirse en el marco legislativo de necesaria referencia. Se pretende, de esta forma, permitir el reconocimiento de las características y condicionamientos canarios, sin que con ello quede desvirtuada la pertenencia de pleno Derecho de las islas a la Comunidad de los doce.



Se impone como única condición previa el que este tratamiento peculiar no atente contra la coherencia e integridad del ordenamiento jurídico comunitario, y que los efectos económicos de las medidas específicas se circunscriban al territorio de la Comunidad autónoma de Canarias, sin afectar directamente al funcionamiento del mercado común. La fecha de entrada en vigor de este programa fue el 1 de julio de 1991.

Sin embargo, la plena aplicación de la Política Pesquera Común (que data de 1983, algunos años después de que se generalizara la ampliación de las aguas jurisdiccionales a 200 millas), ha supuesto, manifiestamente, ciertas contrapartidas negativas para los productores canarios.

Así, por un lado, el nuevo sistema fiscal de las islas ha supuesto un encarecimiento de los factores de producción: material de buques, combustible, redes, motores auxiliares, etc.

En segundo lugar, la adopción del arancel aduanero común (AAC) ha supuesto el que las exportaciones canarias a Japón no puedan beneficiar-

se ya del sistema de preferencias generalizadas (SPG), estos es, sujeción de los productos a derechos de aduana cero, o muy reducidos, que es el criterio bajo el que operaban hasta entonces.

En realidad, la adopción del AAC se prevé que se haga de forma progresiva a partir de la entrada en vigor del Reglamento del Consejo 1991/91 (también el 1 de julio de 1991), relativo a la aplicación de las disposiciones del Derecho comunitario en las islas Canarias, y de acuerdo con un período transitorio (actualmente, y después del 1 de enero de este año, los tipos de los derechos aplicables equivalen al 35 por 100 del AAC), con el objeto de llegar a una completa integración del archipiélago en la unión aduanera europea el 31 de diciembre del año 2000).

Ha de destacarse que esta aplicación progresiva del AAC no es omnicompreensiva, puede no afectar a todos los productos que son objeto de las políticas comunes de la agricultura y de la pesca, pues el propio Reglamento de referencia contempla, excepcionalmente, la posibilidad de adopción de medidas

específicas arancelarias o de excepción de la política comercial común, para productos considerados «sensibles».

Estas son las grandes coordenadas jurídico-políticas constitutivas del marco en el que desarrolla su actividad profesional el subsector de los productores de cefalópodos en las islas Canarias.

Este tipo de ayuda no es el primero en su género, pues ya mediante la Decisión 92/449 de la Comisión Europea de 30 de julio, fueron aprobadas medidas específicas de apoyo a los productores de atún y sardina de Canarias para los años 1992 y 1993.

Antes de analizar en detalle las características de la ayuda, es preciso hacer referencia a las peculiaridades de este sector. Es en las zonas occidentales africanas donde desarrolla sus actividades, donde puede alcanzar, e incluso superar ampliamente, la producción de 60.000 toneladas al año.

Esta producción se compone de:

- Pulpo: 75 por 100.
- Choco: 20 por 100.
- Calamar, y otros: 5 por 100.

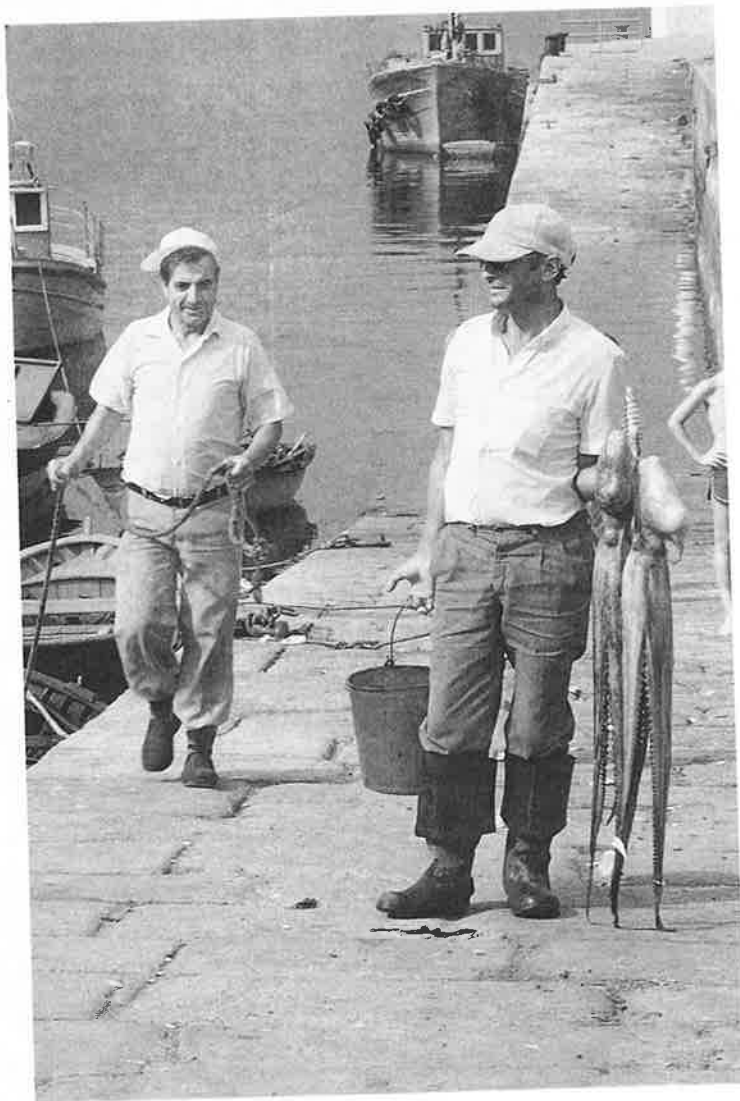


y el destino lo constituye la CEE (que se ha convertido en el segundo mercado mundial, después de Japón), sobre todo España e Italia, y Japón. La producción esta sujeta a las lógicas fluctuaciones de carácter anual, debido a la composición de los recursos.

Esta zona de pesca no constituye, empero, coto privado de los barcos canarios, pues, como ya se dijo, otros países como Marruecos, Senegal, Mauritania, Gambia o Guinea-Bissau, pescan también en estas aguas. La producción cefalópoda de estos países se dirige, también, hacia los mercados japoneses, donde se benefician del Sistema de preferencias generalizadas.

Esto ha supuesto un agravio comparativo con respecto a la producción comunitaria, y en especial canaria, que disfruta también del mismo régimen aduanero.

Estas modificaciones económicas resultantes del cambio del contexto jurídico en el que operaban han supuesto una pérdida de competitividad a escala internacional, indudablemente perjudicial



para sus actividades económicas.

El Consejo Europeo «tomó nota» de esta situación, y ha pedido que se investiguen posibles soluciones en el ámbito de los intercambios internacionales, en aras a conseguir mejoras para las exportaciones CEE de cefalópodos hacia los países en cuestión (en este sentido, ha de reseñarse las gestiones iniciadas con las autoridades pesqueras japonesas en el marco de la Uruguay Round).

La ayuda en concreto estipula un máximo de un 2,5 por 100 del valor anual de la producción correspondiente, siendo la cantidad máxima permitida 60.000 toneladas.

Esta proposición de la Comisión europea ha encontrado no pocas dificultades para su aplicación, pues había de entrar en vigor el 1 de enero de 1993.

Así, y siguiendo los trámites procedimentales explicitados en el Tratado CEE, la propuesta fue sometida al parecer del Consejo, luego al Parlamento, y también al Comité Económico y Social.

El Parlamento Europeo ha mostrado su conformidad con esta iniciativa, oponiendo tan sólo tres condiciones:

1) Se insiste en el carácter necesariamente transitorio que ha de revestir la medida.

2) Se mantiene esta medida si las condiciones actuales se mantienen, o sea, que no cambian las condiciones del mercado.

3) Posibilidad de revisión de los términos de la ayuda, si las circunstancias objetivas de pérdidas de renta cambian en el futuro.

La valoración de la importancia de esta ayuda ha de tener necesariamente en cuenta la crisis actual de este sector, pues es la propia supervivencia del mismo lo que está en juego, con los problemas socio-económicos que ello acarrea. Así pues, esta ayuda viene a mitigar los males estructurales del sector, pero no aporta una solución definitiva al mismo. ■

Raúl TRUJILLO

LA FLOTA  
ESPAÑOLA  
PIERDE  
EFECTIVOS  
EN  
BENEFICIO  
DE LOS  
REGISTROS  
ESPECIALES

# ANAVE reclama una política marítima más favorable

La flota de pabellón español perdió el pasado año 58 unidades y el 28 por 100 de su tonelaje

*1992 fue un año decisivo para el sector naviero español en el que se fijaron las reglas del juego de una Marina Mercante más eficiente y competitiva mediante la entrada en vigor de instrumentos normativos como la Ley de Puertos y Marina Mercante, el Reglamento comunitario que aplica la liberalización del cabotaje y las nuevas reglas del Convenio MARPOL para buques petroleros. Pero en lo que se refiere a efectivos, el pasado año se ha mantenido el descenso del número de buques bajo pabellón español en beneficio de registros especiales. La flota española perdió 58 unidades y el 28 por 100 de su tonelaje. En la asamblea general, donde se hizo balance del último ejercicio, la Asociación de Navieros Españoles reclamaba de la Administración una política marítima más favorable, que incluya medidas fiscales y financieras y un nuevo modelo jurídico, para que el sector pueda competir en mejores condiciones en el mercado internacional.*







**E**NTRE las medidas reclamadas por ANAVE se subrayan, por su importancia y urgencia, el establecimiento de las bonificaciones en las cargas fiscales y de seguridad social para buques del Registro especial, así

como el acceso gradual a dicho Registro de todos los buques de cabotaje; la prórroga de las medidas de salvaguardia para los tráficos de cabotaje continental (prórroga que ha sido acordada por la CE hasta el 17 de febrero de 1994) y la aplicación del sistema de autorizaciones de servicios regulares de cabotaje que permita a las empresas consolidarse y renovar sus flotas.

ANAVE eligió a Carlos Barreda Aldámiz-Echevarría como nuevo presidente, cargo en el que sucede a Luis de la Peña. Barreda, hasta ahora vicepresidente de la patronal naviera, preside la compañía W. W. Marpetrol.

### **Continúa la caída de efectivos**

La liberalización de las anteriores reservas sobre los tráficos internacionales y la apertura del cabotaje se tradujo en una reducción de la flota de pabellón español durante 1992, cuantificada en 58 unidades y el 28 por 100 de su tonelaje. Al finalizar el año la flota de buques mercantes de transporte bajo pabellón español era de 317 buques, con 1.936.099 TRB y 3.438.659 TPM. Los petroleros resultaron los más afectados por la reducción perdiendo el 43,4 por 100 de su tonelaje, seguidos de los graneleros (-34,4 por 100) y buques tanques de crudo (-32,2 por 100). En general, todos los segmentos de la flota vieron mermado su tonelaje, excepto los tanques químicos, cementeros y alumineiros que no sufrieron variación. La regresión se ha mantenido en los primeros meses de 1993, durante los cuales se habían perdido 32 unidades y el 20 por 100 de las TRB, calculándose que la tendencia se mantendrá hasta finales de

año. ANAVE considera positivo, sin embargo, que un porcentaje importante de estos buques —que supera el millón de TRB— se haya mantenido bajo control de empresas navieras españolas, en registros más competitivos. La caída de efectivos de la flota española en 1992 ha sido aún más drástica que en 1991, cuando ya había perdido 41 unidades y el 13,63 por 100 de sus TRB.

### **Corta cartera de pedidos**

Tampoco resultó muy alentador 1992 para el sector de la construcción naval, si se tiene en cuenta que únicamente se firmaron tres contratos de nuevas construcciones para buques mercantes con destino a pabellón español y sólo se entregaron dos barcos. La cartera de pedidos para armadores nacionales era, a final de año, de sólo cuatro buques. En los primeros meses de 1993 se han registrado cinco altas. Como simultáneamente se han exportado barcos de más edad, el resultado ha sido un rejuvenecimiento de la flota. Así, se constata que al concluir el año 1992 el 36,7 por 100 del tonelaje de la flota tenía menos de diez años y sólo el 9,1 por 100 supera los años años. El 28,3 por 100 tiene entre quince y veinte años.

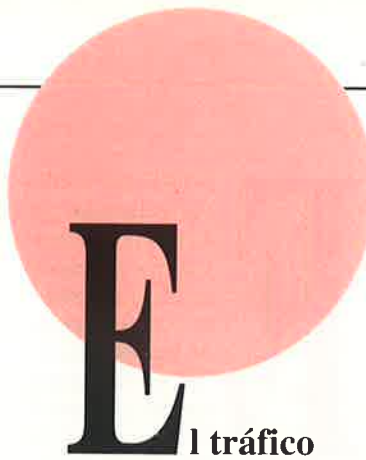
El balance de 1992 detecta también una disminución del tonelaje medio de los buques, el 14,8 por 100 respecto al 1991. La exportación de un buen número de barcos de gran porte ha dejado en 6.104 TRB la media de los buques de la flota española que un año antes estaba en 7.163 TRB. De hecho, sólo 29 barcos de pabellón español superaban las 10.000 TRB, mientras que más de la mitad de la flota es de menos de 1.600 toneladas.

### **Aumento del comercio exterior**

El comercio marítimo exterior español aumentó un 3,6 por 100 y 166,7 millones de toneladas respecto al año anterior, debido al crecimiento de las importaciones de graneles líquidos y carga gene-

ral. Por contra, disminuyeron las exportaciones, significativamente las de graneles líquidos. El comercio exterior de mercancía general movió durante 1992 23,45 millones de toneladas, lo que supuso un aumento del 4,6 por 100, con un ligero descenso de las exportaciones. El 45,3 por 100 de la carga total fue de productos alimenticios y otras mercancías de origen animal y vegetal y un 34,4 por 100 de productos siderúrgicos. Los servicios de líneas regulares internacionales transportaron del orden de 13,9 millones de toneladas, lo que equivale al 9,2 por 100 del tonelaje total del comercio exterior, pero más del 42 por 100 de su valor.

Las importaciones de petróleo crudo alcanzaron los 56,29 millones de toneladas, siendo los principales países proveedores Nigeria, Méjico, Arabia Saudí y Libia y la distancia media de 2.906 millas (3.245 en 1991). En el capítulo de productos petrolíferos las importaciones fueron de 8.573 millones de toneladas, con un descenso del 4 por 100. La demanda de transporte en toneladas por milla cayó más del 36 por 100



**El tráfico marítimo mundial alcanzó en 1992 un máximo histórico absoluto, 4.207 millones de toneladas, con un incremento del 2,3 por 100 sobre el año anterior.**



## EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA

NB: número de Buques TRB: Miles de TRB Datos al 31 de diciembre de cada año

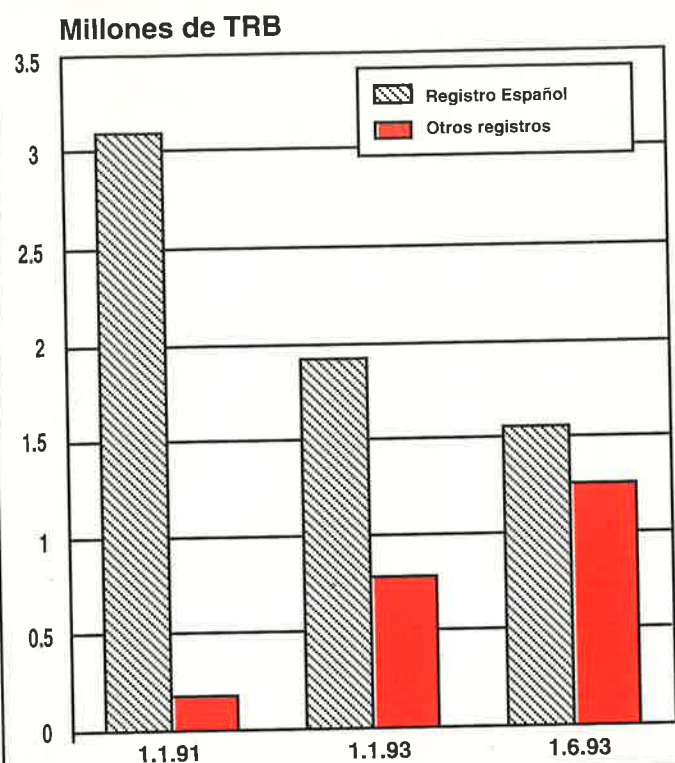
	1981		1985		1989		1991		1992		1993 (1)	
	NB	TRB	NB	TRB	NB	TRB	NB	TRB	NB	TRB	NB	TRB
Petroleros (2)	101	4.483	72	2.540	56	1.479	44	1.361	34	897	30	577
Combinados	3	191	2	128	1	63	0	0	0	0	0	0
Graneleros	77	1.064	76	1.275	44	801	36	675	24	442	18	389
Carga General	263	741	182	540	104	207	76	136	61	112	45	88
Portacontenedores	58	145	61	167	41	110	40	115	34	108	32	106
Ro-Ro	40	70	51	94	45	75	49	88	45	81	43	79
Frigoríficos	49	77	45	85	24	34	18	26	16	24	16	24
Gases Licuados	15	58	16	69	11	58	9	28	8	27	6	17
Pasaje	43	170	41	128	43	113	49	109	44	101	46	132
Especiales (3)	50	119	55	178	61	199	54	149	51	143	49	142
<b>TOTAL</b>	<b>699</b>	<b>7.118</b>	<b>601</b>	<b>5.204</b>	<b>430</b>	<b>3.139</b>	<b>375</b>	<b>2.687</b>	<b>317</b>	<b>1.935</b>	<b>285</b>	<b>1.554</b>

(1) A 1 de Junio de 1993.

(2) Incluye petroleros de crudo y de productos.

(3) Otros mercantes de transporte de más de 100 TRB. No incluye pesqueros, remolcadores ni auxiliares.

## FLOTA MERCANTE CONTROLADA POR EMPRESAS NAVIERAS ESPAÑOLAS



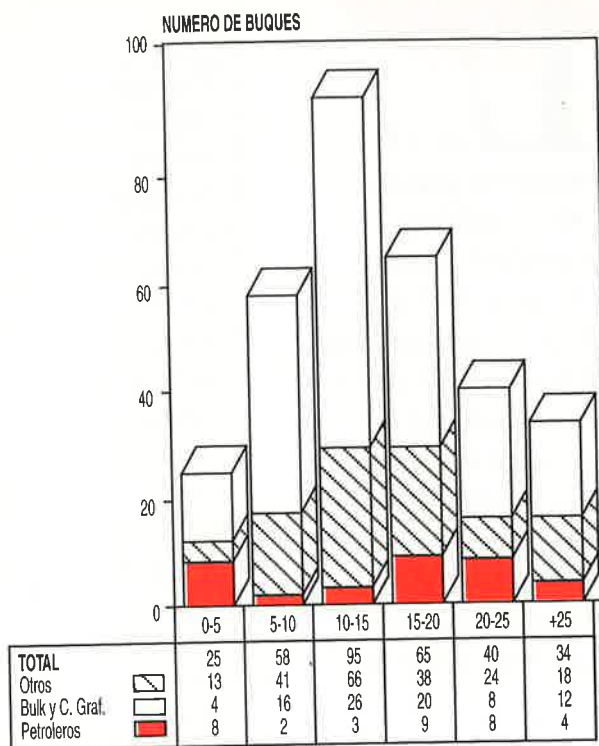
pero la cobertura en pabellón español aumentó considerablemente, llegando al 31,1 por 100. Las exportaciones sumaron 11.540 millones de toneladas, disminuyendo el 12,5 por 100 respecto al año anterior.

En conjunto, la flota de pabellón español transportó 78,3 millones de toneladas, lo que supone un 10,6 por 100 menos que el año anterior, descenso que fue especialmente acusado en el tráfico extranacional (37,5 por 100). Por contra, aumentó un 22,4 por 100 la participación en las exportaciones. Aunque el descenso generalizado de fletes ha propiciado una mejoría en la balanza de fletes, su saldo ha resultado similar al de 1991, con un déficit por encima de los 100.000 millones de pesetas.

En el informe realizado por ANAVE destaca la novedad del importante descenso en la cobertura de las importaciones de cereales, el 40 por 100, confirmando una caída que se iniciaba el año anterior cuando ya pasó del 79,4 por 100 al 63,7 por 100. Ello sería

**E**l 36,7 por 100 del tonelaje de la flota española tiene menos de diez años y sólo el 9,1 por 100 supera los veinte años. El 28,3 por 100 tiene entre quince y veinte años.

## FLOTA DE PABELLON ESPAÑOL ESTRUCTURA POR EDADES. AL 1.1.93



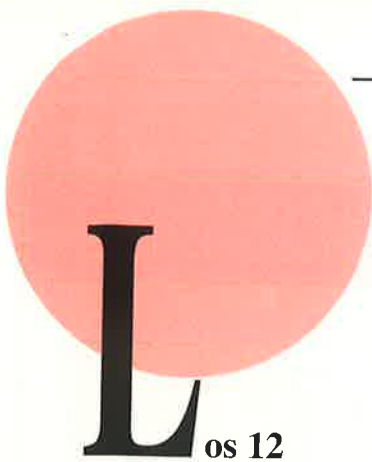
consecuencia de la entrada en vigor del segundo escalón de liberalización comunitaria que reservaba para los buques de pabellón comunitario este tipo de transporte.

### Máximo histórico

El tráfico marítimo mundial alcanzó en 1992 un máximo histórico absoluto, 4.207 millones de toneladas, con un incremento del 2,3 por 100 sobre el año anterior. Al 1 de julio de 1992 la flota mundial estaba compuesta por 79.845 buques, con 444,31 millones de TRB, apreciándose un aumento de tonelaje de 1,90 por 100 debido al aumento de la entrega de buques (25,3 millones de TPM) sobre las bajas por desguace y pérdida (unos 20 millones de TPM). La contratación de nuevos buques registró, sin embargo, una reducción del 35,3 por 100 respecto al año anterior y también la cartera de pedidos que, a finales de 1992 era de 1.408 unidades y 67,8 millones de TPM. Los doce primeros países del ranking mundial copan el 73 por 100

del tonelaje. En esta relación aparecen sólo cinco países comunitarios: Grecia, Reino Unido, Alemania, Dinamarca e Italia. Únicamente el 53,8 por 100 de la flota mundial se registra en el mismo Estado de residencia de sus propietarios, el 46,2 por 100 restante lo hace en registros abiertos.

Las flotas mercantes de Liberia, con el 12,4 por 100 del tonelaje total mundial, Panamá (11,2 por 100) y Japón (5,7 por 100) se mantuvieron inamovibles en las tres primeras posiciones. A partir de ahí, sin embargo, Noruega, que perdió casi el 5 por 100 de su flota, se vio superada por Grecia, cuyo tonelaje aumentó un 7,9 por 100. También se apreciaron notables avances en los registros abiertos de San Vicente (+62), Malta (+46,4), Hong-Kong (+17,9 por 100) y Bahamas (+14,3 por 100). En el ámbito de la CEE, además de Grecia, sólo registraron aumento las flotas holandesa (+9,8 por 100) y francesa (+5,4 por 100) a través, respectivamente, de los registros off-shore de las Antillas Holandesas y las islas



**L**os 12 primeros países del ranking mundial copan el 73 por 100 del tonelaje. Únicamente el 53,8 por 100 de la flota mundial se registra en el mismo Estado de residencia de sus propietarios, el 46,2 por 100 restante lo hace en registros abiertos.

Kerguelen. En el extremo contrario, Portugal perdió el 19,4 por 100 de su tonelaje y Bélgica el 18,5 por 100. Según datos del Lloyd's Register al 1 de julio de 1991, el conjunto de la flota con pabellón comunitario no alcanzaba al 12,5 por 100 del total mundial, cuando en 1983 era del 22,3 por 100.

La flota mercante española ocupaba en esa fecha el puesto 30 con el 0,73 por 100 del tonelaje mundial, evidenciando claramente la pérdida sostenida de tonelaje desde 1980, cuando ocupaba el decimotercer lugar y mantenía el 1,9 por 100 del tonelaje mundial.

En el ámbito internacional las previsiones a medio plazo son de una recuperación sostenida de la actividad industrial que llevará a un mayor crecimiento de la demanda de transporte marítimo. Simultáneamente, se estima que la disminución de cartera de pedidos y el aumento de desguaces supondrá la paralización del crecimiento de la flota e incluso la posibilidad de su reducción en los próximos tres años. ■

Mery VARONA

### EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS MUNDIALES (Millones TRB)

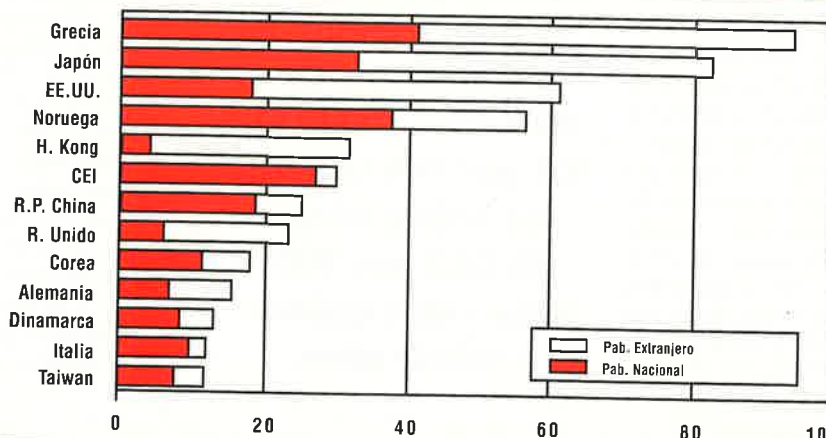
	1975	1980	1985	1990	1991	1992	92-91 por 100
Liberia	66.820	80.285	58.180	54.699	52.427	55.167	5,2
Panamá	13.667	24.191	40.674	39.298	44.949	49.630	10,4
Japón	39.740	40.960	39.940	27.078	26.407	25.403	-3,8
Grecia	22.527	39.471	31.032	20.521	22.753	24.542	7,9
Noruega	26.254	22.008	15.339	23.429	23.586	22.583	-4,3
Chipre	3.221	2.091	8.196	18.336	20.298	20.386	0,4
Bahamas	190	87	3.907	13.626	17.541	20.054	14,3
EE.UU.	15.687	18.464	17.868	21.328	20.291	18.228	-10,2
Rusia (1)	19.236	23.493	24.745	26.737	26.405	15.633	n.sign.
R.P. China	4.278	4.278	8.877	13.899	14.299	13.946	-2,5
Singapur	3.892	7.664	6.505	7.927	8.488	9.247	8,9
Filipinas	879	1.928	4.594	8.515	8.626	8.449	-2,1
Italia	10.137	11.095	8.843	7.991	8.122	7.730	-4,8
Corea Sur	1.624	4.334	7.169	7.783	7.821	7.518	-3,9
Reino Unido	33.157	27.135	14.344	6.716	6.611	6.017	-9,0
<b>OTR. CEE</b>							
Dinamarca	4.478	5.390	4.942	5.188	5.871	5.781	-1,5
Alemania	8.517	8.356	6.177	4.301	5.971	5.552	-7,0
Francia	10.746	11.925	8.237	3.832	3.988	4.205	5,4
<b>ESPAÑA</b>	<b>5.433</b>	<b>8.112</b>	<b>6.256</b>	<b>3.807</b>	<b>3.617</b>	<b>3.225</b>	<b>-10,8</b>
Luxemburgo	—	—	—	3	1.703	1.581	-7,2
Holanda	1.348	5.724	4.301	1.227	1.249	1.230	-1,5
Portugal	1.210	1.356	1.437	854	891	718	-19,4
Bélgica	1.358	1.810	2.400	1.954	314	256	-18,5
Irlanda	210	209	194	181	195	198	1,5
<b>TOTAL CEE</b>	<b>65.964</b>	<b>93.448</b>	<b>73.819</b>	<b>49.859</b>	<b>54.674</b>	<b>55.018</b>	<b>0,6</b>
<b>TOT. MUN.</b>	<b>342.162</b>	<b>419.910</b>	<b>416.268</b>	<b>423.627</b>	<b>436.027</b>	<b>444.305</b>	<b>2,9</b>
<b>CEE/MUN.(%)</b>	<b>19,3</b>	<b>22,3</b>	<b>17,7</b>	<b>11,8</b>	<b>12,5</b>	<b>12,4</b>	

Fuente: Lloyd's Register - Statistical Tables. Datos al 31 de julio de cada año.

Además de mercantes de transporte, incluyen pesqueros, remolcadores y auxiliares.

(1) Hasta 1991 inclusive, los datos corresponden a la URSS

### DISTRIBUCION FLOTA MUNDIAL POR PAIS DE DOMICILIO DEL ARMADOR



Intervienen UGT, el sindicato danés (SID) y el portugués UGTP

# La CE aprueba un proyecto sindical para mejorar la seguridad pesquera



Casimiro Costales, secretario estatal de pesca de UGT, y Miguel Coronado, coordinador de ITF para España e Hispanoamérica.

Para el coordinador de ITF en España e Hispanoamérica, Miguel Coronado, es urgente que en el sector de pesca se logre la «tranquilidad» de los trabajadores a través de unos ingresos garantizados, eliminando así el «stress» que provoca muchos accidentes en la mar.

El sindicato UGT de España, UGTP de Portugal, y el danés (SID) comenzaron el pasado mes de junio en la capital danesa (Copenhague) una serie de intercambios subvencionados por la CE con objeto de participar conjuntamente en materia de seguridad marítima. Fue a finales del año pasado, cuando la CE concedió una subvención de 200.000 Ecus a este proyecto, presentado bajo consenso por los daneses. Este plan continuó con una reunión por parte de los españoles y los daneses en La Coruña, con la correspondiente visita al Centro de Formación Ocupacional de Bamio, del ISM. Por su parte, Marina Mercante mostró las últimas novedades en materia de salvamento marítimo.

**S**EGUN Casimiro Costales, secretario de pesca de UGT, y Miguel Coronado, coordinador de ITF para España e Hispanoamérica, la CE aprobó a finales de 1992 una subvención a un proyecto presentado, bajo consenso, por el sindicato danés (SID), el español UGT, y el portugués UGTP, trabajo que se encarga de administrar o coordinar Dinamarca.

El Plan, cuya subvención es de más de 200.000 Ecus, y que afecta únicamente al sector de pesca, consiste no sólo en conocer las críticas que se hagan en Bruselas,

sino en visitar los diferentes países y ver las necesidades de cada uno. «El verdadero contenido es intercambiar conocimientos; ver las necesidades puntuales de cada país.»

Durante la conversación con estos dos responsables de UGT e ITF, pusieron de manifiesto su preocupación ante la situación de seguridad marítima en que se encuentra Dinamarca, ya que en su opinión no se guarda el mínimo en seguridad marítima. A lo largo de la charla, la revista MAR ha podido saber que ha quedado pen-

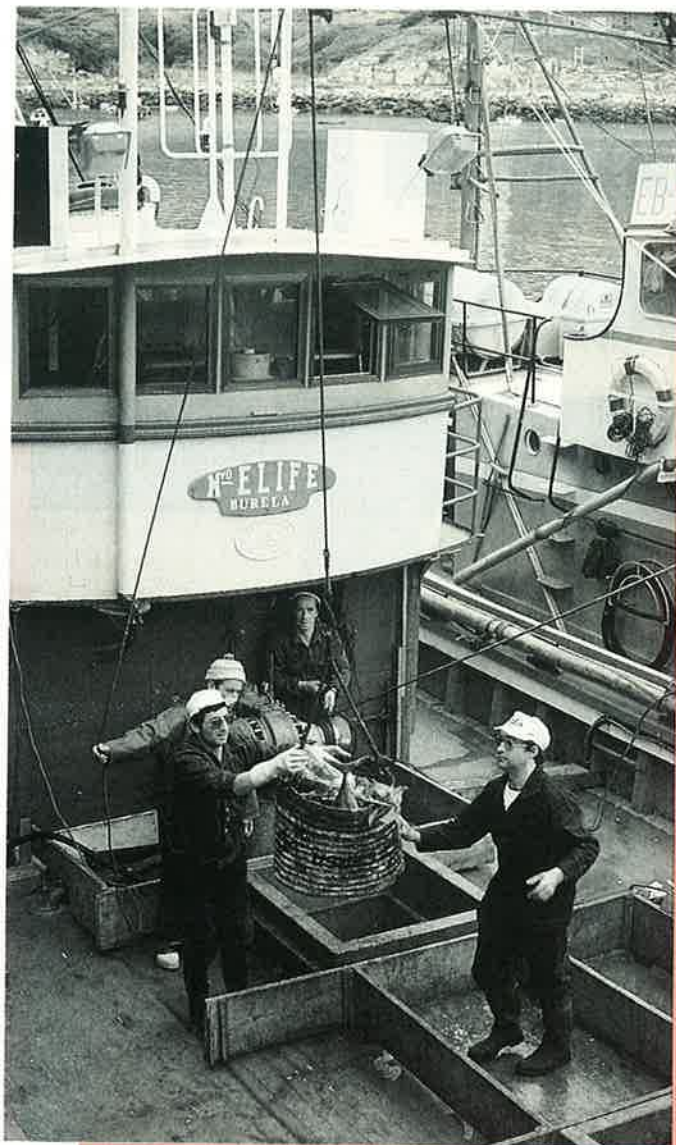
diente un proyecto de borrador de cómo se está articulando en España, el tema de seguridad marítima, los cursos que se están impartiendo, así como quiénes participan.

Entre las soluciones que destacaron, a parte de facilitar toda la documentación a través del Centro de Formación ocupacional de Bamio, «les hemos invitado para asistir, aunque fuera en calidad de observadores a los cursos que allí se celebran; y que puedan observar cómo en Bamio se recicla a trabajadores del sector para puestos de trabajo en tierra. El hecho de que estos extranjeros puedan participar en los cursos de Bamio es un gran adelanto», señala Costales.

### Cambio entre la gente joven

En los últimos tiempos, la Comisión europea se ha concienciado de la importancia que tiene la seguridad en la mar, a pesar de que algunos jóvenes pescadores no están dispuestos a hacer los cursos de Bamio. «Efectivamente, existe una gran pasividad por parte de los trabajadores, ya que no desean quedarse en tierra; sin embargo, actualmente esta situación está cambiando y vemos cómo la gente joven desea mejorar y ponerse al día en cuestiones de seguridad. Poco a poco —subraya Miguel Coronado— cumpliremos íntegramente las normas de la CE.»

Respecto a las condiciones sociales en España, Dinamarca y Portugal ambos representantes coincidieron en señalar que básicamente son los mismos. «Lo que pasa es que yo creo —continúa Coronado— que en España hay una de las flotas más grandes de la Comunidad, y por ello los temas, están más puntualizados. El sistema a la parte



En principio, el contenido del proyecto en sí no es sólo conocer las críticas que puedan hacerse en las diferentes reuniones de Bruselas, sino ver las necesidades que tiene cada país.

es muy atípico, no existe en otros países, y es necesario regularlo.»

En cuanto a las conclusiones adoptadas, la Unión General de Trabajadores decidió dar todo tipo de información, apoyo, estudios y proyectos que se refieran al tema de seguridad marítima.

En la visita hecha a La Coruña también intervino Marina Mercante colaborando cordial-

mente. «Mostraron los remolcadores de que disponen y dejaron a los daneses muy gratamente sorprendidos», asegura Costales.

En opinión del coordinador de ITF para España e Hispanoamérica, Miguel Coronado, tarde o temprano la legislación comunitaria será de aplicación a todos los países no sólo a los Doce Estados miembros, sino

también a aquellos que han solicitado su ingreso en la CE (Finlandia, Noruega, Suecia y Austria). En el momento en que se unifique la legislación, los problemas o las soluciones serán los mismos, por lo que habrá que ir a cada uno de los ya existentes.

Por lo que se refiere a la incorporación de nuevos miembros en la CE para la pesca y la Marina Mercante aseguran que los españoles ya estamos reclamando unas cuotas de pesca en aguas noruegas. Sin embargo, los noruegos parece que no les satisface mucho pues supone para ellos la exportación de pescado a los mismos países de la CE y es una gran cantidad de dinero. Tampoco hay que olvidar que la flota española es la más grande, aunque también la más vieja, por lo que hay que ir renovándola y reduciéndola. «En un principio, en lo que se refiere a pesca, creo que aceptarán, pero tarde o temprano volverán las aguas a su cauce —asegura Coronado—. Al mismo tiempo, habrá que cuidar las especies que consumimos porque la pesca indiscriminada lo único que produce es el vacío de los caladeros y un buen control sería positivo».

Por último, ambos responsables creen que las mejoras más urgentes de las que precisa el sector son las relativas a la seguridad de los trabajadores en la mar, a las prestaciones sociales que deben tener, y desde luego que los ingresos que tengan estén garantizados continuamente y no dependan del tiempo, de temporales o paros biológicos. Es decir, que un trabajador sepa que va a tener sus ingresos, que pueda mantener su casa y su familia, y no viva con esa preocupación y stress que da lugar a accidentes u otro tipo de cosas. ■

Texto: Inés OTERO  
Fotos: Jesús NAVARRO

# Cria de almeja babosa

Semilla de primera calidad

Todas las tallas, desde 2 a 15 mm de longitud

Consulte precios sin compromiso  
También disponibles otras especies de almeja y ostra

## TINAMENOR, S.A.

39.594 Pesués  
Cantabria

Teléfono: 942 - 71 80 20 (Preguntar por M<sup>a</sup> Jesús)  
Telefax: 942 - 71 80 25

"15 años de experiencia nos avalan"

## MARITIMA DEL NORTE Corp.

Agentes en España

### AUXILIAR MARITIMA, S.L.

Miño, 4 - 28002 MADRID  
Teléfono: 563 46 44  
Télex: 27718 y 27295  
Telefax: 561 89 62  
Telegramas: MARINORTE, MADRID

#### FLOTA

##### TRANSPORTES FRIGORIFICOS

SIERRA ARACENA	135.000 P3
SIERRA ARALAR	135.000 P3
SIERRA CAZORLA	136.000 P3
SIERRA GRANA	127.000 P3
SIERRA GRANERA	123.000 P3
SIERRA GUADALUPE	123.000 P3
SIERRA GUADARRAMA	123.000 P3
SIERRA GREDOS	127.000 P3

##### TRANSPORTES DE GAS

LAIETA	GNL 40.000 M3
--------	---------------

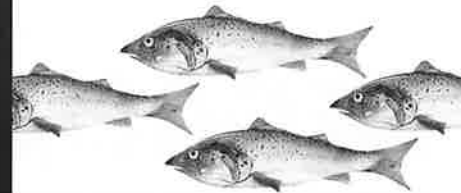
LINEAS REGULARES Y TRAMP  
DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS

TRANSPORTES DE GASES LICUADOS



## SERVICIOS DE PRIVILEGIO PARA CLIENTES EXIGENTES

Una capacidad de almacenaje de 15.000 toneladas, 8.000 jaulas galvanizadas apilables, un túnel de congelación de 25 Tons./día, oficinas para clientes, fácil acceso a camiones frigoríficos y amplios aparcamientos, ha convertido a Frigoríficos del Morrazo en los primeros en rendimiento de descarga. Así nuestros clientes disponen de los mejores servicios en el mercado de la congelación.



  
FRIGORIFICOS DEL MORRAZO, S.A.

R/. Salgueirón, s/n. - Telés.: 986/ 30 42 62-30 43 62  
Fax: 986/ 30 43 82 - Télex: 88155 FMZO  
36940 CANGAS (Pontevedra)

## La recuperación del diálogo social

Durante las últimas semanas, Administración —fundamentalmente a través de los Ministerios de Economía y Hacienda y Trabajo y Seguridad Social—, empresarios y las organizaciones sindicales UGT y CC.OO., con enfrentamientos y puntos de acuerdo, han desarrollado negociaciones con el fin de lograr compromisos en materias tan delicadas como austeridad presupuestaria, congelación salarial, pensiones y reformas del mercado laboral y para el acceso al desempleo. El Gobierno pide a los trabajadores algunos sacrificios, como la moderación en el poder adquisitivo, el endurecimiento de las condiciones para acceder al desempleo y una futura reforma de las pensiones. A los empresarios, compromisos claros en materia de inversión, impulso en la creación de puestos de trabajo y una moderación en la política de dividendos. A cambio, ofrece moderación del gasto público, un mayor control del déficit y la inflación y la consolidación del sistema de protección social: pensiones y desempleo. Un paquete de medidas que la Administración considera deberán estar en vigor para el 1 de enero de 1994 si se pretenden atajar los problemas planteados y cuya negociación sigue abierta. En los próximos números de MAR daremos cumplida información de cuantos acuerdos se produzcan en estas materias. Por el momento, ofrecemos las grandes líneas de esta negociación.



# **GOBIERNO, EMPRESARIOS Y SINDICATOS NEGOCIAN UN GRAN PACTO DE RENTAS Y EMPLEO**





## El objetivo del Gobierno es recortar el déficit público como elemento esencial para crear empleo, reducir los tipos de interés y mejorar la inversión y la competitividad.

para fomentar la actividad industrial y exportadora. Todas las medidas pretenden conseguir un objetivo prioritario: el recorte del déficit público «como elemento esencial para crear empleo y reducir los tipos de interés de forma que mejore la inversión y la competitividad», según ha señalado Pedro Solbes, ministro de Economía.

### Futuro de las pensiones

En materia de Seguridad Social, el Gobierno ha elaborado un documento muy descriptivo en el que se contiene una serie de reflexiones sobre cómo consolidar el actual sistema en los próximos años. Estas reflexiones habrá que desarrollarlas en un proyecto de Ley en el que también se contemplará un nuevo modelo de financiación de la Seguridad Social. En este

nuevo modelo, según el Ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, podría plantearse otro reparto de las cargas sociales que en la actualidad se sitúa en la relación 1 (trabajadores) a 6 (empresarios).

Aunque los contenidos del documento no son muy explícitos, de su filosofía sí se desprende que el Gobierno tiene la intención de modificar el sistema de pensiones hasta alcanzar «un alto grado contributivo». Esto supone que se podría alargar el período estimado para calcular la base reguladora de la pensión y que se incrementarían los años de cotización necesarios (actualmente 15) para acceder a una pensión contributiva. Según advirtió el ministro de Trabajo, esto se haría en función de la evolución demográfica, ya que el objetivo es mantener la relación activos y pasivos en el actual nivel de 2,2. En la actualidad, la proporción es de 2,2 trabajadores por cada jubilado y ésta es la fórmula que garantiza la estabilidad financiera del sistema.

Si en los próximos años el aumento anual de pensionistas se mantiene en el 2 por 100 anual sin que se produzca un aumento similar de trabajadores activos, tal y como lamentablemente está previsto, la actual estabilidad del sistema se verá amenazada, según el Go-

**L**OS ministros de Economía, Pedro Solbes y de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, entregaron en la reunión del pasado 2 de septiembre a los interlocutores sociales, representados por sus máximos dirigentes: José María Cuevas, presidente de la patronal CEOE y Nicolás Redondo y Antonio Gutiérrez, secretarios generales de la Unión General de Trabajadores y Comisiones Obreras, respectivamente, un documento de más de 200 folios, en el que las propuestas del Gobierno se concentran en torno a los cuatro bloques sobre los que girará la negociación para conse-

guir el pacto social: prestaciones sociales (pensiones y desempleo), reforma del mercado de trabajo, política de rentas y medidas financieras y fiscales

Cuadro 1

### FUTURO DE LAS PENSIONES

- Posibilidad de aumentar el número de años sobre los que se calcula la cuantía de la pensión y de los años de cotización para acceder a ella.
- Modificación de la pensión de invalidez. Estará más vinculada a lo cotizado que al grado de invalidez.
- Acentuar la lucha contra el fraude.
- Encuadrar a los funcionarios en el sistema de Seguridad Social.

res de solidaridad y estabilidad sociales.

### **Prestaciones por desempleo**

El capítulo más concreto del documento es el que se refiere a la reforma del actual sistema de cobertura del desempleo en el que se apuntan una serie de medidas que endurecen las condiciones de acceso al subsidio tanto asistencial como contributivo (Cuadro 2).

Así, el Ejecutivo pretende «suprimir como causas legales para acudir al subsidio de desempleo los despidos jurisdiccionalmente procedentes y las extinciones de contrato por opción del trabajador».

Con la intención de evitar que la prestación por desempleo pueda ser similar al salario percibido anteriormente, también se propone que el tope

bierno. Por ello intenta introducir estas medidas correctoras.

Dada la áspera polémica que levantó este punto el ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, aclaró que «la reforma de las pensiones es un plan del Gobierno para el año 2020 y no afectará a los actuales pensionistas ni a quienes vayan a serlo en los próximos años. Sí lo hará a los trabajadores que tengan treinta años».

Acercar la cotización al salario realmente percibido, endurecer la prestación de la invalidez y la búsqueda de coherencia entre las diferentes prestaciones son otras de las medidas contenidas en el documento que, bajo el epígrafe «Consolidación del Sistema de Pensiones» ha presentado el Gobierno (Cuadro 1).

Con este documento el Ejecutivo ha dejado claro que lo que pretende conseguir es: la plena homogeneización de la estructura del sistema, avanzando en la línea seguida en los últimos ejercicios, de modo que los trabajadores del sector público también queden encuadrados dentro del sistema de pensiones de la Seguridad Social; proseguir y acentuar la reforma de la estructura financiera implantada, con el propósito de adecuar totalmente la financiación a la modalidad y naturaleza de la protección y, por último, acentuar la lucha contra el fraude, tanto en lo referente a las obligaciones de financiación de la protección, como en el acceso y mantenimiento en el disfrute de la misma, medidas que si siempre deben ser exigibles lo son más en momentos de crisis económica, en cuanto a facto-



Cuadro 2

#### **PRESTACIONES POR DESEMPLEO**

- **Suprimir la protección para despidos procedentes, ceses voluntarios y despidos por no aceptar la movilidad.**
- **El actual tope mínimo del 75 por 100 del salario mínimo quedará para parados con hijos a su cargo.**
- **El subsidio será para rentas inferiores al 75 por 100 del SMI.**
- **Incompatibilidad del subsidio con la indemnización por despido.**
- **Control de parados con percepción del subsidio para evitar el fraude.**
- **Incremento de las sanciones para trabajadores y empresarios por realización de trabajos irregulares mientras se cobra el desempleo.**
- **La prestación por desempleo estará sujeta a IRPF y cotizaciones a la Seguridad Social.**

Cuadro 3

#### **REFORMA DEL MERCADO DE TRABAJO**

- **Regulación de las empresas de trabajo temporal.**
- **Flexibilidad del tiempo de trabajo.**
- **Movilidad geográfica y funcional.**
- **Sustitución de las ordenanzas laborales por acuerdos sectoriales en el plazo de un año.**
- **Creación de contratos de aprendizaje en las pequeñas y medianas empresas.**
- **Incentivos a los contratos a tiempo parcial.**
- **Ampliación de los derechos de información y consulta de los representantes sindicales.**

mínimo sea el 75 por 100 del salario mínimo interprofesional (SMI) sólo para trabajadores con hijos a cargo. Además, el Gobierno pretende que las rentas por desempleo no estén exentas del IRPF y de cotizar a la Seguridad Social.

Con ello se persigue «evitar que ningún desempleado pueda cobrar más en el desempleo que trabajando y fortalecer el principio de “involuntariedad” en la pérdida del puesto de trabajo como causa de acceso a la protección y con ello evitar que los parados se instalen en el desempleo».

También se propone relacionar la percepción del subsidio con la indemnización correspondiente a la extinción del contrato y hacer un seguimiento del desempleado con el objetivo de comprobar su disposición al trabajo y su búsqueda del mismo y un esfuerzo en la lucha contra el fraude, aumentando los sistemas de inspección y sanción.

Este endurecimiento de los requisitos para acceder al subsidio de desempleo están justificados por el Ejecutivo, de forma contundente, en el docu-



## La reforma de las prestaciones por desempleo y las pensiones es la base para la consolidación del sistema de protección social y de su futura viabilidad.

mento entregado a los agentes sociales. Por un lado, da a conocer un dato que pone de manifiesto la gravedad del problema. Entre 1987 y 1990 la prestación de desempleo ha protegido el paro provocado por la rotación en el mercado laboral, pero al agravarse la situación económica, a partir de 1991, la prestación ha pasado a proteger un paro de carácter más estructural que afecta a colectivos, también, más estables.

Esto ha llevado, por otra parte, según aclara el documento, a que el agujero previs-

to para el presente año en el gasto de prestaciones se sitúe en 416.500 millones de pesetas. Para corregir este déficit entre gastos e ingresos es por lo que el Gobierno propone las medidas mencionadas. Además, intenta conseguir con ellas un ahorro en torno a los 400.000 millones que, unidos a los 344.800 que ya se han conseguido en virtud a la reforma introducida el pasado año, conocida como «el decretazo», contribuirán a equilibrar el déficit y a lo que el Ejecutivo denomina «la consolidación del sistema de protección».

A pesar de las discrepancias, todos coinciden:

## ES NECESARIO MANTENER EL DIALOGO

Aunque existe coincidencia entre todas las partes implicadas sobre la necesidad del Pacto, hay discrepancias de fondo entre Gobierno, empresarios y sindicatos sobre su alcance, que implicará importantes sacrificios para todos. Estas diferencias se acrecentaron a raíz de que se conociera el documento preparado por el Gobierno.

Tanto Comisiones Obreras como UGT consideran que estas propuestas no son ningún plan para crear empleo sino todo lo contrario «castigan al parado». Ambas centrales opinan que las medidas propuestas por el Ejecutivo «superan de forma clara y contundente el Decreto de abril de 1992 («el decretazo») que recortó las prestaciones por desempleo.

Ante esto, han elaborado un documento alternativo con medidas contra la crisis y a favor de la creación de empleo. En él se propone destinar los incrementos de productividad a la creación de nuevos puestos de trabajo. Para Nicolás Redondo y Antonio Gutiérrez, la moderación salarial debe aplicarse por igual a todas las rentas y debe evitar que los trabajadores pierdan poder adquisitivo. Piden una cláusula de revisión universal que garantice el incremento según la inflación real, así como la revalorización de pensiones sobre la inflación pasada. También reclaman la reducción del período de cotización de un año a seis meses para tener derecho a la prestación por desempleo y un crecimiento de la protección social superior al PIB, además de mantener la inversión en el 5 por 100 del Producto Interior Bruto y la bajada de los tipos de interés.

Ambas centrales, ante la última postura del Gobierno

de posponer la reforma del sistema de pensiones y acceso a las prestaciones por desempleo, se muestran dispuestas a aceptar una moderación salarial teniendo en cuenta la inflación prevista por el Gobierno, siempre que la cifra estimada sea «creíble» y se establezcan cláusulas de garantías incluidas en los convenios.

Por su parte, la patronal CEOE desea tipos de interés más bajos, reforma del Impuesto de Actividades Económicas, menos cotizaciones sociales y más flexibilidad laboral. No obstante, su presidente José María Cuevas, ha manifestado su disposición a negociar el destino de los excedentes empresariales «con generosidad, si hay un compromiso del Gobierno y los Sindicatos de reducir los costes laborales unitarios con moderados crecimientos de salarios y reducción de las cotizaciones patronales».

En definitiva, a pesar de lo distanciado de las posiciones, todos coinciden en que alcanzar un Pacto es imprescindible y mantener el diálogo permanente algo absolutamente necesario. A tal efecto, todas las partes han cerrado el calendario para las próximas reuniones, que se iniciarán con los temas más urgentes relacionados con los presupuestos generales del Estado de 1994, que han de presentarse en el Congreso de los Diputados antes del 30 de septiembre. Los primeros temas a pactar serán la revisión de las pensiones para 1994, la inversión pública, la previsión de la inflación y la protección del desempleo. Con menor urgencia se pondrán en la mesa el pacto de rentas y el mercado laboral. ■

C.H.C.

## Reforma del mercado de trabajo

Las medidas presentadas por el Gobierno en este documento (Cuadro 3) son prácticamente las contenidas en el que envió el pasado mes de marzo al Consejo Económico y Social. El Ejecutivo vuelve a insistir en la necesidad de proceder a una amplia reforma del Instituto Nacional de Empleo (INEM) y en la legalización y ordenamiento jurídico de las empresas de trabajo temporal.

Insiste en que el INEM debe efectuar una misión de intermediación en el mercado de trabajo, conservando su carácter de servicio público y gratuito.

Se pretende, también, reformar la negociación colectiva para que los empresarios y trabajadores pacten las horas en función de las necesidades que más convengan y favorecer la capacidad de adaptación a las circunstancias cambiantes del entorno económico.

También está previsto que las obsoletas ordenanzas laborales sean sustituidas por acuerdos entre las partes en el plazo de un año. De no ser así, el Gobierno las deroga. La sustitución de estas ordenanzas pretende modernizar las relaciones laborales y facilitar la movilidad funcional y geográfica.

### Política de rentas

Aunque el Gobierno no fija en el documento la inflación prevista para 1994 (podría estar entre el 3 y el 3,5 por 100) en su propuesta de política de rentas (Cuadro 4) contempla la pérdida de 5 puntos del poder adquisitivo para los trabajadores durante los próxi-

mos tres años: 2, en 1994; 2, en 1995 y 1 en 1996. Pide para que esto se lleve a efecto que la negociación colectiva de los salarios se mantenga dentro de lo que se fije previamente en una banda salarial, que ordene los crecimientos de todos los convenios colectivos y que se tengan en cuenta los incrementos de productividad, ligando parte de los salarios al mismo y a la situación económica de la empresa.

El Gobierno señala que para apoyar el sistema de negociación que propone impulsará la ampliación de los derechos de información y consulta de los trabajadores sobre la marcha de la empresa, y mantiene la propuesta que hizo en las reuniones previas y en documentos anteriores de congelar los salarios del sector público.

Por último, otra de las propuestas del Ejecutivo dirigida a los empresarios es que ellos



Cuadro 4

### POLÍTICA DE RENTAS

- Pérdida del poder adquisitivo en 5 puntos hasta 1996.
- Congelación salarial para los funcionarios públicos.
- Establecimiento de banda salarial.
- Negociación de las empresas según su situación concreta.
- Incremento de 2 puntos por debajo del IPC en empresas públicas con beneficios.
- Supresión del blindaje en los contratos.
- Moderación en la política de dividendos en las empresas.

Cuadro 5

### MEDIDAS ACTIVAS

- Línea de crédito de 10.000 millones para las PYMEs en 1994.
- Créditos participativos para PYMEs que creen empleo.
- Incentivos fiscales a la inversión.
- Elevar al 25 por 100 la deducción del impuesto sobre sociedades en inversiones destinadas a la exportación.
- Posible sustitución parcial de cuotas a la Seguridad Social por mejoras en recaudación del IVA.
- Mayor apoyo a la Formación Profesional.

deben contribuir a este esfuerzo con compromisos claros de inversión, moderación en la política de dividendos e impulso a las actividades generadoras de empleo.

### Fomento de la actividad

Finalmente, dentro de las medidas activas del Gobierno para impulsar la economía (Cuadro 5) se incluyen, entre otras, el elevar del 20 al 25 por 100 de deducción del impuesto sobre sociedades a las inversiones ligadas a la exportación, líneas de crédito para las PYMEs de 10.000 millones para 1994, avalados por el BEI, la sustitución parcial de cuotas a la Seguridad Social por mejoras en la recaudación por IVA y elevar del 0,10 por 100 al 0,30 por 100 la subvención del Estado a las cuotas de Formación Profesional.

Precisamente a este capítulo de la Formación Profesional le dedica el documento un amplio apartado. Según se especifica en el mismo en el marco del Programa Nacional



## El subsidio de desempleo cotizará a la Seguridad Social y estará sujeto al IRPF.

de Formación Profesional, aprobado por el Gobierno, en marzo de este año, se desarrollarán tres grandes instrumentos:

— La Formación Profesional Reglada, con titulaciones que permitan la inserción inmediata en el mercado de trabajo.

— La Formación Profesional Ocupacional, destinada a los trabajadores desempleados en el INEM para los que se creará la «certificación profesional» y para los demandantes del primer empleo, con la revisión

de la regulación del programa de Escuelas de Taller y Casas de Oficios.

— La Formación Profesional Continua, en un régimen de corresponsabilidad de los agentes de producción.

En conjunto, el Plan de Formación Ocupacional supone una inversión de 140.000 millones de pesetas para 1993 y de más de 160.000 para el próximo año, según el documento. ■

Concha HERNANDEZ  
Fotos: Jesús NAVARRO

## Protección social, política de rentas, mercado de trabajo y apoyo al sistema productivo, los cuatro temas a negociar

A la reunión del pasado 2 de septiembre, la primera que se puede considerar como de inicio de negociaciones, la habían precedido otras preparatorias. En la primera de ellas, celebrada el 27 de julio, los ministros de Economía y de Trabajo y Seguridad Social, Pedro Solbes y José Antonio Griñán, plantearon a sindicatos y empresarios que era voluntad del Gobierno «lograr un pacto de responsabilidad para crear empleo» con una duración de tres años, entrando en vigor el 1 de enero de 1994.

Tras coincidir todas las partes en la necesidad de lograrlo, patronal y sindicatos solicitaron al Ejecutivo un documento de descripción y análisis de la situación económica y un avance de las líneas maestras de la política a aplicar y del Proyecto de Presupuestos Generales de 1994. También plantearon la necesidad de fijar un índice de temas objeto de negociación.

En posterior reunión en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, el 3 de agosto, el listado quedó conformado en cuatro grandes bloques:

1. PROTECCION SOCIAL
  - Pensiones.
  - Desempleo.
  - Incapacidad e Invalidez.
  - Sanidad.
  - Financiación.
2. POLITICA DE RENTAS
  - Salarios.
  - SMI.
  - Beneficios.
  - Fiscalidad.
  - Control de la Inflación.
3. MERCADO DE TRABAJO
  - INEM.
  - Formación Profesional.
  - Ordenanzas laborales.
  - Negociación Colectiva.
  - Relaciones Laborales.
  - Medidas de Fomento de Empleo.
4. MEDIDAS DE APOYO AL SISTEMA PRODUCTIVO
  - Inversión.
  - Política Industrial.

- PYMES.
- Política de I+D.
- Costes no salariales.

El documento solicitado por empresarios y sindicatos sobre líneas de política económica y presupuestaria fue entregado por el Gobierno en la reunión mantenida el 13 de agosto. En dicho documento, que se recogía la intervención que el ministro de Economía había tenido en el Parlamento el 5 de agosto, se avanzaban los tres posibles escenarios macroeconómicos para 1994.

En el primero, que contempla una subida salarial del 2,5 por 100 y un déficit público del 5,1 por 100, la inflación llegaría al 3 por 100, el paro aumentaría en 166.000 personas y el PIB (Producto Interior Bruto) crecería un 1,7 por 100. Es el único de los tres escenarios que prevé un pacto salarial.

En el segundo escenario se examina una situación donde el déficit público alcanzaría el 7,4

por 100 (actualmente es del 7 por 100) y la inflación sería de un 5 por 100 (ahora es de 4,9 por 100), el paro se incrementaría en 178.000 personas y el PIB crecería igual que en el escenario anterior, un 1,7 por 100.

En el tercero habría un déficit público más moderado — 5,3 por 100 — la inflación se situaría en el 5 por 100 y el paro ascendería a 200.000 personas más. El incremento del PIB sería del 1,5 por 100.

En este marco el Gobierno anunció su intención de congelar los salarios de los funcionarios y que la pérdida del poder adquisitivo de los trabajadores fuera de 6 puntos por debajo del IPC en tres años (luego rectificaría y lo fijaría en cinco). A cambio se comprometió al mantenimiento de las plantillas netas y a la vigilancia gubernamental de que habría una mayor reinversión de los excedentes empresariales. ■



España puede sostenerse entre  
los países líderes

# LA ACUICULTURA ENSAYA FORMULAS EMPRESARIALES



La preferencia del consumidor español por el pescado, a despecho de la progresiva sobreexplotación de los caladeros tradicionales de la flota nacional, ha obligado a buscar soluciones para garantizar el abastecimiento de un mercado cada vez más exigente. Algunos creen haber hallado respuesta en los cultivos marinos. En España la acuicultura se sitúa en la frontera entre la aventura reservada a un puñado de pioneros y la actividad industrial limpia y rentable. Para unos pocos, se trata de un negocio apasionante y saneado. Para algunos, de una empresa con más dificultades que satisfacciones. Otros contemplan el reto como un empeño perdido de antemano. «La acuicultura pretende sólo ser un complemento de la pesca», repiten con insistencia los productores. «Es un negocio y ha de funcionar con arreglo a las reglas de la empresa, no de la aventura», apuntan algunas voces críticas. El Congreso mundial de Torremolinos alzaba su voz el pasado mes de mayo para certificar que España puede sostenerse entre los países líderes a poco que se profesionalice el sector.

**A** decir verdad, cuando en España se habla de acuicultura en términos de novedad se está mencionando casi exclusivamente el cultivo de peces marinos puesto que la producción de moluscos, más en concreto mejillón, y de algunas especies de aguas continentales, como la trucha, es una cuestión superada hace décadas. Pero ambas producciones no pueden por sí solas cubrir el déficit de capturas de pescado fresco frente a la demanda de un mercado como el español que reclama todavía 43 kilos de pescado por persona y año, la mayor tasa de la CE. Por otro lado, los 5.000 kilómetros de costa y las 250.000 hectáreas de embalses continentales son un reto para quienes defienden una explotación racional y controlada de los recursos. Así es como comenzaron en los años ochenta los primeros ensayos de cultivos de peces. El balance es desigual pero

esperanzador. En algunos casos habrá que depurar el sector de elementos extraños; en otros será preciso empezar por mejorar el ecosistema para recuperar la producción de especies autóctonas sea en cultivo o en estado salvaje. Las experiencias son diversas y cada cual habla de la feria según le ha ido en ella.

### Cooperativas

Luis Cobo Ferreras empezó a ir a la mar a los catorce años, cuando murió su padre. Ha pescado en aguas de Punta Umbría, Mazagón o la Torre del Oro, en barcos de vela y de remo y llegó a tener su propio barco de 130 caballos. Conoció jornadas gloriosas. «Tuve días de coger ciento y pico kilos de dorada de las que entran cuatro en el kilo y sacar veinte mil duros entre mi chico y yo».

En algunos casos habrá que depurar el sector de elementos extraños; en otros será preciso empezar por mejorar el ecosistema para recuperar la producción de especies autóctonas sea en cultivo o en estado salvaje.



Pero ahora, es evidente, la pesca está mal. Así que, alentado por la Junta de Andalucía, se decidió a formar una cooperativa con otros cinco socios para explotar una parcela en la desembocadura del río Piedras, en la que sembraron almeja. Confiados en las promesas de subvenciones, invirtieron 10 millones de pesetas. La contaminación arruinó la siembra antes de recoger la primera cosecha. Todavía están intentando hacer frente a la amortización de los créditos que habían pedido. «La contaminación por los residuos es lo que mata a las almejas», repite machaconamente Luis.

El suyo no es el único caso. De las doce cooperativas de acuicultura que se crearon en la zona onubense de Lepe a partir de 1986, auspiciadas por el señuelo de las subvenciones comunitarias, prácticamente ninguna continúa operativa. Dificultades económicas, atribuidas a la demora en la liqui-

dación de las ayudas económicas, y problemas de diseño empresarial son los argumentos más repetidos para justificar el repliegue del cooperativismo en esta zona.

### Maresa

Mariscos del Estero, S. A., extiende sus instalaciones en Ayamonte, entre las marismas del río Guadiana y el río Carreras. Como empresa nació en 1983, de la unión de una familia de Salamanca y otra de Ayamonte, los Concepción, un apellido relacionado con el sector conservero. Maresa es un caso de adaptación sucesiva y continua a una realidad cambiante y obstinada. Fue concebida como hatchery (producción de postlarvas y alevines) de langostinos cuando el cultivo de esta especie parecía tener ante sí un futuro esplendoroso. La importación

masiva de langostino congelado de Perú y Canadá destruyó los precios de la producción de cultivo, justo cuando sus instalaciones, capaces para 100 millones de postlarvas, habían alcanzado la cifra récord de 50 millones. Sin embargo, Maresa era y continúa siendo, a pesar de la disminución hasta el nivel actual de 10-12 millones de postlarvas, líder europeo en este tipo de producción.

El fracaso del objetivo inicial obligó a una transformación de las instalaciones, que fueron adaptándose para hatchery de dorada y lubina permaneciendo las de langostino a pesar de que la demanda de esta especie descendió en algún momento a los cuatro millones de postlarvas. Hoy comercializa alevines de langostino, almeja, ostra, dorada (capacidad de producción de 3.000 millones de unidades) y lubina en mercados de Italia, Portugal, Francia, Grecia,

Túnez y Arabia Saudí. Recientemente ha iniciado experiencias en rodaballo y lenguado. A mayo de 1993 el total de la inversión realizada desde la constitución de la sociedad es de 398 millones de pesetas. Desde el punto de vista empresarial, tras una serie de vicisitudes financieras y después de una operación acordeón de reducción y ampliación simultánea de capital, la gerencia ha pasado a manos de los socios onubenses, en la persona de Juan Concepción. A lo largo de este tiempo ha ido formando su propio equipo de trabajo, con personal radicado en su mayoría en Ayamonte. Desde el inicio con cuatro personas ha pasado a contar con una plantilla de 32.

La pretensión ahora es completar el ciclo productivo. «Queremos llegar a producto terminado, envasar la dorada de medio kilo. Pero eso requiere unas disponibilidades





De las doce cooperativas de acuicultura que se crearon en la zona onubense de Lepe a partir de 1986 prácticamente ninguna continúa operativa.



*económicas que queremos alcanzar poco a poco», avanza con cautela Juan Concepción, al tiempo que recuerda el elevado coste de los stocks. «La mitad de las fincas están con los tanques vacíos porque la economía no permite tenerlos llenos. La empresa necesita vender la producción para subsistir».*

La peripecia empresarial de Maresa es, para Juan Concepción, «la fotocopia de todos los cultivos marinos, desgraciadamente. Se crearon muchas empresas al amparo de las subvenciones y a préstamos a bajo interés, quiero creer que más del 50 por 100 con el ánimo de seguir, pero tengo que pensar que muchas de ellas pensando que si se cobraba bien y se hacía un buen negocio, lo que quedara se vendía bien o mal, y en paz. Empresas como Maresa, y no será la única, que ha cubierto todo el plan de inversión, todavía está esperando

## Costas: el azote de la Ley

Si las ayudas comunitarias, a través de los fondos del FEOGA, pueden considerarse como parte del maná que a finales de los años ochenta cayó sobre el sector de la acuicultura española, la Ley de Costas de 1988 y el Reglamento que la desarrolla, de 1989, es considerado por los productores como el verdadero azote del sector. Un informe realizado por la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos, APROMAR, sostiene que la incertidumbre generada por la nueva legislación ha hundido la presentación de nuevos proyectos para solicitud de fondos comunitarios. Tanto es así, afirma APROMAR, «que mientras que desde 1986 a 1989 nuestro país obtuvo prácticamente una cuarta parte del total de fondos disponibles para este programa de la CE, a partir de 1990 la reducción de solicitudes por parte española ha sido de tal magnitud que el porcentaje de los fondos obtenidos por España ha descendido a niveles del orden de sólo el 13 por 100 del total, aproximadamente la mitad que antes de la entrada en vigor de la nueva normativa». Los empresarios de cultivos marinos se quejan de que, siendo el espíritu de la Ley

defender las costas españolas de los abusos de especuladores inmobiliarios poco escrupulosos y facilitar la defensa del medio ambiente marítimo-terrestre, se prime la expropiación de terrenos de carácter rústico, como los ocupados por las instalaciones de acuicultura, frente a los que hubieran sido calificados de aprovechamiento urbanístico. Abundan las protestas de los productores de cultivos marinos al señalar el apartado de la Ley en el que se contempla el paso a dominio público de aquellos terrenos próximos al litoral a donde acceda o haya accedido el agua por cualquier causa, situación que se produce en todas las instalaciones de cultivos marinos. El resultado, concluye APROMAR, «no ha sido otro que el que se podía esperar, las empresas y los particulares se resisten a invertir su capital en algo que no saben si les van a expropiar pasado mañana de un plumazo, y los bancos y otras instituciones financieras se niegan a prestar dinero a empresas en las que no existe seguridad sobre la titularidad de los activos (terrenos e instalaciones) con los que deberían garantizar la devolución de sus créditos». ■

Mery VARONA

**Maresa es un caso de adaptación sucesiva a una realidad cambiante y obstinada.**



las subvenciones aprobadas el año 86. Hay que imaginarse los intereses que produce ese dinero que hemos tenido que pedir a la banca privada. Para mí es el factor principal de la ruina que tiene la acuicultura», concluye Concepción.

Las instalaciones de Maresa vienen a ser el prototipo de una empresa media de cultivos, con hatchery propia. Dispone de su propio laboratorio de biología, totalmente informatizado, de instalaciones de eclosionado de artemia para alimentación de los primeros días de postlarva de langostinos; de tubos y matraces para el cultivo de cepas de algas que luego se trasladarán a la sala de alevines para su alimentación. En los estanques de peces —la producción principal es de dorada—, se produce el proceso completo, desde la eclosión del huevo, los primeros estadios de alimentación, primero fitoplancton, luego rotíferos y después

pienso molido, hasta que son adquiridos por empresas que no disponen de hatchery propia o pasan a los estanques de engorde. «No en todos los casos es imprescindible disponer de hatchery propia para hacer rentable la empresa —explica Concepción—, posiblemente piensen que se complican menos la vida comprando semilla o alevín».

Maresa dispone, además, de una superficie de 200 hectáreas dedicadas al engorde de peces y langostinos en el estero de la Cruz, en el Canela, a través del cual se une el río Carrera y el Guadiana. Cinco motores con capacidad de bombeo de 7.500 litros por segundo, bombean el agua desde la marisma hacia un canal desde el que se distribuye a los esteros de engorde, repartidos en estanques de cinco hectáreas cada uno. El período de madurez varía según el momento de la siembra. En el caso del langostino, si ésta se realiza en mayo,

después del verano se podrá coger langostino adulto. Si la siembra es en otoño la madurez se alcanza mucho más tarde, registrándose, además, bajos porcentajes de supervivencia.

El sistema de cultivo en estero permite renovar los reproductores de dorada cada

año, con la consiguiente mejora genética. «Entran en alevines y se crían en el canal donde disponen de alimento y agua de calidad, lo que permite capturar ejemplares de kilo», explica Juan Concepción. Por otra parte, y aunque, en su opinión, el langostino japonés de cultivo (*Penaeus*

## Segundo país mejillonero

Hasta tal punto ha superado España el reto de la acuicultura que es el segundo país del mundo en producción de mejillón (*Mytilus galloprovincialis*), sólo superada por China, con una producción media entre 200.000-250.000 toneladas al año, lo que se traduce en un volumen de negocio que para 1992 fue de 16.785 millones de pesetas. Los primeros ensayos de engorde de mejillón se abordaron en las Rías Bajas gallegas hacia 1940 y allí se localiza la mayoría de las bateas, estructuras flotantes de madera de las que cuelgan los cordeles a los que se adhiere el molusco. Otro núcleo de producción se sitúa en el delta del Ebro, alcanzando apenas las 2.250 toneladas, con lo que se abastece el mercado local. Allí las estructuras son fijas, por la escasa profundidad del delta y por la ausencia de mareas. El período de engorde del mejillón es de entre seis a doce meses, siendo la recolección entre octubre y marzo.



*japonicus*) reproduce bien la dureza del langostino de la costa onubense, Maresa está intentando el cultivo de la especie autóctona, con reproductores de la costa. «Hemos querido ver primero si se adaptaban, ahora falta saber si el crecimiento va a ser óptimo».

## Cupimar

Cultivos Piscícolas Marinos, S. A., es un ejemplo de desarrollo integral de un programa de cultivos marinos, desde la producción al transporte de semillas, alevines y postlarvas a la comercializa-

ción del ejemplar adulto. Situada en la bahía de Cádiz, ha sabido transformar las antiguas y abandonadas salinas, en un paraje de alto valor ecológico y económicamente rentable.

Cupimar nace en San Fernando (Cádiz) en 1980 de la fusión de tres empresas dedicadas a cultivos marinos, a las que con el tiempo se incorporarían otras cuatro y una más de comercialización. Ese mismo año adquiere 1.900 hectáreas de fincas salineras entre San Fernando, Chiclana y Puerto Real que son transformadas, mediante dragado, profundización y dotación de compuertas, en granjas marinas. En 1985 construyó en la salina de San Juan Bautista una hatchery de 1.500 metros cuadrados de superficie y 600.000 litros de capacidad para la producción de alevines de doradas, postlarvas de langostinos y semillas de almejas. Las sucesivas ampliaciones han hecho de esta instalación el mayor productor de alevines

de dorada del mundo, dotada de un complejo sistema de alimentación. Las especies escogidas para cultivo son la almeja fina francesa (*Venerupis semidecussata*), la dorada (*Sparus aurata*) y langostino japonés (*Penaeus japonicus*).

Las instalaciones de Cupimar se distribuyen en departamentos dotados de sofisticados equipos de análisis e investigación: hatchery y producción de peces y crustáceos, nutrición zooplancton y fitoplancton, nursery de peces y crustáceos, granjas marinas, química y análisis e informático, donde desempeñan su trabajo 150 personas. A la empresa de comercialización del Grupo Cupimar se le ha encomendado la tarea de preparación, conservación y distribución de las distintas especies que se producen en la bahía gaditana, y su comercialización en el mercado nacional y en algunos países europeos. ■

Mery VARONA

Mery VARONA

## del mundo

**La truchicultura para repoblación se practica en España desde hace más de un siglo —aunque ya en el Fuero Juzgo se contemplaran normas para la defensa de la riqueza de las aguas continentales— pero es alrededor de los años sesenta cuando se convierte en una actividad empresarial a partir del cultivo y engorde de la variedad denominada «arcoiris» (*Salmo gairdneri*). La producción de 1992 alcanzó las 20.000 toneladas con un volumen de negocio de 7.000 millones de pesetas. La mayoría de las piscifactorías se localiza en el Norte y Noroeste de la Península, por razones climáticas, obteniéndose ejemplares de talla comercial (250 gramos) en un plazo de diez a quince meses. ■**



**Declarado Parque Natural  
en diciembre de 1987**

*Cabo de Gata-Níjar:*

## **UN PARAISO NATURAL EN EL MEDITERRANEO**

El Parque Natural de cabo de Gata-Níjar, enclavado en la zona más árida de toda Europa y el único de carácter marítimo-terrestre de la Comunidad de Andalucía, que tiene gran diversidad de paisajes y un alto grado de conservación, como se señalaba en el Plan Indicativo de Usos del Litoral (MOPU, 1976, 1977).

Esta hermosa área, declarada Parque Natural en diciembre de 1987, constaba ya como una de las propuestas básicas del Plan Turístico del litoral comprendidas en el Plan de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos de la provincia de Almería (1984).





Este Parque Natural de carácter marítimo-terrestre tiene una extensión de 26.000 hectáreas, se extiende mar adentro una milla marina a lo largo de sus casi 45 kilómetros de costa, y cuenta con montañas, playas, salinas, etc.



### **Clima marino o lluvias irregulares**

El clima de este enclave natural es en general árido, de tipo mediterráneo subdesértico, con el más bajo índice de pluviosidad de toda la Península Ibérica (entre 150 y 250 milímetros anuales). Durante todo el año, las precipitaciones, que son de tipo torrencial, se distribuyen de forma irregular, concentrándose especialmente en los meses de octubre y noviembre.

En cuanto al clima marino, la zona está dentro del mar del

**E**l Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, situado en el extremo suroriental de la provincia de Almería, que abarca términos municipales de Almería, Níjar y Carboneras, consta de una superficie de unas 26.000 hectáreas. Se extiende mar adentro una milla marina (1851'82) a lo largo de sus casi 45 kilómetros de costa. Como puede observarse por las cifras, su expansión no es excesiva, y en él se incluyen formaciones montañosas, ramblas, cultivos, playas, formaciones dunares, salinas, y la franja submarina que bordea la costa.

En este enclave natural pueden distinguirse dos partes con claridad:

Un área que se extiende desde la Punta de los Muertos hasta el cabo de Gata, con dirección NE-SO, donde se engloba una zona volcánica —la sierra de Gata— con una anchura media cabo de Gata, comprendiendo la parte de las salinas, saladares y la formación dunar del área oriental de la bahía de Almería.

El carácter mixto marítimo-terrestre de este parque, de principal uso turístico y recreativo, concede a esta maravilla natural española peculiaridades propias, ya que en su mayor parte está formado por un 80 por 100 de suelo privado, y existen varios núcleos urbanos en su interior. Sus peculiares flora y fauna, así como otras características le confieren un extraordinario valor estético, científico, didáctico y de investigación.

Alborán con una temperatura media de agua de 17,7° C, la más cálida de toda la Península Ibérica. Por su parte, la amplitud térmica anual es de 8,5° C, correspondiéndose con la más baja del Mediterráneo peninsular.

El calentamiento de la capa superficial del agua, que se produce en la época estival, aparece una termoclina principal a unos 12 metros de profundidad, y una secundaria hacia los 19 metros.

En la zona del mar del Alborán, el oleaje procede predominantemente de Levante durante la época cálida (julio a octubre), mientras que en la época fría, que va de noviembre a junio, procede de Poniente. En general, en esta área el oleaje de mar de fondo es poco importante, ya que alrededor de un 40 por 100 de los días del año el mar está en calma.

### Circulación del Mar del Alborán

En la circulación superficial del agua en la costa del Parque destaca la existencia de dos giros anticiclónicos, en el sentido de las agujas del reloj:

a) Uno occidental cercano al Estrecho de Gibraltar.

b) Otro oriental, que limita con el cabo de Gata. Este último produce una zona de confluencia de dos masas distintas de agua (el frente Almería-Orán) que puede tener influencia en la distribución y abundancia de algunas especies en la costa almeriense.

Las aguas fluyen hacia el SO en la mayoría de la costa, mientras que a partir del cabo de Gata, la dirección predominante de las corrientes es hacia el Este, pudiendo llegar a ser muy intensas en las proximidades del cabo, y se manifiestan en otras puntas del Parque.

Por su parte, el régimen de vientos es regular de brisas de 15-20 km/h., manteniéndose tanto durante el día como por la noche, con menos de un 20 por 100 de días de calma. Según un libro publicado por la Universidad de Málaga, la Universidad Autónoma de Madrid y el Museo de Ciencias Natura-

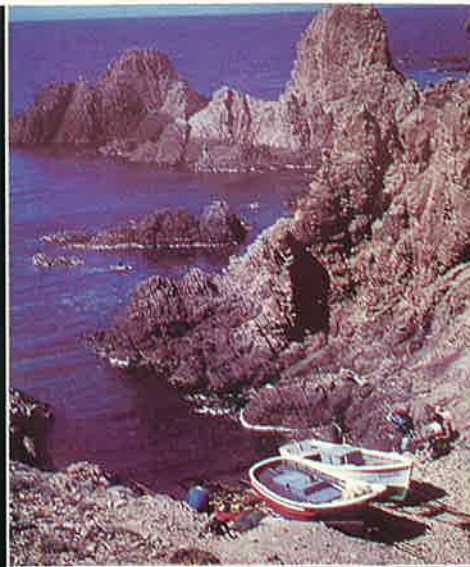
les, en el que han trabajado siete especialistas, «Los vientos soplan las dos terceras partes de los días del año, mientras que los días de temporal se reducen a menos de tres al mes. El viento dominante a lo largo de todo el año es el de Poniente ( S-SO, SO y OSO), excepto en el mes de enero, en el que predomina el viento de componente Norte o terral (N, N-NE y N-NO). Entre los meses de junio a septiembre, el Levante sopla con la mayor frecuencia (E, E-NE y E-SE). Ello determina tanto la posición de las dunas, como la orientación de la vegetación».

### Paisaje costero desigual

En la mayoría de esta área se presenta un relieve ondulado con cerros que exceden los 400 metros de altitud, sucediéndose con ramblas cortas de carácter mediterráneo, es decir, que están secas durante todo el año. Estos «collados» llegan al litoral, cayendo al mar con bruseas pendientes y, que generalmente son resultado de desplomes. Estos acantilados alcanzan grandes alturas, por ejemplo, en San Pedro se elevan hasta los 200 metros; alternando con ellos hay pequeñas calas y playas de difícil acceso por tierra. El hermoso paisaje costero del Parque Natural de Gata-Níjar, con gran variedad de acantilados altos y perfil escarpado, es resultado de la erosión marina.

Este paraje de ensueño, que en su lado Sur posee una costa abrupta y agreste, se mezcla con playas y calas de arena, de grava o de cantos, con similar origen y forma. El modelo tipo de las calas es semicircular, abrigado por acantilados en los extremos, y con la desembocadura de una rambla en la parte central.

Tal y como aparece en el excelente estudio publicado «Fauna y Flora Marinas del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar», el biólogo del Museo de Ciencias Naturales, José Templado, aseguró a la re-



vista MAR que «en los bordes rocosos de las calas, el fondo marino suele presentar un paisaje caracterizado por la fanerógama "Poseidonia oceánica" y en la zona arenosa, pueden aparecer manchas de la otra fanerógama marina, "Cymodocea nodosa"».

Además, —continúa el libro— al ser muy acusada la desertización de la parte terrestre, hay un importante transpor-

te de arena por el viento hacia el mar. «Una buena parte del sedimento aportado por las ramblas y el viento es retenido por los rizomas de ambas fanerógamas (la Poseidonia oceánica y la Cymodocea nodosa).»

También se encuentra Las Negras, con una playa formada por grava, bolos volcánicos y arena de color oscuro. Al Sur de Las Negras está El Playazo de Rodalquilar, con acantilados



enormemente las labores de salida y entrada a las playas.

En la isleta del Moro utilizan otra forma de atraque: el fondeo de cuatro y cinco buques en zonas protegidas de los temporales para, posteriormente, desembarcar mediante el uso de naves auxiliares.

Junto a esta flota comercial, hay pequeñas embarcaciones distribuidas a lo largo del Parque, principalmente en el puerto de San José, Las Negras y el embarcadero de los Escullos cuyo carácter es esencialmente deportivo, o que son empleadas por pescadores en su mayoría retirados y cuya pesca se destina a consumo propio o como ayuda económica. «Todas ellas —dice el estudio— son varadas en las playas, excepto de las del puerto de San José, de carácter deportivo y en el que existen fondeadores de pago.»

### San Miguel de cabo de Gata

De las tres bases comerciales nombradas, la más importante es la de San Miguel de cabo de Gata, con 10 embarcaciones censadas en la Cofradía de Pescadores (en 1989), aunque según estimaciones del Instituto Español de Oceanografía, en 1988, cifran en 61 los buques de este núcleo.

Todas ellas miden entre cuatro y nueve metros de eslora, con una potencia comprendida entre 10 y 26 HP. Las artes predominantes son el trasmallo y el rastro, este último utilizado para el marisqueo de chirla (*Chamelea gallina*) y coquina (*Donax trunculus*), especialmente entre diciembre y julio, a poca profundidad (de tres a 11 metros). Alternativamente, durante la época de veda de los bivalvos se usa el palangre y la bonitera o bonitolera.

En cuanto a la flota de la isleta del Moro es más reducida, con una decena de pequeñas embarcaciones que, generalmente, calan trasmallos. «Además de ellas —continúa el estudio—, se encuentran cuatro barcos de mayor tonelaje dedicados a la pesca pelágica con artes de cerco (traínas), aunque



blancos formados por dunas oolíticas cementadas, que tienen cuevas y abrigos semisumergidos. Según antiguas informaciones entre estos acantilados habitaba la foca monje. La playa está constituida por arena fina y dorada de origen calizo.

También destacar que desde la Punta del Esparto a San José vuelve a aparecer una costa occidental de acantilados altos, con pequeñas calas intercala-

das. Entre San José y el Cabo de Gata se encuentran las principales playas, generalmente abrigadas.

### La flota pesquera

En el parque natural de cabo de Gata hay una pequeña flota pesquera de carácter artesanal, formada en su mayoría por botes, y en menor proporción por barcos de mayor porte

esencialmente centradas en tres bases: San Miguel de cabo de Gata, la isleta del Moro y Agua Amarga.

Dado que no hay puertos, las embarcaciones son varadas directamente sobre la playa, para lo cual se utilizan tornos generalmente manuales, limitando tanto el tonelaje de los barcos como el tipo de aprovechamiento pesquero de la zona, ya que el mal tiempo dificulta

sus capturas como la sardina, el boquerón, la caballa y el jurel se realizan generalmente fuera de las aguas del Parque. Cada vez más raramente, se capturan grandes crustáceos como la langosta y el bogavante mediante la utilización de nasas, aunque la escasez de estas especies dentro del Parque ha relegado el uso de este arte.»

Por último, la flota de Agua Amarga es pequeña y está compuesta por una decena de barcos de escasa eslora, que se dedican a la pesca, aunque también se utilizan otros de forma esporádica o temporalmente. De ellos, dos son de mayor eslora y se dedican uno al palangre, en aguas abiertas, capturando especies como la lampuga, la japuta, la aguja o pez espada y el marrajo, capturados en las aguas exteriores del Parque y que son "visitantes ocasionales" y el segundo al trasmallo. Otras artes empleadas son la jibiera y la bonitera.



Los pescadores de Agua Amarga alquilan, con fines deportivos, sus embarcaciones para la pesca en zonas de gran interés dentro del Parque, como el islote de San Pedro. También existen otras bases de pescadores con barcos que pescan ocasionalmente, y una de las más importantes es la de El Alquíán, con unas 30 embarcaciones con esloras entre tres y seis metros, que básicamente marisquean la chirla y la coquina, aunque también calan palangres. Al igual que en San Miguel de cabo de Gata, utilizan el trasmallo como arte alternativo.

Por último, subrayar la flota pesquera del puerto de Carboneras que suele utilizar sus aguas para el palangre. «A todo ello, hay que añadir el arrastre realizado de forma ilegal en aguas del Parque, por embarcaciones que tienen su base en Almería.» ■

Inés OTERO

**SAUER SUNDSTRAND**

C/ Sierra de Guadarrama, 35 Naves 6-7  
Pol. Ind. SAN FERNANDO DE HENARES  
E - 28850 Madrid  
Tel.: (1) 6768013 + 6768461  
Fax.: (1) 6768812



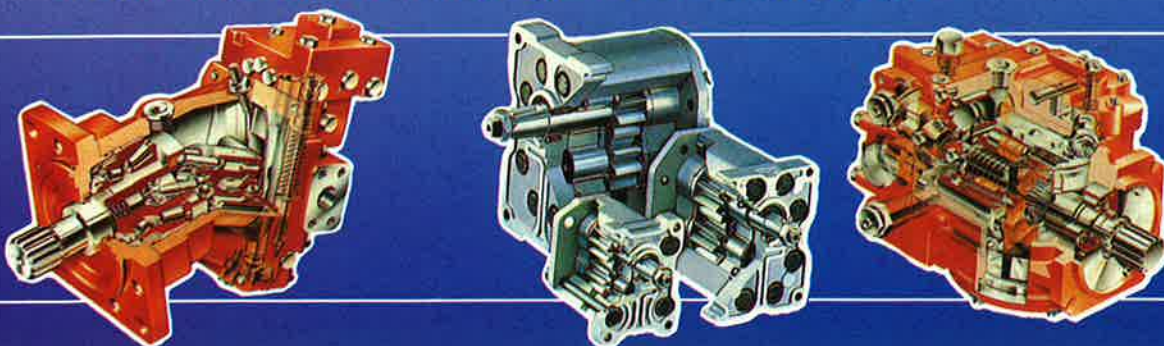
Sistemas hidráulicos - Líderes en todo el mundo

- \* TRANSMISIONES HIDROSTATICAS
- \* BOMBAS DE ENGRANAJE Y MOTORES
- \* COMPONENTES ELECTROHIDRAULICOS



Servicio en todo el mundo...

SAUER-SUNDSTRAND, ofrece soluciones óptimas para la aplicación de sistemas hidráulicos o maquinillas de pesca, generadores, "winches" cabrestantes, etc..., con experiencia acumulada, a través del uso de nuestras transmisiones hidrostáticas, en más de 1.000 pesqueros construidos en España.





Cuarta regata Vuelta a Europa Open UAP

# EL «GALICIA 93-PESCANOVA», GANO EN LA CLASE WOR 60

Javier de la Gándara  
fue el único  
participante  
español

El WOR 60 «Galicia 93-Pescanova» se proclamó vencedor en su clase de la cuarta edición de la Vuelta a Europa de vela. La regata se celebró entre el 23 de mayo y el 15 de junio, y estuvo dividida en seis etapas, de las que el barco gallego ganó tres. Tras ser botado el 7 de mayo en Vigo, la Vuelta a Europa ha sido la primera competición en la que el «Galicia 93-Pescanova» ha participado. Entre el 8 y el 15 de agosto participará en la Fasnet Race. Después afrontará su gran objetivo, la regata Vuelta al Mundo Whitbread 93-94, en la que tomará la salida el próximo 25 de septiembre en Southampton.



**E**L «Galicia 93-Pescanova» es un barco de la clase WOR 60 nacido de una iniciativa de la Federación Gallega de Vela, que patrocina la Consellería de Industria e Comercio, a través del Programa Galicia Calidade, y la S.A. de Gestión del Xacobeo 93 de la Xunta de Galicia, junto con la empresa Pescanova.

La embarcación gallega fue diseñada por el arquitecto naval neozelandés Bruce Farr. En su construcción, desarrollada en los Astilleros Armada de Vigo, se ha utilizado la tecnología más avanzada a nivel internacional, buscando como características fundamentales la sencillez, la economía de materiales, la resistencia, la durabilidad y, en su conjunto, realizar un barco muy rápido. El casco y la cubierta son de fibra kevlar preimpregnada, curada en horno, aplicando sistemas de vacío para extracción de burbujas de aire y resina sobrantes, con lo que se consigue una laminación más consistente y homogénea que las obtenidas hasta la fecha. El timón es de carbono. La orza, de diseño avanzado e innovador, porta un bulbo en que se concentran más de dos tercios de su peso. El barco tiene una eslora de 19,75 metros, una manga de 5,25 metros, un calado de 3,75 metros, un desplazamiento de 13.500 kilos, un mástil de 26 metros, un lastre móvil de 5.000 kilos y una superficie vélica de 200 metros cuadrados en ceñida y 417 metros cuadrados en popa. Su botadura se produjo el pasado 7 de mayo.

El principal objetivo del «Galicia 93-Pescanova» es la sexta edición de la regata Vuelta al Mundo Witbread, en la que tomará la salida el próximo 25 de septiembre con una tripulación totalmente española, patroneada por Javier de la Gándara. Saliendo de Southampton, la flota participante competirá



crucando el Ecuador hasta Punta del Este, en Uruguay. Después los regatistas planearán a través del Océano Índico hasta Fremantle, en la costa Oeste de Australia. Auckland, en Nueva Zelanda, será puerto de llegada de la tercera etapa. Desde allí, a través del océano austral y pasando por el temible Cabo de Hornos, los barcos volverán a Punta del Este. En la quinta etapa, las embarcaciones pondrán proa hacia las costas de Fort Lauderdale, al Norte de Miami. Finalmente, a través del Atlántico, la flota volverá a

Southampton, nueve meses después y 32.000 millas más tarde.

Antes de afrontar este gran reto, el «Galicia 93-Pescanova» ha iniciado sus entrenamientos con la participación, como único representante español, en la cuarta edición de la Vuelta a Europa, regata clasificatoria para la Whitbread.

### **Vuelta a Europa**

Organizada por Gerard Petipa y bajo el auspicio de la Comuni-

dad Económica Europea, la Vuelta a Europa OPEN UAP de 1993 ha tenido seis etapas. Saliendo del puerto francés de La Rochelle, ha tocado los puertos de Gijón, Cherburgo, Rotterdam, Copenhague, Helsinki y Estocolmo. Ha contado con cuatro clases de barcos, los Maxis, los WOR 60, los OPEN 60 y los Multicascos. Una veintena de embarcaciones de diversas nacionalidades, con más de 200 tripulantes en total, han competido por el triunfo final.

La prueba se inició a las 15.15 horas del 23 de mayo



desde el puerto francés de La Rochelle. Un gran número de embarcaciones siguió las evoluciones de los regatistas en los primeros compases de la primera etapa. A 60 millas del final de la etapa, situada en el puerto de Gijón, la flota de la Vuelta a Europa navegaba agrupada, a una velocidad de 10 nudos, debido al poco viento reinante.

A las 18.29 horas del 24 de mayo, el «Galicia 93-Pescanova» cruzó la línea de llegada de la primera etapa en primera posición de la clase WOR 60, lo que le valía para auparse al primer puesto de la clasificación general de su clase, por delante del barco sueco «Intrum Justitia» y del italiano «Brookfield». El barco gallego había invertido veintisiete horas y media para recorrer las 250 millas que separan el puerto gijonés de La Rochelle.

En la clase Maxi, el primero fue el «Merit Cup», y entre los

OPEN 60, el «Ville de Cherbourg» cruzó la meta en primer lugar.

La segunda etapa se inició en el mediodía del 26 de mayo desde el puerto de Gijón. Los participantes deberían recorrer 450 millas por aguas del golfo de Vizcaya rumbo a Cherburgo. El «Galicia 93-Pescanova» realizó una magnífica salida, tomando la delantera de la flota WOR 60 y en enconada lucha con los Maxis. El duro marcaje entre las embarcaciones provocó que en una virada de desmarque, el «Intrum Justitia» se quedase varado sobre unas rocas de un bajo próximo a la costa. Tras los intensos esfuerzos de su tripulación, el barco sueco logró recuperar la marcha de la regata y, poco después, superar al barco gallego, que se había visto sorprendido por una calma. La recuperación que el «Galicia 93-Pescanova» inició tras el paso de la isla de Quessant, en la costa Noroeste

francesa, aprovechando vientos del Oeste de 20 nudos, fue insuficiente para recuperar la distancia que le separaba del «Intrum Justitia». En Cherburgo, a las cuatro de la tarde del 28 de mayo, la embarcación gallega cruzó la meta en la segunda posición de la categoría WOR 60. El barco sueco había llegado antes. El «New Zealand Endeavour» fue el primero en la clase Maxi.

A las 14.15 horas del 31 de mayo se iniciaba la tercera etapa. Tras una buena salida de Cherburgo, y ya en el recorrido costero, el «Galicia 93-Pescanova» se situó en la primera posición de los monocascos. En las aguas del Mar del Norte, la flota fue atrapada en una zona de poco viento. Después del paso de Dunkerque, el «Intrum Justitia» superó al barco gallego. En el puerto holandés de Rotterdam, punto final de las 256 millas de la tercera etapa, el «Galicia 93-Pescano-

va» llegó en segundo lugar de los WOR 60, tras el «Intrum Justitia», que conseguía así su segunda victoria parcial consecutiva. En la clase Maxi, el barco neozelandés «New Zealand Endeavour» repitió victoria.

Dos días después de la conclusión de la tercera etapa, la flota participante en la Vuelta a Europa tomó la salida de la cuarta etapa a las 15.00 horas del 4 de junio. Desde el puerto de Rotterdam, las embarcaciones debían recorrer 560 millas hasta el puerto danés de Copenhague. Con un viento escaso en las aguas del Mar del Norte, el «Galicia 93-Pescanova» lideraba la flota WOR 60 y peleaba con los OPEN 60 en el ecuador de la etapa. A las 5.52 horas del 7 de junio, el barco gallego llegó a Copenhague en la primera posición de su clase, sacando una hora y media de ventaja al «Intrum Justitia». El barco gallego recuperaba así el primer puesto de la clasificación general de los WOR 60, aunque empatado a puntos con el barco sueco. La segunda victoria de etapa del «Galicia 93-Pescanova» coincidía con la celebración de su primer mes de vida desde su botadura el 7 de mayo. En la categoría Maxi, el «New Zealand Endeavour» consiguió su tercera victoria de etapa, consolidando así su liderazgo en la clasificación general de su clase, por delante del «Merit Cup» y del «La Poste».

A las 12.00 horas del 9 de junio se inició el recorrido de las 530 millas de la quinta etapa en el puerto de Copenhague, rumbo al puerto finlandés de Helsinki. Finalizado el recorrido de desmarque por los aledaños del puerto danés, el «Galicia 93-Pescanova» estaba en cabeza de la flota de monocascos adentrándose en las aguas del Báltico.

La quinta etapa y la última eran totalmente decisivas para el barco gallego y



su inmediato adversario, el «Intrum Justitia», de cara a la victoria final en la clase WOR 60. De haber un empate a puntos al final de la Vuelta a Europa, el ganador se decidiría por la diferencia de la suma de tiempos en las dos últimas etapas de la regata.

La marcha de los regatistas por aguas del Báltico fue lenta debido al poco viento reinante en la zona. A pesar de ello, entre el «Galicia 93-Pescanova» y el «Intrum Justitia» se había entablado un verdadero duelo por llegar en primera po-

sición a Helsinki. La gran pericia del patrón del barco gallego, Javier de la Gándara, y su tripulación en las aguas bálticas otorgó al «Galicia 93-Pescanova» la victoria de su clase en Helsinki, donde llegó a las 17.58 horas del 12 de junio. El barco gallego aventajó al «Intrum Justitia» en nada menos que seis horas y dieciocho minutos, proclamándose virtual ganador de la regata a falta de una corta etapa de 205 millas. El OPEN 60 «Ville de Cherbourg» ganó la quinta etapa en su clase. En la categoría Maxi,

el ganador en el puerto finlandés fue «La Poste».

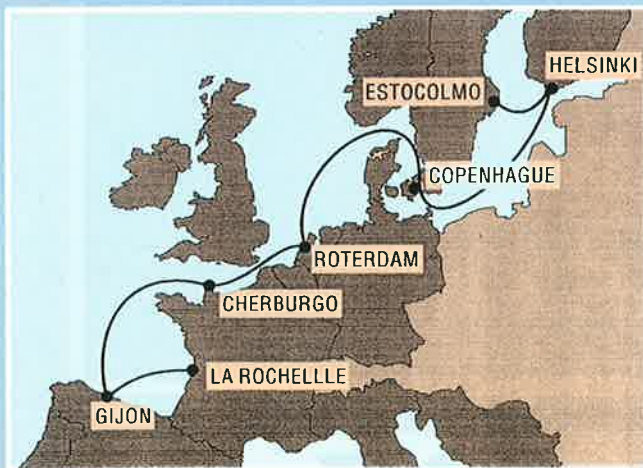
A las 14.15 horas del 14 de junio se dio el bocinazo de salida de la última etapa de la regata, que debía finalizar en Estocolmo. El viento continuaba siendo demasiado escaso. A 40 millas de la llegada a Estocolmo, el «Galicia 93-Pescanova» navegaba por delante de su mayor adversario, el «Intrum Justitia». Pero en la meta, el ganador en la clase WOR 60 fue el barco sueco. A once minutos de éste llegó el «Brooksfield» y a doce mi-



nutos el «Galicia 93-Pescanova». Con ello, la embarcación gallega y la sueca empataban a tres victorias de etapa. Sin embargo, el tiempo de ventaja que el «Galicia 93-Pescanova» había adquirido sobre el «Intrum Justitia» en la quinta etapa, hizo que el barco gallego se proclamara vencedor de la cuarta edición de la Vuelta a Europa en la clase WOR 60.

El objetivo inicial de la participación del «Galicia 93-Pescanova» en la Vuelta a Europa era probar el barco y la tripulación. Pero se consiguió ganar la regata. La primera en la que ha participado la embarcación gallega tras su botadura el 7 de mayo. Antes de afrontar la Whitbread, la gran meta del «Galicia 93-Pescanova», éste participará en la Fasnet Race (entre el 8 y el 15 de agosto), tras lo cual realizará entrenamientos oceánicos, con el objetivo de probar las modificaciones a realizar de cara a la Whitbread y definir la tripulación vueltamundista. ■

**Roberto RUIZ  
DE HUYSBRO**



### CLASIFICACION GENERAL DE LA VUELTA A EUROPA 1993

WOR 60	MAXI
1.º «Galicia 93-Pescanova», 11,70 pts.	1.º «New Zealand Endeavour», 9 pts.
2.º «Intrum Justitia», 11,70 pts.	2.º «Merit Cup», 19,70 pts.
3.º «Brookfield», 28,80 pts.	3.º «La Poste», 25,80 pts.
OPEN 60	MULTICASCOS
1.º «Ville de Cherbourg», 6 pts.	1.º «Fujicolor», 3 pts.
2.º «Ecuriel Poitou», 17,40 pts.	2.º «Primagaz», 20,40 pts.
3.º «Bagages Superior», 28,80 pts.	3.º «Haute Normandie», 47,80 pts.

# 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

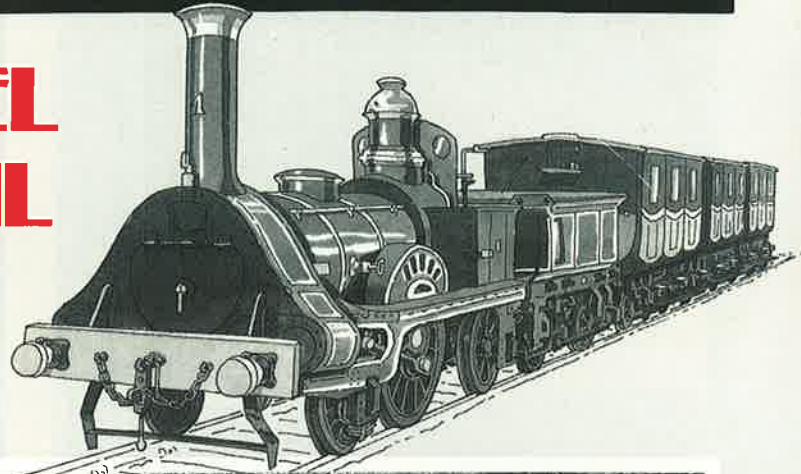
Tlf. 986 - 211 659 / 752 / 768 / 769  
Fax. 986 - 211 758

### Suc. Las Palmas de Gran Canaria

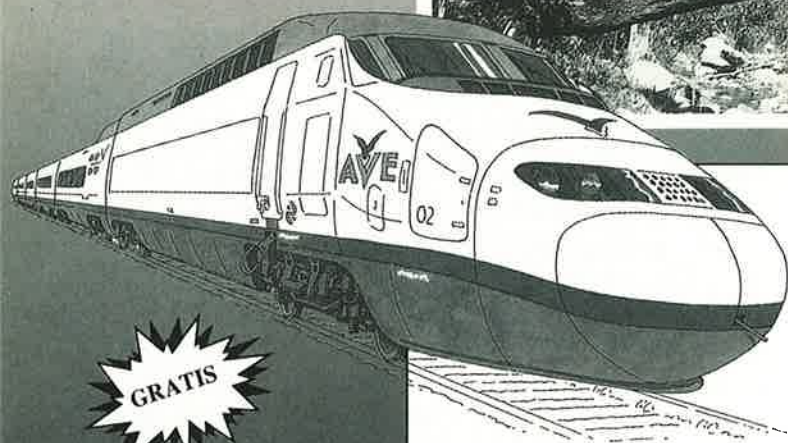
La Naval, 221 · Plaza Ingeniero Manuel Becerra  
35008 Las Palmas de Gran Canaria

Tlf. 928 - 465306 · Fax. 928 - 464355

# HISTORIA DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA 1843-1992



Más de 200 páginas y casi 300 fotografías para contarle la historia de los ferrocarriles españoles: la construcción de líneas, la evolución del parque motor, la arquitectura de estaciones...



Revista **MOPT**

TARJETA DE SUSCRIPCION

NOMBRE

PROFESION/EMPRESA

DOMICILIO

CIUDAD  C. P.

MODALIDAD DE SUSCRIPCION

- 1 año (11 números) .....  
 2 años (22 números) .....  
 Envíenme gratuitamente «Las obras públicas en el siglo XVIII», que regalan a los nuevos suscriptores.

ESPAÑA	EXTRANJERO
2.500 ptas.	3.500 ptas.
4.400 ptas.	6.160 ptas.

SI SOLICITA EXTRAORDINARIOS, SEÑALE LOS QUE DESEA:

- El siglo XVIII (700 ptas.)     Guía de Ríos (700 ptas.)     Guía de las plazas de España e Hispanoamérica (700 ptas.)     Historia del ferrocarril en España (1.000 ptas.)

- Oferta de 2 extraordinarios juntos ..... 1.100 ptas.    1.500 ptas.  
 Oferta de 3 extraordinarios juntos ..... 1.500 ptas.    2.000 ptas.

FORMA DE PAGO

- Envío cheque adjunto     Envío giro postal núm. ....  
 Contra reembolso (sólo nacional y con recargo de 200 ptas.).  
 Domiciliación bancaria.

Enviar a: Revista MOPT. Nuevos Ministerios. 28046 Madrid. Información: (91) 554 92 91.



Un póster desplegable con las locomotoras que han hecho historia

A la venta desde julio

# Falleció Andoni Lecertúa

**E**L pasado 3 de septiembre, a los cuarenta y dos años de edad, falleció en Bilbao el secretario general del Sindicato Libre de la Marina Mercante de Comisiones Obreras y miembro del Consejo General del Instituto Social de la Marina, Andoni Lecertúa.

Tanto en la Comisión Ejecutiva como en el Consejo

General del Instituto Social de la Marina, los representantes de la Administración y de las Organizaciones Sociales del sector presentes en estos organismos expresaron por unanimidad su profunda condolencia y pesar por tal irreparable pérdida.

Andoni Lecertúa se distinguió siempre por su gran cali-

dad humana y su entrega total en defensa de los intereses del colectivo marítimo-pesquero. Andoni llevó siempre en sus manos la bandera reivindicativa del sector y mantuvo posiciones críticas en defensa de los trabajadores, a quienes representaba siempre desde posiciones constructivas.

Desde estas páginas de

MAR queremos mostrar nuestro respeto y entrañable recuerdo para una persona como Andoni, que con su trabajo, honestidad y fuerte compromiso con el sector ha contribuido a mejorar las condiciones sociales del colectivo marítimo-pesquero. ■

MAR

## Una vida dedicada a los hombres de la mar

**D**ESDE estas líneas que nos brinda MAR vaya por delante el agradecimiento ante todos a los que han hecho llegarnos su pesar por el fallecimiento del que luchó incansablemente por los hombres y mujeres de la mar.

Navegaba Andoni Lecertúa de primer oficial cuando fue requerido para negociar el I Convenio General para la Marina Mercante. Desde entonces su compromiso con los marinos le llevó a desempeñar cargos en la organización a la que tanto amó y defendió: El SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE.

Jamás aceptó, y lo comentaba como una de las mayores derrotas para sí y para el colectivo de los trabajadores del sector, la división sindical que se produjo del inicial y unitario movimiento que defendía al SLMM. La necesidad de potenciar la UNIDAD de los trabajadores de la mar es una asignatura pendiente que, tras sus esfuerzos, todos deberemos seguir defendiendo.

Desde 1980 compartía la Secretaría General del SLMM, insistiendo hasta en los más mínimos detalles del más pequeño de los convenios negociados con la única idea de que los marinos mercantes, sin distinción entre oficiales y no titulados, mejorasen las penosas condiciones a las que, en muchos casos, estaban sometidos.

Hizo de la organización sindical un lugar de encuentro y debate en su compromiso para con los marinos. La publi-

cación por el SLMM de los primeros estudios sociológicos y de accidentes, la seguridad marítima, la desmilitarización, la formación para el conjunto del sector marítimo-pesquero, la lucha por el empleo, conformaban objetivos prioritarios del que sentía y decía que antes de nada era MARINO.

En 1985, inicio de la debacle de la Marina Mercante en nuestro país, con la ininteligible actitud de la Administración por medio del BCI, dirigió uno de los pasos más importantes en la historia del



movimiento sindical: la integración en CC.OO. del SLMM, con la idea de que los marinos debíamos afrontar codo a codo con el resto de los trabajadores la defensa de nuestros intereses.

Su trabajo no se limitó a la integración, y desde el SLMM-CC.OO. luchó para que el denominado Sector del Mar se convirtiese en una única organización en CC.OO. y así unificar a los portuarios, pescadores y marinos mercantes. Hace apenas unos meses Andoni Lecertúa era unánimemente elegido como secretario general del Sector del Mar de CC.OO.-Fetcomar.

Jamás rehusó a sus compromisos, pese a que en estos últimos meses sabía que algo no marchaba bien en su organismo. La enfermedad pudo con él, pero, ciertamente, su legado de compromiso es inimitable en el mundo sindical de la mar.

Desde esta revista del ISM, de cuyo Consejo General era miembro, institución que siempre ha sabido estar más cerca de los trabajadores de la mar y que tanto defendió Andoni Lecertúa, nuestro homenaje al «hombre de la mar» que siguió siéndolo aun cuando desempeñaba su trabajo generoso para con los demás desde el sindicalismo.

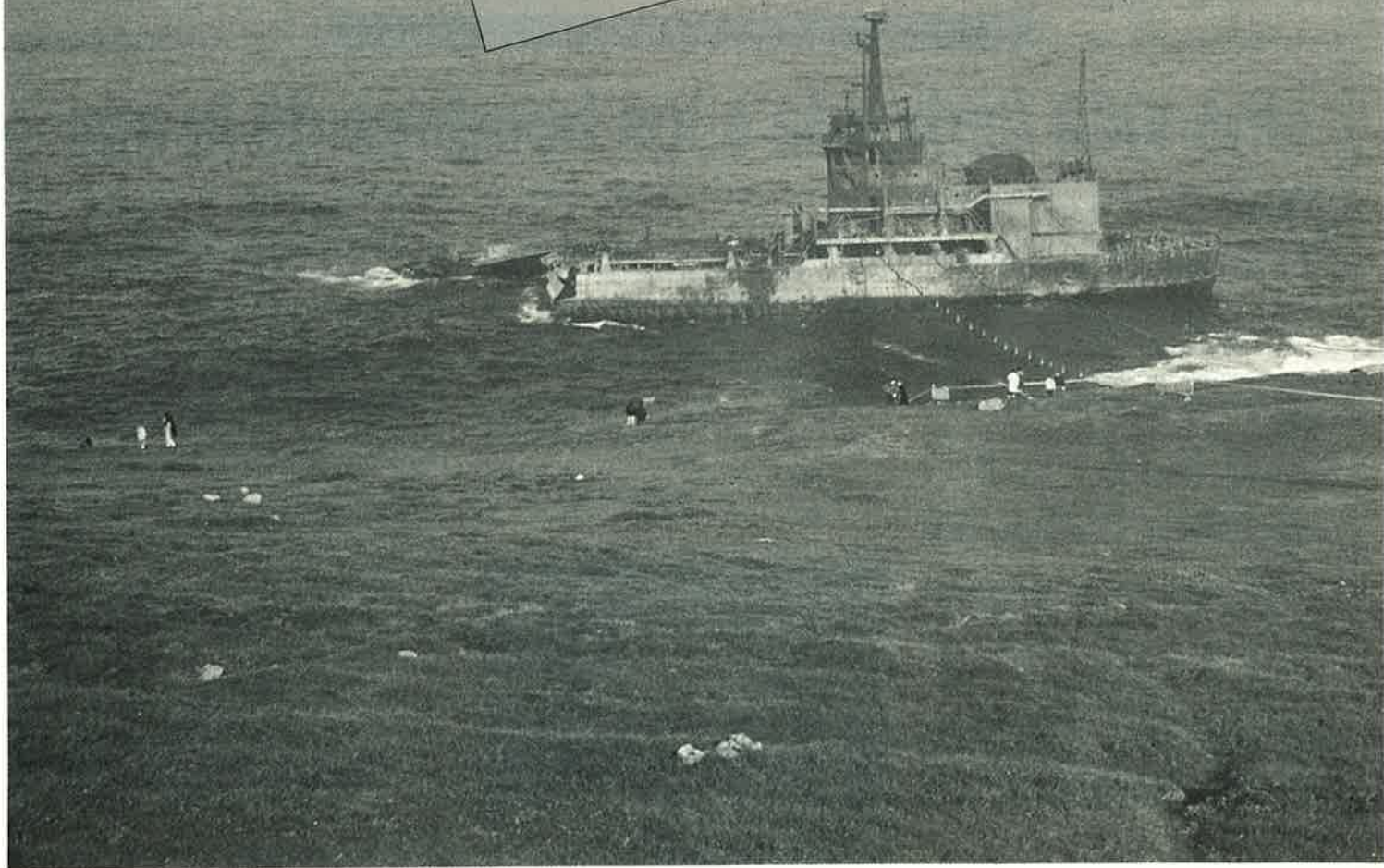
«Andoni Lecertúa estará siempre con nosotros, porque cada hombre de la mar lleva algo de su vida».

¡Hasta siempre, compañero y amigo! ■

Jon AZKUE

1992:

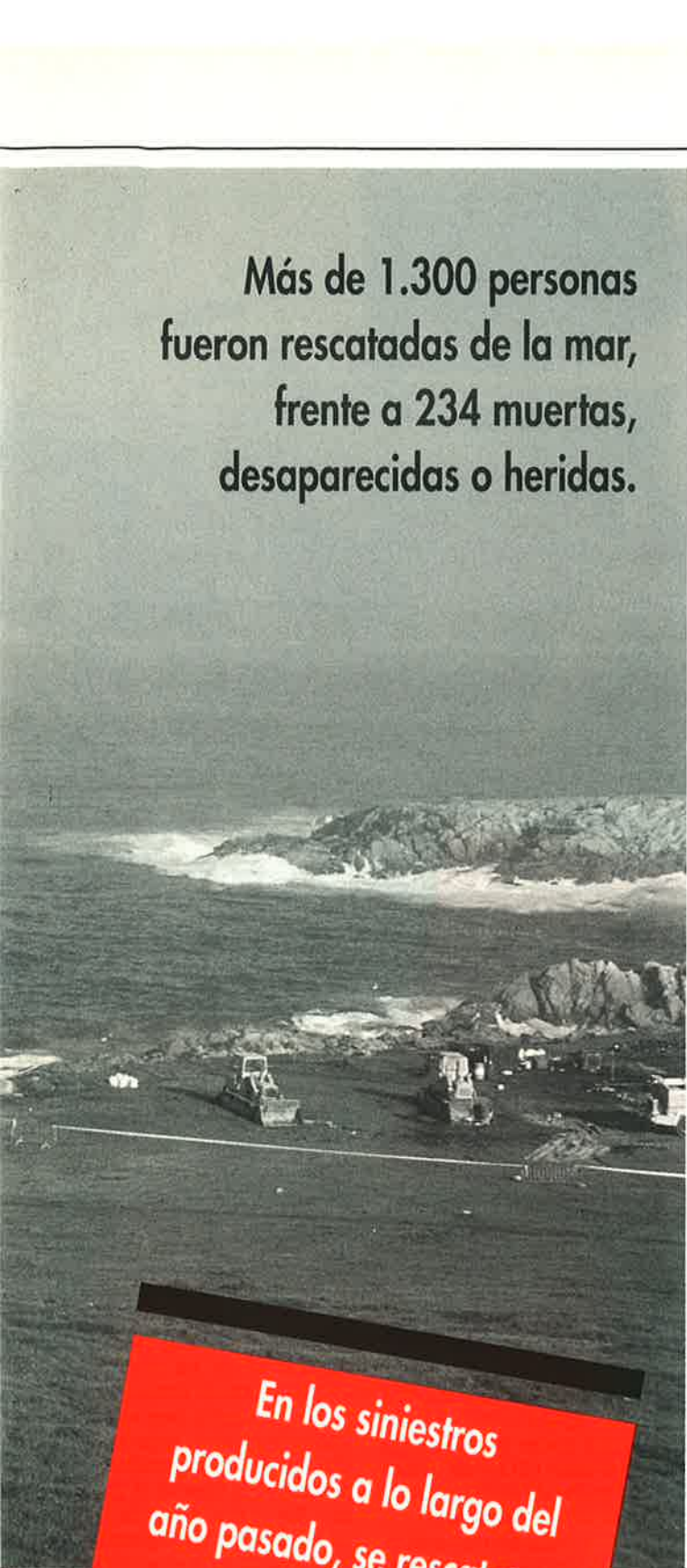
**326 ACCIDENTES  
MARITIMOS**



El año pasado se saldó con más de 300 accidentes marítimos en nuestras costas, afectando a 234 personas que murieron, desaparecieron o resultaron heridas. Junto a estas dramáticas cifras, y debido a los grandes avances que se han realizado en materia de salvamento y seguridad en la mar, tanto a nivel nacional como comunitario, se rescataron con vida a 1.341 personas, de las cuales 1.271 salieron ilesas

y 70 heridas. Asimismo, el número de incidentes por contaminación fue de 76, produciéndose mayores daños en la zona del Atlántico con 24 incidentes, después viene el Estrecho con 21, seguido inmediatamente por el Mediterráneo con 20 incidentes por contaminación, y por último, Canarias con ocho «incidentes», mientras que fuera de zona tan sólo se vivieron tres incidentes por contaminación.





Más de 1.300 personas  
fueron rescatadas de la mar,  
frente a 234 muertas,  
desaparecidas o heridas.

En los siniestros  
producidos a lo largo del  
año pasado, se rescataron  
de la mar a más  
de 1.300 personas,  
de las cuales 1.271 salieron  
ilesas y 70 heridas.

**E**L objetivo de la recién creada Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, como Sociedad Estatal, que está presidida por el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, es la prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo; de control y ayuda del tráfico marítimo; de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino; de remolque de embarcaciones auxiliares, y en general de aquellos que sean complementarios de los anteriores.

Este brazo ejecutor de las competencias del MOPT, relativos al salvamento de vidas humanas en la mar y la lucha contra la contaminación marina, permitirá una mayor capacidad de gestión para efectuar la responsabilidad del Estado en estas misiones a realizar en una superficie marítima cuya extensión es tres veces superior a la del territorio nacional.

En la estadística de accidentes marítimos de 1992, elaborada por la Dirección General de la Marina Mercante, —tal y como figuraba en la estadística del año 91— hay que tener en cuenta la influencia que en el número total de accidentes e incidentes contemplados en esta estadística supuso la entrada en vigor del Real Decreto 1027/1989 de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación y registro marítimo de buques (BOE n.º 194 de 15 de agosto de 1989).

Junto a esto, añadir el influjo de la elaboración de una nueva Lista Oficial de Buques que permite conocer las características de los buques y embarcaciones de hasta seis metros de eslora, así como la entrada en servicio operativo del Centro Nacional de Coordinación del Salvamento Marítimo y Lucha contra la contaminación marina (CNCS) y (LCC) como órgano de dirección, alerta, información y actuación permanente en relación con las competencias sobre Salvamento y Lucha contra la contaminación marina.

Debido a ello se ha logrado el acceso directo a una información puntual sobre cualquier suceso marítimo de forma mucho más precisa a lo que permitían los precedentes ele-

mentos de trabajo, por lo que ha sido posible hacer extensiva la información contenida en la actual estadística de 1992 a todo tipo de Emergencias Marítimas (accidentes, incidentes y contaminación), que han tenido lugar en las zonas de responsabilidad española y en las de otros países cuando se hayan visto implicados buques o tripulantes españoles.

Asimismo, el CNCS ha intervenido a lo largo del año pasado en numerosas emergencias marítimas, coordinando las operaciones de Salvamento y Lucha contra la Contaminación en aguas españolas y colaborando con los Centros Coordinadores de los países vecinos en aguas extranjeras.

Según la Dirección General de la Marina Mercante, dichas actuaciones han permitido tener un conocimiento directo de las emergencias que, al no venir reflejadas en muchos casos en las Estadísticas de Accidentes, quedaban ocultas a la opinión pública, confirmando la necesidad de ampliar la información a todo tipo de accidentes e incidentes ocurridos en la mar, que a su vez faciliten un mayor conocimiento en este aspecto de este sector de la actividad marítima.

### Causas desencadenantes

En los datos estadísticos del año pasado, correspondientes al período entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 1992, se destacan como principales causas de los accidentes:

*El fallo material:* cuando es debido a una avería en máquinas, en equipos de navegación o en la estructura del buque por mal estado del mismo, falta de mantenimiento, u otras deficiencias del material; *el fallo humano:* provocados únicamente por negligencia, imprudencia, error u omisión individual o colectiva en las operaciones de a bordo, la navegación o la maniobra del buque; *el mal tiempo:* consecuencia de las desfavorables condiciones meteorológicas; y por último, *causas desconocidas:* donde se incluyen aquellas de las cuales no se posee información.

La Dirección General de la

Marina Mercante ha elaborado la estadística contemplando estos cuatro motivos. Tal y como puede verse en el cuadro resumen 1992 se saldó con un total de 326 accidentes, de los cuales 137 correspondieron a buques pesqueros, 96 a embarcaciones de recreo y 93 a buques mercantes. Por lo que se refiere al número de afectados (234 personas), resultaron muertos 47, desaparecidos 117 y un total de 70 heridos.

En cuanto a los rescates, gracias a los importantes avances que se han hecho en esta materia a lo largo del año pasado, fueron rescatados 1.341 personas, de las que 1.271 salieron ilesas y 70 heridas.

Por otra parte, si desglosamos los percances por nacionalidades podemos ver que del total de accidentes, 137 fueron de buques pesqueros, 116 correspondieron a «navíos» nacionales, mientras que extranjeros hubo 21 naves siniestradas. Los datos de la Marina Mercante indican que el año pasado los siniestros de embarcaciones de recreo fueron superiores los extranjeros (con 53), y nacionales se produjeron 43. En cuanto a los buques mercantes, del total de 93 «incidentes», se produjeron 32 nacionales y 61 extranjeros.

## Tipos de accidentes

Marina Mercante distingue nueve tipos de accidentes: hundimiento, desaparición, colisión, incendio-explusión, varada, fallo mecánico-estructural, escora, vía de agua y otros, apartado este último en el que incluye a los buques o embarcaciones que han sufrido un accidente y no han sido incluidos en las demás categorías por falta de información u otras razones.

Durante 1992, el principal tipo de accidente —según datos de Marina Mercante— ha sido la vía de agua y hundimiento con un 32,82 por 100 de buques; por esta razón, resultaron afectados 107 buques (17.352 TRB). En segundo lugar, estuvo con un 16,87 por 100 de buques, la varada (con 55 naves afectadas; 154.246 TRB); en tercer lugar, con un número de 50 buques se sitúa la colisión-abordaje, suponiendo 390.111 toneladas total (TRB).

El cuarto lugar, según las estadísticas de Marina Mercante, con un 13,50 por 100 de buques afectados, es decir, un número de 44 embarcaciones corresponde a incendio-explusión con un total de 119.487 TRB; en quinto lugar se encuentra la escora con un número de 28 buques, lo que supone el 8,59 por 100 (65.119 TRB); en sexto lugar está el tipo de accidentes denominados «otros» con 26 buques afectados, lo que significa un 7,98 por 100 (245.999 de tonelaje total); el estudio de Marina Mercante destaca en séptimo lugar el fallo mecánico-estructural con 15 buques, es decir, un 4,60 por 100 y 12.219 TRB; y en octavo y último lugar, la desaparición de un buque (0,31 por 100), cuyo tonelaje total es de cuatro TRB. Es importante reseñar que en estos datos procesados el 25 de marzo del presente año, y referi-



**Las naves que más accidentes sufrieron en 1992 fueron los pesqueros (137), seguidas por las embarcaciones de recreo (96), y por último, los buques mercantes (93).**

dos a 1992, no se recoge ningún tipo de accidente desconocido.

En cuanto a las personas afectadas según el tipo de accidente, señalar que el mayor número de muertos y desaparecidos se produjo por hundimiento (17 muertos y 68 desaparecidos), pero curiosamente también es el motivo por el que se produjeron más rescatos (289), muy seguido de la colisión-abordaje con 278 rescatados. Por su parte, el mayor número de heridos —según datos procesados a 30 de marzo de 1993— fue de 51 y se clasifica en colisión-abordaje.

## Localización geográfica

A este respecto, el área geográfica se divide en zona y Re-

gión. Por zona se entiende el área de responsabilidad española en materia de búsqueda y salvamento (SAR) marítimo y lucha contra la contaminación marina. España tiene asignadas cuatro zonas de búsqueda y salvamento (ZONAS SAR) denominadas *Atlántico*, *Estrecho*, *Baleares* o *Canarias*.

La zona *Atlántico* comprende el área marítima del Cantábrico y Finisterre limitada por las zonas SAR de responsabilidad de Francia, Reino Unido y Portugal.

La zona *Estrecho* abarca el área marítima del Golfo de Cádiz, Estrecho de Gibraltar y Alborán limitada por la zona SAR *Mediterráneo* y las de responsabilidad de Portugal y Marruecos.

La zona *Mediterráneo* inclu-

ye el resto del área marítima del Mediterráneo limitada por las zonas SAR de responsabilidad de Argelia y Francia.

En la zona *Canarias* está el área marítima del Atlántico limitada por las zonas SAR de responsabilidad de Portugal, Marruecos y Mauritania.

Cuando los accidentes ocurrieron fuera de estos límites, la Dirección General de Marina Mercante los ha consignado como «Fuera de zona».

Por su parte, por región se entiende el área bajo la jurisdicción de la Comunidad Autónoma donde ocurrió el accidente. En este sentido, cabe subrayar que las regiones más conflictivas por número de accidentes han sido a lo largo del año pasado:

Andalucía	59 accidentes
Galicia	58 »
Baleares	37 »
Canarias	36 »

Por zonas, la que mayor número de «siniestros» sufrió fue el Mediterráneo con un total de 102; seguido por el Atlántico con un total de 77; el Estrecho



**ACCIDENTES MARITIMOS OCURRIDOS A BUQUES DE CUALQUIER NACIONALIDAD EN ZONAS SAR MARITIMO-ESPAÑOLAS Y LOS OCURRIDOS FUERA DE DICHAS ZONAS A BUQUES NACIONALES Y/O EXTRANJEROS CON TRIPULANTES ESPAÑOLES**

TOTALES	
<b>1. ACCIDENTES (*)</b>	
Buques pesqueros	137
Embarcaciones de recreo	96
Buques mercantes	93
<b>Número total accidentes</b>	<b>326</b>
<b>2. AFECTADOS (*)</b>	
Total muertos	47
Total desaparecidos	117
Total heridos	70
<b>Número total afectados</b>	<b>234</b>
<b>3. RESCATADOS (*)</b>	
Heridos	70
Ilesos	1.271
<b>Total personas rescatadas</b>	<b>1.341</b>

(\*) En estos datos están incluidos los accidentes y afectados por inmigración ilegal en el Estrecho: 6 accidentes, 11 muertos, 72 desaparecidos, 37 rescatados.

TOTALES			
ACCIDENTES	NACIONALES	EXTRANJEROS	TOTALES
Buques pesqueros	116	21	<b>137</b>
Embarcaciones de recreo	43	53	<b>96</b>
Buques mercantes	32	61	<b>93</b>
<b>Número total de accidentes</b>	<b>191</b>	<b>135</b>	<b>326</b>

con 59 percances, y en último lugar, Canarias, con 36 accidentes entre pesqueros, embarcaciones de recreo y mercantes. «Fuera de zona» se produjeron 52 «catástrofes».

### **Daños por persona y buque**

En este apartado se incluyen los perjuicios ocasionados al buque, tripulación o pasaje como consecuencia de un accidente marítimo. La estadística de Marina Mercante no introduce aquí los daños personales sufridos por la tripulación en el ejercicio de su trabajo a bordo o con ocasión del mismo, ya que dichos «deterioros» vienen tipificados como «accidentes laborales».

Aquí, Marina Mercante distingue siete conceptos diferentes:

**Pérdida total.** Buques que han dejado de existir. No se incluyen los recuperados, aunque hayan sufrido pérdida total constructiva.

**Hombre al agua.** Suponga o

## **Accidentes por inmigración ilegal en el Estrecho**

En los datos totales de «incidentes» por inmigración ilegal en el Estrecho se encuentran incluidos siniestros sufridos por «Pateras», que transportaban inmigrantes ilegales en el estrecho de Gibraltar. Para Marina Mercante, estas cifras son muy difíciles de comprobar, por ser en la mayoría de los casos estimadas. Además, repercuten en gran manera en el número total de afectados por accidentes, y es de fundamental importancia, ya que tal y como puede observarse en el cuadro, el número de desaparecidos y de muertos representa aproximadamente el 65 por 100 y 23 por 100, respectivamente, de las cifras totales. ■

I. O.

INMIGRANTES ILEGALES EN EL ESTRECHO		
	NUMERO	PORCENTAJE
<b>ACCIDENTES</b>	6 (pateras)	
<b>AFECTADOS</b>		
Total de muertos	11	23,40 del total
Total de desaparecidos	76	64,95 del total
Total de heridos	2	2,85 del total
Total de rescatados ilesos	35	2,75 del total

no pérdida de vidas humanas.

**Averías en el casco.** O que afecten al equipo de gobierno del buque.

**Averías en la máquina.** Daños ocasionados en el aparato propulsor y equipos auxiliares del buque.

**Corrimiento de la carga.** Afectando seriamente la estabilidad de la embarcación o a la integridad de las personas, suponiendo una variación en la regularidad de su navegación.

**Pérdida de cargamento.** Caída al mar toda o parte a causa de un accidente marítimo.

**Otros.** Daños de otra naturaleza que por diversas razones no han podido ser clasificados. Entran aquí actos hostiles, apresamientos y guerras.

Según las últimas estadísticas de Marina Mercante, de los 236 buques accidentados, 125 embarcaciones sufrieron pérdida total, lo que significa el 38,34 por 100, que medido en tonelaje total de todos los accidentes es de 1.004.537 TRB, de los cuales 74.757 TRB fue pérdida total, suponiendo un 7,44 por 100.

La seguridad de la vida humana en la mar y la protección del medio marino son los principales objetivos de la política marítima española.

### Rescates en pesqueros

Es esencial destacar la excelente labor de rescate que se ha llevado a cabo a lo largo de 1992, ya que del número de afectados según tipo de buque, 612 personas fueron salvadas de pesqueros, secundándoles los



yates con 227 rescatados, y en tercer lugar, las embarcaciones de pasaje con 209 rescatados.

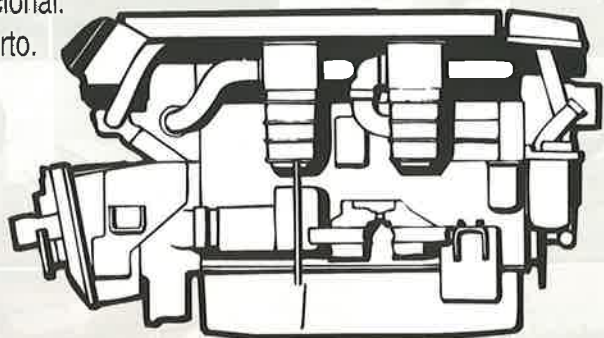
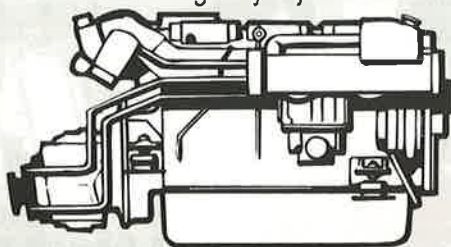
Finalmente, subrayar la importancia del número de «sinistros» por meses. Por el análisis de los gráficos de la DGMM, el mes con mayor «incidentes» es el mes de agosto con un total de 39, de los que 20 correspondieron a yates. En segundo puesto del «ranking» está el mes de septiembre con 38 percances, de los que 19 fueron de yates y 14 de pesqueros, mientras que tan sólo 5 fueron de buques mercantes. En tercer lugar, se sitúa octubre con mayor número de siniestros en pesqueros (14), yates (13) y mercantes (8). Asimismo, señalar que también en los meses de enero con (14) accidentes, en febrero (12), en mayo (13), en junio (12) y en diciembre (13) son los más propicios para que se produzcan «catástrofes» de pesqueros, al menos así fue durante el año pasado. ■

Inés OTERO

## DECIDA SOBRE SEGURO 3 AÑOS GRATIS

### GARANTIA 3 AÑOS SIN LIMITE DE HORAS DE FUNCIONAMIENTO.

Oferta válida para todos los motores comerciales de propulsión, desde la Serie 61 hasta la Serie 162, y para todas las unidades auxiliares, desde la Serie 71 hasta la 162. Con cobertura internacional. Si usted trabaja en alta mar, póngase a cubierto. Decida sobre seguro y elija Volvo Penta.



Oferta válida hasta el 31 de diciembre de 1993.

VOLVO PENTA ESPAÑA, 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

**VOLVO  
PENTA**  
Respuesta Segura



## C. VALENCIANA

Así es, en cifras, el proyecto de ampliación del Puerto de Valencia

# Valencia ganará al mar 1.200.000 metros cuadrados

El creciente aumento del tráfico mercantil en el puerto de Valencia ha motivado una ampliación histórica de sus instalaciones con un volumen total a dragar de unos diecisiete millones de metros cúbicos y un volumen de hormigón para fabricar bloques de 550.000 metros cúbicos son las cifras más significativas que nos ofrece el citado proyecto portuario.

LOS datos que se manejan en torno al proyecto de ampliación del Puerto de Valencia son tan espectaculares que acaban por hacernos perder la auténtica dimensión de los mismos. Cuando empezamos a hablar de decenas de miles de millones de pesetas, millones de metros cúbicos, miles de bloques de hormigón, etcétera, acabamos por no

saber exactamente la dimensión del proyecto, porque ni tan siquiera los profesionales que llevan a cabo la ampliación están acostumbrados a tales magnitudes.

La obra de ampliación del puerto de Valencia, además de ser una apuesta de futuro tan valiente como necesaria, es algo que se puede dimensionar, pese a haberse convertido en





uno de los proyectos de mayor envergadura en la historia de la Comunidad Valenciana. Según la colaboración del Departamento de Proyectos y Obras de la Autoridad Portuaria de Valencia, se han realizado unos meritorios estudios y cálculos respecto a lo que va a suponer para Valencia esta nueva ampliación del puerto. Las siguientes cifras muestran, sin ninguna duda, qué es lo que se está «cociendo» en la zona del puerto de Valencia.

### Cifras significativas

En lo que respecta a los dragados el volumen total a dragar es de unos diecisiete millones de metros cúbicos. Este volumen es el equivalente en su medida a hacer una zanja de dimensiones equivalente al viejo cauce del río Turia, desde el valenciano barrio de Mislata al mar.

En cuanto a los rellenos el volumen total a rellenar es de unos quince millones de metros cúbicos.

Con este material, se podrían rellenar unas 50 plazas de toros como la de Valencia hasta la bandera.

Las escolleras estarán formadas por un total de toneladas de piedra a colocar en las obras de ocho millones.

Por otra parte, el total de cajones de hormigón que se han de utilizar en la construcción del muelle equivaldría a una hilera de casas de 15 metros de profundidad y seis pisos de altura, con una longitud total de

1.000 metros. El volumen de hormigón para fabricar bloques es de unos 550.000 metros cúbicos que equivalen a unos 22.000 bloques, que colocados unos junto a los otros, formarían una muralla de tres metros de ancho por tres metros de alto y de 66 kilómetros de longitud.

Se va a ganar al mar una superficie de 1.200.000 metros cuadrados, que equivale a unos 200 campos de fútbol.

Por último, señalar, que la maquinaria empleada va a ser de lo más avanzado dentro del campo de la construcción portuaria, citaremos la Grúa Manitowoc 4100 sobre Ringer con una potencia de 40 toneladas, 80 camiones que se van a utilizar en todo tipo de transporte para la obra tipo trailer, ocho palas cargadoras, cuatro retro-

excavadoras, tres camiones cuba para riego de caminos, cuatro grúas-pórtico, la mayor con una capacidad de elevación de 80 toneladas, dos plantas de hormigón, una con una producción de 150 metros cúbicos por hora, y la segunda con una producción de 90 metros cúbicos por hora.

En definitiva, las obras de la ampliación del puerto valenciano manejan magnitudes históricas. El proyecto de la citada ampliación se debe al progresivo aumento del tráfico de barcos mercantiles que atracan en sus aguas. Lo que está claro es que el nuevo puerto se pondrá en breve a la cabeza del progreso y de la modernidad que merece la ciudad de Valencia. ■

Rosa RUIZ ARAGONES



*El puerto de Valencia se preocupa de sus «utilizadores».*  
(Foto: Paco Prado)



**Avanza la implantación de la «Gestión de Calidad Total» en la Autoridad Portuaria de Valencia**

## **Atención especial para los «utilizadores» del Puerto de Valencia**

**Un amplio colectivo de trabajadores relacionados con el mundo marítimo valenciano serán objeto de atención prioritario para el Puerto de Valencia, dentro de la búsqueda de la «Calidad Total» emprendida por la Autoridad Portuaria. El término «utilizadores» se ha acuñado para distinguir de los usuarios del puerto a aquellos profesionales que viven en continua relación laboral con él, desde los pescadores a los tripulantes de los buques.**

**L**a Autoridad Portuaria de Valencia lleva adelante un ambicioso proyecto, con la asistencia del prestigioso Juran

Institute, a través del cual se busca el desarrollo, implantación y apoyo de un Sistema de Gestión de Calidad Total.

La idea recibió el visto bueno del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia en marzo de 1993, iniciándose poco después los trabajos para llevar a buen puerto la iniciativa, encaminada a elevar sensiblemente su nivel de calidad de servicio. Los resultados buscados son la reducción de los costes operativos, incremento de los ingresos, motivación de los empleados y, sobre todo, una mayor satisfacción de los clientes. Como decimos, el Juran Institute, uno de los más prestigiosos consultores a nivel mundial en temas de «Calidad Total», ha dividido el proyecto en cuatro fases: decisión, preparación, puesta en marcha y expansión e integración. En principio, se acometerán las tres primeras fases, quedando la última fase a expensas de los resultados de las tres primeras. El presupuesto total del proyecto ronda los 26 mil millones de pesetas. La complejidad de la iniciativa busca dos objetivos primordiales: conseguir mayor motivación e integración del personal de la Autori-

dad Portuaria de Valencia y dar al cliente externo un servicio más competitivo. A través de ellos se busca satisfacer dos preocupaciones básicas: trabajar a gusto y conseguir mayor tráfico. De momento, hasta el pasado mes de julio, se ha establecido ya todo el complejo organigrama de trabajo que forma la estructura necesaria para la gestión de la calidad. Desde la más alta directiva portuaria hasta trabajadores de la A.P.V. se encuentran inmersos, de modo más o menos directo en este interesante proyecto. Como proyectos de mejora seleccionados figuran los siguientes: proyecto de mejora de la disponibilidad de las grúas, proyecto de mejora del sistema de control de muelles, proyecto de mejora de reducción de reclamaciones por facturación de averías, proyecto de mejora de los procesos administrativos, proyecto de mejora de la gestión de compras y proyecto de mejoras de la atención a «utilizadores» del puerto. Este último proyecto, tal y como señalábamos al principio, se preocupará de hacer más grato el trabajo en contacto con el Puerto de Valencia.

Además del personal de la Autoridad Portuaria de Valencia, en todos sus niveles, distintos organismos, instituciones y profesionales de la empresa privada están colaborando intensamente en desarrollar esta iniciativa. Entre esos organismos figura el propio Instituto Social de la Marina. ■

**Paco PRADO**





**Las dos asociaciones provinciales de empresarios canarios consideran que el acuerdo al que pueden llegar patronal y sindicatos de estibadores «será nefasto» para el archipiélago.**

# Polémica por los Servicios Portuarios

Los presidentes de las dos confederaciones de empresarios de Canarias, José Suárez Magías, por las Palmas, y José Fernando Rodríguez de Acero, por Santa Cruz de Tenerife, consideran indispensable para mantener la reforma portuaria la privatización de los servicios portuarios.

Ambos han criticado el acercamiento de las sociedades de estiba y desestiba de Las Palmas y Tenerife al acuerdo-marco estatal de estiba, que previsiblemente suscribirán los puertos canarios, según se desprende de las reuniones mantenidas.

Las asociaciones empresariales entienden que el acuerdo no beneficia a los puertos del archipiélago y así a los peninsulares, y consideran que vulnera el proyecto de reforma portuaria, que debe suponer, en opinión de las asociaciones empresariales de Canarias, la privatización de los servicios portuarios y la desaparición de las sociedades estatales de estiba.

Para los portavoces de los empresarios canarios «cualquier acuerdo que se suscriba en estos momentos tendrá que favorecer la idea de la privatización de los servicios».

Los empresarios canarios exigen en este sentido a los representantes de la Secretaría de Estado para el Transporte y los responsables de la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de buques (Anasco) mayor firmeza en las negociaciones, a la vez que recomiendan evitar concesiones para la firma de dicho acuerdo marco.

En la reunión mantenida el 27 de agosto pasado entre la patronal, sindicatos y Autoridad Portuaria en la capital tinerfeña, se acordó convocar la huelga nacional de puertos, prevista para este mes de septiembre, al retrasarse los 96 expedientes de regulación de empleo presentados por las empresas estibadoras en Tenerife.

El comité de empresa de la sociedad de estiba y desestiba de Santa Cruz de Tenerife (Sestife) manifestó que los preacuerdos alcanzados en la reunión suponían un acercamiento de posturas considerable, ya que la patronal se había comprometido a presentar un plan de jubilación favorable para los 96 trabajadores tinerfeños.

El portavoz del comité de empresa de Sestife, Francisco Ramos, ha señalado que no está sorprendido de la posición de los empresarios, agregando que «ellos se creen que estamos en la jungla y que no hace falta negociar nada».

## Aumentan los cruceros

Un total de siete cruceros diferentes ha solicitado atraque en el puerto de La Luz y de Las Palmas con el fin de hacer escalas turísticas en la isla.

Estos buques irán llegando paulatinamente. El primero ya lo hizo el 3 de septiembre, y se trata de un barco ruso bajo el nombre de «Azerbaydzhan» de 156 metros de eslora.

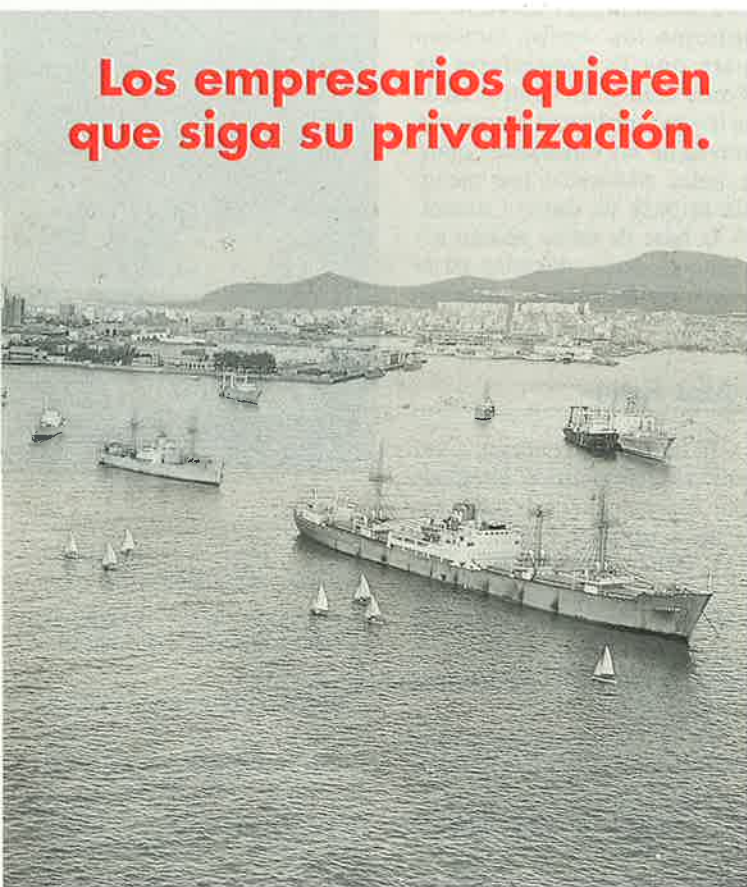
También en este mes se espera la llegada del «Funchal».







## Los empresarios quieren que siga su privatización.



Este barco que mide 153 metros de eslora y cuenta con 9.470 toneladas de registro bruto, permanecerá al igual que el anterior unas horas en el puerto grancanario.

Le seguirían a éste otros numerosos cruceros como el «Statendam», buque consignado por Pérez y Cía., que atracará con un número aproximado de 500 pasajeros. La fecha prevista para su llegada es la del 12 de octubre. Será la primera escala que efectuará este barco de 219,30 metros de eslora por 7,71 de calado en el puerto grancanario. Llegará al puerto grancanario procedente de Italia y atracará aquí con bandera de Las Bahamas.

Para el mismo mes de octubre ha solicitado atraque el «Black Prince», crucero de 142 metros de eslora por 20,27 de manga y 6,42 de calado, que atendido por el agente hispano-suizo permanecerá en el puerto grancana-

rio para efectuar operaciones de avituallamiento. Entre sus datos técnicos sobresalen sus 11.209 toneladas de registro bruto.

También bajo bandera de Las Bahamas recalará en el puerto el «Dostoesvky», con cerca de 600 turistas aproximadamente. El arribo de este buque de 176,50 metros de eslora por 22,60 de manga y 6,10 de calado se espera para el mes de noviembre.

También están anunciadas las llegadas al puerto grancanario en esta temporada otoño-invierno de los barcos «Pacific Princess» y el «Island Princess».

El primero de ellos, el conocido barco de la serie televisiva «Vacaciones en el Mar» y antiguo «Sea Ventura», mide 169 metros de eslora por 24,64 de manga y 7,70 de calado. ■

C. R.



## De momento sólo algunos mercados han accedido a este servicio

# La informatización de las lonjas gallegas permitirá agilizar la actividad comercial

**La puesta en marcha de un servicio de información en 33 lonjas gallegas, para agilizar la actividad en este sector económico, supone el primer paso para acceder a una segunda fase en la que se informatizarán las propias lonjas. Tan sólo el mercado pesquero de Portonovo ha sido informatizado, y está prevista su puesta en servicio en Foz, Cedeira, O Grove y Cambados. A juicio del conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, la informatización es indispensable para la comercialización de los productos gallegos de modo que los compradores potenciales tengan información de la oferta.**

De momento sólo algunos mercados han accedido a este servicio

EL servicio de Información Pesquera es una base de datos que permite a un cliente conocer los precios establecidos en la última subasta realizada en las lonjas gallegas conectadas al sistema Cesatel (Servicios Avanzados de Telecomunicaciones de Galicia). Además, podrán saber la cantidad de especies subastadas, previsiones de capturas y otros datos sobre la arribada de barcos.

Los usuarios (en concreto, el servicio está destinado a las propias lonjas, exportadores, armadores, cofradías, conserveros, asentadores, asociaciones, empresas de cultivos marinos y administraciones), pueden realizar sus consultas desde cualquier lugar a través de un monitor con el que acceden a esta base de datos integrada en una red informática conectada a Cesatel, la Administración gallega y los mercados de pescado fresco.

Respecto a la actividad del mercado, el servicio permite obtener información sobre las cantidades y precios de cada especie en cada una de las lonjas, la orientación de precios, previsión de llegadas a puerto de barcos, de capturas y cantidades desembarcadas.

La base de datos también incluye información sobre el censo de la flota pesquera, lonjas, especies marinas y puertos. Asimismo, ofrece un listado de ayudas y subvenciones ofreci-

das por las entidades locales, autonómicas, nacionales y de la Comunidad Europea.

Para elaborar este servicio la Xunta tuvo en cuenta la ideosincracia gallega y las particularidades de la realidad del sector pesquero en Galicia. En cuanto a la informatización de las lonjas también se observarán estas diferencias y se realizará a media de cada una de ellas, si lo solicitan.

Finalmente, el servicio de información servirá también para que la Consellería de Pesca realice un control de la actividad mercantil pesquera a través de las estadísticas quincenales elaboradas por medio de la base de datos Cesatel. A la base de datos podrán acceder clientes ubicados en el resto de España o en otros países.

### «Mar Egeo»

El Parlamento gallego, a través de una comisión integrada por representantes de todos los grupos políticos (CG, PSG-EG, BNG, PSOE Y PP) pidió la agilización de las indemnizaciones a los afectados por la encalladura del «Mar Egeo» en aguas coruñesas el pasado mes de diciembre.

En la reunión parlamentaria, la última del período reglamentario de sesiones de la Cámara antes de la celebración de las elecciones en el mes de octubre, participaron, además de



los ocho componentes de la comisión, otras 21 personas que aportaron documentación escrita y cartografía para ayudar en su investigación a los diputados gallegos.

Estos echaron en falta la comparecencia de algunas voces de científicos, de alcaldes de la zona afectada y de otros representantes de la Administración, como fue en concreto la del Gobierno Civil co-



ruñés. No obstante, al no quedar cerrada la labor encomendada a los representantes parlamentarios, los hasta ahora ausentes podrán intervenir tras la reanudación de la actividad parlamentaria.

Al concluir la reunión cada uno de los representantes de los grupos políticos ofreció su valoración sobre la marcha de la comisión. Santos Ojuo (CG), presidente de la misma,

afirmó que lo más importante ya estaba realizado. Aseguró que era prudente esperar a hacer valoraciones y cuantificaciones hasta que finalicen los trabajos.

Por su parte, Domingo Merino (PSG-EG) manifestó que quedó clara la necesidad de coordinar actuaciones en el puerto de la ciudad, por las diferentes entidades y organismos que intervienen en su funciona-

miento. Francisco Trigo (BNG) estimó que no parece existir una culpabilidad total única de persona o entidad, sino que influyó una serie de circunstancias para que ocurriese el siniestro.

José Antonio Ventoso (PSOE) reconoció que se notó especialmente la ausencia ante la comisión del capitán del petrolero, y Fernández Rosende (PP) reiteró la solidaridad de la Cámara con los afectados.

### Disminución de recursos

La disminución de recursos pesqueros en la plataforma de Galicia, ha sido la principal conclusión de la campaña realizada por biólogos del Instituto Español de Oceanografía, a finales del pasado año en aguas de la plataforma gallega y el mar Cantábrico.

Este descenso se atribuye, en parte, a la fuerte presión que ejerce la flota de arrastre.

Entre otras conclusiones se pone de manifiesto que los índices de abundancia de merluza han sido los peores de toda la serie histórica, lo que unido a los fallos sucesivos del reclutamiento en los últimos años y al mal estado del «stock» reproductor, augura muy malas perspectivas para esta pesquería.

Después de realizar esta campaña los investigadores, que realizaron su trabajo a bordo del buque «Cornide Saavedra», entre el 12 de septiembre y el 18 de octubre, han llamado la atención sobre la necesidad de tomar conciencia sobre un mayor control de las actividades extractivas en estas aguas.

Según los resultados obtenidos la bacaladilla constituye el 30 por 100 (muy inferior a otros años) de la biomasa de la plataforma accesible al arte empleado como muestreador, seguida por el jurel, con un 17 por 100, y el trompetero, 11 por 100, que han aumentado considerablemente sus porcen-

tajes con respecto a pasados años.

Además, se resalta la creciente importancia de los crustáceos del género *Munida*, que puede estar influida por el aporte de biomasa muerta de los descartes de la flota. Al igual que el año anterior, la flota ha ofrecido excelentes rendimientos.

Respecto a la merluza, la investigación resalta que se trata del peor año de toda la serie histórica de campañas, que a partir de 1989 vinieron decayendo progresivamente, por lo que se esperan muy malas perspectivas de la pesquería en años venideros a no ser que se tomen las medidas adecuadas.

### Comercialización

Según un informe de la Presidencia de la Xunta de Galicia, en la presente legislatura el gobierno autónomo destinó más dinero a mejorar la navegación deportiva que a la comercialización de la pesca. En el mencionado informe se señala que la Xunta consideró prioritario arreglar las dársenas de algunos de los puertos gallegos de poco calado para la navegación recreativa.

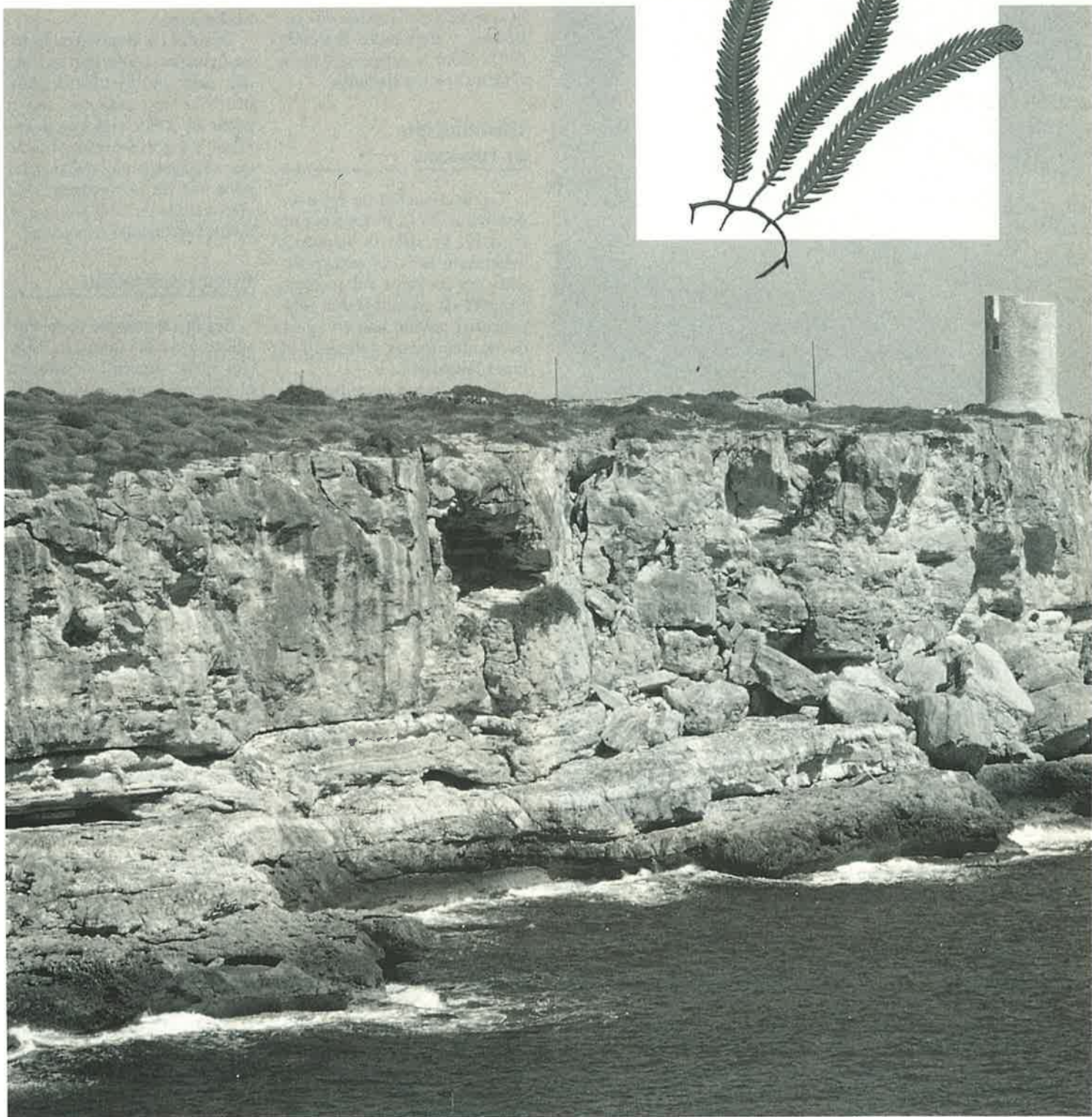
La Consellería de Ordenación del Territorio destinó a este concepto entre 1990 y 1993 un total de 2.393,6 millones de pesetas, lo que supone un incremento promedio en la legislatura sobre 1989 (época del gobierno tripartito presidido por González Laxe), de 287 por 100 en este concepto.

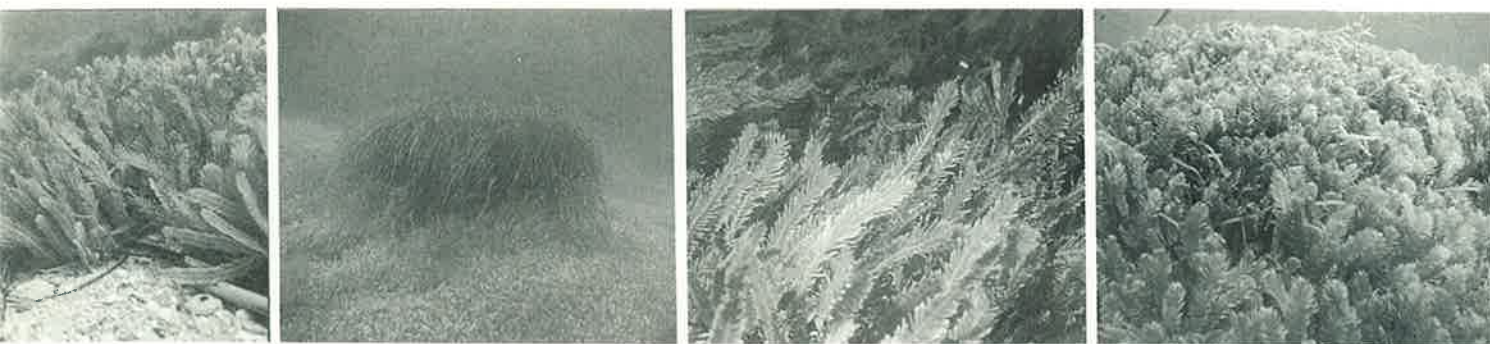
En la dotación de los puertos gallegos, para una adecuada comercialización de la pesca y la mejora en las condiciones de trabajo de los pescadores, la Xunta indica haber invertido 1.756 millones. Respecto a obras de infraestructura de zonas portuarias, el actual gobierno autónomo asegura haber realizado 88, con un gasto total de 8.110 millones de pesetas. ■

Elena CEBRIAN

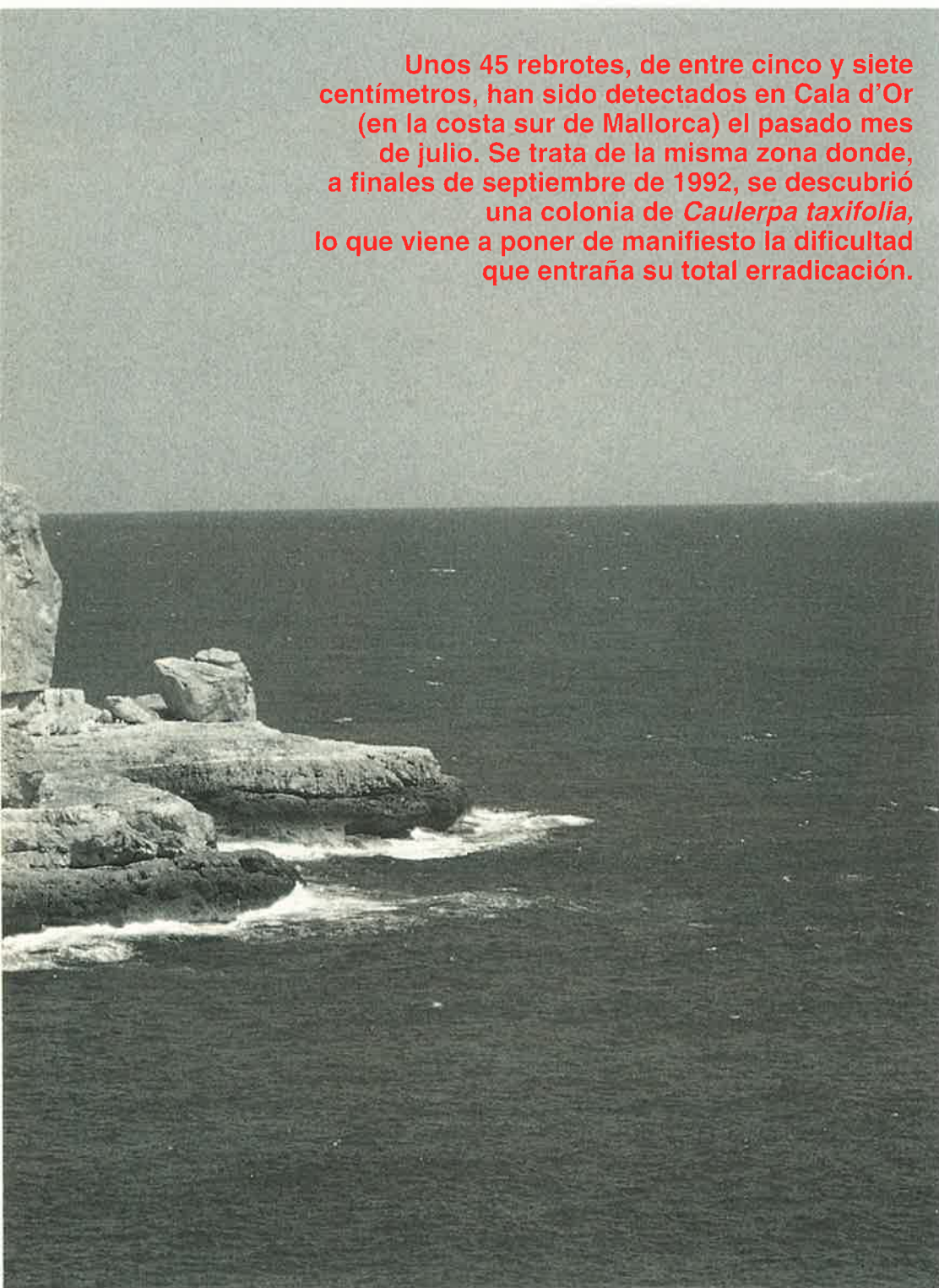
Nuevo rebrote de CAULERPA TAXIFOLIA en Baleares

# TODOS CONTRA EL «ALGA ASESINA»





Unos 45 rebrotes, de entre cinco y siete centímetros, han sido detectados en Cala d'Or (en la costa sur de Mallorca) el pasado mes de julio. Se trata de la misma zona donde, a finales de septiembre de 1992, se descubrió una colonia de *Caulerpa taxifolia*, lo que viene a poner de manifiesto la dificultad que entraña su total erradicación.



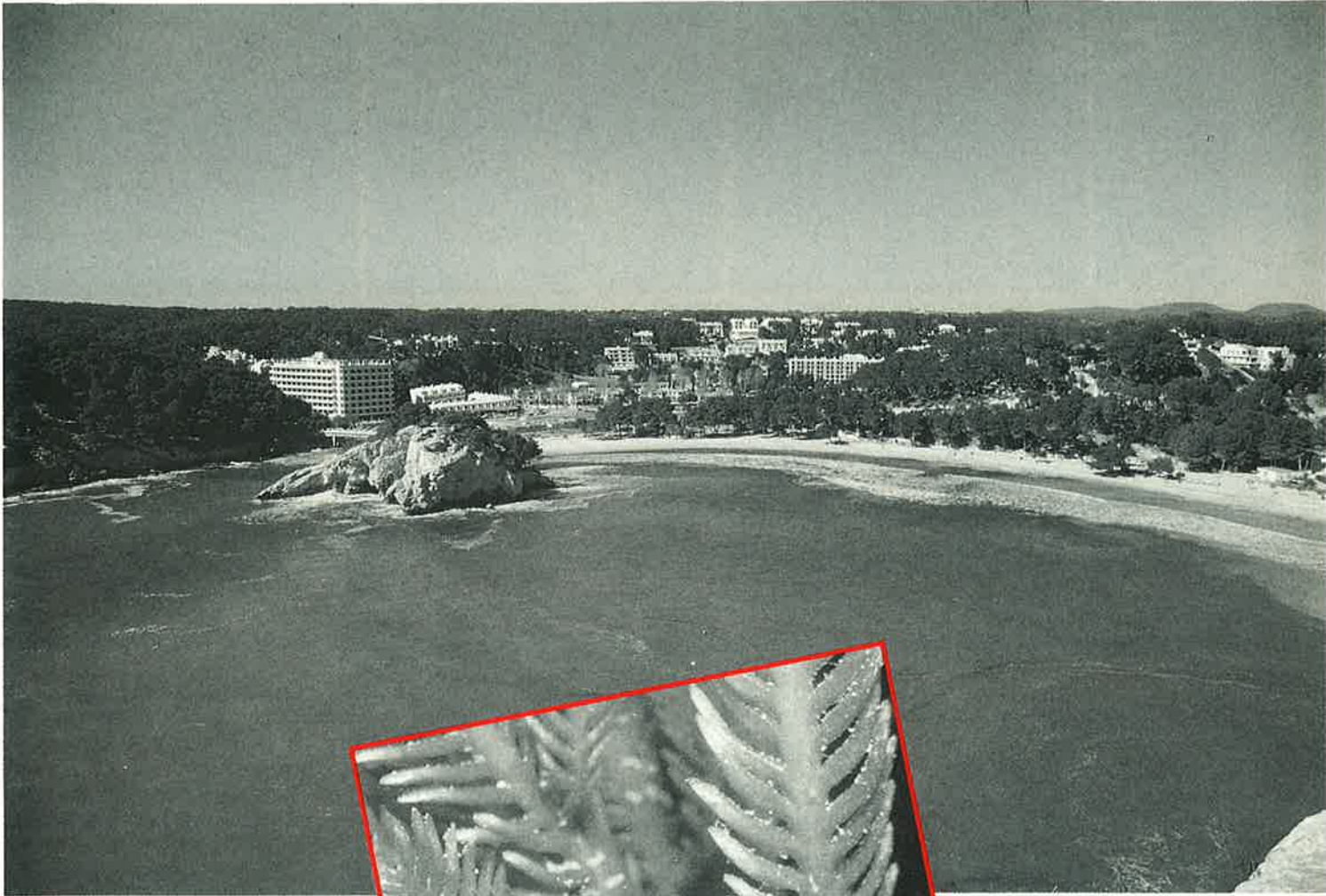
**L**a *Caulerpa taxifolia*, instalada en el ecosistema mediterráneo desde 1984, es originaria de aguas cálidas. Desde que en el mes de septiembre del pasado año fuera detectada en la costa balear, los expertos adoptaron inmediatamente una serie de medidas para su control y erradicación. Y es que, si en aguas francesas e italianas se había reproducido de forma tan prolífica, en las aguas más cálidas de las Baleares el peligro era aún mayor.

Los científicos consideran su implantación en el Mediterráneo como una auténtica catástrofe ecológica. Cualquier fondo marino es adecuado para su asentamiento (roca, arena, lodo o praderas de fanerógamas). Su diseminación puede ser natural o por la ayuda involuntaria del ser humano. Esta segunda vía es la que se cree pudo seguir para su implantación en aguas de las Baleares, enganchada en algún yate.

La aparición del alga en nuevas localidades alejadas de la zona de origen, cerca de Mónaco, pone de manifiesto que ningún lugar está fuera de peligro.

### **Rebote en Mallorca**

Tras la realización de los trabajos para su erradicación en la zona de Cala d'Or, los servicios de vigilancia han mantenido controles cada mes. Precisamente en el efectuado a mediados de julio, es cuanto se detectaron los mencionados 45 rebrotes. Este hecho no ha sorprendido a los expertos, ya que viene a confirmar algo que todos sabían: la gran dificultad para su total erradicación.



Tal y como nos aseguraba Marion Stoler, de Greenpeace, debe pasar un par de años para estar seguros de haberla erradicado totalmente.

Sin embargo, el mantenimiento de las colonias existentes al sur de Francia, que ocupan unos 7.000 metros cuadrados, hace que nadie pueda estar tranquilo. Francia, Italia y España han declarado la guerra al «alga asesina». Para ello, cuentan con la ayuda económica del programa europeo «Life». En el caso español, hay que sumar la aportación económica del propio Estado y de las Comunidades Autónomas implicadas o potencialmente amenazadas.

Se ha creado un comité científico internacional para evaluar el impacto del alga sobre los ecosistemas litorales, así como encontrar los medios para limitar su expansión. En España se ha constituido una «Comisión Nacional de Seguimiento», en la que participan

representantes de la Administración del Estado y de las Comunidades Autónomas implicadas, asesoradas por un comité científico.

**Bajo el título «Se busca *Caulerpa taxifolia*», se han editado 32.000 folletos para recabar la colaboración de bañistas, buceadores, pescadores y Organizaciones no Gubernamentales.**

**«Se busca...»**

Bajo el título «Se busca *Caulerpa taxifolia*», se han editado 32.000 folletos, en castellano y

catalán, para recabar la colaboración de bañistas, buceadores, pescadores y Organizaciones no Gubernamentales. En dicho folleto se hace hincapié en que el alga no es nociva para el ser humano, pero que puede afectar a las cadenas alimentarias litorales, ya que entra en competencia con las algas y las fanerógamas propias de nuestro mar.

Se insiste, así mismo, en que no se tome la iniciativa de erradicarla, ya que esta operación es delicada y debe realizarse bajo control. Si se encuentran fragmentos de esta alga, deberán colocarse en una bolsa de plástico y avisar telefónicamente a cualquiera de los organismos encargados de su seguimiento (ver recuadro). Conviene revisar cuidadosamente el ancla, para cerciorarse de que no hay restos de esta alga, antes de fondear la embarcación.

La colaboración de todos es imprescindible para frenar y erradicar al «alga asesina» del Mediterráneo. ■

**Raúl GUTIERREZ**

# Caulerpa taxifolia

## Situación geográfica en diciembre de 1992

Datos recopilados por el Laboratorio de Medio Ambiente Marino Litoral de la Universidad de Niza - Sophia Antipolis.

Inicio en el litoral de Mónaco...

1984 Rocher de Mónaco

1989 Digue de Fontvieille

Cap d'Ail

Pointe Rognoso

Larvotto

Pointe de la Vieille

Roquebrune

Cap Martin

Menton

Presencia comprobada en...

1990 Toulon (T)

1991 Agay (A)

Le Lavandou (Lav.)

Saint Cyprien (SC)

1992 Livorno (L)

Impéria (I)

Saint Jean-Cap Ferrat (CF)

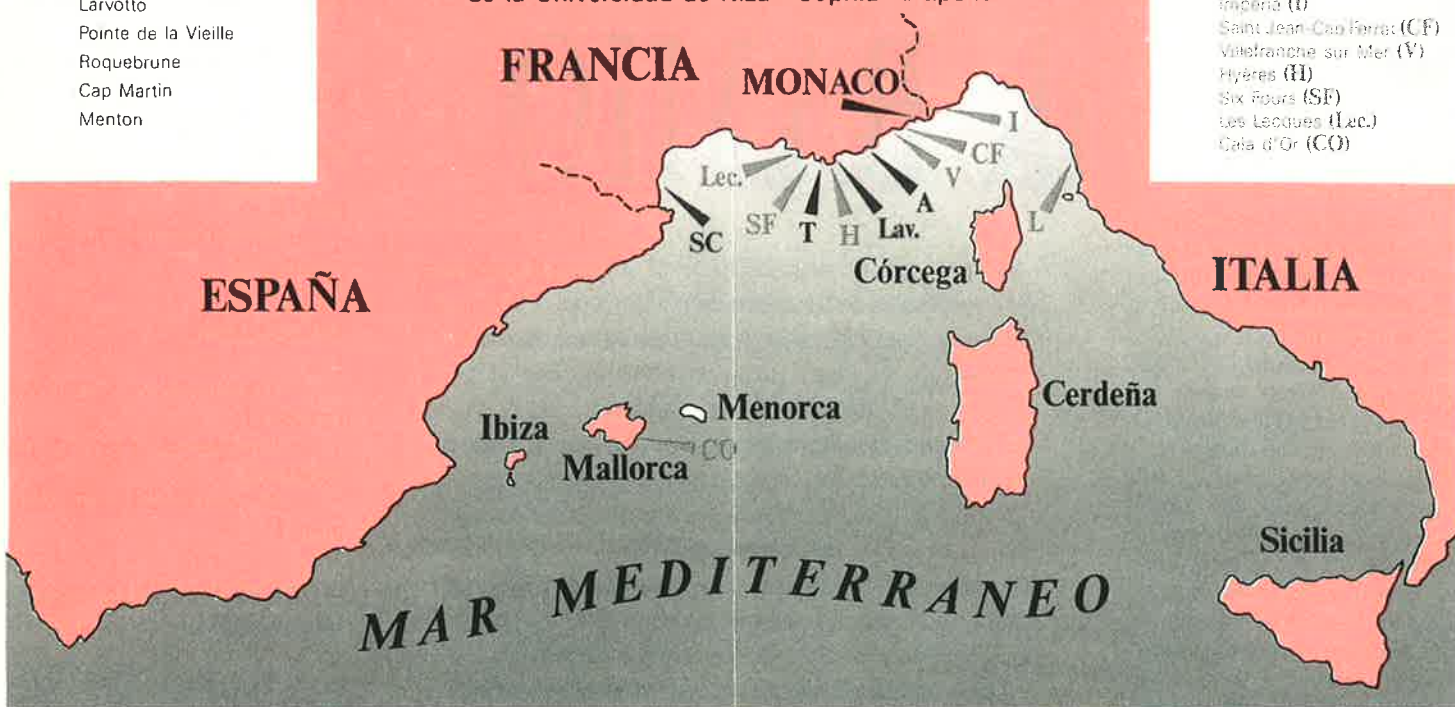
Vieuchanque sur Mer (V)

Hyères (H)

Six Fours (SF)

Les Lecques (Lec.)

Cala d'Or (CO)



El nuevo rebrote ahora detectado viene a poner de manifiesto la enorme dificultad para la total erradicación de la «*Caulerpa taxifolia*». Estas son sus características principales:

- Es un alga dominante y llega a ocupar los nichos ecológicos del infralitoral, por lo que puede provocar la desaparición de las algas autóctonas del mediterráneo.

- Tiene un gran poder de crecimiento, hasta siete veces superior al ritmo normal del resto de las algas. Llega a medir hasta 60 centímetros de longitud, en su variedad mediterránea, y tiene una densidad de hasta ocho mil hojas por metro cuadrado.

- Al contrario de lo que ocurre en el Trópico, en el Mediterráneo carece de predadores.

- Su estructura está constituida por un tallo que crece paralelo al fondo, al que se une por unas estructuras similares a raíces. Las hojas, profusamente divididas, se distribuyen a ambos lados de la rama central.

- Prefiere habitar zonas próximas a puertos, desagües, etcétera; es decir, lugares con un alto poder de eutrofización.

## Sus señas de identidad

- Prefiere profundidades de entre cinco y 15 metros, aunque se han detectado casos en los que se asentó a 50 metros de profundidad.

Se recomienda, en caso de que alguien detecte una posible colonia de esta alga, informar inmediatamente a los organismos competentes, facilitando el mayor número de datos posible: descripción del fondo, profundidad, tamaño del alga... Y, sobre todo, *no tomar la iniciativa de arrancarla*. Se trata de una operación muy delicada que debe ser llevada a cabo bajo control y por expertos. Toda erradicación mal realizada

corre el riesgo de provocar una mayor diseminación y dificultar la localización del punto contaminado y su vigilancia posterior.

Los folletos editados para alertar sobre su peligro incluyen un cuestionario que, tras su avistamiento, debe remitirse inmediatamente al Centro de Estudios Avanzados de Blanes-Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Proyecto *Caulerpa taxifolia*), c/ Sta. Bárbara, s/n., 17300 Blanes, Girona, o llamando al número (972) 33 61 01.

También puede dirigirse a:

- Centro Oceanográfico de Baleares (IEO). (971) 40 18 77.

- Institut d'Ecologia Litoral (Comunitat Valenciana). (96) 565 76 90.

- Agencia de Medio Ambiente (Región de Murcia). (968) 36 20 00 (ext. 1742).

El grupo ecologista Greenpeace colabora también en las tareas de control y localización. Si prefiere esta vía de comunicación, deberá llamar al (91) 543 99 00, y preguntar por Marion Stoler. ■

R. G.



# La oferta formativa de BAMIO

**C**ONTINUANDO con esta línea y con objeto de completar la programación realizada en lo que va de año el ISM oferta la programación del citado centro correspondiente al último trimestre del año en curso.

Para facilitar el conocimiento de dicha programación a las personas interesadas recogemos en este informe los cursos que se impartirán en los próximos meses, su duración, requisitos que deben reunir los alumnos y los perfiles profesionales a los que van dirigidos.

Los distintos cursos tendrán lugar en el Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio en los meses de octubre, noviembre y diciembre, aunque algunos de ellos se solapan un mes con otro, y otros se impartirán durante los tres meses consecutivamente. (Ver cuadro n.º 1.)

Este es el programa de los cursos por meses.

## OCTUBRE

Los cursos que se impartirán durante el mes de octubre serán sobre:

- Técnicas de Pesca.
- Técnica Electroneumática y Electrohidráulica de mando.
- Transporte de Gases Licuados (1).
- Asesor de Seguros.
- A.R.P.A. (1).
- Supervivencia en la mar, niveles I, II y III.

## OCTUBRE-NOVIEMBRE

- Máquinas Eléctricas.
- Asesor de Seguros.

## NOVIEMBRE

- Gas Inerte y Lavado en Crudo (1).
- Supervivencia en la mar, nivel I y II.

En los últimos años, la Formación Profesional Ocupacional Marítima ha ido consolidándose en la estructura del Instituto Social de la Marina, alcanzando unos importantes niveles de gestión en el conjunto de actuaciones dirigidas a la promoción profesional y social de los trabajadores del sector marítimo.

No obstante, la necesidad de mejorar las posibilidades de acceso al empleo, unida a la libre circulación de trabajadores entre países integrantes de la CE, han obligado a adoptar nuevas iniciativas que refuercen esta actividad.

En esta línea, el ISM puso en marcha en noviembre de 1992 la oferta formativa del Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, con el objetivo de conseguir una mejor capacitación profesional de la gente del mar para el desarrollo de su actividad laboral, paliando deficiencias de formación en nuevas tecnologías, actualizando sus conocimientos a las situaciones cambiantes del sistema productivo y facilitando la reinserción en otras ocupaciones afines.



## NOVIEMBRE-DICIEMBRE

- Transporte de Productos Químicos (1).
- Transporte de Productos Petrolíferos (1).
- Supervivencia en la mar, nivel II.
- Especialista en mantenimiento C.I.

## DICIEMBRE

- Transporte de Gases Licuados (1).
- Compensador de Agujas Náuticas.
- Supervivencia en la Mar, nivel I.

## OCTUBRE-NOVIEMBRE-DICIEMBRE

- Técnica de Electrónica Naval.
- Soldadura MIG-MAG y TIG.
- Control Lógico Programable y Robótica.
- Sistemas de aire acondicionado.
- Cocinero.
- Gestor Comercial Marítimo.

(1) Todos los cursos marcados con este signo llevan incluidos cursos de FORMAC. III o FORMAC. I.

## Objetivo de los cursos y perfiles profesionales

Cada uno de los cursos tiene un objetivo de formación, según sus contenidos y va dirigido a unos perfiles profesionales determinados por lo que se necesitan unos requisitos básicos para poder participar en ellos. Estos son:





## Un total de 23 cursos se impartirán en el último trimestre del año en el Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio.

— Curso de Máquinas Eléctricas. El objetivo que persiguen estos cursos es dotar de una sólida capacidad de diagnóstico y resolución de problemas en generadores y motores de corriente continuada y en alternadores, transformadores, rectificadores y motores de corriente alterna.

Está dirigido a profesionales con conocimientos básicos de electrotécnica y se requiere tener titulación de Enseñanza General Básica (EGB) o Formación Profesional I (FP I).

— Curso de Técnicas de Electrónica Naval. El objetivo es capacitar a los alumnos en el inicio de las distintas técnicas de aplicación en electrónica industrial, radar y radionavegación así como realizar trabajos que apliquen montaje, adaptación o reparación de circuitos, comprobación y rectificación de componentes.

Estos cursos están dirigidos a titulados en Marina Civil y titulados en FP II rama marítimo-pesquera con especialidad en máquinas o electricidad.

— Curso de Soldadura MIG-MAG y TIG. Se pretende que el alumnado asimile las nociones teóricas y prácticas fundamentales en el manejo de las máquinas semiautomáticas MIG/MAG y TIG y realizar uniones según estos procedimientos de soldadura.

Está destinado a todos aquellos que tengan interés en especializarse en el campo de la soldadura por otros procedimientos, y se precisa para matricularse el certificado de escolaridad y haber realizado cursos de soldadura eléctrica con electrodos revestidos y soldadura oxiacetilénica.

— Curso de Técnicas Electroneumáticas y Electrohidráulicas de Mando. Su objetivo es formar o perfeccionar al alum-

no en el campo de la técnica de mando electroneumática y electrohidráulica dotándoles de conocimientos suficientes para la resolución de problemas de nivel avanzado.

Va dirigido a titulados de Marina Civil y Náutico Pesqueros, especializados en máquinas. Hace falta tener conocimientos de neumática básica y de electricidad básica.

— Curso de Control Lógico Programable y Robótica. Pretende capacitar al alumno para desarrollar tareas de mantenimiento técnico de instalaciones y de diseño y realización de proyectos para automatismos eléctricos, así como para el manejo, programación y mantenimiento de distintos tipos de robots.

Se precisa tener la titulación de Marina Civil, de F.P. II Marítimo Pesquera, especialidad máquinas, electricidad o automatismos.

— Curso de Sistemas de Aire Acondicionado. Su objetivo es capacitar a los participantes en el manejo, reparación y cálculo de instalaciones de aire acondicionado y frío-calor, así como el conocimiento y aplicación del reglamento que rige las instalaciones de climatización.

Está destinado a aquellos alumnos que tengan conocimientos de frío industrial, tengan el certificado de escolaridad y sean demandantes de empleo.

— Cursos de Transportes de Productos Químicos, Gas Inerte y Lavado en crudo, Transporte de Productos Petrolíferos y de Gases Licuados en buques Tanque. La finalidad de estos cursos es conseguir que los alumnos conozcan las técnicas, peligros y demás especificaciones inherentes al transporte de productos químicos, petrolíferos

ros, gases licuados y la manipulación de gas inerte y lavado en crudo, así como la obtención del certificado exigido por la Orden Ministerial de 16 de octubre de 1990 y, en especial, manipulación y detección de anomalías en los cuadros de control. También se pretende conseguir con estos cuatro cursos la preparación necesaria para la obtención del FORMAC. III y el FORMAC. I.

Los destinatarios de estos cursos son personal subalterno y de maestranza que pueda tener responsabilidades de

carga y descarga en buques-tanque. Los requisitos específicos que se piden para participar en estos cursos es tener en vigor el reconocimiento médico previo al embarque.

— Curso A.R.P.A. Su objetivo es impartir conocimientos técnico-prácticos en la utilización del equipo RADAR-A.R.P.A., después de haber superado la teoría básica de navegación cinemática. También se prepara en este curso para obtener el FORMAC. III.

El perfil profesional a que van dirigidos estos cursos es el

de aquellos que cuenten con la titulación que les habilite para responsabilizarse de guardias de navegación en el puente de un buque. Se necesita para participar en ellos tener en vigor el reconocimiento médico previo al embarque.

— Compensador de agujas náuticas. Imparte los conocimientos necesarios para la obtención del título de compensador de agujas náuticas, según lo previsto en la Orden del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, de 14 de diciembre de 1992.



Cuadro 1 // CURSOS	SEPTIEMBRE			OCTUBRE				NOVIEMBRE				DICIEMBRE		
	13-17	20-24	27-01	04-08	11-15	18-22	25-29	01-05	08-12	15-19	22-26	29-03	06-10	13-17
Máquinas Eléctricas														
Técnicas de Electrónica Naval														
Soldadura MIG-MAG y TIG														
Téc. Electroneumática y Electrohidráulica de Mando														
Control Lógico Programable (P.L.C.) y Robótica														
Sistemas de Aire acondicionado														
Gas Inerte y Lavado con Crudo (2)														
Transporte de Productos Químicos (2)														
Transporte de Productos Petrolíferos (2)														
Transporte de gases licuados (2)														
A.R.P.A. (2)														
A.R.P.A. (2)														
Compensador de Agujas Náuticas														
Técnicas de Pesca														
Cocinero														
Asesor de Seguros														
Gestor Comercial Marítimo														
FORMAC. I (2)														
FORMAC. II (1)														
FORMAC. III (2)														
Supervivencia en la Mar, Nivel I														
Supervivencia en la Mar, Nivel II														
Supervivencia en la Mar, Nivel III														
Especialista Mantenimiento C.I.														

(1) Está incluido en el curso de Cocinero. (2) Está incluido un FORMAC. III o FORMAC. I.



**Cuadro 2**

**OFERTA FORMATIVA GENERAL**

Está dirigido a licenciados en Náutica y Transportes Marítimos o equivalente y se precisa acreditar al menos una experiencia de tres años de embarque.

— Curso de Técnicas de Pesca. Imparte los conocimientos teórico prácticos desde la preparación de útiles y aparejos en las diferentes técnicas de pesca, hasta la extracción.

Está dirigido a alumnos de Formación Profesional, de la especialidad de pesca marítima.

— Curso de Cocinero. Su objetivo es proporcionar unos conocimientos concretos sobre las necesidades alimentarias, composición, alteraciones y transformaciones de los alimentos, así como la elaboración de menús y platos de diferentes zonas.

Está dirigido a personal subalterno o de maestranza y se precisa haber realizado servicios como cocinero o ayudante de cocina al menos durante un año, acreditar un período de embarque por ese mismo tiempo y ser demandante de empleo.

— Asesor de Seguros. Pretende impartir conocimientos generales de los seguros comerciales existentes en el mercado.

Está dirigido a titulados de la Marina Civil y titulados de Formación Profesional Náutico Pesquera. Es preciso acreditar un período de embarque de al menos un año.

— Curso de Gestor Comercial Marítimo. Su objetivo es proporcionar los conocimientos específicos de administración y

<b>Cuadro 2</b>		<b>OFERTA FORMATIVA GENERAL</b>	
<b>AUTOMÁTICA</b>		Neumática y electroneumática hidráulica Control de procesos Robotización hidráulica y neumática	
<b>MECÁNICA INDUSTRIAL</b>		Torno paralelo y control numérico Fresadora universal y control numérico Metrología	
<b>SOLDADURA Y CALDERERÍA</b>		Soldadura eléctrica Soldadura oxiacetilénica Tig de estructuras Mig-Mag de estructuras	
<b>FRIO Y CLIMATIZACIÓN</b>		Sistemas climatizados Frío industrial	
<b>MECÁNICA DE MANTENIMIENTO</b>		Mecánica de motores marinos Simulación de sala de máquinas	
<b>ELECTRICIDAD</b>		Instalaciones eléctricas civiles e industriales Máquinas eléctricas Automatismos eléctricos (Control Lógico Programado)	
<b>FONDA</b>		Cocina Hostelería Técnicas organizativas	
<b>GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN</b>		Gestión industrial aplicada a pesca y Marina Mercante Marketing y comercialización Fletamentos Recursos humanos Técnicas comerciales Aplicaciones informáticas	
		<b>COMUNICACIONES MARÍTIMAS</b>	
		Operador radiotelefonista Simulación de comunicaciones vía satélite	
		<b>NAVEGACIÓN</b>	
		Simulación navegación (radar, arpa) Equipos electrónicos de navegación	
		<b>OPERADORES DE CARGA/DESCARGA</b>	
		Carga-Descarga B/T Petroleros Carga-Descarga B/T Gaseros Carga-Descarga B/T Químicos Gas Inerte y Lavado con Crudo Contenedores	
		<b>TECNICAS DE PESCA</b>	
		Construcción y diseño de artes y aparejos de pesca Técnicas de manipulación de artes de pesca: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Simulación</li> <li>• Aplicación técnico-práctica sobre plataforma de maniobras</li> </ul>	
		<b>SEGURIDAD MARÍTIMA</b>	
		Supervivencia en la Mar (I y II) Lucha contra incendios (I y II) Técnicas de organización Mantenimiento de equipos e instalaciones	
		<b>SANIDAD MARÍTIMA</b>	
		Niveles determinados por la Directiva (CEE) 4951/92: FORMAC. I y III Ergonomía Formadores de Sanidad Socorrismo y primeros auxilios	
		<b>VARIOS</b>	
		Procesado de pescado Inglés técnico marítimo Ocupaciones portuarias Organización y realización de Congresos, Seminarios y Simposiums sobre el Sector	

gestión de la modalidad del negocio del transporte marítimo.

Está dirigido a titulados de Marina Civil y se precisa tener más de un año de experiencia profesional a bordo de un buque mercante durante los últimos seis años.

— Cursos de Supervivencia

en la Mar I, II y III. Con estos cursos se pretende cumplir los objetivos marcados por la Orden Ministerial de 31 de julio de 1992, por la que se establecen los certificados de especialidad de lucha contra incendios (I y II niveles) y supervivencia en la mar.

Están dirigidos a los profesionales afectados por la obligatoriedad de estar en posesión del certificado indicado. Es preciso tener en vigor el reconocimiento médico previo al embarque.

— Curso de Especialista en Mantenimiento de Equipos



contra incendios. Su objetivo es impartir conocimientos adecuados para el desempeño de funciones de reparación, mantenimiento y recarga de equipos, bombas contra-incendios, extintores, instalaciones y equipos de protección personal.

Están dirigidos al personal subalterno que acredite un período de embarque de al menos un año.

Es preciso para participar en el curso tener en vigor el reconocimiento médico previo al embarque.

### Aspectos prácticos

Todos estos cursos tienen una capacidad máxima de 15 alumnos, en unos casos y de 10 u ocho, en otros, siendo todos ellos en régimen de internado en el propio centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio.

La duración total en horas varía según la dificultad de las materias a tratar. Oscilan entre las 150 horas del Curso de Máquinas Eléctricas; las 450 de Soldaduras MIG-MAG y TIG; las 312 de Técnicas de Electrónica Naval; las 210 de Control Lógico Programable; las 400 de Aire Acondicionado o las 50 de Transporte de productos químicos.

En todos los cursos se da especial importancia al aspecto práctico que supera con creces, en lo que a horas se refiere, al teórico.

### Oferta formativa general

Independientemente de la programación formativa que se ha mencionado hasta ahora, el Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio está capacitado para realizar otro tipo

de cursos acordes con las necesidades coyunturales que se puedan presentar en un momento dado. En tal sentido su oferta genérica representa un gran abanico formativo tal y como se expone en el cuadro n.º 2.

### Información

Para obtener más información sobre las actividades que se desarrollan en el Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, los interesados pueden dirigirse a este centro que está ubicado en Villagarcía de Arosa (Pontevedra) y cuyo teléfono es el 986-510255, a cualquiera de las Direcciones Provinciales del Instituto Social de la Marina cuya referencia figura en la página 5 de esta revista o a cualquiera de sus 120 delegaciones locales. ■

C. H. C.

# PRIMEROS CURSOS

Mediante la Orden de 31 de julio de 1992, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes modificó los Certificados de Lucha Contra Incendios y Supervivencia en el Mar, establecidos anteriormente mediante Orden de 29 de marzo de 1990. La Orden de 1992 disponía también que todo marino mercante y pescador que pretenda embarcar deberá poseer dichos Certificados, en su Primer y Segundo Niveles, antes del 1 de enero de 1997. Para facilitar el acceso a los Certificados obligatorios, el ISM puso en marcha en febrero de 1991 un Plan para establecer Centros Estables de Supervivencia en el Mar a lo largo del litoral nacional. Dentro de ese Plan, el Centro Estable de Seguridad Marítima de Bermeo, homologado por la Dirección General de la Marina Mercante en abril del presente año, imparte desde mayo cursos de Supervivencia en el Mar de Primer Nivel.

Una de las principales causas de la pérdida de vidas humanas en el mar es la falta de preparación de las tripulaciones ante situaciones de emergencia en los barcos. El elevado coste humano que los accidentes marítimos producen anualmente, evidencia que es muy necesario que

los marinos se conciencien de que su vida depende, en gran medida, de una formación adecuada en materia de seguridad marítima.

Ante situaciones de emergencia, son fundamentales aspectos como saber utilizar los equipos de salvamento, organizar con orden el abandono de un buque que se hunde o establecer diversas pautas de supervivencia.

La necesidad de adiestramiento de la gente de mar en materia de seguridad ha sido contemplada por los organismos internacionales de ámbito marítimo. Así, diversos convenios internacionales dictan normas sobre la seguridad en el mar.

En el ámbito nacional, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones estableció los Certificados de Especialidad de Lucha Contra Incendios y Supervivencia en el Mar, mediante Orden de 29 de marzo de 1990. Según esta Orden, la posesión de estos Certificados, de dos niveles, es de carácter obligatorio para que los marinos puedan embarcar, dependiendo de un calendario progresivo según el barco y el cargo del marino.



# S IMPARTIDOS POR EL CENTRO ESTABLE DE SEGURIDAD MARITIMA DE BERMEO

**Es el único Centro de este tipo que el ISM tiene en el País Vasco.**



Esta Orden fue modificada por otra que dispuso el Ministerio de Obras Públicas y Transportes el 31 de julio de 1992. La nueva Orden deroga la anterior, establece los Certificados de Especialidad en Seguridad Marítima de Tercer Nivel (de carácter voluntario), y modifica determinados aspectos de los Certificados de Lucha Contra Incendios y Supervivencia en el Mar, de Primer y Segundo Nivel, establecidos por la Orden de 29 de marzo de 1990.

Entre las principales modificaciones que introduce la Orden de 31 de julio de 1992, está el cambio de las fechas a partir de las cuales se exigirá a los tripulantes que pretendan embarcarse, la acreditación de estar en posesión del Certificado que en cada caso corresponda. Con el fin de proporcionar un período lo suficientemente amplio para la obtención de los Certificados de carácter obligatorio, se amplía el plazo, que finalizará el 1 de enero de 1997, para todo marino mercante y pescador que pretenda embarcar en cualquier buque.

## **Formación teórica y práctica**

Para facilitar el acceso a los Certificados obligatorios de Especialidad en Seguridad Marítima, el ISM puso en funcionamiento, en primer lugar, la Unidad Móvil de Seguridad Marítima para impartir cursos de Supervivencia en el Mar homologados por la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) el 14 de octubre de 1991 y, en segundo lugar, en febrero de 1991, un Plan

para establecer Centros Estables de Supervivencia en diferentes localidades del litoral nacional. Los primeros Centros Estables de Seguridad Marítima del ISM homologados por la DGMM se ubicaron en Cambados, Huelva y Palma de Mallorca.

Tras éstos, la DGMM homologó el Centro Estable de Seguridad Marítima de Bermeo el 19 de abril de 1993, constituyéndose en el único Centro de sus características que el ISM tiene en el País Vasco.

Tras su homologación para impartir la enseñanza del Primer Nivel de Supervivencia en el Mar, el Centro Estable de Seguridad Marítima de Bermeo, dependiente del Centro de Formación Náutico Pesquera que tiene el ISM en la localidad vizcaína, ha estrenado su actividad docente con cinco

cursos, el último concluido el 8 de julio.

La duración lectiva de cada curso, destinados a un número máximo de 15 alumnos, es de 24 horas, de las cuales 18 horas corresponden a prácticas, a desarrollar en el mar, en el aula docente, en el muelle del puerto de Bermeo y en la piscina municipal de la localidad, y 6 horas a contenidos teóricos, que se imparten en el aula docente. El horario de los cursos es de 9 horas a 15 horas de lunes a jueves.

En el aula docente se desarrollan todos aquellos aspectos teóricos y prácticos meramente descriptivos, para lo cual se dispone de una balsa salvavidas, equipó de la balsa, diferentes tipos de chalecos y trajes de supervivencia, y en general todos aquellos dispositivos que posteriormente se emplearán en las prácticas de mar.

En la piscina municipal se desarrollan las prácticas de utilización de chalecos, saltos al agua, natación de socorrismo, técnicas de agrupamiento, remolques, presas y zafaduras.

En la dársena del puerto exterior de Bermeo se realizan las prácticas de mar, preferentemente utilizando una embarcación de salvamento de la Cruz Roja del Mar, entre las que destacan el lanzamiento y disparo de las balsas salvavidas, colocación de trajes de inmersión, saltos al agua, técnicas de supervivencia y rescate de naufragos.

Cuando por circunstancias imprevistas no se pueda disponer de la embarcación de la Cruz Roja del Mar, está previsto que las prácticas de mar, así como la manipulación de las señales pirotécnicas, se realicen desde el muelle sur del puerto exterior.

El Centro Estable de Seguridad Marítima de Bermeo dispone de los materiales didácticos y medios audiovisuales que garantizan el adecuado soporte pedagógico para la formación de los contenidos teóricos establecidos en la Orden de 31 de julio de 1992 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, así como de los equipos y dispositivos necesarios para la realización de los contenidos prácticos establecidos para los cursos de Supervivencia en el Mar de Primer Nivel.

El Centro reservará los meses de diciembre, enero y febrero para impartir cursos a los pescadores de la flota de bajura, aprovechando que durante esos meses se produce la parada de esta flota. ■

**R. R.**



## INFORMACION

## JURIDICO

## LABORAL

**Como representantes del personal de la empresa, los trabajadores que resultan elegidos para representar a sus compañeros, se hacen acreedores, por esa sola razón, de unos derechos, de unas competencias, de las que carece el resto del personal. Estas competencias son iguales, tanto para los Delegados de Personal, como para los Comités de Empresa. Son competencias encaminadas a conseguir el objetivo principal para el que fueran elegidos: salvaguardar y proteger los derechos de los trabajadores.**

# COMPETENCIAS DE LOS REPRESENTANTES DE LOS TRABAJADORES

**D**E estas prerrogativas se ocupa el artículo 64 del ET, que hace una enumeración amplia, pero no total, de las competencias, pues éstas, además de en este artículo, se encuentran dispersadas a lo largo de todo el Estatuto de los Trabajadores, sin perder de vista lo que al respecto pueda decir el Convenio Colectivo de aplicación, siempre en este caso, para ampliar las indicadas por la norma general: el Estatuto de los Trabajadores.

Los derechos que otorgan estas competencias, se proyectan en el campo de la información y del control de la actividad empresarial, más que en el plano ejecutivo, donde prácticamente carece de competencia. Si bien un control cercano y estricto puede influir en la decisión ejecutiva del empresario.

Los representantes de los trabajadores deben ser informados:

### **Sobre la situación general de la empresa**

Este derecho les faculta para recibir información trimestral sobre la evolución del sector económico al que pertenece la empresa, situación de ventas, programa de producción, evolución del empleo...

### **Información contable y financiera**

En este campo, los representantes legales tienen derecho a conocer el balance, la memoria y cuenta de resultados, y toda aquella información y documentación de la que puedan conocer los socios, para el caso de que la empresa revista la forma de sociedad.

### **Información sobre el medio ambiente laboral**

Este derecho incide directamente en el ámbito de la seguridad e higiene en el trabajo, y como tal, les faculta para conocer los accidentes de trabajo: sus causas y consecuencias, las enfermedades profesionales, los índices de siniestralidad, los mecanismos de prevención, el absentismo laboral y sus causas.

Derecho que se ha ampliado al deber del empresario de consultar a los representantes de los trabajadores para el supuesto de que el empresario prevea introducir en la empresa nuevas tecnologías. Competencia esta última que es consecuencia de la publicación y entrada en vigor de la Directiva Comunitaria 89/391.

### **Información sobre los modelos de contratos**

El Estatuto de los Trabajadores otorga el derecho a los representantes de los trabajadores a conocer los modelos de contrato de trabajo escritos que se utilicen en la empresa.

Este derecho se ha visto modificado notablemente por la publicación de la *Ley 2/91, sobre los derechos de información de los representantes de los trabajadores*, que obliga a la empresa a poner en conocimiento de dichos representantes, todos los contratos que consten de forma escrita, sea o no obligado instrumentarlos por escrito.

De conformidad con esta Ley, el empresario debe entregar a los representantes de los trabajadores una copia básica de todos los contratos que deban formalizarse por escrito, salvo los de Alta Dirección, en cuyo caso el empresa-

rio cumple con notificar a los representantes la formalización del contrato, sin dar datos acerca de su contenido.

Los datos que esta copia básica debe contener, se refieren a todos aquellos que pueden figurar en el contrato, excepto el DNI, domicilio, estado civil; así como cualquier otro que pueda afectar a la intimidad personal, de acuerdo con la Ley Orgánica 1/82, de 5 de mayo, sobre el derecho a la intimidad personal y a la propia imagen.



El plazo de entrega de dicha copia lo fija la ley en diez días, a contar desde la fecha de formalización del contrato de que se trate. Una vez que el empresario entrega la copia a los representantes, basta con que firme uno de ellos, aquél cumple el trámite con la obtención de la copia firmada por algún representante.

Esta copia básica habrá de

ser reenviada a la Oficina de Empleo (INEM), junto al contrato del que trae su causa para ser visado por ella.

De igual forma que el empresario debe poner en conocimiento de los representantes legales la copia básica del contrato, debe notificarles también, tanto las prórrogas que de dichos contratos se produzcan, como las denuncias que indiquen la finalización de los mismos.

### **Información y conocimiento de los documentos relativos a la terminación de la relación laboral**

En sentido amplio, habrá que incluir en este derecho,



todos aquellos documentos que pongan fin a la relación laboral. Serán, por tanto: finiquitos y cartas de despido, al igual que, como ya se ha dicho, los preavisos y denuncias que deban instrumentarse por escrito.

En el supuesto de finiquito, el empresario, previo a la firma del mismo, debe acompañar una propuesta de documento de liquidación de las

cantidades adeudadas. A la hora de la firma el trabajador puede solicitar la presencia de un representante legal, o en su caso, deberá constar en el documento que el trabajador declina el hacer uso de este derecho. Prerrogativa esta introducida también por la Ley 2/91, bien entendido, que la presencia del representante en este acto no afecta a la validez del mismo.

### **Información sobre las sanciones impuestas a los trabajadores que tengan la calificación de muy graves**

La información se refiere a todas las sanciones muy graves, por lo que no sólo será el despido la única de la que deba informar el empresario, sino también de cualquier otra que sea calificada de muy grave.

La falta de comunicación de la sanción sería constitutiva de una falta administrativa para el empresario, pero entendemos que no iría más lejos, pues según la jurisprudencia la omisión de comunicación no anularía la imposición de la sanción.

### **Información cuando signifique modificación del status jurídico de la empresa**

En este supuesto hay que diferenciar modificaciones del status jurídico que repercuta el volumen de empleo, de aquellas que no repercutan, como es el caso de la sucesión de empresas a la que se refiere el artículo 41 del ET.

Si el cambio en el status afecta al volumen, a la estabilidad del empleo, los representantes legales deben emitir informe al respecto. Si el cambio no afecta al volumen de empleo, el empresario simplemente, comunica, notifica a la representación de los trabajadores el cambio que se va a producir.

### **Expedientes de regulación de empleo**

Los representantes de los trabajadores deben emitir informe con carácter previo a la ejecución por parte de la empresa en asuntos de: reestructuración de plantilla, ceses totales o parciales definitivos o temporales de aquella.

Este informe deberá emitirse tanto si la regulación está basada en causas tecnológicas como si estuviese basada en causas económicas; ya se refiera a la extinción o a la suspensión de las relaciones de trabajo. En ambos casos la solicitud de regulación de empleo extinguiendo o suspendiendo las relaciones laborales, deberá ser autorizada por el órgano administrativo laboral correspondiente: Direcciones Provinciales o Dirección General de Trabajo, según que el expediente afecte a una o a varias provincias.

### **Informe en caso de pretenderse una modificación sustancial de condiciones de trabajo**

La modificación sustancial de las condiciones de trabajo va referida a: reducción de jornada, implantación o revisión de sistemas de organización del trabajo, implantación de primas o incentivos, valoración de puestos de trabajo...

Estas modificaciones estarán basadas en causas técnicas, organizativas o productivas. Si las modificaciones pretendidas son aprobadas por los representantes de los trabajadores que han plasmado en un acuerdo la propuesta empresarial, en este caso simplemente se da traslado a la autoridad laboral a los efectos de que tenga conocimiento del acuerdo. En el supuesto de que el acuerdo no exista, las pretendidas modificaciones habrán de ser aprobadas por la autoridad laboral, previo expediente instado al efecto.

### **Informe en caso de traslado del centro de trabajo**

Para el caso de que la empresa desee trasladar el centro de trabajo, o sus instalaciones, deberá solicitar de los representantes de los trabajadores que emitan informe previo a la ejecución por parte del empresario de la decisión de traslado.

En este caso habrá que distinguir entre traslados que representen o no cambios de residencia del trabajador, pues el que sea uno u otro tiene incidencia respecto al régimen jurídico a aplicar a los traslados de los trabajadores. Si el traslado pretendido implica cambio de residencia del trabajador, es preciso que se recabe la autorización administrativa, a la que se acompañará el informe que al respecto hayan dado los representantes de los trabajadores. Traslado que, al igual que en el caso de modificación sustancial de las condiciones de trabajo, estará basado en razones técnicas, organizativas o productivas.

### **Informe sobre los planes de formación profesional**

También en este caso, los representantes de los trabajadores deben emitir informe previo a la ejecución por parte del empresario de las decisiones de éste en materia de planes de formación profesional, si bien dicho informe no tiene carácter vinculante para el empresario.

Estas son algunas de las competencias más importantes de las que disponen los representantes de los trabajadores, que les facultan para utilizar los derechos que conllevan en favor de los intereses del resto de los compañeros. ■

**José Manuel MARTINEZ GALAN**

# LA BRONQUITIS CRONICA

Definiremos la bronquitis crónica con las palabras que empleó hace ya casi tres décadas la Organización Mundial de la Salud (OMS): «enfermos que tosen durante más de tres meses al año, repitiéndose tal cuadro más de dos años». Suele darse una sucesión de catarros invernales caracterizados, además de por la tos, por un gran incremento de expectoración (flemas o esputos), que traduce el estado de mayor producción de moco a nivel bronquial.

## ¿Por qué se produce la bronquitis crónica?

El hecho de que un individuo pueda desarrollar una bronquitis crónica depende fundamentalmente de dos tipos de factores:

1. Factores externos:
  - Agresión por el humo del tabaco.
  - Acción de la contaminación ambiental.
  - Acción de los contaminantes en el mundo laboral.

2. Factores internos:
  - Fallo de los mecanismos defensivos del aparato respiratorio.
  - Sensibilidad individual a los agentes agresivos relacionados con la herencia en muchos casos.
  - Forma especial de reaccionar de cada sujeto o hiperreactividad.

Es como una guerra entre los factores externos de la atmósfera y los factores internos del individuo. De todos los

factores externos el único reconocido como causante de la bronquitis es el humo del tabaco, en los demás no es tan evidente la relación causa-efecto.

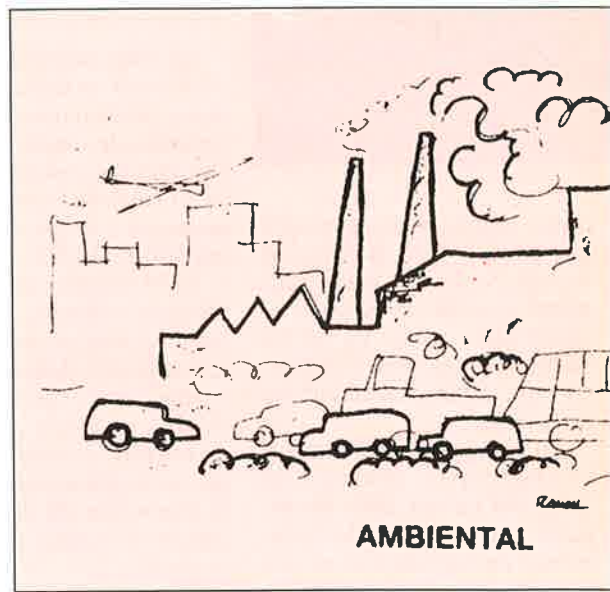
El humo del tabaco lesiona la estructura del bronquio, altera las células defensivas del aparato respiratorio y puede modificar la forma de reaccionar de cada individuo a la hora de defenderse de otros agresores.

El humo del tabaco tiene dos aspectos que le hacen un poco especial: por un lado se salta el filtro nasal (penetra directamente por la boca a los bronquios) y por otro, lleva multitud de contaminantes, que son muy agresivos a todos los niveles del aparato respiratorio y para los mecanismos de defensa del mismo.

## Síntomas y evolución de la bronquitis crónica

Como señalábamos con anterioridad, los síntomas funda-

**Sanidad a bordo**





mentales de la bronquitis crónica son la tos y la expectoración. Con el tiempo se añade un nuevo síntoma, que es el verdaderamente grave: la disnea, es decir, la dificultad para respirar. Estos síntomas aparecen bruscamente, más bien tardan años en establecerse (a veces hasta quince o veinte años). La evolución de esta enfermedad puede dividirse en cuatro fases:

1.<sup>a</sup> Fase: Prácticamente sin síntomas.

2.<sup>a</sup> Fase: Se inicia a los cuarenta años y consiste en la aparición de tos y expectoración cada vez más frecuentes.

3.<sup>a</sup> Fase: Catarros más intensos y frecuentes que cada vez se acompañan de más dificultad para respirar.

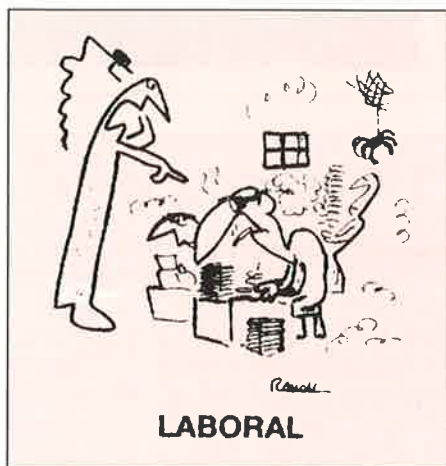
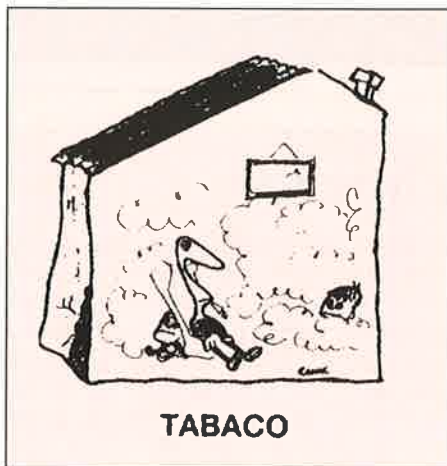
4.<sup>a</sup> Fase: Dificultad para respirar continua, con agravamientos cada vez más intensos, frecuentes y aparición de gran incapacidad.

Esta evolución suele variar en función de los factores que afectan a cada individuo, tales como:

- La forma especial de reaccionar de cada uno.
- La propensión individual a la enfermedad.
- La intensidad de los factores agresores.



Osakidetza  
S. V. de Salud.



## Prevención y tratamiento

La bronquitis crónica es una enfermedad importante y progresiva, cuyo mejor tratamiento consiste en prevenirla. Para ello pueden seguirse una serie de consejos que se citan a continuación:

1. Evitar totalmente el tabaco.
2. Evitar, si se puede, inhalar agentes irritantes.
3. Procurar inhalar el aire por la nariz.
4. Evitar atmósferas frías y locales abarrotados.
5. Vacunarse contra la gripe cuando se lo indique su médico (normalmente suele ser en septiembre u octubre).
6. Procurar mantener el peso ideal, pues la obesidad supone una carga para el aparato respiratorio.
7. Cuidar la higiene bucal y vías respiratorias altas. Las infecciones de estas zonas favorecen las de las vías respiratorias inferiores.
8. Realizar la actividad física y ejercicios respiratorios que el médico le indique.
9. Procurar beber abundantes líquidos, ya que por ello las secreciones pueden ser menos espesas y se eliminan mejor.

El tratamiento, propiamente dicho, debe ser prescrito por el médico de cabecera o especialista del aparato respiratorio. Este suele hacerse a base de fármacos que ayudan a ventilar mejor los pulmones, de antibióticos durante las frecuentes reagudizaciones e infecciones que se padecen y en último caso puede llegar a utilizarse el oxígeno en períodos agudos o crónicos, cuando la enfermedad es ya muy avanzada. ■

Ana MARTIN ARAGON  
Médico de  
Sanidad Marítima



## Del 20 al 22 de octubre, en Madrid Conferencia WEMT'93

Organizada por la Asociación de Ingenieros Navales de España, durante los días 20 al 22 de octubre, tendrá lugar en Madrid el Congreso WEMT'93, en la sede de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de la Universidad Politécnica. Entre los temas que está previsto se traten en estas jornadas destacan los referidos a la robótica, personal, transformación de astilleros, etc. La WEMT pretende conseguir que esta conferencia marque el inicio de una serie de encuentros regulares, donde se recojan y analicen las necesidades de cada momento en el sector. ■

El plazo de solicitudes finaliza el 15 de octubre ante el MAPA

## Subvenciones para actividades de interés pesquero

Por una Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación del pasado 28 de julio y publicada en el «Boletín Oficial del Estado» el 12 de agosto, se convocan subvenciones para actividades de interés pesquero. A estas subvenciones tendrán derecho las personas o entidades sin fines de lucro, fun-

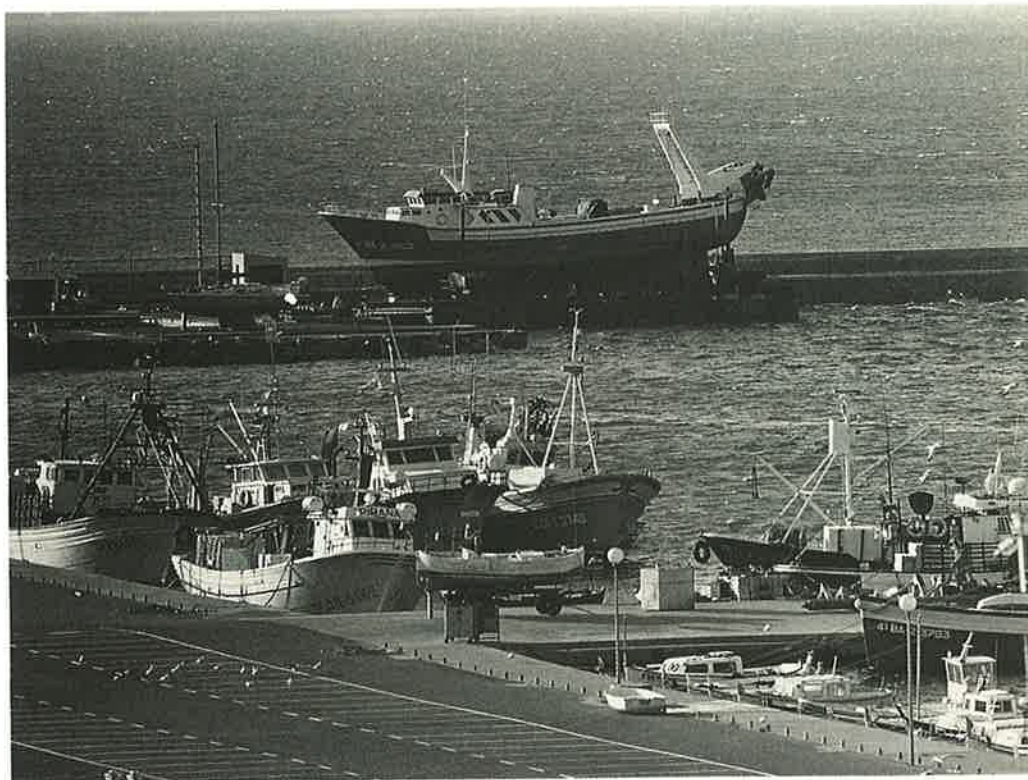
daciones, entidades benéficas y culturales que lleven a cabo diferentes actividades deportivas, culturales, formativas, congresos, jornadas, publicaciones, etc.

Las peticiones para acceder a este tipo de ayudas se deberán presentar antes del 15 de octubre próximo y el plazo para justificar los gas-

tos finaliza el 31 de marzo de 1994.

La cuantía de las ayudas no podrá sobrepasar el 75 por 100 del coste de la actividad, excepto en publicaciones de carácter divulgativo, donde puede ser del 100 por 100.

Las solicitudes se deberán dirigir a la Secretaría General de Pesca Marítima. ■



## La tienda de Greenpeace

El pasado 1 de junio, la organización ecologista Greenpeace inauguró su primera tienda en España. Concretamente en Madrid, en la calle Rodríguez San Pedro, 58. Los fondos obtenidos irán a sufragar las campañas que esta organización realiza en nuestro país.

En la tienda, ubicada en la planta baja

del edificio donde tienen su sede, se podrán encontrar libros sobre diferentes motivos medioambientales, junto con camisetas de algodón virgen, desde rigurosos informes hasta tiernos cuentos de ballenas, pasando por insignias, cuadernos de papel reciclado, bolsas de algodón para la compra, posters...

Como era de esperar, tanto la decoración como el escaparate están hechos con objetos reutilizados, de materiales totalmente naturales, como la madera.

El horario de atención al público es desde las 10 hasta las 14 horas por la mañana y, por las tardes, desde las 16 hasta las 19 horas. ■

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**

Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



## SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

Porque en nuestro horizonte sólo existe un rumbo: Tu seguridad. Porque sólo una Mutua con más de 60 años al servicio de los hombres de la mar sabe lo que tú necesitas para navegar tranquilo.

Porque en la Mutua de Riesgo Marítimo evolucionamos contigo. Por todo eso podemos ofrecerte el mejor seguro a prima fija para tu barco

(Casco, maquinaria, aparejos, etc.), tus capturas y mercancías por tierra mar y aire.

Con la mayor cobertura y el coste capaz de satisfacer las exigencias concretas de cada Mutualista. Un seguro a tu medida y más de 120 Delegaciones atendiéndote en todo el litoral español.

Mutua de Riesgo Marítimo, a tu lado para evitar el riesgo. La responsabilidad que nos une.

Con seguridad, hacia el futuro.



# MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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