

# MAR

N.º 297 - JUL.-AGO. 1992

## PLAYAS: SOL Y SOMBRA

### Nueva Casa del Mar en Barcelona

TODOS LOS  
TRABAJADORES  
DEL MAR  
TENDRAN  
COBERTURA  
POR  
DESEMPLEO

BAMIO: Symposium sobre  
seguridad en  
los pesqueros

# Una buena razón para elegir Volvo Penta.

**Volvo Penta le presenta su motor diesel marino más potente: EL TAMD 162.**

- 6 cilindros en línea turboalimentado, con enfriador del aire de admisión y de inyección directa.
- Bajo consumo de combustible.
- Bajas emisiones de escape.
- Preparado para grandes potencias, por su estable suspensión del cigüeñal.
- Eficaz refrigeración de los pistones.
- Culatas separadas para cada cilindro, sin junta.
- Cuatro válvulas por cilindro.
- Filtro extra de aceite.
- Sistema de refrigeración con protección anticorrosiva.

- Robusta bomba de inyección.
- Turbo y enfriador de admisión adaptados entre sí.

Además, a través de una amplia gama de equipos adicionales, el TAMD 162 es adaptable a diversas instalaciones: generadores, varias tomas de fuerza, bombas de baldeo y achique, etc.

TAMD 162 de Volvo Penta. Creado para rendir en alta mar como sólo pueden hacerlo los mejores.

Elija fiabilidad. Elija tecnología de vanguardia. Por su seguridad, elija VOLVO PENTA.



**VOLVO  
PENTA**

**Respuesta segura.**

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

Sucursales

- Gremio Horneros, 15. Polígono Son Castelló. 07009 Palma de Mallorca. Tel. (971) 20 71 30. Fax (971) 76 04 95.
- Zona Franca Sector A, c/ 60 N° 22-30 - 08004 Barcelona. Tels. (93) 335 98 91 / 94 10. Fax (93) 336 72 63.



ASTA no hace mucho tiempo los grupos ecologistas, los verdes o similares, eran considerados algo así como una especie de infiltrados que con sus denuncias ponían en peligro la industria nacional y miles de puestos de trabajo. De ello, de crear ese clima, ya se encargaban aquellas mismas industrias cuyos vertidos líquidos o gaseosos campaban a sus anchas.

En unos pocos años, probablemente ante la situación de deterioro que se estaba produciendo, las reivindicaciones medioambientales han pasado a un primer plano en el interés del ciudadano medio y, aunque no todavía con el peso específico que tienen en otros países, los grupos ecologistas serios han comenzado a tener eco a diferentes instancias, donde sus recomendaciones o sus denuncias ya no pasan inadvertidas, e incluso, en ocasiones, se toman en consideración para corregir algunas deficiencias.

Tanto desde el punto de vista económico como social, la situación del medio ambiente, la calidad de las aguas, constituye uno de los pilares del sector marítimo y especialmente para el colectivo de más de 100.000 personas que viven directamente de la pesca, además de quienes tienen trabajos indirectos en tierra. Desde esta perspectiva, en las páginas de MAR damos cabida habitualmente a cuestiones referidas con el medio ambiente. En este número se ofrece información amplia sobre la calidad de las aguas españolas, tanto marítimas como continentales, y sobre la situación de las playas. España ha experimentado algunos avances en las condiciones de algunas de estas zonas; la gran mayoría de las playas

## AGUAS MARINAS



son aptas para el baño, pero existen múltiples puntos negros que no se han recuperado. Las banderas azules, insignia de calidad, constituyen una de las aportaciones positivas de una serie de organizaciones medioambientales que durante años vienen luchando para diferenciar las instalaciones donde se cuida la calidad de las aguas y aquellas otras con deficiencias. En línea con la defensa de los recursos de la pesca, cabría destacar también los logros obtenidos por organizaciones ecologistas en defensa de los delfines en las operaciones de pesca del atún.

De interés para el sector de la pesca de bajura es la aprobación de una enmienda socialista en el proyecto de Ley de Medidas sobre la Reforma del Empleo, por el que se amplía a los barcos con menos de 10 toneladas de registro bruto el derecho a percibir las prestaciones por desempleo. Era una vieja reivindicación del sector que entrará en vigor en los próximos meses y que afecta a un colectivo de unas 12.000 personas. El coste de esta medida para la Administración se podría situar en unos

mil millones de pesetas. Con esta normativa todo el colectivo de los trabajadores del mar por cuenta ajena ya tiene derecho a las prestaciones por desempleo. Se trata de una noticia positiva para la pesca de bajura, como positiva para todo el colectivo del mar ha sido la inauguración de la Casa del Mar de Barcelona, con unas instalaciones modernas que responden a las exigencias de un puerto de la importancia del de la Ciudad Condal.

En el Centro de Formación Ocupacional de Bamio (Pontevedra), del Instituto Social de la Marina, tendrá lugar en septiembre un symposium sobre seguridad en los barcos pesqueros organizado por el propio ISM y la Comunidad Europea, donde los principales expertos en la materia debatirán la problemática de este sector.

Como ya es tradicional, Anave presentó en estas fechas su informe anual sobre la Marina Mercante, cuando se mantiene la polémica sobre la liberalización del cabotaje. Seguimos, según este informe, en tiempos de crisis. La flota experimentó una reducción del 13,6 por 100 en TRB y en 45 barcos, mientras la actividad en los astilleros también cayó el 35 por 100.

Finalmente, cabría destacar el acuerdo de la Comunidad Europea de no conceder, en la decisión del mes de abril, ayudas para la construcción de barcos en los Estados miembro a la espera de lo que se decida sobre la reforma de la Política Agrícola Común. Sigue la preocupación por los caladeros y los recursos, mientras Canadá fracasaba en su intento para, al hilo de la cumbre de Río de Janeiro, tratar de ampliar las aguas jurisdiccionales más allá de las 200 millas. ■

Vidal MATE

# SEGURO A TODA MAR



## SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Condiciones expresamente adaptadas para pesqueros  
Delegaciones en los principales puertos españoles

### DIRECCION:

Augusto Figueroa, 3, 2.ª planta

Tel.: 521 11 25 • Télex: 46483 MABP E • Fax: 522 88 43

Apartado, 249 • 28004 MADRID



FABRICA DE BANDEJAS PARA CONGELACION DE PESCADO  
CALDERERIA LIGERA  
MAQUINARIA - FERRETERIA EN GENERAL  
SUMINISTROS INDUSTRIALES



EXPOSICION Y VENTA:  
Fernando Guanarteme, 120  
Tlfs. (928) 22 48 25 - 22 15 87  
35400 LAS PALMAS G. C.

FABRICA:  
Lomo El Perdigón, 11 (ARUCAS)  
Tlf. (928) 60 07 24 - 60 21 57  
Fax: (928) 60 52 66  
35400 LAS PALMAS G. C.



**26**  
**BAMIO INICIA SU ANDADURA**  
Entre los días 15 y 17 de septiembre se celebrará en el centro de Bamio el II Coloquio Internacional sobre Seguridad y Condiciones de Trabajo en Buques de Pesca.

**6**  
**COBERTURA DE DESEMPLEO**  
A partir de los próximos meses todos los trabajadores del mar tendrán cobertura de desempleo



**16** **SOL Y SOMBRAS**  
Mejoran las condiciones de las playas españolas, pero siguen existiendo grandes puntos negros.

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

**Director general:** Jesús Muela.

**Director:** Vidal Maté.

**Redacción:** Raúl Gutiérrez, Virginia Lavin, Inés Otero y Mery Varona.

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

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. **Barcelona:** Varadero, 4. Tel. (83) 319 05 66. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Guipuzcoa:** Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Camil 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. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71.  
O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

**Redacción y Administración:** Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 410 04 07 y 410 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:** EGRAF, S. A. Luis I, 5. 28031 MADRID - Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPO: 205-92-002-5.

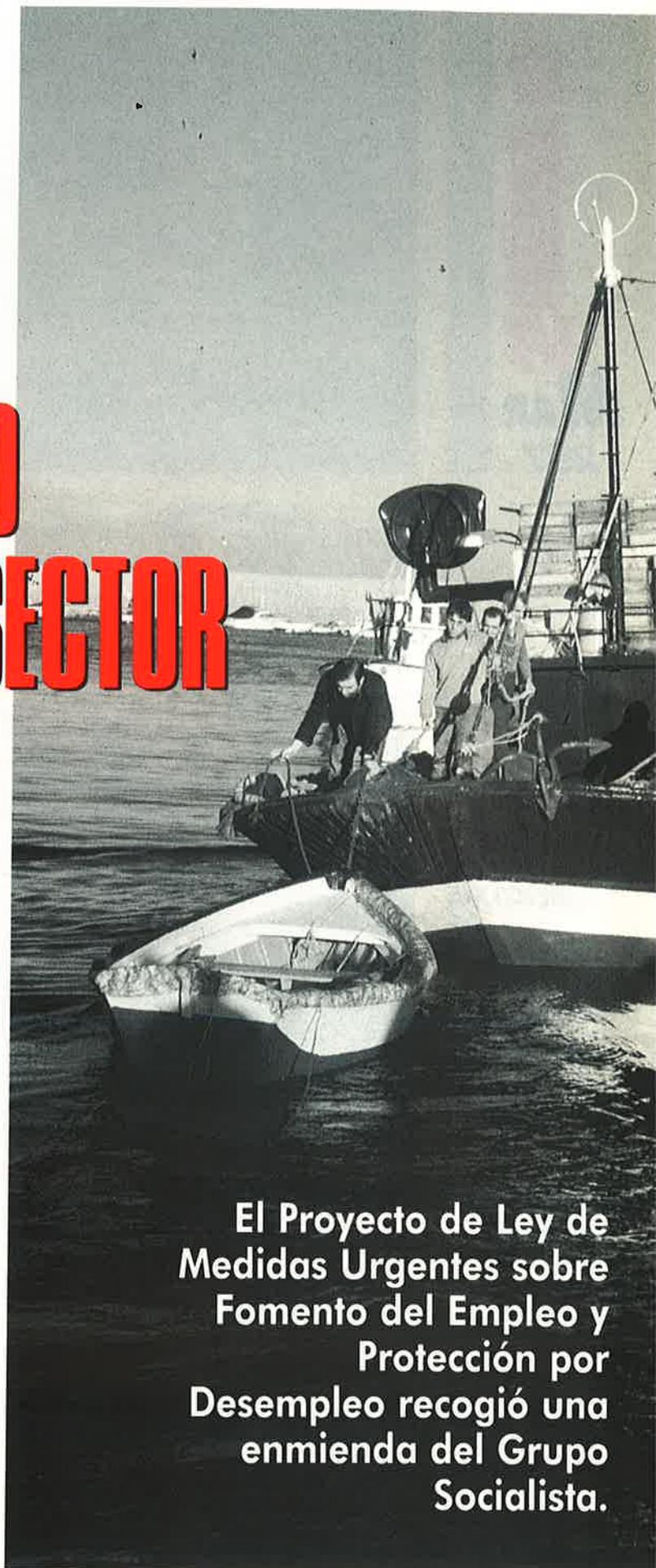
MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia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

HASTA AHORA ESTABAN  
EXCLUIDOS LOS TRABAJADORES  
POR CUENTA AJENA EN BARCOS  
DE HASTA 10 TRB

# PRESTACIONES POR DESEMPLEO PARA TODO EL SECTOR PESQUERO

A partir de los próximos meses, con la publicación en el *Boletín Oficial del Estado* de la Ley de Medidas Urgentes sobre Fomento de Empleo y Protección por Desempleo, actualmente en trámite parlamentario, los trabajadores por cuenta ajena que faenen en barcos con menos de diez toneladas de registro bruto podrán percibir también las prestaciones por desempleo siempre que cumplan los requisitos generales sobre períodos mínimos de cotización regulados por la legislación vigente.

Esta ampliación del colectivo protegido a efectos del desempleo, según los datos manejados por el Instituto Social de la Marina, afectaría a un total de 12.096 cotizantes que faenan en este tipo de embarcaciones. De acuerdo con las previsiones iniciales, anualmente podrían verse afectados por esa situación de desempleo unas 2.300 personas. El coste neto de la medida para la Administración es de 1.064 millones de pesetas anuales. Con la aplicación de esta ley todos los trabajadores del sector pesquero tienen cobertura ante situaciones por desempleo.



**El Proyecto de Ley de  
Medidas Urgentes sobre  
Fomento del Empleo y  
Protección por  
Desempleo recogió una  
enmienda del Grupo  
Socialista.**



**L**a extensión de la cobertura por desempleo a todos los trabajadores del mar ha sido una vieja reivindicación del sector de la pesca, especialmente desde las organizaciones que operan en la bajura, y donde una buena parte de los ingresos del trabajador proceden del sistema «a la parte». Respondiendo a esa inquietud, durante los últimos años la Administración ha ido dando progresivamente respuesta a estas peticiones y que ha culminado con la ampliación de la cobertura por desempleo hasta los barcos por debajo de las 10 TRB.

En 1989, el Real Decreto sobre Medidas Adicionales de Carácter Social supuso la inclusión de los trabajadores por cuenta ajena en barcos entre 10 y 20 toneladas de registro bruto en el sistema de cotización y protección por desempleo. En aquel momento solamente restaba la ampliación hasta los barcos de menor tonelaje.

Según los datos manejados por el Instituto Social de la Marina, el número de embarcaciones censadas entre 10 y 20 toneladas de registro bruto ascendía en aquel momento a

1.231, de las que 333 tenían su puesto base en Andalucía, 223 en Galicia, 184 en Cataluña, 114 en el País Vasco, 98 en Canarias, 82 en la Comunidad Valenciana, 81 en Asturias y 56 en Cantabria, mientras en el resto las cantidades eran mucho más bajas. Los trabajadores por cuenta ajena afectados por la medida ascendían a 5.520, de los que 1.200 eran técnicos y 4.800 marineros. Los armadores quedaban excluidos. Con esta medida, además de lograr una mayor cobertura para los trabajadores en este tipo de embarcaciones, se pretendía una mejor articulación y formalización de las relaciones laborales en la pesca de bajura.

### Extensión de la cobertura

De acuerdo con estos precedentes, la extensión de la protección por desempleo para los trabajadores de los barcos de pesca con menos de diez toneladas de registro bruto era la asignatura pendiente en esta materia a la que se ha arbitrado una solución en base a una enmienda del Grupo



# PRESTACIONES POR DESEMPLEO PARA TODO EL SECTOR PESQUERO

Socialista en el Congreso al Proyecto de Ley de Medidas Urgentes sobre Fomento del Empleo y Protección por Desempleo. Se trata de una de las pocas modificaciones introducidas en el texto inicial y figura como la disposición adicional sexta de lo que será la nueva ley.

«Los trabajadores por cuenta ajena —señala el articulador— retribuidos a la parte, que presten servicios en embarcaciones pesqueras de hasta diez toneladas de registro bruto, excluidos los asimilados a los que se refiere el artículo cuatro del Texto Refundido de las Leyes 116/1969, de 30 de diciembre, y 24/1972, de 21 de junio, por las que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, aprobado por Real Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, tendrán derecho a las prestaciones por desempleo en los términos regulados por la Ley 31/1984, de 2 de



agosto, de Protección por Desempleo, y en sus normas reglamentarias.»

El colectivo del grupo III, trabajadores por cuenta ajena retribuidos «a la parte», en embarcaciones de hasta 10 TRB, que están afilados y en alta en el Régimen Especial del Mar, ascienden a 12.096, según se refleja en el Cuadro I.

Por Comunidades Autónomas, el mayor número corresponde a Galicia, con casi cinco mil personas. En un segundo lugar, con cifras significativas, se hallan Andalucía, con 1.959 trabajadores; Canarias, con 1.416, y Cataluña, con 1.487 personas. En el resto de las zonas las personas afectadas por la medida son menos.

Según los datos manejados por el Instituto Social de la

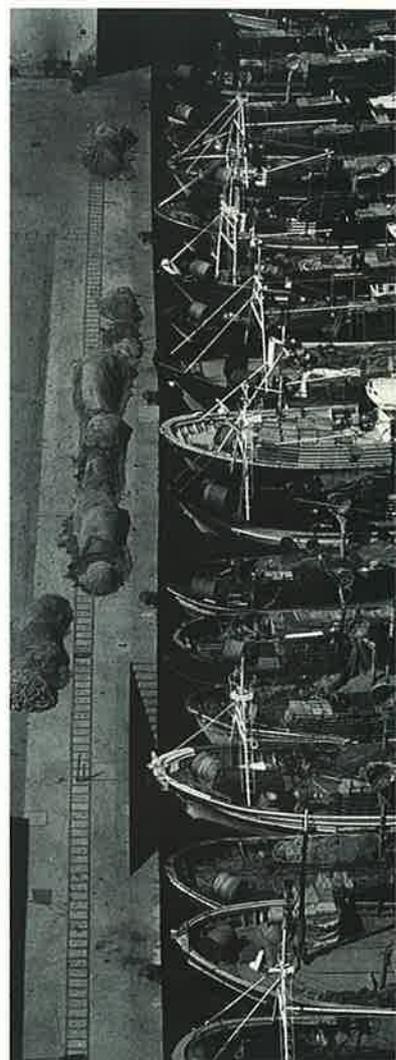
Marina en base a los estudios llevados a cabo por las Direcciones Provinciales, el período de actividad de este colectivo asciende a una media de 9,74 meses al año, lo que representa, de acuerdo con el mismo informe, una tasa para este colectivo de 0,811 en relación con los promedios de paralización de las distintas Comunidades Autónomas, derivadas no sólo del paro estacional sino también de factores climáticos.

La referida tasa representa una población activa media de 9.810 personas y, subsiguientemente, son 2.286 los beneficiarios de estas prestaciones.

En cuanto a las bases de cotización de este colectivo, también contempladas en el Cuadro I, se trata de medias anuales y las mismas ha sido

obtenidas por el Instituto Social de la Marina de conformidad con los salarios «a la parte» aprobados para 1992. Esta base media estatal se ha calculado en función de las distintas bases medias por Comunidades Autónomas, teniendo en cuenta los salarios reconocidos para técnicos y marineros en las distintas provincias, ponderando la incidencia del número de técnicos y marineros que integran el colectivo a proteger en cada Comundiad.

Según se recoge en el Cuadro I, la base media estatal ponderada para los técnicos es de 98.400 pesetas. Las cifras más altas corresponden a Baleares y Cataluña, con 116.100 pesetas, mientras las más bajas son en Galicia y Canarias, con 84.900 pesetas. La base de cotización de los marineros se eleva a 85.950 pesetas como media estatal pon-



Cuadro I

## COLECTIVO AFECTADO Y BASES DE COTIZACION

Comunidad Autónoma	Número de trabajadores			Base cotización técnicos	Base cotización marineros
	Trabajadores por cuenta ajena	Técnicos	Marineros		
Andalucía	1.959	391	1.568	93.450	79.200
Asturias	902	181	721	99.600	88.800
Baleares	103	22	81	116.100	92.250
Canarias	1.416	283	1.133	84.900	76.200
Cantabria	43	9	34	99.100	89.200
Cataluña	1.487	296	1.191	116.100	92.400
Galicia	4.980	990	3.990	84.900	76.200
Murcia	179	36	143	89.700	77.700
Valenciana	818	163	655	97.050	88.800
País Vasco	124	25	99	109.350	97.800
Ceuta	82	17	65	95.700	86.700
Melilla	3	1	2	95.700	86.700
<b>Total estatal</b>	<b>12.096</b>	<b>2.414</b>	<b>9.682</b>	<b>98.400<sup>1</sup></b>	<b>85.950<sup>1</sup></b>

<sup>1</sup> Media estatal ponderada.

Cuadro II

**INGRESOS POR COTIZACION (En pesetas corrientes)**

Colectivo afectado	Bases de cotización media	Meses ocupación anual	Base bruta de cotización	Base neta (Coef. corrector 1/3 O.M. 22-11-74)	Coste empresa 6,2%	Coste trabajador 1,1%	Total anual
Técnicos 2.414	98.400	9,74	2.313.616.224	771.205.408	47.814.735	8.483.259	56.297.994
Marineros 9.682	85.950		8.105.315.346	2.701.771.782	167.509.850	29.719.490	197.229.340
<b>Total anual</b>			<b>10.418.931.570</b>	<b>3.472.977.190</b>	<b>215.324.585</b>	<b>38.202.749</b>	<b>253.527.334</b>

Cuadro III

**COSTE PRESTACION ASISTENCIAL (Subsidio)**

PRESTACION ECONOMICA			COTIZACION SEGURIDAD SOCIAL						TOTALES (3+9)
1) Número Beneficiarios	2) Importe individual	3) Total coste anual	4) Base cotiz. unitaria	5) Bases anuales	6) Tipo (%)	7) Cuota anual	8) Coefte. reduct.	9) Cuota líquida	
457 (Técnicos)	42.210	231.479.640	65.670	360.134.280	28,8	103.718.673	0,3093	32.080.185	263.559.825
1.829 (Marineros)	42.210	926.425.080	65.670	1.441.325.160	28,8	415.101.646	0,3093	128.390.939	1.054.816.019
<b>TOTAL 2.286</b>	<b>42.210</b>	<b>1.157.904.720</b>	<b>65.670</b>	<b>1.801.459.440</b>	<b>28,8</b>	<b>518.820.319</b>	<b>0,3093</b>	<b>160.471.124</b>	<b>1.318.375.844</b>

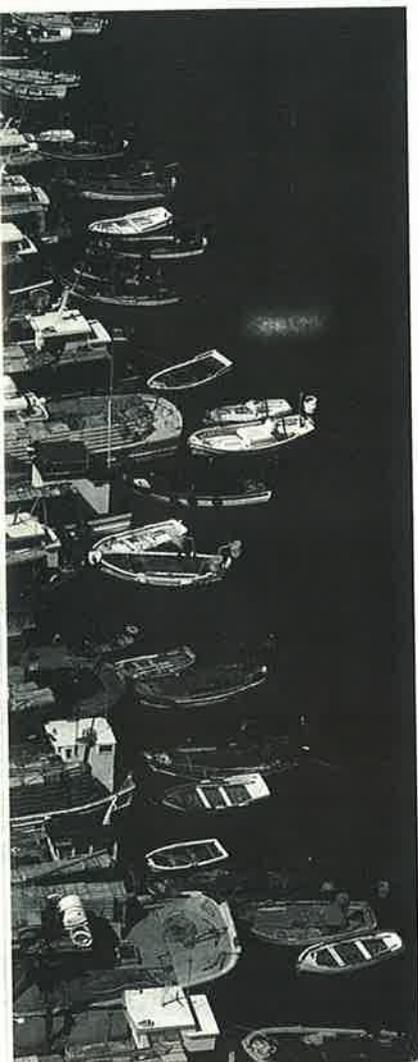
**L**a medida afecta a un colectivo de 12.000 cotizantes y se estima que el coste neto para la Administración será de unos mil millones de pesetas.

derada. En este caso, la cifra más alta corresponde al País Vasco, con 97.800 pesetas, mientras Galicia y Canarias siguen en los últimos lugares con 76.200 pesetas.

Las cotizaciones de este colectivo, a razón de una ocupación anual de 9,74 meses (Cuadro II) tienen una base bruta de 10.410 millones de pesetas. Al existir un coeficiente corrector de un tercio, en realidad la base neta asciende a 3.473 millones de pesetas. Al final los ingresos por cotización de las empresas ascenderían a 215,3 millones de pesetas, mientras otros 38,2 millones serían los aportados por los trabajadores. En total, por este colectivo se computan unos ingresos por cotización de 253,5 millones de pesetas.

De acuerdo con los estudios del Instituto Social de la Marina, dadas las especiales características del subsector objeto de esta nueva medida de protección, los períodos medios anuales de actividad y las modificaciones de los requisitos y condiciones de acceso al desempleo, reguladas por el Real Decreto-Ley del

pasado 3 de abril, hacen presumible el carácter residual de la prestación contributiva para estos trabajadores, mientras que se generalizará la percepción de la prestación asistencial de sus diferentes modalidades, como se recoge en el Cuadro III. Esta prestación asistencial o subsidio, según las previsiones, afectarían anualmente a un colectivo de 2.286 personas. Considerando una prestación media mensual de 42.210 pesetas, la prestación total económica a entregar a ese colectivo sería de 1.158 millones de pesetas. A efectos de coste para la Administración, a esa cantidad se deben sumar otros 160,4 millones de pesetas en cotizaciones a la Seguridad Social, lo que elevaría el coste total de la nueva medida a 1.318,4 millones de pesetas. Finalmente, de esa cifra se deben deducir unos ingresos por cotizaciones de 253,5 millones de pesetas, con lo que el coste neto de la ampliación de la cobertura por desempleo para los trabajadores por cuenta ajena en barcos de menos de 10 TRB sería de 1.064,8 millones de pesetas. ■





# LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA, A LA DERIVA

La flota mercante española está inmersa en una crisis que dura ya doce años. Tras las reducciones de tonelaje que sufrió nuestra flota durante la década de los ochenta, la situación es cada vez más crítica. El año pasado se redujo en 41 unidades y sus TRB en un 13,66 por 100: es decir, mientras los buques mercantes de pabellón español eran 416 en 1990, un año más tarde tan sólo lo integran 375 buques. Dentro de la CE, es la flota española la que ha experimentado el mayor descenso a lo largo del pasado año.

**D**URANTE 1991, cuyos primeros meses estuvieron dominados por el desarrollo y las secuelas de la guerra del golfo Pérsico, se confirmaron los pronósticos de que la recesión económica, que ya venían sufriendo Estados Unidos y Europa, se extendería al conjunto de la economía mundial y con ella al negocio marítimo. A nivel mundial, lo más llamativo en 1991 y especialmente en los primeros meses de 1992 ha sido la evolución negativa de los mercados de fletes, sin que existan perspectivas de mejorías importantes a corto plazo.

En España, según un informe elaborado por ANAVE —patronal del sector—, la flota continúa sufriendo nuevas reducciones. De hecho, es el país comunitario cuya flota vivió el mayor descenso durante el año pasado. Salvo España y el Reino Unido (−1,6 por 100) todas las





**E**spaña es el país comunitario que ha experimentado el mayor descenso de su flota durante 1991.



demás flotas comunitarias han mostrado aumentos.

Mientras en 1980 España ocupaba el número 13, por su volumen de flota, en el ranking mundial, doce años más tarde ha pasado a ocupar el número 27.

Dentro de esta profunda crisis en la que se encuentra este sector, uno de los principales problemas a los que deben hacer frente las navieras españolas es la liberalización del cabotaje, aprobado por la CE en 1986. El 1 de enero de 1992 ha entrado en vigor el segundo escalón de la liberación, que culminará en 1993. En esta fecha, las empresas co-

munitarias podrán utilizar incluso buques registrados fuera de la Comunidad, para participar en los transportes de las cargas españolas hasta ahora reservadas.

Ante esta tesitura, según el informe elaborado por ANAVE, las navieras difícilmente podrán mantener sus buques en pabellón español si las iniciativas legislativas previstas no corrigen, con la máxima urgencia, la falta de competitividad de nuestro pabellón.

### Caída en picado

El año 1990 había sido una

Hay que corregir de forma urgente la falta de competitividad del pabellón español en las iniciativas legislativas previstas, según ANAVE.

excepción para la flota mercante española tras doce años de continuas reducciones de su tonelaje. Pero esto tan sólo fue un pequeño paréntesis, ya que durante el año pasado se retomó la tendencia negativa, disminuyendo la flota en 41 unidades y sus TRB en un 13,66 por 100. Mientras el 1 de enero de 1990 España contaba con 416 buques, con 3.110.017 TRB y 5.728.992 TPM, un año más tarde el número de buques mercantes de pabellón español es de 375, con 2.686.028 TRB y casi cinco millones de TPM.

A esto hay que añadir que a lo largo de 1991 sólo se firmaron tres contratos de nuevas construcciones de buques mercantes para pabellón español (el año anterior las contrataciones fueron de cinco buques). Se trata de tres barcos de pasaje, de los cuales dos —tipo Ro/Pax— corresponden a la Compañía Trasmediterránea. Ante las cifras, hay que señalar que un año más se dan unos niveles muy bajos de contratación para pabellón español, en contraste con los fuertes volúmenes de contratos registrados no sólo en los registros libres, sino también en otros pabellones europeos, que han mejorado su posición competitiva.

Durante 1991 la contratación de los astilleros nacionales alcanzó 52 unidades, con un total de 138.256 TRB y 163.697 TPM (frente a 80 buques y 257.309 TRB en el 1990). Ello supone una disminución del 35 por 100 en el número de buques y del 50 por 100 en el tonelaje de registro, respecto al año anterior. Así, los buques mercantes de transporte para pabellón nacional supuso sólo el 4,3 por 100 del peso muerto total contratado para nuestros astilleros. Por su parte, los buques mercantes para exportación constituyeron el 52,6 por 100, correspondiendo el resto (un 43 por 100) a buques pesqueros y otros no mercantes para armadores nacionales.

Por su parte, en los primeros



meses del presente año también se han producido cinco nuevas bajas, principalmente consecuencia de la entrada en vigor del segundo escalón de liberalización comunitaria que comenzó el 1 de enero de 1992. Varias empresas se vieron obligadas a transferir todas o parte de sus flotas a registros competitivos.

Pero estas bajas se han visto compensadas, al menos en tonelaje, por las importaciones de dos petroleros de crudo, los buques «Juana Tapias» y «Sandra Tapias», que suman 154.379 TRB. Por tanto, el 1 de junio de 1992 la flota española tenía 372 buques.

Aunque esta fuerte reducción se concentró en los buques tanques y obos, que perdieron un 17,36 por 100 de sus TRB, y en los graneleros, el mayor descenso en número de buques lo ex-



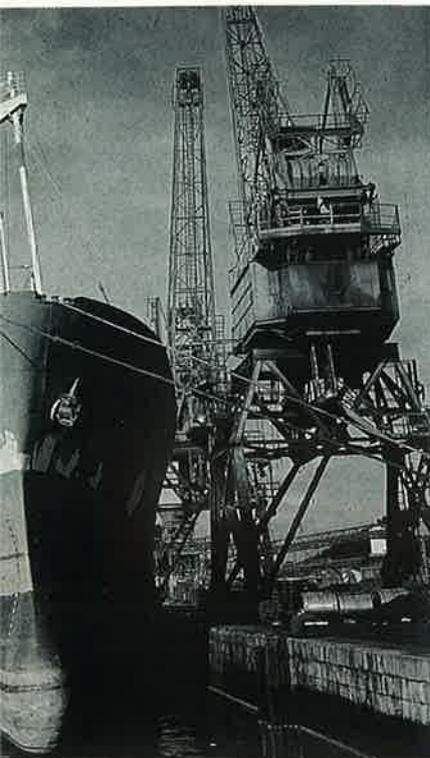


Tabla I

**VARIACION DE LA FLOTA,  
POR TIPOS DE BUQUES, EN 1991**

Tipos de buques	31-12-1990		31-12-1991		Variación (% TRB)
	Buques	TRB	Buques	TRB	
Petroleros de crudo y Obos .....	19	1.363.732	15	1.127.046	-17,36
Quimiqueros .....	19	77.294	18	75.318	-2,55
petroleros de Productos .....	38	254.786	29	233.516	-8,35
Graneleros .....	43	796.979	36	674.563	-15,36
Buques de carga general .....	93	177.719	76	136.368	-23,27
Portacontenedores .....	43	114.187	40	115.353	+1,02
Roll-on/Roll-off .....	47	78.467	49	87.614	+11,66
Buques de pasaje .....	48	115.512	49	109.011	-5,63
Cementereros y alumineros .....	12	29.166	12	29.770	+2,07
Gaseros .....	9	25.158	9	27.966	+11,16
Asfalteros .....	5	19.478	5	19.478	0,00
Cargueros frigoríficos .....	21	33.223	18	25.709	-22,92
Buques de apoyo logístico .....	17	15.407	17	15.407	0,00
Varios .....	2	8.909	2	8.909	0,00
<b>TOTAL .....</b>	<b>416</b>	<b>3.110.017</b>	<b>375</b>	<b>2.686.028</b>	<b>-13,63</b>

Fuente: DGMM y empresas navieras. Elaboración: ANAVE.

perimentaron los petroleros de productos, que perdieron nueve unidades (ver Tabla I).

Lo que no deja de ser curioso es el hecho de que, a pesar de que la flota se ha reducido sensiblemente, su actividad se ha incrementado un 2,42 por 100 respecto al año anterior. Este aumento se debe a la subida en la actividad en exportaciones (un 26,9 por 100), junto con la recuperación del 5,2 por 100 de la actividad en cabotaje.

**Mejora mundial**

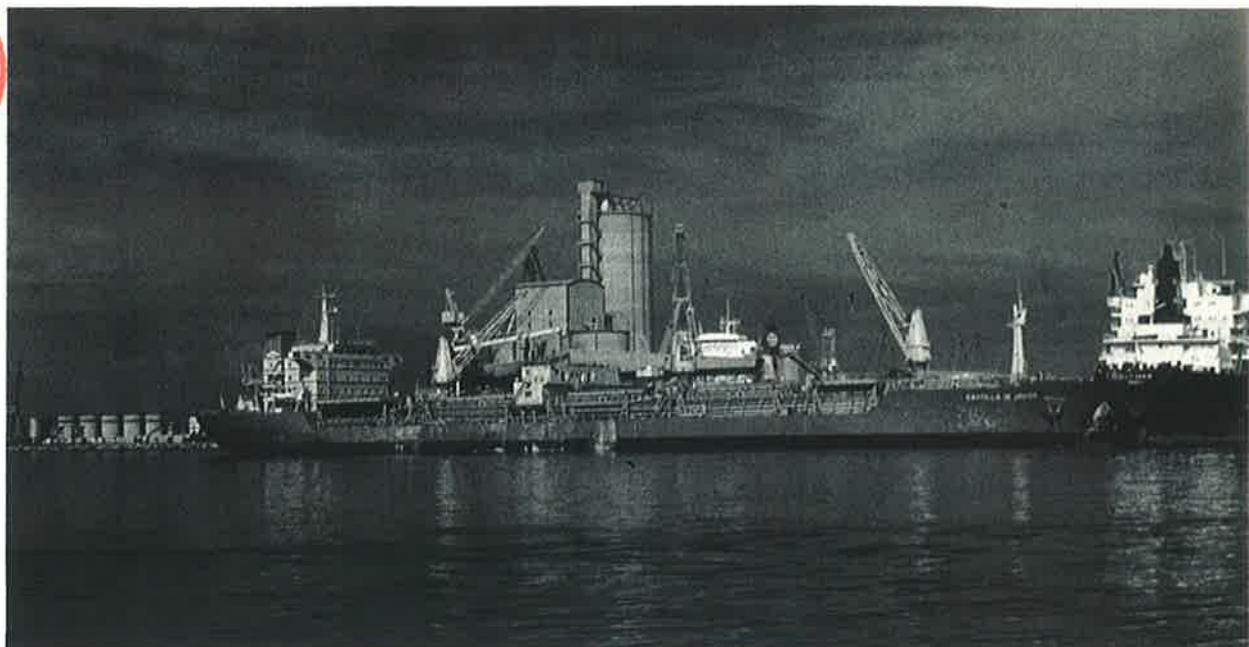
Frente a la fuerte disminución que vive desde hace años la flota española, la mundial ha aumentado por tercer año consecutivo tanto el tonelaje como el número de buques. Según datos del Lloyd's Register of Shipping, el 1 de julio de 1991 la flota mundial comprendía 80.030 buques (incrementó un 2,1 por 100 respecto al año anterior, que había 78.336 unidades), con un total de 436,027 millones de TRB (creció un 2,84 por 100, ya que en la misma fecha del 1990 era de 423,627 millones de TRB).

Este notable aumento mundial se debe a que las entregas

de buques, que totalizaron 23,4 millones de TPM, excedieron sensiblemente a las bajas por desguace y pérdida, que sólo sumaron entre 7,5 y ocho millones de TPM. Además, y a pesar de que los encargos de nuevos buques registraron una reducción del 11 por 100 respecto al año anterior, la cartera de pedidos aumentó a un 4,9 por 100, situándose a finales del 91 en 1.430 unidades, con 64,8 millones de TPM.

La flota mercante de transporte creció en 907 unidades y su tonelaje de registro aumentó en 11,657 millones de TPM. Por tipos de buques, es importante señalar que continúa el crecimiento de la flota de portacontenedores, cuyo tonelaje aumentó un 8,0 por 100. Los buques especiales también experimentan un aumento sensible, como los gaseros (+7,0 por 100) y los quimiqueros (+3,9 por 100). En cuanto a los buques de pasaje y ferries, cuyo tonelaje descendió el año anterior en un 123,1 por 100, recuperan un 6,2 por 100. Por último, destacar el aumento, aunque en menor proporción, de las flotas petroleras (+2,9 por 100) y graneleros (+2,5 por 100).

La contratación de los astilleros españoles respecto a 1990, disminuyó el 35 por 100 en número de buques y el 50 por 100 en el tonelaje.



**F**rente a la grave crisis española, la flota mundial aumentó por tercer año consecutivo.

En lo que se refiere a la estructura de la flota por tipos de buques, cabe mencionar las importantes modificaciones que han sufrido en este período. Mientras que el tonelaje de petroleros se redujo en un 20 por 100, el de los graneleros aumentó un 40 por 100, el de los gaseeros un 54 por 100 y, sobre todo, el de portacontenedores un 129 por 100 (ver Tabla II).

Por último, la evolución por edades de la flota mundial demuestra que desde 1986 la flota ha envejecido sensiblemente. El porcentaje de buques de edad inferior a los diez años es ahora tan sólo del 26,4 por 100, frente al 62 por 100 de 1979 y al 42 por 100 de 1984. Por el contrario, el 35,9 por 100 tiene ya más de veinte años. El país que dispone de la flota más moderna es Japón, con un 65 por 100 de sus buques menor de diez años, comparado con un 76 por 100 en 1979 y un 58 por 100 en 1984. En segundo lugar está Filipinas, con un 63 por 100 menor de diez años; Dinamarca (62 por 100 menor de diez años) y Alemania (60 por 100).

### Iniciativas legislativas

La política de marina mercante a nivel nacional estuvo presidida en 1991 por dos im-

portantes iniciativas legislativas del Gobierno:

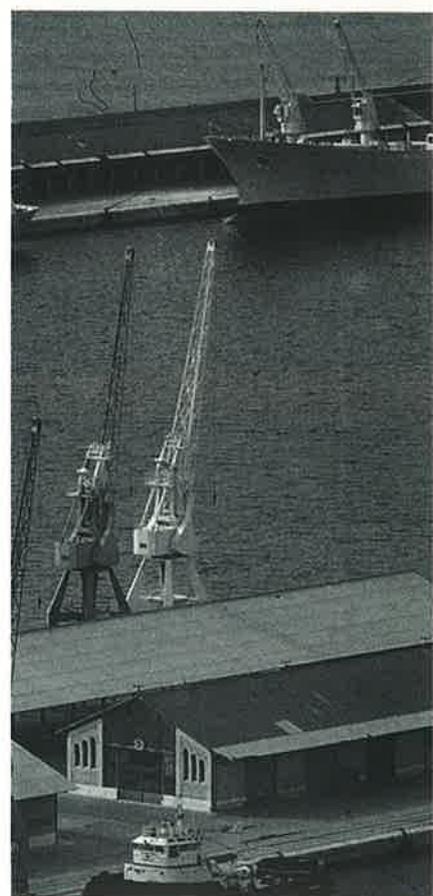
— El Proyecto de Ley de Puertos y Marina Mercante, actualmente en trámite de debate parlamentario.

— El Anteproyecto de Ley de creación de un Registro Especial en las Islas Canarias.

Estas dos normas, junto con la liberalización de los tráficos internacionales, aprobada por la CE en 1986 y que culminará en el 1993, definen el nuevo marco de operación de las empresas navieras españolas.

Mientras la Ley de Puertos y Marina Mercante introduce aspectos como el libre acceso a los mercados internacionales de compra-venta de buques, la creación del Registro Especial viene a reconocer para los buques españoles las modalidades de contratación laboral que son el estándar en el mundo marítimo y de que ya disponen nuestros vecinos comunitarios a través de registros análogos. Todo ello está acompañado por el incentivo de la contratación de nacionales de la CE mediante bonificaciones en los impuestos y en la Seguridad Social.

Según ANAVE, dado que la liberalización de los mercados es ya un hecho, es preciso instrumentar con la máxima urgen-



cia estos dos proyectos de ley con el fin de que las navieras españolas puedan mejorar su flexibilidad operativa y sus niveles de costes.

Es un hecho que la totalidad de la Marina Mercante va a verse obligada a operar, a medio



plazo, en un marco radicalmente nuevo. El único sector en el que persiste una reserva plena en favor del pabellón español son los tráficos de cabotaje nacional. Tras largas y laboriosas negociaciones, podría estar ya muy próxima la adopción por el

**Tabla II**

**COMPOSICION DE LA FLOTA MUNDIAL AL 1 DE JULIO DE CADA AÑO**

Tipos de buques	1990		1991	
	Núm. de buques	Millones de TRB	Núm. de buques	Millones de TRB
Petroleros .....	6.609	134,835	6.768	138.897
Combinados .....	360	19,769	358	19,579
Graneleros .....	4.796	113,421	4.843	73,800
Carga general .....	19.762	72,685	20.046	73,800
Portacontenedores .....	1.169	23,900	1.249	25,979
Gaseros .....	814	10,665	877	11,466
Quimiqueros .....	1.269	3,847	1.331	4,005
Mixtos carga/pasaje .....	430	0,829	430	0,849
Transporte vehículos .....	1.010	7,736	1.027	7,736
Pasaje y ferries .....	4.087	11,090	4.284	11,818
<b>TOTAL FLOTA MERCANTE .....</b>	<b>40.306</b>	<b>398,777</b>	<b>41.213</b>	<b>410,434</b>
Otros no mercantes .....	38.030	24,850	38.817	25,593
<b>TOTAL FLOTA MUNDIAL .....</b>	<b>78.336</b>	<b>423,627</b>	<b>80.030</b>	<b>436,027</b>

Fuente: *Lloyd's Register of Shipping. Statistical Tables.*

Consejo CE de un reglamento que establezca su liberalización.

A lo largo de estas negociaciones se han establecido una serie de plazos transitorios, condiciones..., que resultan aceptables para los países mediterráneos y en particular para España. Pero hasta el momento todavía no se ha aceptado la petición española de que se retrase la apertura de nuestros tráficos de cabotaje continental, al menos dos años respecto de la fecha de enero de 1993.

**En defensa del mar**

En el ámbito internacional, los Gobiernos y la comunidad marítima en general cada vez ponen más atención en la seguridad y la lucha contra la contaminación. La legislación sobre la materia está evolucionando de una forma cada vez más exigente y rigurosa. Existen dos vías para este avance: la imposición unilateral, por parte de Estados individuales, de normativas aisladas y no coordinadas entre sí, frente al establecimiento coordinado de una normativa de ámbito internacional, a través del mecanismo de los convenios internacionales. Frente a la primera vía, como es el caso de la Oil Pollution Act

de los Estados Unidos, hay que apoyar los acuerdos alcanzados en la OMI en marzo de 1992, ya que es —según ANAVE— el foro más adecuado.

En este sentido, es importante recordar la entrada en vigor, en febrero de 1992, de las enmiendas al Convenio Solas realizadas en 1988 por la Conferencia sobre el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos; la aprobación, en abril del 92, por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI de una serie de enmiendas al Solas, que entrarán en vigor el 1 de octubre de 1994, en relación con nuevas normas sobre la estabilidad después de avería, para buques de pasaje Ro-Ros, mejoras en los servicios contra incendios de los buques y protección contra el fuego en buques de pasaje de nueva construcción.

Por último, en la misma reunión del Comité de Seguridad Marítima de la OMI se aprobó el objetivo de desarrollar un Código Internacional obligatorio para la Segura Gestión Naviera. En este sentido, ANAVE ha publicado unas «Directrices para la confección de un manual sobre la buena gestión naviera».

I. O.

**E**l mayor descenso de buques lo experimentaron los petroleros de productos, que perdieron nueve unidades.

**BAMIO  
EN MARCHA**



Los días 15, 16 y 17 de septiembre

## **II COLOQUIO SOBRE SEGURIDAD A BORDO DE LOS BUQUES DE PESCA**

El Programa del II Coloquio Internacional sobre «Seguridad y condiciones de trabajo a bordo de los buques de pesca» contempla la intervención de expertos de todo el mundo pertenecientes a organizaciones o universidades de diferentes puntos del Globo. Estas jornadas, organizadas, entre otros organismos, por la Comisión de las Comunidades Europeas y por el Instituto Social de la Marina, supondrán, además, el comienzo de la actividad del Centro de Formación Ocupacional Marítima que el Instituto Social de la Marina posee en Bamio.

**D**URANTE los días 15, 16 y 17 de septiembre tendrá lugar, en el Centro de Formación Ocupacional del Instituto Social de la Marina en Bamio (Villagarcía de Arosa), el II Coloquio Internacional sobre «Seguridad y condiciones de trabajo a bordo de los buques de pesca». Estas jornadas están organizadas por la Comisión de las Comunidades Europeas y el Instituto Social de la Marina, además de varios organismos más de diversos puntos del Globo, como son el Laboratorio de Seguridad y Condiciones de Trabajo del Instituto Universitario Tecnológico de Lorient ubicado dentro de la Universidad de Bretaña Occidental en Francia, así como la Universidad canadiense de Quebec, en Rimouski.

Estas jornadas reunirán a expertos en la materia de todo el mundo y tienen, además, la peculiaridad de que con ellos se iniciarán las actividades del Centro de Estudios del ISM en Bamio, cuyo primer programa de estudios dará comienzo casi inmediatamente después de que concluyan estas jornadas internacionales, en las que participarán 260 personas.

### **Programa de intervenciones**

El Comité Científico, que ha cerrado el programa de intervenciones del Coloquio, formado por expertos integrados en las diferentes instituciones organizadoras, además de organiza-



ciones mundiales y universidades, ha diseñado un programa de intervenciones múltiples cortas, de quince minutos cada una, agrupadas en cuatro grandes temas, al cierre de cada cual se desarrollará un coloquio.

Los cuatro grandes temas que tendrán cabida en este II Coloquio Internacional son el análisis de los accidentes de trabajo a bordo de los buques de pesca, las nuevas tecnologías, la incidencia sobre la seguridad y las condiciones de trabajo derivadas de las políticas de pesca y de los sistemas de remuneración existentes y, finalmente, la formación y la sensibilización de los pescadores.

La primera exposición correrá a cargo del profesor Kiyoskhi Amagai, de la Faculty de Fisheries de la Universidad de Hokkaido, en Japón, a quien le seguirán representantes de centros de estudios e instituciones de Suecia, Sir Lanka, Holanda, Rusia, Canadá, Noruega y Escocia.

En cuanto a los ponentes españoles, Begoña Marugán, del ISM de Madrid, hablará sobre accidentes laborales en la pesca; J. Medal Cabeza y Virginia La-

## En las jornadas intervendrán 260 personas representantes de diversos centros de estudios y organizaciones de todo el Globo

**El coloquio servirá como  
apertura a las actividades  
del Centro de Formación  
Ocupacional Marítima  
del ISM en Bamio**

calle, del buque «Esperanza del Mar», lo harán sobre la accidentalidad en la flota de arrastre del caladero sahariano; Serafín Balanza, del ISM de Cartagena; José Luis Vallecillo, del ISM de Avilés; José Manuel Vallecillo, del ISM de Cantabria; Pascual Molina, del ISM de Almería; F. Mestre Moltó, del ISM de Castellón, que hablarán sobre los accidentes laborales en cada una de sus regiones. Además, dentro del tema de accidentes de trabajo, intervendrán Pedro Noguerol, de la Escuela Superior de la Marina Civil de Cádiz, expondrá un mapa de riesgos del buceador profesional en el estrecho de Gibraltar; C. González Costales, de la Federación Estatal de Transportes y Telecomunicaciones, abordará los aspectos legales, y Juan Bartolomé, integrante del ISM y de la Escuela de Medicina del Trabajo de la Universidad Complutense de Madrid, hablará sobre la asistencia a los siniestros marítimos en España.

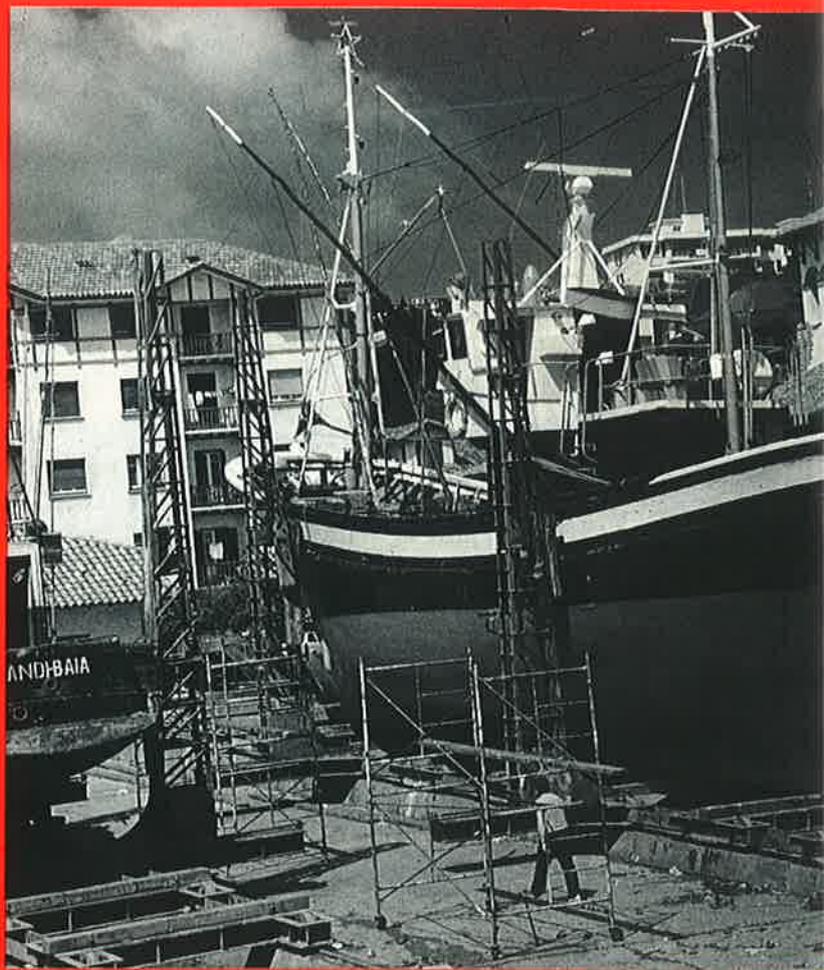
Los riesgos profesionales a bordo de los buques de pesca serán tratados por Pilar Milor Arias, de Ferrol; J. M. González Gil, de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, hablará sobre el sistema de retribución en la flota artesanal, y el sevillano José Cervera lo hará sobre la situación actual de las incidencias sobre la seguridad y las condiciones de trabajo derivadas de las políticas pesqueras.

Ya en el tema de formación, Elena García Acebes, del Año Europeo para la Seguridad, Salud e Higiene en el Trabajo de la CE, hablará sobre la formación en salud y seguridad; María Luisa Canals, del ISM de Tarragona, explicará la campaña de prevención y formación en el uso de botiquines en las embarcaciones pesqueras de bajura, en tanto que el presidente del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, Joaquín Buelga, y José Muñoz, de la Asociación Española de Titulados Náuticos Pesqueros de La Coruña, intervendrán en el programa con exposiciones sobre este mismo tema de formación y sensibilización de los trabajadores en materia de seguridad en el trabajo. ■

V. L.

En la decisión del primer semestre del año

# La CE no aprobó ayudas para la construcción de barcos



**L**A reunión de la Comisión en materia de ayudas para la mejora de las estructuras pesqueras se debe enmarcar ya dentro de la política común pesquera, que se halla en este momento a revisión en el marco comunitario. Desde esta perspectiva, las decisiones de la Comisión se tratan de ajustar a los objetivos globales de la Comunidad en este apartado, que se basan en una contención de la flota, reducción del esfuerzo pesquero y el desarrollo de actividades alternativas para el aprovisionamiento de los mercados.

Las decisiones adoptadas por la Comisión para el primer semestre del año han supuesto la aprobación de 398 proyectos para la modernización de barcos en toda la Comunidad Europea, así como

**La Comisión de la Comunidad Europea, en la reunión decisoria del primer semestre del año en relación con las actuaciones en materia de estructuras pesqueras bloqueó momentáneamente la aprobación de proyectos para la construcción de embarcaciones en toda la Comunidad. Las solicitudes presentadas se volverán a reexaminar para finales de año. En conjunto, las ayudas aprobadas ascendieron a 23 millones de ecus, de los que España recibió 5,5 millones. Una nota destacada de esta reunión de la Comisión es el montante de las ayudas para el desarrollo de la acuicultura, que ya superan a las concedidas para el resto de las actuaciones en el sector.**

otros 65 proyectos de acuicultura, uno de los cuales afecta a los arrecifes artificiales. La financiación global de estas actuaciones supone un total de 23,8 millones de ecus, de los que 14,9 corresponden a la acuicultura.

Como suele ser ya prácti-

camente habitual, España ha vuelto a ser el país que ha tenido aprobados mayor número de proyectos y ocupa también la cabeza en cuanto al montante de los recursos financieros.

La Comisión aprobó 100 proyectos para la moderniza-

ción de embarcaciones, 20 proyectos de acuicultura y el único proyecto de arrecifes artificiales, que supone una ayuda de 0,11 millones de ecus. Por detrás de España se halla Italia con 71 proyectos y una financiación de 4,92 millones de ecus, mientras el resto de los Estados miembro se halla a gran distancia.

La Comunidad Europea, como hizo ya en otras ocasiones durante los últimos años, ha dejado en suspenso las ayudas para la construcción de barcos de pesca hasta el próximo mes de octubre. La Comisión pretende analizar más en profundidad los proyectos presentados y casi con seguridad se espera que Bruselas adopte en este aspecto medidas restrictivas con el fin de no aumentar la flota. En medios de la Administración se ve normal esta postura de



**España  
recibió luz  
verde  
para la  
moderni-  
zación de  
100 barcos,  
con un  
presupuesto  
de dos  
millones  
de ecus.**

la Comisión, aunque no se quiere ligar directamente con la reforma de la política común de pesca. Se espera que en los próximos meses se vuelvan a conceder apoyos para construir nuevos barcos porque, entienden las mismas fuentes, una cosa es no aumentar la flota pesquera comunitaria, cuestión en la que todo el mundo está de acuerdo, y otra no renovar una flota también en función de las necesidades que plantean las nuevas condiciones pesqueras en el mundo y en el propio marco comunitario. Se

considera que España tiene una parte de su flota envejecida y para la que no son suficientes las medidas de modernización.

### Primer país receptor

España ha sido durante los últimos años, desde el ingreso en la Comunidad Europea, el primer país receptor de fondos comunitarios para la mejora de las estructuras pesquera. Entre los años 1986 y 1990 la CE aprobó para España un total de 1.075 proyectos, que suponían una in-

versión global de 90.000 millones de pesetas, de los que casi 20.000 fueron de financiación comunitaria y 6.500 millones de financiación nacional.

De los 1.075 proyectos aprobados en ese período, 262 correspondieron a la construcción de nuevas embarcaciones, 770 a la modernización de la flota, 663 a la acuicultura y 10 para arrecifes artificiales.

En el caso de los nuevos barcos, se halla en cabeza la comunidad andaluza con 80 embarcaciones, con unas in-

versiones de 21.000 millones de pesetas, seguida de Galicia con 70 proyectos, con una inversión de 15.400 millones de pesetas.

Para la modernización de la flota, de los 770 proyectos aprobados en dicho período Galicia ocupa el primer lugar con 281 unidades, seguida del País Vasco con 140 barcos y Andalucía con un centenar de embarcaciones.

En conjunto, el sector de la pesca en España ha realizado en los últimos cinco años un importante esfuerzo inversor que se sitúa en torno al cuarto de billón de pesetas entre las actuaciones cofinanciadas por la Comunidad Europea y las que han tenido ayudas de la Administración española, así como de otro tipo de actuaciones. ■

V. M.

### NUMERO DE PROYECTOS Y ASIGNACIONES APROBADAS POR LA COMISION

País	B	DK	D	G	E	F	IRL	I	P	RU	Total
Proyectos .....	8	11	62	27	121	47	34	71	23	59	—
Mill. ecus ...	0,13	0,99	2,20	2,20	5,48	2,66	1,52	4,92	2,04	1,66	23,80

MINISTROS DE 21 PAISES

SE REUNIERON EN MADRID



## LA SEGURIDAD SOCIAL EN IB

Con objeto de estudiar los documentos que componen el Acuerdo sobre la Seguridad Social en Iberoamérica, se reunieron en Madrid, los días 17 y 18 de junio, los ministros responsables de este área de España, Portugal y 19 países latinoamericanos. El documento final elaborado en las citadas sesiones de trabajo, y cuya apertura corrió a cargo del ministro de Trabajo y Seguridad Social español, Luis Martínez Toval, se elevará a la Cumbre de jefes de Estado a celebrar en Madrid.

**I**MPULSAR y promover el desarrollo de los sistemas de Seguridad Social como instrumento idóneo para favorecer el avance armónico de la sociedad, abordar la elaboración de un Código Iberoamericano de Seguridad Social y apoyar la articulación de programas de cooperación bilateral y multilateral en materia de Seguridad Social constituyen los puntos esenciales que conforman el Acuerdo sobre la Seguridad Social en Iberoamérica, que se someterá para su aprobación a la próxima Cumbre de jefes de Estado latinoamericanos.





# IBEROAMERICA



El citado Acuerdo, que consta de los documentos «Declaración sobre la Seguridad Social en Iberoamérica», «Acuerdo sobre el Código Iberoamericano de Seguridad Social» y el «Acuerdo sobre Cooperación de Seguridad Social en Iberoamérica», fue elaborado por los ministros de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

## Adaptarse a la realidad

Los vertiginosos cambios sociales y económicos que se están operando en nuestra sociedad, en las postrimerías del siglo XX, exigen un nuevo impulso en el proceso de adaptación de la Seguridad Social a la realidad de las exigencias que demanda la sociedad.

En este sentido, y tal como se contempla en la Declaración sobre la Seguridad Social en Iberoamérica, se hace hincapié en que estamos ante un *derecho inalienable del ser humano y como tal debe ser plenamente reconocido por los diferentes Estados*, debiendo cumplir una función de progreso para el desarrollo integral de la persona y su participación activa en la sociedad.

Los objetivos prioritarios de la Seguridad Social, según el citado documento, deben ser: asegurar la protección de los distintos sectores de la población, así como desarrollar una cobertura universal mediante la extensión de su ámbito de protección a toda la población, sin excepción; la promoción de políticas que fomenten la integración social activa y el estableci-

miento de una protección integral que comprenda el derecho a prestaciones económicas en las distintas contingencias, a prestaciones sanitarias y a servicios sociales.

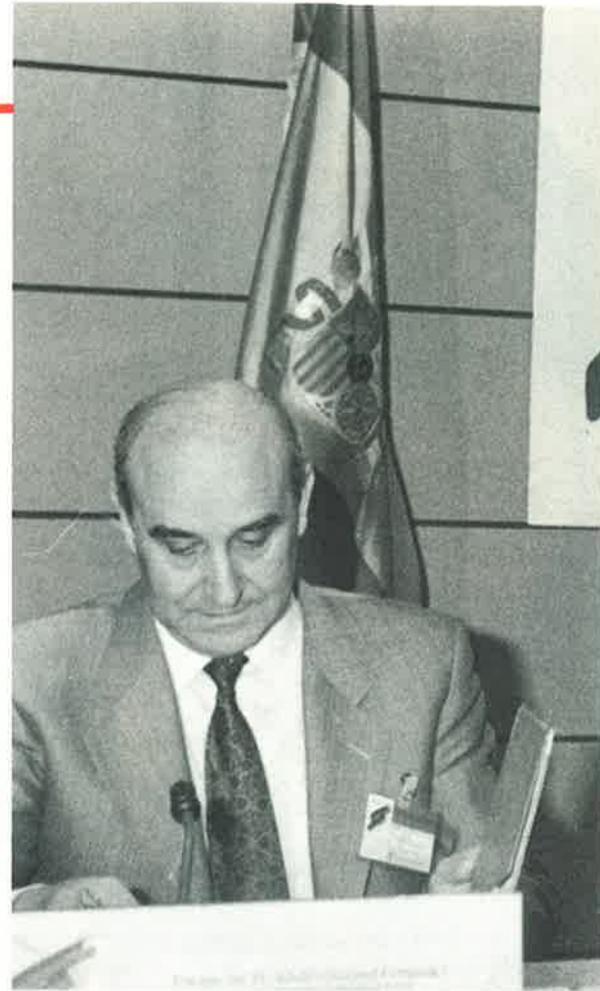
Para el logro de estos objetivos se requiere impulsar, como marco de referencia de la Seguridad Social, la cobertura gradual del conjunto de la población. Dicha cobertura, además de ir dirigida a superar las diversas contingencias y riesgos que puedan acaecer, tenderá también a la eliminación de la pobreza y la integración activa en la sociedad.

Los ministros ponen también el acento en el reconocimiento del *derecho a la salud* como un *derecho esencial* de la persona potenciando, dentro de las posibilidades de cada país, las actuaciones necesarias para su desarrollo efectivo mediante unos servicios de salud eficaces.

Por lo que se refiere a los servicios sociales, se establece la necesidad de articular gradualmente programas que den prioridad a los sectores más vulnerables de la sociedad, como son la infancia, la juventud, la tercera edad o los minusválidos.

Hay que buscar la coordinación de los diferentes programas de protección social. Y, en este sentido, el documento recalca la atención que se debe prestar a las áreas de salud, servicios sociales y la prevención y readaptación, al objeto de garantizar una cobertura más racional y eficaz de las diversas necesidades.

No existe una fórmula única en el campo de la financiación de la acción protectora, pero, con independencia del modelo elegido, los *sistemas de Seguridad Social han de guardar concordancia con las capacidades económicas del marco en el que operan*,



## LA SEGURIDAD SOCIAL EN IBEROAMERICA

considerando la conveniencia de que en los planes de desarrollo nacionales que se articulen se contemple la promoción de una política eficaz de la Seguridad Social.

### Agilizar los procedimientos

Otro punto destacado por los ministros es el de agilizar los procedimientos de trámite y reconocimiento de las prestaciones, potenciando igualmente los mecanismos que permitan un mayor control en el cumplimiento riguroso de sus obligaciones por parte de los interesados. Esta actuación lleva a las responsabilidades que a todos atañen en la aplicación del principio de *solidaridad*, base esencial para el buen funcio-

namiento de todo sistema de Seguridad Social.

En este sentido se insiste en la importancia de propiciar un mejor conocimiento general de los sistemas de la Seguridad Social, lo que redundará en una más adecuada sensibilización ante sus problemas y en un mayor aprecio social de sus logros.

Como instrumento idóneo para el estudio, asistencia técnica e impulso y promoción de dichos sistemas se apunta el apoyo a las organizaciones internacionales existentes en el ámbito iberoamericano, en las que estén representadas las instituciones de la Seguridad Social en sus respectivos países.

Atendiendo a la progresiva importancia de los movimientos migratorios entre Estados,

se hace patente la importancia de coordinar los distintos sistemas, de forma que se permita y facilite la movilidad geográfica de los individuos sin merma de sus derechos sociales. A pesar de los acuerdos ya existentes, se echa en falta la carencia de una norma de Seguridad Social de carácter específico en Iberoamérica. Esta necesidad es la que llevó a los ministros presentes a recalcar la importancia en que se desarrolle un Código Iberoamericano de Seguridad Social.

Entre las finalidades de este Código cabría reseñar la de reafirmar el papel de los sistemas de la Seguridad Social en el ámbito latinoamericano, establecer los objetivos de protección social a alcanzar por éstos, así como el





servir de instrumento de coordinación de las legislaciones de Seguridad Social, asegurando el cumplimiento de unos mínimos comunes.

Para lograr este fin se acuerda la necesidad de constituir una Comisión de Apoyo al Código y a la que corresponderá determinar el sistema y procedimiento más adecuado para su elaboración.

Como ya se ha reseñado en otro momento, en el Acuerdo se hace hincapié en la importancia de la cooperación, importancia que se viene a plasmar en el tercero de los documentos que lo componen. Esta cooperación se concreta en una transferencia de tecnología, recursos y experiencias de acuerdo con las manifestaciones y objetivos contenidos en la Declaración de Guadalajara.

Como instrumento para la cristalización de esta voluntad se acordó la creación de

un Banco de Información de los Sistemas de Seguridad Social en Iberoamérica. A través de este Banco de Información se obtendrá el conocimiento mutuo imprescindible de los distintos sistemas, la obtención de apoyo y asesoramiento técnico y el análisis de la evolución de los distintos sistemas de Seguridad Social.

Asimismo, se prevé la elaboración de una «Guía de Recursos en materia de Cooperación de Seguridad Social».

Y éstos son, a grandes rasgos, algunos de los puntos más importantes que componen el Acuerdo sobre la Seguridad Social en Iberoamérica, que deberá ser ratificado, como ya se ha dicho, en la próxima Cumbre de jefes de Estado y de Gobierno de los países firmantes. ■

R. G.

# CANADA QUIERE MAS MILLAS

Por el momento no ha conseguido el apoyo de las instituciones internacionales



**C**ANADÁ ha llevado a cabo durante los últimos meses una importante ofensiva encaminada a lograr una ampliación de la Zona Económica Exclusiva de 200 millas a otra de 300 en líneas generales y, en muchos casos, hasta la totalidad de la plataforma continental en determinados países. Se ha tratado, sin embargo, de una ofensiva que no ha dado los frutos pretendidos por sus promotores, tanto en la Conferencia de Cancún como en la desarrollada en Río de Janeiro. Por el momento, se mantienen las 200 millas como Zona Económica Exclusiva a efectos de pesca, aunque el hecho a destacar es el intento por parte de algunos Estados

para lograr una mayor sensibilización con el fin de ampliar la extensión de esas aguas.

Las 200 millas fue un fenómeno que se inició en los últimos años de la década de los setenta desde países del Tercer Mundo, a los que se sumaron otros desarrollados con importantes caladeros como sería en caso de Canadá. Con esta medida, Estados no ricos en otros recursos, trataban de lograr un aumento de sus ingresos en base a la pesca. El cambio en esta actividad hizo que los diferentes países organizaran sus estrategias con el fin de seguir ejerciendo la actividad de la pesca en base a sociedades conjuntas u otras fórmulas. Los mares habían

dejado de ser libres para flotas como la española cuyas capturas han dependido en gran parte del exterior.

Al hilo de la preocupación creciente en el mundo para la reserva de las riquezas del planeta y la mejora del medio ambiente, responsables de la Administración de Canadá han intentado durante los últimos meses el compromiso internacional para la extensión de las aguas jurisdiccionales a 300 millas. La propuesta canadiense contemplaba la preocupación mundial para la evolución de determinados *stocks* como los pesqueros y la necesidad de la aplicación de pesquerías que salvaguardasen mucho más esos recursos. En base a esos planteamientos y esa filosofía, indirectamente se trataba de lograr que la comunidad internacional, al amparo inicialmente de la FAO, se manifestase contra la libertad de capturas en las aguas fuera de las 200 millas.

Los intentos de los canadienses se llevaron también a la reciente cumbre desarrollada en Río de Janeiro. La propuesta no logró el objetivo pretendido, aunque sí contribuyó a la existencia de una mayor sensibilidad internacional a la hora de la actividad de la pesca, cuestión en la que ya estaban de acuerdo previamente los principales países. Canadá no ha logrado la extensión de las aguas a las 300 millas y, en algunos casos, a la plataforma continental.

En los próximos meses, al amparo de la FAO, los principales países pesqueros de la Comunidad Europea debatirán las actuales circunstancias de este sector con el fin de ordenar mejor las pesquerías y salvaguardar los recursos, todo ello sin esa ampliación de las aguas jurisdiccionales. Vienen tiempos duros para la actividad de la pesca, frente a la total libertad del pasado. ■

V. M.



# RATERA

Máquina de trenzar  
ecartamiento  
208-83L

Machine à tresser  
ecartement  
208-83L

Braiding machine  
pitch 208-83L

Flechtmaschine  
Abstand 208-83L







# PLAYAS DE SOL Y SOMBRA



Revista MCPT

Un total de 206 playas y 39 puertos españoles consiguieron para este año la bandera azul que avala la calidad de sus aguas, concedida por la Fundación Europea de Educación Ambiental y la Comisión de la Comunidad Europea. Según los datos elaborados por la Administración, en el último año mejoró, en líneas generales, la calidad de las aguas para el baño, tanto en aguas marítimas como en las continentales. Sin embargo, junto a estos logros y las distinciones comunitarias, España sigue manteniendo un amplio número de puntos negros, 116 playas y más de 40 ríos o lagos que no son aptos para el baño, principalmente por los efectos contaminantes de los vertidos de aguas residuales. De un total de unas mil playas que se utilizan en España, aproximadamente el 10 por 100 no se hallan en las debidas condiciones. En el caso de las aguas interiores, los problemas son superiores y el porcentaje de lugares no aptos para el baño supera el 20 por 100.

**C**ON el fin de conocer la evolución de la calidad de las aguas para el baño, el Ministerio de Sanidad y Consumo desarrolla un amplio programa de vigilancia de esas zonas ejecutado por cada Comunidad Autónoma, pero bajo la coordinación de la Administración central.

En lo relativo a las aguas marítimas, durante el último año la vigilancia se llevó a cabo en la totalidad de las provincias costeras en casi un millar de zonas de baño integradas en 367 municipios. Igualmente, en cada una de las zonas de baño analizadas en muchos casos se tomaron varias muestras, lo que hizo un total de 1.300 análisis, de los que el 55 por 100 correspondían al Mediterráneo y el 45 por 100 al Atlántico-Cantábrico. El 79 por 100 de las muestras correspondieron a la Península y el 21 por 100 a las Islas.

El ciento por ciento de los muestreos fueron determinados por parámetros obligatorios, entre los que destacan los coliformes totales, coliformes fecales, aceites minerales, materias fecales, salmonela, enterovirus, etcétera. El resultado fue que de todas las zonas de baño muestreadas el 88,3 por 100 eran aptas para el baño.

En lo que se refiere a las zonas continentales, la vigilancia se realizó sobre un total de 234 zonas integradas en 213 municipios, que corresponden al 71 por 100 de las zonas peninsulares. Los puntos del muestreo correspondieron en un 64 por 100 a ríos, un 27 por 100 a embalses y un 9 por 100 a lagunas. Las zonas vigiladas fueron la cuenca Norte, Duero, Tajo, Guadiana, Guadalquivir, Sur, Segura, Júcar, Ebro y Pirineo Oriental. El 71,1 por 100 de los puntos vigilados resultó apto para el baño.

Según los datos elaborados por la Administración a partir de estos trabajos, en el caso de las aguas marítimas hay Comunidades Autónomas, como Murcia y Melilla, donde resultaron aptos para el baño el ciento por ciento de los puntos controlados. Eso no significa, sin embargo, que en esas provincias no existan zonas con problemas. Lo que señala el informe es que los puntos que habitualmente se utilizan para zonas de baño se hallaban en condiciones aceptables. En la cara opuesta de la situación se halla el País Vasco, donde solamente resultaron aptos para el baño el 49 por 100 de los puntos vigilados. En la parte negativa se halla igualmente Ceuta, donde solamente resultaron aptos para el baño el 33 por 100 de los puntos vigilados. En la parte positiva caben señalar el 99 por 100 de las zonas de Baleares y el 96 por 100 de las de Canarias y Cataluña.

En las aguas continentales, Cataluña,



**Más de 200 instalaciones playeras han logrado este año la bandera azul distintivo de calidad.**





**Cuadro 1. CALIDAD DE LAS AGUAS DE BAÑO MARITIMAS**

C. Autónoma	Municipios	Zonas de baño	Puntos de muestreo	Aguas «2»	Aguas «1»	Aguas «0»	Aguas «SC»
Galicia .....	57	205	247	174	49	24	0
Asturias .....	18	48	74	11	39	24	0
Cantabria .....	13	27	29	18	10	1	0
País Vasco .....	22	34	49	10	14	25	0
Cataluña .....	69	138	168	41	115	12	0
Valencia .....	48	116	144	86	40	18	0
Murcia .....	7	51	56	31	25	0	0
Andalucía .....	60	154	254	125	79	37	13
Baleares .....	30	102	146	113	32	1	0
Canarias .....	41	101	114	70	41	3	0
Ceuta .....	1	4	9	3	0	6	0
Melilla .....	1	7	13	11	2	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>367</b>	<b>987</b>	<b>1.303</b>	<b>693</b>	<b>446</b>	<b>151</b>	<b>13</b>

**Cuadro 2. CALIDAD DE LAS AGUAS DE BAÑO CONTINENTALES**

C. Autónoma	Municipios	Zonas de baño	Puntos de muestreo	Aguas «2»	Aguas «1»	Aguas «0»	Aguas «SC»
Andalucía .....	31	34	45	4	15	6	20
Aragón .....	16	16	17	0	11	4	2
Asturias .....	2	2	4	0	0	4	0
Castilla-La Mancha .....	28	46	48	32	1	14	0
Castilla y León .....	51	50	51	16	13	13	9
Cataluña .....	3	3	5	0	5	0	0
Extremadura .....	18	18	17	2	0	0	15
Galicia .....	40	41	58	22	24	12	0
Madrid .....	6	6	8	2	1	3	2
Murcia .....	3	3	3	0	0	3	0
Navarra .....	12	13	13	2	6	5	0
La Rioja .....	1	1	1	0	1	0	0
Valencia .....	1	1	1	0	1	0	0
<b>TOTAL .....</b>	<b>213</b>	<b>234</b>	<b>271</b>	<b>80</b>	<b>78</b>	<b>64</b>	<b>49</b>

Aguas «2»: Muy buena calidad. Aguas «1»: Buena calidad. Aguas «0»: No aptas. Aguas «SC»: Calidad deficiente.

## Condiciones de una playa con bandera azul



Además de aguas limpias y en buenas condiciones higiénicas, libres de contaminación, en una playa con bandera azul deben existir también otros servicios, tales como los de limpieza, información, teléfonos, agua potable, rampas para el acceso de personas minusválidas, vigilancia y socorrismo, prohibición de acampadas, presencia de animales o la prohibición para la circulación de vehículos.

En el caso de banderas azules para puertos marítimos, además, también, de esa limpieza de agua, prohibición de vertidos tanto desde la costa como desde las propias embarcaciones, las instalaciones deben contar con una serie de servicios, como transporte, aprovisionamiento de combustible, luz, bombas para el achique de agua o transporte público a la ciudad si hay una separación superior a un kilómetro.



Extremadura, Rioja y Valencia tienen sus aguas en buenas condiciones, según el muestreo de Sanidad y Consumo, mientras las condiciones serían lamentables en Murcia y en Asturias, sin un solo muestreo en regla.

Para determinar la calidad de las aguas de baño marítimas o continentales se hacen muestreos con una periodicidad al menos quincenal, así como antes del comienzo de cada temporada. Cada punto de muestreo es representativo de una zona de baño o de una parte de la misma y con ello se han controlado al menos parámetros obligatorios, como coliformes totales, coliformes fecales, color, aceites minerales, sustancias tensoactivas, fenoles y transparencia.

Para la calificación se utilizan las siguientes denominaciones (Cuadro 1):

Aguas «2»: Son las aguas aptas para el baño de muy buena calidad.

Aguas «1»: Son aguas aptas para el baño de buena calidad.

Aguas «0»: Aguas no aptas para el baño.

Aguas «SC»: Son aguas que no cumplen algunos de los controles efectuados pero sí otros, lo que las hace zonas de cierto riesgo.

En una rápida comparación entre las aguas marítimas y los muestreos en las aguas continentales (Cuadro 2), se pone de manifiesto que es bastante superior la calidad de las aguas para baño en la costa que en el interior.

Aunque se reconoce la existencia de avances en la política para el control y la mejora de las aguas, los problemas de los vertidos constituyen hoy uno de los principales puntos negros que afectan a la calidad de las aguas. Se han dado pasos importantes en la defensa del medio ambiente, pero son todavía miles los pueblos pequeños o medianos que no cuentan con instalaciones suficientes para depurar sus aguas y que tienen ríos y lagos como un vertedero.

## Banderas azules

Junto a la actuación de la Administración de cada uno de los Estados miembro de la Comunidad Europea en aras de vigilar la calidad de sus aguas, desde hace algunos años viene funcionando también en el marco comunitario la Federación Europea de Educación Medioambiental, que tiene entre sus objetivos generales la protección del medio natural. En España existe una Fundación en la misma línea, y su representante, José Manuel Sánchez Moro, es el vicepresidente de la organización en el marco de la CE.

Dentro de sus objetivos medioambien-



**Durante los últimos años se han hecho importantes esfuerzos para evitar problemas de contaminación y vertidos.**

LAS PLAYAS CON BANDERA AZUL EN 1992					
Galardonadas en					
	87	88	89	90	91
<b>CATALUÑA</b>					
<b>Gerona</b>					
1. Portbou. Platja Gran (138A1) .....					★
2. Colera. D'en Goixa (054A1) .....					
3. Rosas. L'Almadrava (152A1) .....					
4. Palafrugell. Tamarit (117A1) .....					
5. Palafrugell. Canadell (117C1) .....		★			★
6. Palafrugell. Llafranc (117B1) .....					★
7. Palamós. Platja Gran (118C1) .....	★	★	★	★	★
8. Calonge. Sant Antoni de Calonge (034A1) .....		★	★	★	★
9. Calonge. Torre Valentina (034B1) .....					★
10. Calonge. Torretes (034C1) .....					
11. Castell-Platja D'Aro. Platja D'Aro (048A1/2) .....		★	★	★	★
12. Castell-Platja D'Aro. Sa Conca (048B1) .....					
13. San Feliu de Guíxols. San Feliu de Guíxols (160B1) .....		★	★	★	★
14. San Feliu de Guíxols. Sant Pol (160A1) .....					★
15. Tossa de Mar. Tossa de Mar (202B1) .....	★	★	★	★	★
16. Tossa de Mar. Cala Giverola (202A1) .....					★
17. Lloret de Mar. Lloret de Mar (095B1/2) .....		★	★	★	★
18. Lloret de Mar. Fenals (095C1) .....					★
<b>Barcelona</b>					
19. Sitges. Platja Sant Sebastià (270B1) .....			★	★	★
20. Sitges. Platja La Ribera (270C1) .....			★	★	★
21. Sitges. La Barra-Riera Chica (270D1) .....				★	★
22. Vilanova i la Geltrú. Platja Ribes Roges (307B1) ..			★	★	
<b>Tarragona</b>					
23. Cunit. Cunit (051A1/2) .....			★	★	★
24. El Vendrell. S. Salvador-Les Madrigueres (163A1/2) .....			★	★	★
25. El Vendrell. El Francàs (163C1) .....			★	★	★
26. Torredembarra. Torredembarra (153A1/2/3) .....					
27. Tarragona. Tamarit (148A1) .....					★
28. Tarragona. Playa Llargà (148C1/2) .....					★
29. Tarragona. Playa Rabassada (148E1) .....					★
30. Mont Roig del Camp. Pino Alto-Cristall (902D1) ..	★	★	★	★	★
31. Vandellòs. Varadero (162A1) .....					★
<b>BALEARES</b>					
<b>Mallorca</b>					
32. Capdepera. Cala L'Agulla (014A1) .....			★	★	★
33. Capdepera. Son Moll (014B1) .....					★
34. Capdepera. Canyamel (014C1) .....					★
35. Capdepera. Font de sa Cala (014D1) .....					★





## LAS PLAYAS CON BANDERA AZUL EN 1992

### Galardonadas en

	87	88	89	90	91
73. Formentera. Illetas (024C1) .....					
74. Formentera. Llevant (024D1) .....					
75. Formentera. Sa Roqueta (024E1) .....					
76. Formentera. Es Pujols (024F1) .....					

### COMUNIDAD VALENCIANA

#### Castellón

77. Alacalá de Chivert. El Cargador (004A1) .....		★		★	★
78. Alacalá de Chivert. La Romana (004B1) .....					
79. Benicasim. Torreón de San Vicente (028C1) .....	★	★	★		★

#### Valencia

80. Canet de Berenguer. Rincón de Mar (082A1/2) ....	★	★			★
81. Sagunto. La Almadá (220B1) .....	★	★			
82. Sagunto. Puerto Sagunto (220C1) .....			★	★	★
83. Sueca. Mareny de Vilches (235E1) .....				★	
84. Cullera. La Illa (105B1) .....	★	★	★	★	★
85. Cullera. Sant Antoni (105D1) .....	★	★	★	★	★
86. Tabernes de Valldigna. Tabernes (238A1) .....	★	★	★	★	★
87. Xeraco. Xeraco (143A1) .....	★	★	★	★	★
88. Gandía. Norte (131A1/2/3) .....	★	★	★	★	★
89. Oliva. Terra Nova (181A1) .....			★	★	★
90. Oliva. Aigua Blanca (181B1/2) .....				★	★
91. Oliva. Aigua Morta (181C1) .....					★

#### Alicante

92. Denia. Las Rotas (063E1) .....	★	★	★	★	
93. Jávea. La Granadella (082C1) .....			★	★	★
94. Jávea. El Arenal (082B1) .....	★	★			
95. Calpe. La Fosa (047B1) .....	★	★	★	★	★
96. Altea. Cap Negret (018A1) .....					
97. Altea. La Roda (018B1) .....					
98. Alfaz del Pi. Rincón del Albir (011A1) .....	★	★	★	★	★
99. Benidorm. Levante (031A1/2) .....	★	★	★	★	★
100. Benidorm. Poniente (031C1/2) .....	★	★	★	★	★
101. Benidorm. Mal Pas (031B1) .....			★	★	★
102. Finestrat. La Cala (069A1) .....			★	★	★
103. Villajoyosa. Ciudad (139A1) .....					★
104. Villajoyosa. Paraíso (149B1) .....	★	★	★		★
105. Villajoyosa. Bon Nou (139C1) .....					★
106. Villajoyosa. La Caleta (139D1) .....					★
107. Campello. El Carrer de la Mar (050A1) .....	★	★	★	★	★
108. Alicante. San Juan (014A1/2) .....	★	★	★	★	★
109. Alicante. El Postiguet (141C1/2) .....			★	★	★
110. Alicante. El Saladar (141D1) .....				★	★
111. Elche. El Altet (065A1) .....				★	★
112. Santa Pola. Levante (121B1) .....	★	★	★	★	★
113. Santa Pola. Varadero (121A1) .....	★	★	★	★	★
114. Santa Pola. Playa Lisa (121D1) .....			★	★	★
115. Santa Pola. Tamarit (121E1) .....					★
116. Guardamar. Moncayo (076D1) .....				★	★
117. Torrevieja. Torrelamata-Nueva (133A1) .....	★	★	★	★	★
118. Torrevieja. El Cura (133C1) .....					★
119. Orihuela. Campoamor (099E1) .....			★	★	★
120. Orihuela. La Zenia (099C1) .....			★	★	★
121. Orihuela. Cabo Roig (099D1) .....					★
122. Orihuela. Flamenca (099B1) .....					★
123. Pilar de la Horadada. Jesuitas-Cala Rincón (902B1) .....					★

#### MURCIA

124. Los Alcázares. Los Narejos (902A1) .....					★
125. Los Alcázares. Playa del Espejo (902C1) .....					★
126. Los Alcázares. Playa de Manzanares (902D1) .....					★
127. Cartagena. Mar de Cristal (016J1) .....	★	★	★	★	★
128. Mazarrón. Rihuete (026A1) .....	★	★			
129. Aguilas. Playa de las Delicias (003D1) .....					

#### ANDALUCÍA

#### Almería

130. Pulpí. Terreros (075A1/2/3/4/5) .....					★
131. Vera. Puerto Rey (100A1/2/3) .....		★	★	★	★
132. Mojácar. Palmeral-Rumina (064A3) .....					★
133. Carboneras. El Ancón-Algarrobico (032A1) .....					
134. Carboneras. La Puntica-Marínicas (032B1/2) .....					
135. Níjar. San José (066A4) .....					★
136. Níjar. Agua Amarga (066A1) .....					★
137. Roquetas. Cerrillos-Playa Serena (079D1) .....					
138. Roquetas. Aguadulce (079A1/2) .....					
139. El Ejido. Balerna (038B1/2) .....				★	★
140. Berja. Balanegra (029A1) .....	★		★	★	★
141. Adra. Poniente-Sirena Loca (03C3) .....					★

#### Granada

142. Motril. Carchuna (140A1/2/3) .....			★	★	
143. Almuñécar. La Herradura (017F1) .....					★

#### Málaga

144. Fuengirola. Los Boliches (054B1/2) .....		★		★	
145. Estepona. La Rada (051C1/2) .....		★			★



## LAS PLAYAS CON BANDERA AZUL EN 1992

### Galardonadas en

	87	88	89	90	91
36. Capdepera. Cala Mesquida (014E1) .....					★
37. Son Servera. Cala Millor (062B1) .....	★	★	★	★	★
38. Son Servera. Port Vell (062D1) .....					
39. S. Llorenç des Cardassar. Cala Millor (051A1) .....	★	★	★	★	★
40. S. Llorenç des Cardassar. Sa Coma (051B1) .....			★	★	★
41. Manacor. S'Illot (051C1) .....					★
42. Manacor. Cala Anguila (033B1) .....					
43. Manacor. Porto Cristo (033C1) .....					★
44. Manacor. Cala Murada (033E1) .....					
45. Felanitx. Cala Marçal (022A1) .....				★	★
46. Felanitx. Cala Ferrera (022B1) .....				★	★
47. Santanyi. Cala Santanyi (057B1) .....				★	★
48. Ses Salines. Es Dolç (059A1) .....	★	★		★	★
49. Palma de Mallorca. Playa de Palma (040E1/2/3/4/5/6) .....	★	★	★	★	★
50. Calviá. Illetas (011A1/2) .....					
51. Calviá. Puguera-Tora (011C1) .....	★	★	★	★	
52. Calviá. Portals Nous (011E1) .....					
53. Calviá. Puguera-Romana (011C3) .....					
54. Alcudia. Alcudia (003C1/2/3/4) .....	★	★	★	★	

#### Ibiza

55. Sant Joan Labritja. Portinatx (050A1) .....					★
56. Sant Joan Labritja. Cala Sant Vicent (050B1) .....					★
57. Santa Eularia des Riu. Playa de Santa Eularia (054B1) .....		★	★	★	★
58. Santa Eularia des Riu. Cala Llonga (054C1) .....					★
59. Sant Josep. Cala Tarida (048C1/2) .....				★	★
60. Sant Josep. Cala Vadella (048D1) .....				★	★
61. Sant Josep. Cala Bassa (048E1) .....				★	★
62. Sant Josep. Playa Den Bossa (048A1) .....				★	★
63. Sant Josep. Salinas (048B1) .....				★	★

#### Menorca

64. Ferrerías. Cala Galdana (023A1) .....		★	★	★	★
65. Mercadal. Tirant (037A1) .....					
66. Mercadal. Son Soura (037B1) .....					
67. Mercadal. Arenal D'en Castells (037C1) .....				★	★
68. Sant Lluís. Punta Prima (052B1) .....				★	★
69. Sant Lluís. Playa Binibeca (052D1) .....				★	★
70. Sant Lluís. Cala Biniancolla (052C1) .....				★	★
71. Sant Lluís. Playa de Binisafua (052E1) .....				★	★

#### Formentera

72. Formentera. Cala Migjorn (024A1/2) .....					★
--	--	--	--	--	---

tales, hace algunos años iniciaron sus actividades en el marco de la calidad de las las aguas para baño con la concesión de una bandera azul a aquellas instalaciones playeras o portuarias que cumplieran una serie de requisitos y que se someten posteriormente al veredicto de un jurado que emite su decisión cada año.

«Lo hacemos cada año porque es la única forma de que se mantenga el interés por mejorar las instalaciones y por no dormirse, en otros casos, en los laureles. Nosotros visitamos las playas o instalaciones que se nos pide y asesoramos en todas aquellas cuestiones que estimamos podrían mejorar el entorno de una zona costera. Luego ya corre por cuenta de cada uno aplicar nuestras recomendaciones o no. Participar en la concesión de las banderas azules es algo voluntario. Puede haber playas de gran calidad que no tengan su bandera azul simplemente porque la Administración de quien dependen no han considerado oportuno acudir a este jurado. Pero lo que es evidente es que la existencia de la bandera azul en una playa es garantía de calidad.»

En opinión de José Manuel Sánchez Moro, hace unos años había muchas playas que no veían interés en tener una bandera azul. «Hoy —apunta— muchos de los que rechazaban entrar en este proceso son los más interesados.»

Este año se concedieron un total de 1.249 banderas azules en Europa, de las que España recibió 206 para playas y otras 39 para instalaciones portuarias, lo que supone mantener una línea de crecimiento. Al jurado nacional calificador de estas zonas se presentaron 400 candidaturas. Los responsables de la organización en España optaron por no presentar en el jurado europeo 150 peticiones de otras tantas instalaciones playeras o portuarias por estimar que no cumplían las condiciones requeridas al no haber desarrollado una tarea suficiente en defensa del medio ambiente, no haber cumplido compromisos de mejoras anteriores o tener conflictos con la propia Ley de Costas.

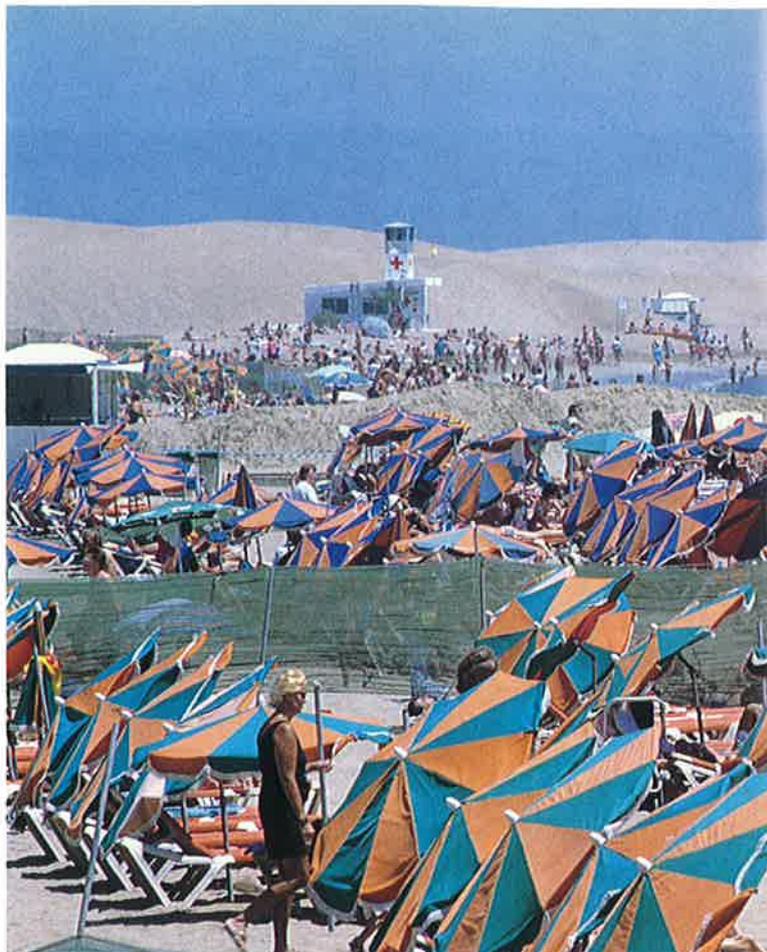
## Proceso bandera

Las banderas azules se conceden anualmente y tienen una validez de solamente un año.

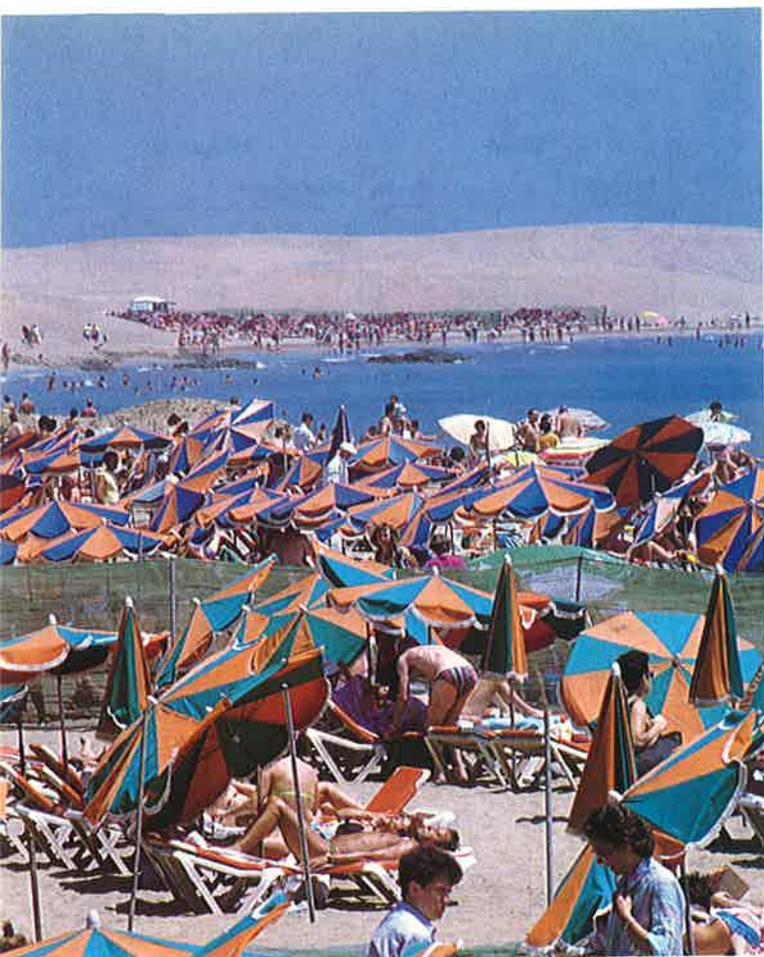
Los ayuntamientos o puertos donde estén ubicadas las instalaciones deben presentar voluntariamente su candidatura junto con un amplio cuestionario. Además deben aportar datos sobre su ubicación y fotografías de la misma. A estos datos se deben sumar los análisis de aguas efectuados por las Comunidades Autónomas, y a través de cada Gobierno regional se presentan al jurado nacional, compuesto por



Sin embargo, en otras 116 playas las aguas no reúnen las mínimas condiciones para el baño.



		Galardonadas en				
		87	88	89	90	91
<b>Cádiz</b>						
146.	Barbate. El Carmen (007B1) .....		★	★	★	★
147.	Conil. La Fontanilla (014A1/2/3) .....		★	★	★	★
148.	Chiclana de la Frontera. La Barrosa (015A1/2) .....		★	★	★	★
149.	Cádiz. La Victoria (012B1/2) .....	★	★	★	★	★
150.	Cádiz. Cortadura (012A1) .....			★	★	★
151.	Rota. La Costilla (030B1/2) .....			★	★	★
152.	Rota. Punta Candor (030C1) .....			★	★	★
153.	Chipiona. Playa de Regla (016B1) .....			★	★	★
<b>CANARIAS</b>						
<b>Tenerife</b>						
154.	Santa Cruz. Las Teresitas (038A1/2/3/4) .....		★	★	★	★
155.	Santiago del Teide. La Arena (040A1) .....		★	★	★	★
156.	Icod de los Vinos. San Marcos (022A1) .....			★		
<b>Gran Canaria</b>						
157.	Las Palmas. Las Canteras (016A1 a A6) .....			★	★	★
158.	S. Bartolomé de Tirajana. Playa del Inglés (019A1/2) .....		★	★	★	★
159.	S. Bartolomé de Tirajana. Maspalomas (019C1) ..				★	★
160.	S. Bartolomé de Tirajana. San Agustín (019B1) ...				★	★
<b>Lanzarote</b>						
161.	Haría. La Garita Arrieta (010A1) .....					
162.	Teguise. Las Cucharas (024A1) .....			★	★	★
163.	Tías. Playa Grande (028A1) .....			★	★	★
<b>Fuerteventura</b>						
164.	La Oliva. Grandes Playas (007A1) .....					
165.	Tuineje. Gran Tarajal (018A1) .....					
<b>GALICIA</b>						
<b>Pontevedra</b>						
166.	Vigo. Cíes (05701/P1/N1) .....	★	★	★	★	★
167.	Vigo. O Vao (057D1) .....					★
168.	Cangas. Mendiña (008E1) .....					★
169.	Sanxenxo. Silgar (051D1/2) .....	★	★	★	★	★
170.	O Grove. A Lanzada (022A1/2/3) .....		★		★	★
171.	Bueu. Portomaíor (004K1) .....					★
<b>La Coruña</b>						
172.	Pueblo do Caramiñal. Cabio (067B1/2/3) .....		★	★	★	★



## PUERTOS DEPORTIVOS CON BANDERA AZUL. 1992

Galardonados en  
87 88 89 90

GALARDONADOS EN				
	87	88	89	90
<b>CATALUÑA</b>				
<b>Gerona</b>				
1. Puerto de Palamós (Palamós) .....		★	★	★
2. Port D'Aro (Castell-Platja D'Aro) .....			★	★
<b>Barcelona</b>				
3. Puerto de Vilanova i la Geltrú .....				★
<b>Tarragona</b>				
4. Puerto Deportivo de Salou .....		★	★	★
<b>BALEARES</b>				
<b>Mallorca</b>				
5. Real Club Náutico de Palma (Palma de Mallorca)....				
6. Club Marítimo de San Antonio de la Playa (Palma de Mallorca) .....		★	★	★
7. Escuela Nacional de Vela de Calanova .....				★
8. Punta Portals (Calviá) .....	★	★	★	★
9. Santa Ponsa (Calviá) .....	★	★	★	★
10. Club de Vela Puerto de Andraitx (Andraitx) .....			★	★
11. Club Náutico Porto Cristo .....				★
12. Club Náutico La Rápita (Campos) .....				★
<b>Ibiza</b>				
13. Marina de Botafoch (Ibiza) .....		★	★	★
14. Puerto Deportivo Ibiza Nueva .....				★
<b>Menorca</b>				
15. Puerto de Ciutadella .....				★
<b>COMUNIDAD VALENCIANA</b>				
<b>Castellón</b>				
16. Club Náutico de Burriana (Burriana) .....		★	★	★
<b>Alicante</b>				
17. Club Náutico de Jávea (Jávea) .....		★	★	★
18. Club Náutico de Calpe (Calpe) .....		★	★	★
19. Club Náutico de Altea (Altea) .....	★	★	★	★
20. Club Náutico de Campomanes (Altea) .....			★	★
21. Puerto de Moraira .....				★
22. Club Náutico de Santa Pola (Santa Pola) .....		★	★	★
23. Puerto Deportivo Marina Internacional Torrevieja (Torrevieja) .....				★
24. Club Náutico de Torrevieja .....				★
<b>MURCIA</b>				
25. Mar de Cristal (Cartagena) .....		★	★	★
26. Mazarrón (Mazarrón) .....			★	★
<b>ANDALUCIA</b>				
<b>Almería</b>				
27. Roquetas (Roquetas de Mar) .....				
<b>Granada</b>				
28. Puerto Marina del Este (Almuñécar) .....			★	★
<b>Málaga</b>				
29. Benalmádena .....		★	★	★
<b>Cádiz</b>				
30. Sotogrande (San Roque) .....				★
<b>CANARIAS</b>				
<b>Tenerife</b>				
31. Marina Acantilado de los Gigantes (S. del Teide)....	★	★	★	★
32. Puerto Colón (Adeje) .....				
<b>Gran Canaria</b>				
33. Mogán (Mogán) .....			★	★
34. Puerto Rico (Mogán) .....			★	★
<b>GALICIA</b>				
<b>Pontevedra</b>				
35. Baiona .....		★	★	★
<b>La Coruña</b>				
36. Portosui .....				
<b>CANTABRIA</b>				
37. Club Náutico de Laredo .....				★
<b>PAIS VASCO</b>				
<b>Vizcaya</b>				
203. Bermeo. Aritxatxu (017A1) .....				
204. Getxo. Azkorri (044B1) .....				
<b>Guipúzcoa</b>				
205. Getaria. Malkorbe (059A1) .....			★	★
206. Donostia-San Sebastián. La Concha (069B1/2) ....			★	★



## LAS PLAYAS CON BANDERA AZUL EN 1992

Galardonadas en

87 88 89 90 91

173. Muros. San Francisco (053C1/2) .....		★	★	★	★
174. Finisterra. Langosteira (037B1) .....					
175. Laxe. Laxe (040A1/2) .....					
176. Carballo. Razo (019A1) .....			★	★	★
177. A Coruña. Riazor (030A1/2) .....				★	★
178. A Coruña. Orzán (030B1/2) .....				★	★
179. Oleiros. Bastiagueiro (058B1/2) .....	★	★	★	★	★
180. Oleiros. Mera (058D1) .....				★	★
181. Miño. Miño-Grande (048B1/2/3) .....	★	★	★	★	★
<b>Lugo</b>					
182. Vicedo. Xilloi (064B1) .....				★	★
183. Viveiro. Area (066C1) .....				★	★
184. Cervo. O Torno (013A1) .....			★	★	★
185. Foz. Rapadoira (019E1) .....	★	★	★	★	★
186. Foz. Llas (019D1) .....					
187. Barreiros. Altar-S. Bartolo (005A1) .....					
<b>ASTURIAS</b>					
188. Muros de Nalón. Aguilar (039A1) .....		★	★	★	★
189. Villaviciosa. Rodiles (076C1) .....		★	★	★	★
<b>CANTABRIA</b>					
190. S. Vicente de la Barquera. Merón (080B1) .....			★	★	★
191. Comillas. Comillas (024A1) .....				★	★
192. Renedo de Piélagos. Liencres (052A1) .....			★	★	★
193. Santander. Sardinero 1.* (075D1) .....			★	★	★
194. Santander. Sardinero 2.* (075C1) .....					★
195. Santander. El Camello (075E1) .....					★
196. Santander. Matalaños (075B1) .....					★
197. Ribamontán al Mar. Somo (061B1) .....			★	★	★
198. Noja. Ris (047A1/2) .....			★	★	★
199. Arnuero. La Arena (006A1) .....					★
200. Arnuero. Quejo (El Sable) (066B1) .....					★
201. Santoña. Berria (079A1) .....			★	★	★
202. Laredo. La Salvé (035A1/2) .....				★	★
<b>PAIS VASCO</b>					
<b>Vizcaya</b>					
203. Bermeo. Aritxatxu (017A1) .....					
204. Getxo. Azkorri (044B1) .....					
<b>Guipúzcoa</b>					
205. Getaria. Malkorbe (059A1) .....			★	★	★
206. Donostia-San Sebastián. La Concha (069B1/2) ....			★	★	★

diferentes representantes de la Administración, universidades, Cruz Roja del Mar y la Federación Europea de Educación Medioambiental. Tras una primera criba de los candidatos a bandera azul por el jurado nacional, las propuestas pasan al jurado internacional, donde también participa la Comisión de la Comunidad Europea, y que cada año determina las instalaciones playeras o portuarias que pueden utilizar la bandera azul. ■

Vidal MATE



## CODIGO DE CONDUCTA EN EL MAR

Las Campañas Bandera Azul son algo más que una enseña en playas o puertos de los países de la Comunidad Europea. Según recalcan sus promotores, se trata fundamentalmente de una actitud de cuidado y respeto hacia ese medio que es el mar. Desde esa perspectiva, a esta iniciativa se pueden sumar también embarcaciones y personas a título individual que, mediante un compromiso firmado se comprometen a:

- Me esforzaré todo lo posible por comportarme de manera compatible y sin causar perjuicios a los demás usuarios del mar.
- Ayudará a defender los espacios protegidos, reservas naturales y las áreas de importancia científica.
- Defenderá la vida marina. Respetaré los espacios protegidos, no perturbaré las áreas de nidificación de aves y respetaré a los mamíferos marinos y otras especies amenazadas.
- Procuraré informarme sobre la localización y características de las áreas sensibles y los ecosistemas protegidos, para evitar así causarles daños accidentalmente.
- No degradaré los fondos marinos fondeando en zonas sensibles ni donde pueda interferir con las actividades o equipamientos de los pescadores y mariscadores; respetaré las reglamentaciones relativas a la pesca submarina.
- Mantendré el mar y la playa limpios.
- Denunciaré ante las autoridades competentes cualquier atentado a la legislación marina del que tenga conocimiento, especialmente, los accidentes y contaminación por hidrocarburos u otras sustancias químicas de origen terrestre.
- Utilizaré, siempre que sea posible, productos que no sean agresivos contra el medio ambiente (pinturas, barnices, anti-fouling, quita pinturas, detergentes, etcétera).

## LOS PUNTOS NEGROS

**A 116 asciende el número de playas en el litoral español cuyas aguas no son aptas para el baño, según los controles realizados por las respectivas Administraciones.**

### GALICIA

#### PONTEVEDRA

Municipios	Playas
Bayona	Ribeira
Boiro	Barraña
Vigo	Canido
	Foz
	Samil
Redondela	Aerealonga
	Cesantes
Bueu	Bueu
Polo	Lourido
	Raxo
Vilagarcía de A.	A. Concha

#### LA CORUÑA

Puebla do Caramiñal	Areal
Ribeira	As Carolinas
Ponteceso	Arnela
Arteixo	Barrañán
Oleiros	Santa Cruz
Porto do Son	Oruanda
Sada	Sada
Cariño	Cariño

### LUGO

Municipios	Playas
Viveiro	Covas

### ASTURIAS

Luarca	Luarca
Cudillero	S. P. de Bocamar
Carreño	Carranques
Villaviciosa	Tazonos
Colunga	Lastres
	La Isla
Ribadedeva	La Franca
Gozón	Sago
	Bañugues
	Luanco
	Tenrreiro-Vendicio
	San Pedro
Llanes	El Sablón
	Poo
Ribadesella	Vega
	Santa Marina

### CANTABRIA

Suances	La Concha
---------	-----------

### PAIS VASCO

#### VIZCAYA

Getxo	Ereaga
Bakio	Bakio
Mundaka	Laidatxu
Ibarranguelua	Laga
Lekeitio	Isuntza
Abanto	La Arena
Sopelana	Solandotes
	Atxabiril-Arrietarra
Plencia	Plencia
Gorliz	Gorliz
Pedemales	San Antonio

#### GUIPUZCOA

Motrico	Ondarbletz
	Saturraran
Zarauz	Zarauz
Orio	Oribarzar
S. Sebastián	Gros
Zumaya	Santiago
Hondarribia	Hondarribia

### ANDALUCIA

#### HUELVA

Almonte	Matalascañas
Mazagón	Mazagón
Huelva	Espigón
Punta Umbría	Punta Umbría
Cartaya	Del Portil
Cartaya	Del Rompido
Lepe	La Antilla
Isla Cristina	Isla Cristina
Ayamonte	Isla Canela

#### CADIZ

Los Barrios	Palmone
S. Roque	Torreguadiaro
	Puente Mayorga
	Guadarranque
Tarifa	Los Lances
La Línea	Levante-El Carmen
Algeciras	Getares-S. García
	Rinconcillo

### MALAGA

Municipios	Playas
Almayate	Almayate
Nerja	Bumara
	Calas Occidentales
Málaga	San Andrés
	Guádalmar
	Campo de Golf
Benalmádena	Arroyohondo
Mijas	Calahonda
Marbella	Ensenada

### GRANADA

Motril	Poniente
	Las Azucenas
	Torreueva
Salobreña	La Guardia
	El Peñón
	Poniente
Almuñécar	Marina del Este

### ALMERIA

Vera	Bolaga
Almería	Almadravillas

### CANARIAS

Teide	La Garita
Arrecife	El Cable
Teguise	Famara

### CATALUÑA

#### GERONA

Roses	Roses
Lloret de Mar	Cala
	Canyelles

#### BARCELONA

El Prat de Llobregat	Prat
Viladecans	Viladecans
Caldes D'Estrac	De la Riera
S. A. del Besós	Camp
	de la Bota
	Mar Bella
Cubelles	Mota de
	San Pere

#### TARRAGONA

S. J. d'Enveja	Platjola
----------------	----------

### C. VALENCIANA

#### CASTELLON

Oropesa	Morro de Gos
Castellón	El Pinar

#### VALENCIA

El Puig	El Puig
P. de Farnals	P. de Farnals
Alboraya	Alboraya
Valencia	Las Arenas
	Perellonet
Pinedo	Pinedo
El Saler	El Saler
Sueca	El Perelló
Sueca	Del Rey
Daimust	Daimust
Miramar	Miramar
Oliva	Les Deveses

LA MEJOR CALIDAD EN ALMACENAJE FRIGORIFICO



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

Frigoríficos de Galicia, S.A.  
“FRIGALSA”

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



JUNTA DEL PUERTO DE  
VILLAGARCIA DE AROSA



- En el centro de Galicia para toda España y Europa.
- Primer puerto de España en tónidos congelados.
- Tercero en pescado congelado.
- Quinto en pesca total.

Muelle de Pasajeros, 5 - 36600 VILLAGARCIA DE AROSA, PONTEVEDRA, ESPAÑA  
Tels.: (986) 50 02 32 - 50 02 38 / Telex: 88031 / Telefax: (986) 50 79 23



**El acto de inauguración,  
que tuvo lugar el pasado 7 de julio,  
estuvo presidido por el ministro de Trabajo  
y Seguridad Social, Luis Martínez Noval**



El ministro de Trabajo y Seguridad Social, Luis Martínez Noval, inauguró el pasado 7 de julio la nueva Casa del Mar de Barcelona, ubicada en una zona idónea por su proximidad al puerto de la Ciudad Condal. Martínez Noval, quien recorrió las modernas instalaciones de la sede de la Dirección Provincial del ISM, dijo que el esquema de protección de las gentes del mar en nuestro país sirve de referencia en otros países comunitarios. «Son estos países los que se tienen que acercar al nivel de protección que se presta por medio del Instituto Social de la Marina al sector», aseguró.

# NUEVA CASA DEL MAR EN BARCELONA

**D**ESDE el pasado mes de julio se ha puesto en funcionamiento la nueva sede del Instituto Social de la Marina en Barcelona, que cuenta con una de las mejores Casas del Mar de los puertos españoles. Las modernas instalaciones de la Dirección Provincial del ISM, ubicada en la calle Albareda, han materializado una de las peticiones del colectivo de la gente del mar acorde con la categoría del puerto.

En el acto de inauguración, que estuvo presidido por el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Luis Martínez Noval, estuvieron presentes, entre otras personalidades, el secretario general para la Seguridad Social, Adolfo Jiménez; el secretario general de Pesca Marítima, José Loira Rúa; gobernador civil de Barcelona, Ferrán Cardenall Alemany; comandante de Marina, Juan Aguilar Ponce de León; así como los representantes en el Consejo General del Instituto Social de la Marina, de la Administración, organizaciones sindicales y empresariales y Federación Nacional de Cofradías.

### Traslado de sede

Este nuevo edificio, confortable y funcional, que cuenta con cuidadosos acabados y dispone de todos los elementos para la funcionalidad operativa del ISM, está ubicado en una de las zonas de la Ciudad Condal más revalorizadas tras la transformación olímpica de Barcelona. Su cercanía al puerto, requisito indispensable en todas las Casas del Mar, y su buena comunicación con la ciudad, le han otorgado una excelente ubicación.

Desde hace años estaba previsto trasladar la sede del ISM, ya que el anterior edificio no reunía las mínimas condiciones para prestar adecuadamente los servicios que se ofrecen al sector marítimo-pesquero.

La nueva Casa del Mar de Barcelona, cuyas obras comenzaron en abril de 1989 y finalizaron en mayo de 1992, ha supuesto una inversión de





890.137.162 pesetas. El edificio, que cuenta con una superficie total construida de 5.778 m<sup>2</sup>, está formado por cinco pisos que albergan los servicios que ofrecen generalmente las Casas del Mar. Además de las dependencias administrativas que conforman la estructura periférica de la Entidad, cuenta con un centro de inspección médica y sanidad marítima. En la tercera y segunda planta se encuentra la hospedería, que tiene 32 habitaciones y constituye un servicio asistencial donde los trabajadores del mar y sus familiares directos reciben alojamiento en excelentes condiciones y a precios sociales. Por último, dentro del área de Servicios Sociales hay una biblioteca, aulas para la impartición de cur-

## Las instalaciones tienen 5.778 m<sup>2</sup> distribuidos en cinco plantas y han supuesto una inversión de casi novecientos millones de pesetas.

sos, bar-cafetería, sala de reuniones y hogar del pensionista.

### Alto nivel de protección

El ministro de Trabajo y Seguridad Social, Luis Martínez Noval, dijo durante el acto de inauguración que las Casas del Mar son un ámbito de protec-

ción social integrada donde se dan prestaciones económicas, sanitarias y servicios sociales. Martínez Noval aseguró que un sistema de protección social integrado tiene que ser enjuiciado en su totalidad.

Por otra parte, el ministro de Trabajo señaló que «hay un elemento en la realidad comunitaria muy ilustrativo; los países

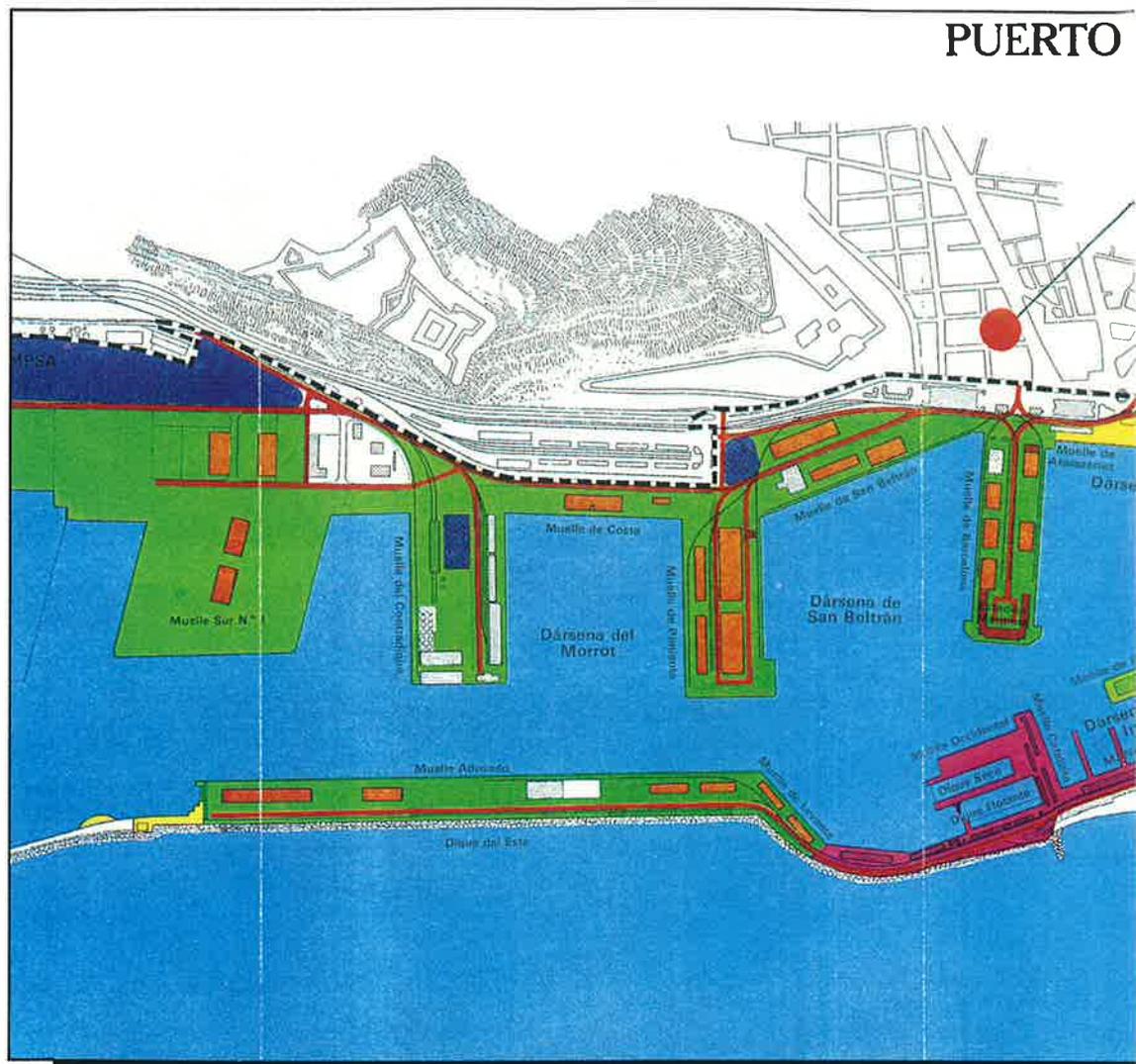
que ya cumplen los acuerdos de Maastricht o están más cercanos son los que tienen sistemas de protección social más avanzados.» En este sentido, destacó la importante labor del ISM y afirmó que son otros países comunitarios los que deberán acercarse al nivel de protección que ofrece el Instituto Social de la Marina a los hombres del mar.

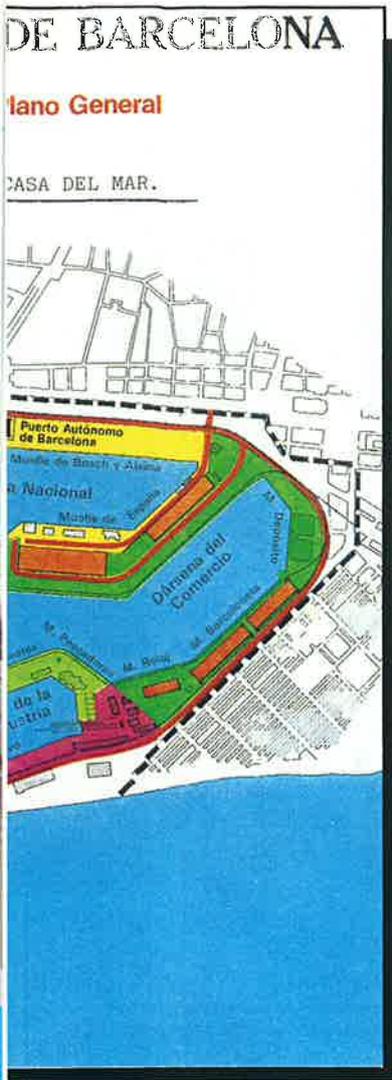
El ISM, entidad del Sistema de Seguridad Social, enmarca su actividad especializada para el sector marítimo-pesquero en los Planes de Acción y directrices del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y que actualmente se concreta en el Plan Integral de Modernización de la Gestión de la Seguridad Social. Cabe recordar que en los últimos años se ha configurado

un modelo de Seguridad Social solidario y progresista cuyo punto de arranque fue la consolidación del nivel contributivo en 1985; en 1989 la reforma de la financiación de la Seguridad Social, y en 1990 se universalizó el Sistema en cuanto a las pensiones de vejez e invalidez, reordenándose también el régimen de prestaciones por hijo a cargo. Esta extensión e intensificación de la acción protectora alcanza en todo su vigor al sector marítimo-pesquero. A este sector se le viene reconociendo sus singularidades propias, como la acción —emprendida a partir del año 1990— de acercar las bases de cotización de la pesca «a la parte» a los salarios reales, la modificación y ampliación de los coeficientes reductores de la edad de jubilación, la extensión de la protección por desempleo a trabajadores por cuenta ajena retribuidos «a la parte», que abarcará, próximamente, a todo el colectivo, una vez se haga realidad el proyecto normativo —actualmente en fase de trámite—, que contemple dicha extensión a los trabajadores por cuenta ajena retribuidos por el anteriormente citado sistema, que presten servicio en embarcaciones de 0 a 10 TRB.

Por otra parte, es importante resaltar los «Programas Específicos» que se vienen desarrollando. El primero es el de «Sanidad marítima», para ofrecer un modelo práctico de salud ocupacional para el sector. Este programa tiene dos pilares de actuación: el nivel preventivo, que se concreta en los reconocimientos médicos previos al embarque, la formación sanitaria y la publicación y distribución de la «Guía sanitaria a bordo» y los botiquines reglamentarios, y el otro nivel es el asistencial. Este se centra en el centro Radio-Médico en Madrid, los centros asistenciales, situados en los puertos extranjeros con mayor incidencia de la flota nacional, y el buque sanitario y de apoyo logístico «Esperanza del Mar».

El segundo de los Programas Específicos que el ISM desarrolla para mejorar las con-





diciones de vida y trabajo de los profesionales del mar es el de «Formación profesional». Además, en colaboración con el INEM, pretende promover las acciones que competen a éste cuando se refiere al colectivo marítimo-pesquero, tanto en la gestión de las prestaciones por desempleo como en lo relativo a la colocación de la gente del mar. Para realizar este Plan, el ISM tiene una infraestructura de instalaciones distribuida por todo el litoral español, e integrada fundamentalmente por la red de Oficinas de Empleo Marítimo y Centros de Sanidad Marítima de las Casas del Mar, apoyadas por las Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

En este sentido, se hacía cada vez más evidente la necesidad de disponer de un Centro que permitiera la realización de cursos que requieren un

**«El esquema de protección de las gentes de mar de España sirve de referencia en otros países comunitarios», según Martínez Noval.**

equipamiento avanzado tecnológicamente o un profesorado de alta cualificación y, así, dotar al sector marítimo-pesquero de un Centro que cubra la formación específica en determinadas técnicas, e impulsar el estudio de los diferentes aspectos socio-económicos, laborales y de condiciones de vida y trabajo en el sector. Este Cen-

tro se ha hecho realidad en Bamió, Villagarcía de Arosa, cuyas obras están finalizadas y que se pondrá en funcionamiento en breve.

Por último, los programas específicos se completan con el de «Bienestar Social» que recoge el seguimiento de actuaciones culturales, recreativas y de ocio. En este ámbito tam-

bién está el mantenimiento de las hospederías, que alojan a los tripulantes en tránsito con unos precios sociales en los puertos de más importancia.

**Consejo General**

Tras la inauguración de la nueva sede del ISM en Barcelona, se celebró en el salón de actos la sesión trimestral del Consejo General, que estuvo presidido por Adolfo Jiménez Fernández, secretario general para la Seguridad Social. Después, todos los representantes del Consejo visitaron las nuevas instalaciones de la Casa del Mar. ■

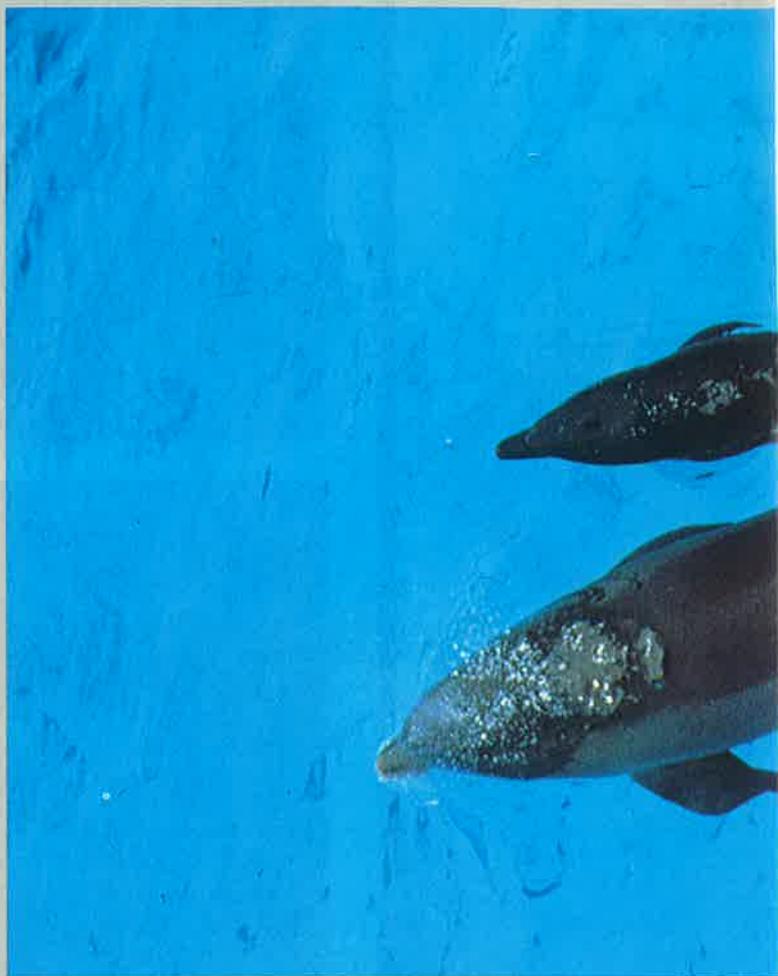
I. O.  
Fotos: Jesús Navarro

## UN SECTOR DE LA INDUSTRIA ATUNERA ESPAÑOLA FIRMA EL

Desde que se desarrolló, en el Pacífico Tropical Oriental, una técnica de pesca consistente en cercar a los delfines para capturar el atún que, por razones desconocidas, navega debajo de ellos, millones de cetáceos han perecido debido a esta destructiva técnica. Presiones ecologistas y de organismos internacionales han conseguido reducir notablemente estas matanzas, logrando la aplicación de un convenio internacional que prohíbe esta técnica de pesca. Recientemente se dio un paso nuevo en este sentido, al firmar el convenio «Dolphin safe» un importante sector de la industria atunera española.

## CAMPAÑA PARA DETENER LA MATANZA

# DE *Delfines*



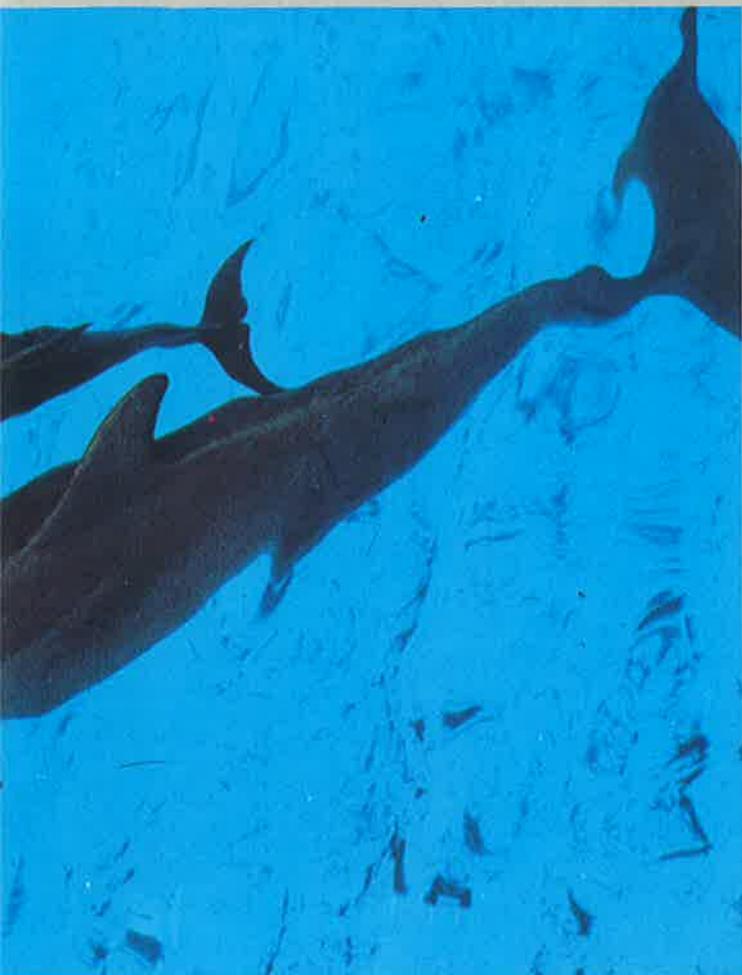
**M**ILLONES de delfines han sido masacrados durante los últimos treinta años en la zona conocida como Pacífico Tropical Oriental. Y es que, por razones aún poco claras, los grandes bancos de atún rabil viajan bajo los delfines. Debido a ello, y a la falta de escrúpulos de los que se dedicaban —y aún se dedican— a la pesca del atún, unido a las innovaciones técnicas y mecánicas de los barcos de pesca, se dedicaron a lanzar sus redes de cerco sobre los delfines a sabiendas que el atún se hallaba debajo.

Nuevos métodos fueron añadiéndose, año tras año, con el único fin de aumentar las capturas, sin importarles el número de delfines que perecerían en tal acción. Lanchas rápidas, para un cerco más eficaz de los delfines, e incluso la utilización de helicópteros para seguir a las manadas, son algunos de los métodos utilizados.

Todo valía con tal de conseguir aumentar el número de capturas, llegando en ocasiones al uso de explosivos para mantener a los delfines juntos y, de esta forma, realizar con más facilidad el cerco.

### «Dolphin safe»

La mortandad de delfines fue tan grande que puso en peligro determinadas especies de estos cetáceos. Hace unos años se puso en marcha la campaña «Dolphin safe», con el fin de terminar con esta situación. Se trata de lograr que todas las grandes compañías atuneras del mundo respeten la vida de estos singulares mamíferos, tarea en la que se han logrado importantes avances. En abril de 1988, debido a la reacción popular —al hacerse públicos los sistemas utilizados en la pesca del atún y sus consecuencias— y al



### Lanchas rápidas, helicópteros y hasta explosivos son utilizados para cercar a los delfines. El objetivo: pescar a los atunes que navegan debajo de ellos



esfuerzo de la comunidad ambiental, se logró un acuerdo con las tres mayores compañías atuneras del mundo, radicadas en EE. UU., para suprimir este sistema de pesca. Desde entonces muchas otras compañías han aceptado la política establecida por «Dolphin safe», e importantes naciones dedicadas a conservas de atún (como las de Tailandia, Indonesia y Filipinas) se han sumado al boicot, junto a otras naciones importadoras, como Francia y Reino Unido.

De los principales mercados de conservas de atún en el mundo, sólo España e Italia continúan con el tráfico de atunes atrapados con el lanzamiento de redes sobre los delfines. Si se tiene en cuenta que nuestro país es uno de los principales mercados mundiales de consumo de atún, el acuerdo ahora firmado con un sector de la industria atunera española cobra una notable importancia.

En concreto, el acuerdo fue firmado por representantes de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores (ANABAC); de la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC); de la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Ma-

riscos (ANFACO), y de la Unión Asturiana de Fabricantes de Conservas. El acuerdo fue promovido por organizaciones de defensa ambiental de EE. UU. y Europa, como el Earth Island Institute, Humane Society International y Adena/WWF-España.

El primer y gran paso ya está dado, aunque en la firma no estuvo presente una de las grandes del sector, ASCONSER. Sin embargo, parece ser que los barcos de esta empresa han abandonado en buena medida estas prácticas, aunque en el momento de redactar esta información no se tengan datos fidedignos de este extremo, ya que alguno de sus barcos faena bajo pabellón chipriota.

Esta es la situación actual, con un inicio de la campaña en España en la que se utilizarán incluso anuncios en televisión denunciando este tipo de pesca, y el comienzo en breve de otra similar en Italia. Pero para poder comprender mejor el alcance de estos acuerdos haremos una breve recopilación de los acontecimientos más reseñables acaecidos en los últimos tiempos.

Con anterioridad a los años cincuenta, la pesca del atún era llevada a cabo desde pequeños barcos palangreros que no

solían faenar a más de 200 millas de la costa. Los que utilizaban el cerco apenas resultaban significativos, tanto en número de embarcaciones como en su capacidad (menos de 200 toneladas).

Tras las innovaciones técnicas y mecánicas en los barcos de cerco, las capturas se dispararon. Se empezaron a utilizar lanchas rápidas para efectuar el cerco y en 1961 se incorporaron helicópteros para detectar las manadas de delfines, pudiendo así realizar un mayor número de lances al día.

### Burlar la ley

Año tras año las técnicas fueron perfeccionándose, al tiempo que aumentaba el número de delfines que perecían en las redes de los pescadores. A comienzos de la década de los setenta, la Ley de Protección de Mamíferos Marinos cifró en unos trescientos mil los delfines que morían anualmente por este método. Ante esta situación, a través de la mencionada ley se intentó marcar unas cuotas máximas de capturas de delfines. Estas medidas afectaban, fundamentalmente, a los barcos con pabellón estadounidense, res-

# Millones de delfines han sido masacrados durante los últimos treinta años en la zona conocida como Pacífico Tropical Oriental

ponsables del 90 por 100 de las matanzas, ya que poseían el 99 por 100 de los barcos dedicados al cerco sobre delfines.

Con la entrada en vigor de la ley, en 1972, veintisiete barcos de EE. UU. cambiaron de pabellón para así evitar la prohibición. En 1986 sólo 34 de los 103 barcos que componían la flota atunera norteamericana tenían pabellón de los EE. UU.

Para intentar frenar esos constantes cambios de pabellón, EE. UU. vetó la importación de atunes de los países que no respetaran las decisiones para la protección de los mamíferos marinos, dado que a él revertían gran parte de los atunes capturados por los demás países. A pesar de la prohibición, prosiguieron las importaciones.

Las cuotas de capturas de delfines que se establecían eran sobrepasadas sistemáticamente. Incluso los científicos embarcados con la misión de controlar estos cupos afirman que llegaron a ser presionados para falsear las cifras.

De todas formas, estas cuotas quedaron desfasadas, ya que se mantenía un tope de capturas, mientras que el número de barcos estadounidenses iba descendiendo, por lo que el número de delfines que podía matar cada barco era cada vez mayor en proporción.

La capacidad de la flota que operaba en el Pacífico oriental aumentó considerablemente. De las 48.673 toneladas del año 1965, se llegaron a las 190.000 toneladas en el 80. Cada vez resultaba más difícil encontrar bancos de atunes a causa del descenso de las poblaciones de delfines.

Se realizan nuevas recomendaciones a fin de evitar la mortandad de delfines, pero la mayoría de los barcos, entre ellos los españoles, no adoptaron tales medidas.

Con motivo de las presiones de organizaciones ecologistas, como ya se señaló al principio, varios países se han sumado a la prohibición de esta destructiva técnica. La CIAT, organismo encargado de regular las pesquerías de túnidos en el Pacífico, han establecido un programa de observadores a bordo de los barcos atuneros a fin de controlar la reducción en la mortalidad de los delfines, hasta alcanzar cifras cercanas a cero. Los observadores del «Dolphin safe» pertenecen a los grupos Earth Island Institute y Adena, ya que no se fían de la CIAT. Esta situación está originando graves problemas sobre quién debe controlar las capturas de delfines.

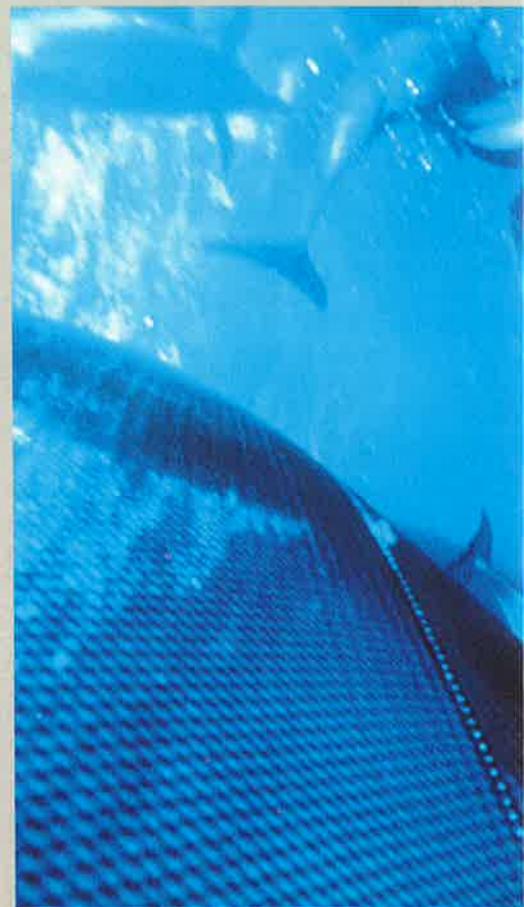
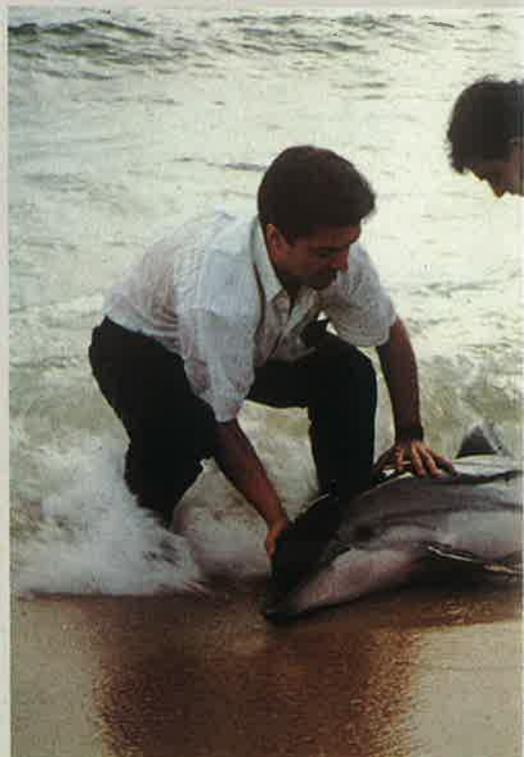
## La postura de EE. UU.

Durante los últimos años el Gobierno de Estados Unidos ha presionado económicamente a los países latinoamericanos involucrados en este tipo de pesca, llegando hasta el embargo contra las exportaciones de túnidos de países como México y Venezuela. Estas sanciones afectan también a todos aquellos países que mantienen relaciones comerciales para la compra de atún procedente de los países que se encuentran bajo este embargo. Así, España, un país cuyo grueso de la flota atunera no se encuentra en el Pacífico, ha visto cómo se cerraba el mercado estadounidense para sus exportaciones, debido a las relaciones comerciales con los países latinoamericanos.

Esta política ha sido fuertemente criticada por los países que sufren el embargo, así como por organizaciones ecologistas; entre las que se encuentra Greenpeace. Su crítica la fundamentan en que, además de no haber solucionado el problema, esta medida ha afectado negativamente la economía de estos países. Además, la consideran una postura hipócrita, ya que EE. UU. es el iniciador y precursor de esta modalidad de pesca, y que en la actualidad se autoconcede licencias para seguir matando delfines —los cupos de delfines que se pueden sacrificar—, con lo que trata de controlar este mercado en todo el mundo. En cualquier caso, Greenpeace califica de poco ético el que los norteamericanos se erijan en juzgadores de estas actuaciones cuando ellos practican esta misma modalidad de pesca, «y deben empezar por revocar la autorización que su propia flota tiene para matar delfines».

A pesar de todos estos problemas, lo cierto es que se están logrando importantes avances a la hora de evitar la muerte de estos cetáceos. Los intereses económicos siguen teniendo un importante peso específico a la hora de tomar determinadas decisiones. Tal vez, gracias a una mayor concienciación y a la puesta en práctica de un programa internacional de supervisión que controle esta práctica pesquera —como propugna la campaña iniciada ahora en España y, próximamente, en Italia—, se consiga reducir a cero la mortandad de estos simpáticos y entrañables animales. ■

Raúl GUTIERREZ



## ¿Quién controla «Dolphin safe»?

**D**ENTRO de la campaña «Dolphin safe», Adena ha iniciado acciones de boicoteo contra varias marcas españolas de atún por negarse a firmar el mencionado tratado. En concreto, la actuación se centra sobre la Asociación Nacional de Conserveros (ASCONSER), que agrupa a seis empresas —Luis Calvo Sanz, Garavilla, Friscos, La Onza de Oro, Escurís y Alfonso García López— que, con marcas tan conocidas como Calvo, Isabel y Escurís, suponen más del 60 por 100 del mercado nacional.

Puestos al habla con José Manuel Sánchez Mora, director gerente de ASCONSER, ha manifestado a esta revista que comparten el problema sobre la matanza de delfines. En tal sentido —prosigue José Manuel Sánchez—, «hemos enviado a Greenpeace y Adena un compromiso por escrito en el que apoyamos las labores de investigación de la CIAT, cuyo programa contempla la drástica reducción del número de delfines capturados por este sistema. Nos hemos comprometido por escrito a reducir la mortandad de delfines hasta llegar a un 0,08 por 100 de la población de estos mamíferos para 1999, cifra marcada por la CIAT».

El problema, por tanto, según el director gerente de ASCONSER, no radica en el número de capturas de estos cetáceos, sino en ¿quién controla el programa? «Firmaremos el “Dolphin safe” cuando haya garantías de total neutralidad», asegura José Manuel Sánchez. «Hemos propuesto a Adena que este control sea realizado por una entidad independiente, un organismo oficial —español, de la CE—, entidades profesionales...; pero que sean personas no españolas quienes recopilen esta información, y que no sepamos dónde va a parar esta información, recogida dentro de nuestras propias empresas... Además, no estamos dispuestos a que el control provenga

de organismos estadounidenses, porque incluso puede acabar cayéndose en una manipulación por parte de las multinacionales.»

Similar punto de vista expresa Greenpeace, al afirmar que «un etiquetado “Dolphin safe” o similar debe ser realizado en consonancia con una legislación, internacional o nacional, que determine claramente el significado preciso de dicha etiqueta. De lo contrario, sería dejar en manos de una empresa la decisión de autoconcederse un etiquetado “ecológico”».

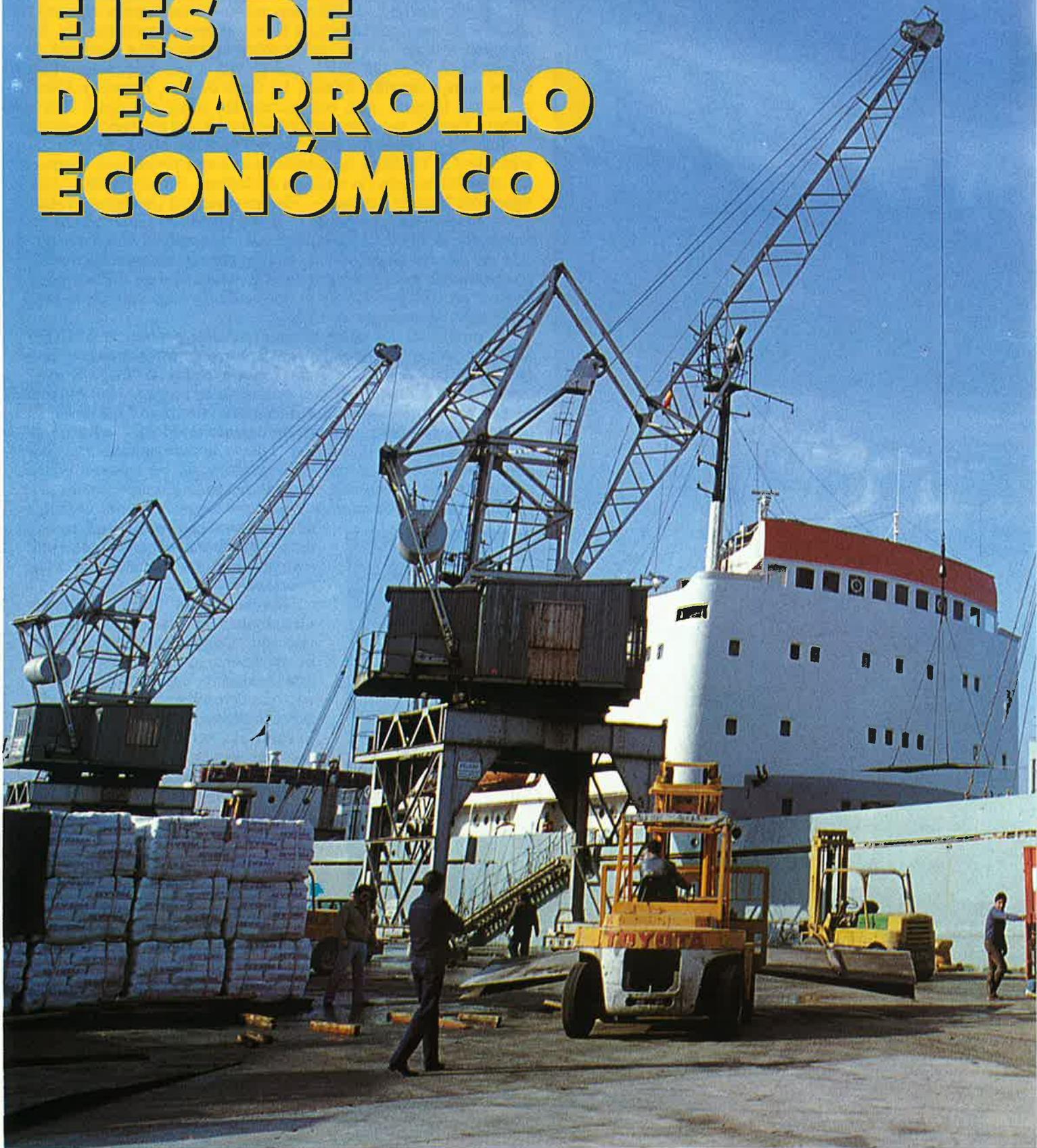
Esperemos que, en breve, pueda solventarse el problema de quién y cómo efectúa este control, sin peligro de que terceros salgan perjudicados en beneficio de otras empresas. Los trabajos para que esto pueda ser una realidad prosiguen. De hecho, José Manuel Sánchez partía, tras realizar sus declaraciones a la revista MAR, hacia California, EE. UU., para proseguir los trabajos de desarrollo del programa de la CIAT. La unanimidad en cómo aplicar este control desembocará en facilitar la salvación de los delfines, en la que todos parecen estar de acuerdo. ■

R. G.



XI CONGRESO MUNDIAL EN CADIZ

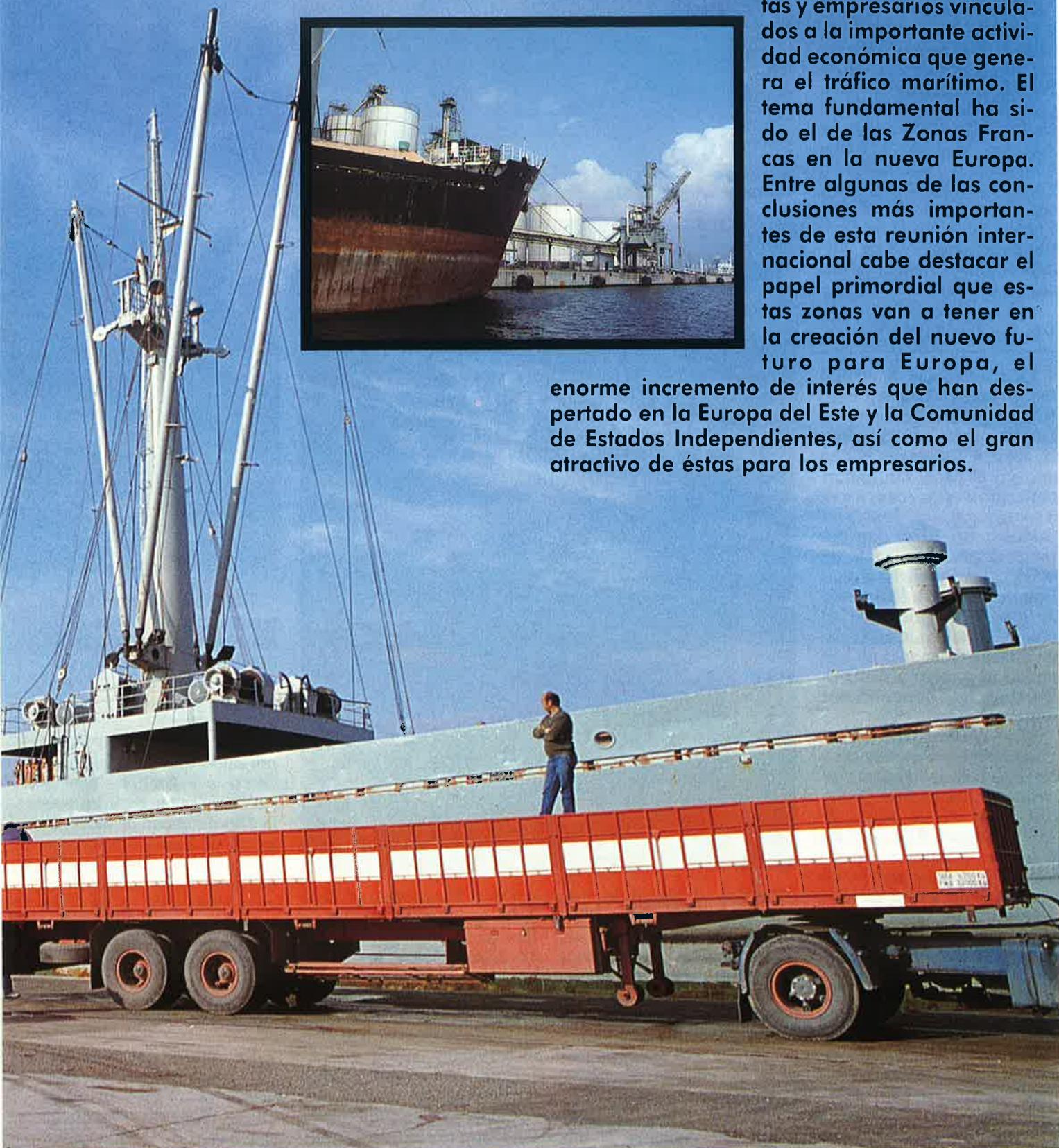
# ZONAS FRANCAS: EJES DE DESARROLLO ECONÓMICO



**El XI Congreso Mundial de Zonas Francas, que se celebró en Cádiz entre el 1 y el 4 de junio, reunió a representantes de Zonas Francas de todo el mundo, así como a especialistas y empresarios vincu-**

**lados a la importante actividad económica que genera el tráfico marítimo. El tema fundamental ha sido el de las Zonas Francas en la nueva Europa. Entre algunas de las conclusiones más importantes de esta reunión internacional cabe destacar el papel primordial que estas zonas van a tener en la creación del nuevo futuro para Europa,**

**el enorme incremento de interés que han despertado en la Europa del Este y la Comunidad de Estados Independientes, así como el gran atractivo de éstas para los empresarios.**



**L**A inauguración oficial del XI Congreso Mundial de Zonas Francas, celebrado en Cádiz desde el 1 hasta el 4 de junio, corrió a cargo del delegado especial del Estado en la Zona Franca de Cádiz, Juvencio Maeztu; del presidente de la WEPZA, Teodoro Q. Peña, y del alcalde de la ciudad, Carlos Díaz Medina. Según Juvencio Maeztu, la razón fundamental para asistir al Congreso es estudiar y conocer el futuro de las Zonas Francas en la nueva Europa, tras el desarrollo de los últimos acontecimientos políticos en el Viejo Continente.

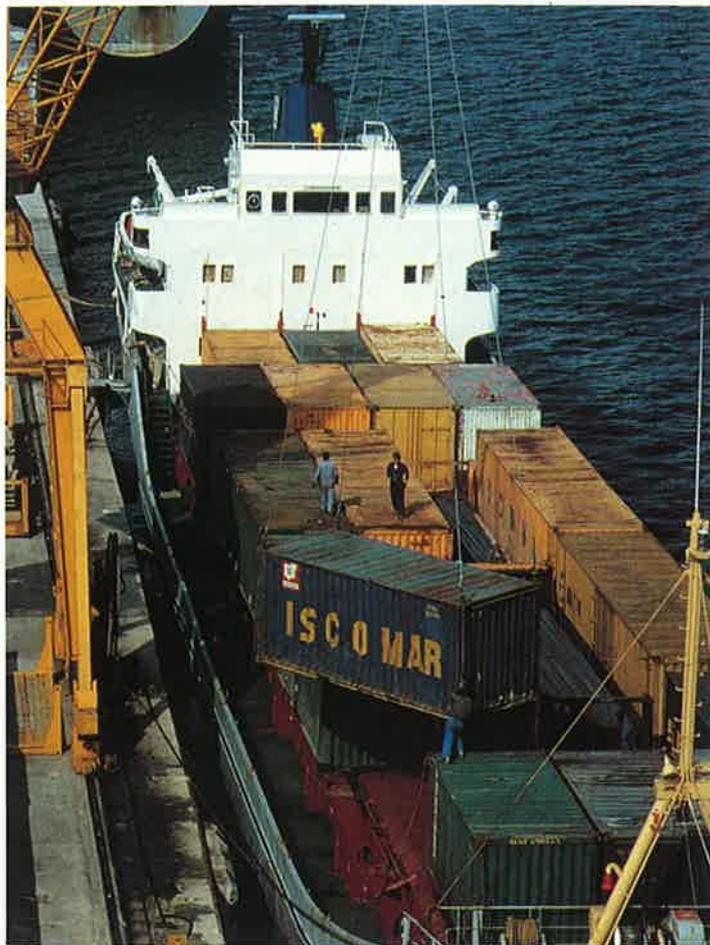
### Vía de desarrollo

La conferencia inaugural fue a cargo de Humberto Ríos, director general del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, quien destacó el papel tan importante que a estas zonas les va a tocar jugar.

Humberto Ríos, que durante su ponencia habló de la importancia que las Zonas Francas han ido adquiriendo al repartirse por todo el mundo, señaló que en España estas instituciones no han tenido el arraigo y desarrollo que les debía haber correspondido.

«Tras medio siglo de discusiones sobre la conveniencia o no de las Zonas Francas, se crearon mediante Real Decreto-Ley de 11 de junio de 1929», aseguró Ríos. «De esta forma —continuó— se autoriza el establecimiento de una en Cádiz y otra en Barcelona, facultándose al Gobierno para establecer otra en la norte de España, que finalmente sería la de Vigo.»

Estas zonas, cuyo origen se remonta a la época de los antiguos fenicios y más tarde fueron adoptadas por los griegos con sus ciudades-estado, así como por los romanos, tienen como objetivo principal la necesidad de



contribuir al desarrollo económico del país. Sin embargo, fue en 1960 cuando las Zonas Francas empezaron a jugar un papel verdaderamente significativo y preponderante en la economía de los países. De esta forma se fueron extendiendo por todo el mundo: Singapur, Hong-Kong, Panamá...

El director del Departamento de Aduanas e Im-

puestos Especiales destacó en su ponencia el gran atractivo que tienen estas zonas, en especial para los países en vías de desarrollo, pudiendo ser un buen punto de partida de su industrialización. De hecho, ya han sido el verdadero motor del desarrollo económico, y única posibilidad de muchos países para salir de subdesarrollo, como el caso de Taiwán.



También dijo que los promotores de las Zonas Francas tienen como principales objetivos la creación de empleo, estimular el comercio exterior y atraer el capital extranjero.

Por último, recalcó la importancia que en situaciones de crisis o conflictos bélicos puede suponer para un país la disponibilidad de una buena red de Zonas Francas que garanticen el abastecimiento nacional, precisamente en esos momentos en que las relaciones comerciales internacionales se bloquean, entorpecen o suspenden.

### El futuro europeo

En otra de las ponencias del Congreso Mundial. «Necesidades empresariales en zonas francas», impartida por Ashod K., director gene-



ral de Span Europe, S. A., se habló de cómo estas zonas pueden colaborar en la creación de un nuevo y excitante futuro para Europa.

Entre las principales actuaciones que atribuyó para que la Zona Franca contribuya a lograr el éxito de los empresarios están:

— Las Zonas Francas deben facilitar al empresario información adecuada sobre los costes necesarios para hacer negocio en la zona.

— Promover el concepto «Territorios Mundiales», donde pueden florecer el negocio y la empresa.

— Ayudar al empresario en sus negociaciones para el establecimiento de su empresa local, entre otras muchas actuaciones. Como conclusión, Ashod K. dijo que «las zonas francas son atractivas para los empresarios. Para cumplir con su mi-

**Las zonas francas han sido el verdadero motor del desarrollo económico y única posibilidad de muchos países para salir del subdesarrollo**

*sión de estimular el crecimiento económico deben ver el éxito de los empresarios como suyo propio».*

Por su parte, Ingrid Shaerlaeckens, de la Comisión de las Comunidades Europeas, que habló de «La legislación del CE para las Zonas Francas», aseguró que «estas zonas pueden ser una importante herramienta en el desarrollo de ciertas categorías de ac-

*tividades económicas».* Además, señaló que los principales beneficios de la Zona Franca de la CE debe encontrarse en el área de mercado, trasbordo y actividades de distribución.

### Desarrollo en el Este

Durante el Congreso de Cádiz también se habló del desarrollo de zonas económi-

cas especiales y Zonas Francas en el Este de Europa y la Comunidad de Estados Independientes. El director del Secretariado de la Asociación Mundial de Zonas de Transformación para la Exportación (WEPZA), Richard L. Bolin, subrayó que «el final de la guerra fría y la conversión de las economías centralmente planificadas a sistemas de mercado en la Europa del Este y la Comunidad de los Estados Independientes (CEI) ha traído consigo un enorme incremento del interés de las Zonas Francas para el comercio y en las zonas de transformación para la exportación y para la industria».

Richard L. Bolin dijo que en 1989 había tenido lugar en Moscú una conferencia sobre Zonas Francas patrocinada por la URSS y el Centro de las Naciones Unidas para las Corporaciones Transnacionales. «Más de sesenta ciudades —aseguró Bolin— de la URSS querían este tipo de zonas, pero en el programa sólo había espacio para diez.»

Los dos años que siguieron a esta conferencia estuvieron llenos de dificultades para aquellas zonas propuestas en la URSS, ante los cambios gubernamentales que paralizaron la decisión tomada. «Tras la desaparición de la URSS —continuó Bolin— el año pasado y la creación de la CEI, las zonas volvieron a tener movimiento. Ahora, existen 41 Zonas Francas en 24 países, de las cuales 17 han sido creadas en los últimos tres años.»

El director del Secretariado de la WEPZA explicó al final de su ponencia las razones principales que han hecho necesario tanto tiempo para conseguir una Zona Franca. En primer lugar, aseguró que la demora se debe a los enormes cambios que ha sufrido la estructura de poder en la Europa del Este y la CEI. En segundo lugar, a la inexperience de estos pueblos en la economía de mercado y leyes occidentales; además, añadió



la burocracia, la ausencia de una moneda fuerte y, por último, destacó la escasa experiencia transferida a los empresarios de la zona.

### Parques tecnológicos

Del mismo modo que existen Zonas Francas diseñadas para favorecer el desarrollo del comercio y la industria en una determinada región y así mejorar la economía, también existen zonas diseñadas para favorecer el desarrollo de la ciencia y la tecnología y, en consecuencia, elevar el nivel económico de la región. Los objetivos son los mismos y en muchas ocasiones una misma autoridad o institución está encargada de gestionar una Zona Franca de comercio o industria y una zona de ciencia y tecnología.

Durante la reunión internacional que tuvo lugar en Cádiz a principios de junio también estuvo presente el presidente consejero delegado del Parque Tecnológico del Vallés, Daniel Quer. A



lo largo de su ponencia, Daniel Quer señaló que tanto las Zonas Francas como una zona de ciencia y tecnología en desarrollo necesitan unos prerequisites determinados. *«Así como una Zona Franca —dijo Quer— necesita de la existencia de un núcleo de población importante, de unas comunicaciones bien dotadas y de una base industrial consolidada, una zona de ciencia y tecnología en desarrollo responde también a unas condicionantes previas.»*

Entre las condiciones indispensables destacó la ne-

cesidad de que exista en ese área determinada una tradición industrial consolidada; en segundo lugar, dijo que era indispensable la existencia de una comunidad universitaria para que existan técnicos cualificados a nivel medio o superior, y, por último, tan sólo puede darse en un entorno con una población importante y con cierta calidad de vida.

El Parque Tecnológico del Vallés (Barcelona) ha sido impulsado por el propio Consorcio de la Zona Franca y, gracias a sus resultados,

puede calificarse como un éxito.

### Cádiz ante el 2000

Esta ciudad del sur de España, que fue el escenario del XI Congreso Mundial de Zonas Francas, se está preparando para el reto del siglo XXI creando las más modernas infraestructuras para todo tipo de actividades industriales y comerciales. En esta dinámica de modernización de la ciudad está presente la Zona Franca con la ejecución de un Plan General de Remodelación.

La incorporación de España a las Comunidades Europeas en 1986 supuso en el ingreso de nuestro país al primer mercado mundial. Para Cádiz constituía un reto que exigía una profunda transformación de su organización, infraestructura e instalaciones. Tras casi tres años de estudios y redacción de proyectos, el Consorcio de la Zona Franca aprobó en diciembre de 1989 el Plan General de Remodelación

de la Zona Franca de Cádiz. Este proceso de remodelación y modernización permitirá a muy corto plazo ofrecer una amplia gama de instalaciones al servicio de la navegación y el tráfico marítimo.

Este Plan supone una inversión total de nada menos que 2.329.073.000 pesetas, adquiridas al 50 por 100 de dos fuentes de recursos: por un lado, los recursos propios del Consorcio de la Zona Franca de Cádiz. Por otro, la ayuda otorgada por la Comisión de las Comunidades Europeas, Fondo Europeo de Desarrollo Regional (Feder).

Pero éstas no son las únicas inversiones que se efectuarán en el recinto de la Zona Franca gaditana. Diferentes empresas ubicadas en la zona han decidido invertir. Mientras, unas ya han concluido y se encuentran en pleno funcionamiento, otras están realizando la fase de ejecución de obras y, por último, otras están en fase de redacción de anteproyectos y proyectos que pretenden ejecutar.

En total, todas estas actuaciones suponen una inversión prevista que ronda los 30.000 millones de pesetas.

Según el presidente de la Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz, Agustín María Domínguez, «la dársena de la Zona Franca, con 43 hectáreas de superficie abrigada y 600 metros lineales de cantil, se apresta a ampliar su atraque en 90 metros más y a disponer de una rampa para tráfico roll-on/roll-off. Esto —continuó— abrirá la dársena a la posibilidad de acoger un creciente y esperanzador tráfico de contenedores. Estas inversiones aumentarán el actual tráfico portuario de 450.000 a 1.750.000 toneladas en los próximos dos años».

Si estas previsiones se confirman, se produciría una saturación de los muelles de la dársena y sería necesario ampliar las instalaciones del Consorcio en el mismo régi-

Los promotores de estas zonas tienen como principales objetivos la creación de empleo, estimular el comercio exterior y atraer el capital extranjero.

men de franquicia arancelaria para las mercancías. Para ello se utilizaría, según Agustín María Domínguez, el muelle de la Cabezuela, donde existe gran disponibilidad de terrenos que podrían abrir inesperadas posibilidades de futuras actividades al Consorcio y al puerto. ■

Inés OTERO

**ISONELL**  
SISTEMAS DE HABILITACION NAVAL

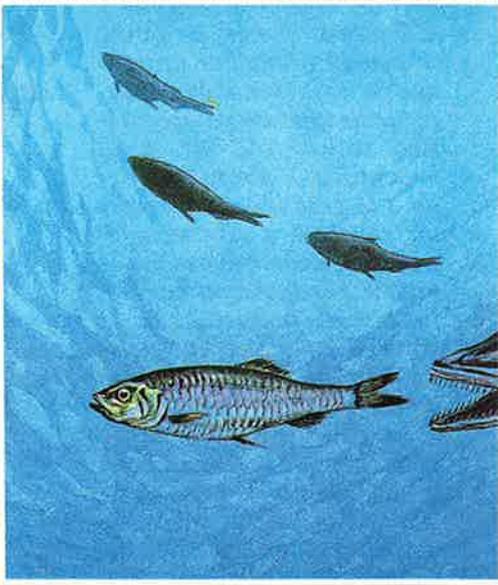
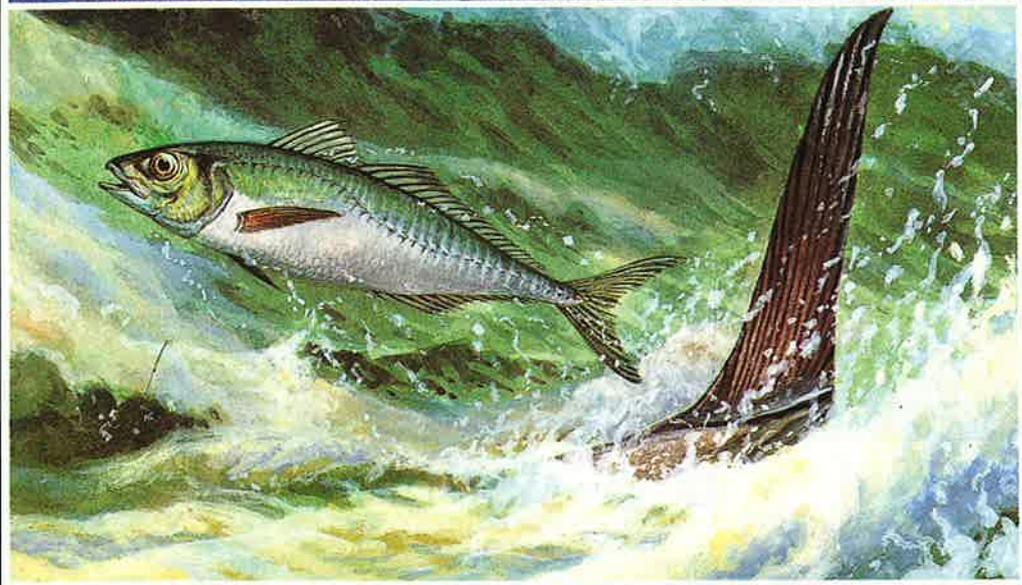
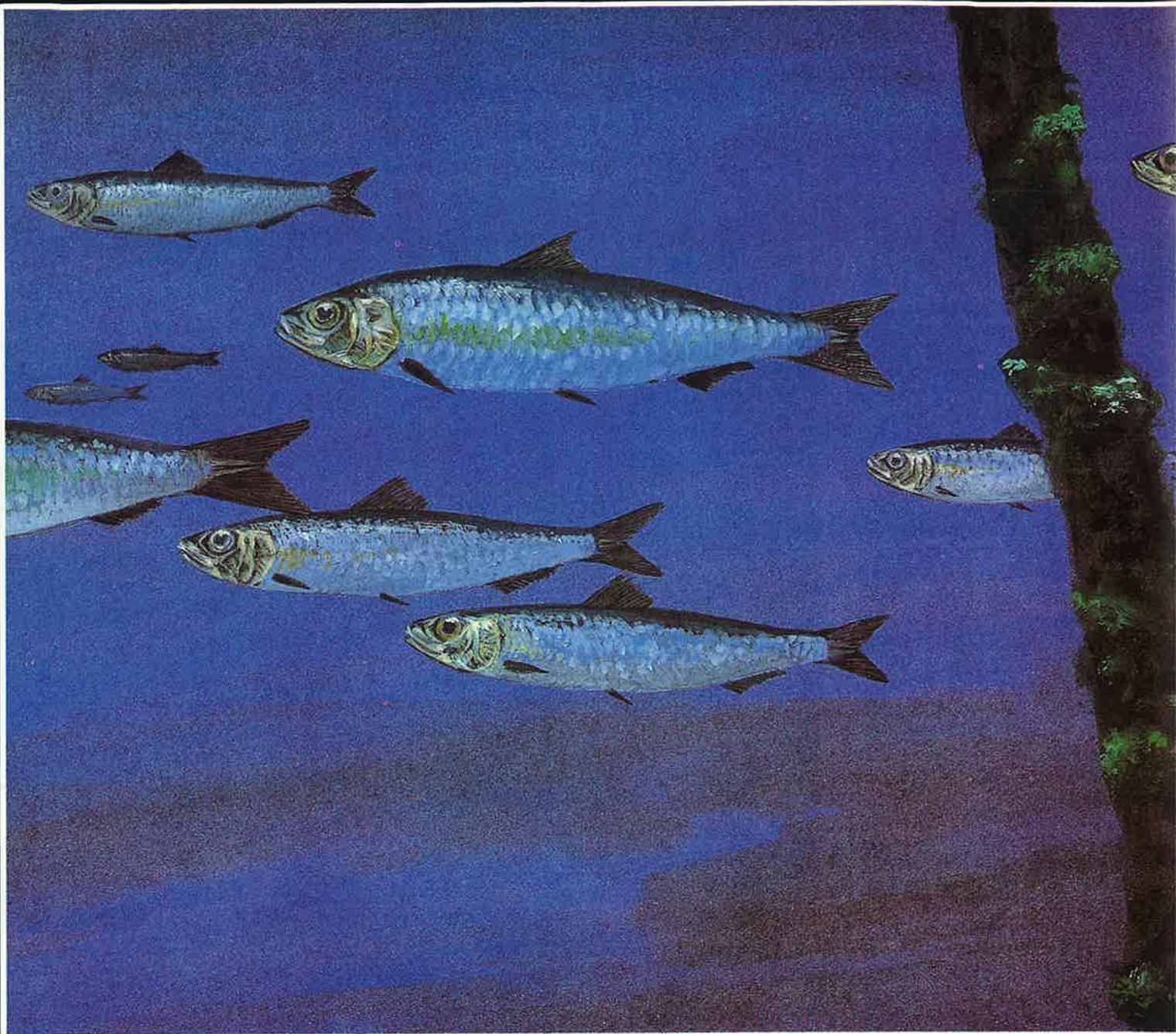
DBW MONTERO, S. A. fabricante de materiales aislantes de Lana Mineral BARLAN, ha desarrollado un sistema de MAMPAROS, PUERTAS y PERFILERIA denominado ISONELL, para utilización en habilitación naval.

	CASE
MAMPAROS ISONELL de 25, 40 y 50 mm.	B-15
PERFILERIA:	
PUERTAS ISONELL P-30	B-15
PUERTAS ISONELL P-50	A-60
SUELOS FLOTANTES SF-50	A-30
SUELOS FLOTANTES SF-75	A-60
CUBIERTAS BEPALITE de 40 mm.	A-60



**DBW - MONTERO, S. A.**

C/. Retuerto n.º 15 - BARACALDO (Vizcaya) - Spain  
Dirección Postal: Apartado (P.O. Box) 558 - 48080 BILBAO - Spain  
Teléfonos: (94) 499 33 00\* - 499 53 00 Telex: 32125 MONSA-E  
Telefax: (94) 490 18 92





# PECES BAJO EL MAR

«LA SITUACION DE  
LOS RECURSOS  
PESQUEROS  
NO ES CATASTROFICA»,  
SEGUN EL SUBDIRECTOR  
DEL INSTITUTO ESPAÑOL  
DE OCEANOGRAFIA,  
ALVARO FERNANDEZ

La visión negativa que se desprende del panorama pesquero español es más de acceso a aguas y de posibilidades de pesca que de estado de los recursos, sostiene el subdirector general del Instituto Español de Oceanografía, Alvaro Fernández García, quien afirma que, si bien hay que mejorar la explotación de *stocks* y su biomasa en el mar, la situación no es catastrófica. En todo caso, ni siempre la pesca es la causa de la disminución de *stocks*, ni está todo dicho sobre pesquerías, ni todas las pesquerías están explotadas. Una de las tareas del IEO es, precisamente, la investigación y evaluación de los recursos pesqueros de interés para las flotas españolas, con el fin de disponer de los datos necesarios que permitan una política nacional de explotación y la cooperación internacional para la ordenación de tales recursos basada en sólidos conocimientos científicos.

## «Hay que ir aumentando la malla, pero conjuntado el aumento con una rentabilidad de la explotación.»

—De acuerdo con las investigaciones del IEO, ¿cuál ha sido la evolución de la biomasa marina en los últimos años? ¿Hay una sobrepesca generalizada?

—Habría que ir zona por zona y stock por stock, no se pueden hacer generalizaciones. Hay pesquerías muy importantes para España, como puede ser la de aguas comunitarias, Gran Sol, oeste de Irlanda, que está bastante estabilizada, manteniéndose a un nivel aceptable los rendimientos de pesca, estructura de tallas, volumen de reproductores, reclutamientos anuales. Creemos que podría mantenerse durante años con el esfuerzo de pesca que está soportando. En cambio, otras pesquerías, como la de merluza de aguas españolas, está claramente en sobrepesca. No quiere decir que la especie esté en peligro, sino que por el sistema de explotación a la que está siendo sometida, el uso de determinadas mallas, el esfuerzo de pesca alto durante muchos años, está produciendo menos capturas que las que podría producir con una estrategia de pesca más adecuada, mallas mayores, etcétera. Se constata que hay stocks que van bien y otros que van mal, pero esto unas veces es causado por la pesca y otras no. Por ejemplo, en la anchoa del Golfo de Vizcaya se están produciendo unas oscilaciones muy grandes que creemos no son debidas a la pesca, sino a las condiciones oceanográficas que se producen durante la puesta. Hay que tener en cuenta todo, la pesca y las condiciones oceanográficas.

—¿En qué medida incide la contaminación?

—Es preciso confesar que ese factor no está evaluado. El estudio de los efectos biológicos de los contaminantes es una línea de trabajo que está empezando; por tanto, no se puede decir que la contaminación esté afectando a las pesquerías, o que no lo esté haciendo. Mirando históricamente la evolución de las capturas, tampoco se deduce que esto suceda.

—¿Hay especies en riesgo de extinción?

—En tal riesgo, no, y es difícil que por causa de la pesca llegue a desaparecer una especie de peces, moluscos o crustáceos; otra cuestión podrían ser los mamíferos marinos, de características biológicas muy distintas.

—¿En qué situación se encuentra el atún rojo?

—Sobre el atún rojo o cimarrón hay discusiones entre científicos de ambos lados del Atlántico, fundamentalmente comunitarios y americanos. Existe una pesquería muy importante en el lado americano del Atlántico, tanto profesional como deportiva, y hay una pesquería tradicional que se está manteniendo año tras año en el golfo de Vizcaya por la flota de cimarrón de Fuenterrabía. Luego hay capturas adicionales que pueden ser importantes en el Mediterráneo. Las indicaciones que tenemos es que el stock evoluciona hacia abajo, la biomasa está disminuyendo. Hay un grupo de evaluación que este año tratará de analizarlo con todos los datos disponibles y sacar una diagnosis lo más certera posible sobre la situación del stock. No hay datos concluyentes, pero nos parece exagerado citar al atún rojo como una de las es-



pecies amenazadas de extinción. Entendemos que es un alarmismo exagerado. Es posible que el stock esté en sobrepesca, pero se pueden tomar medidas correctoras para recuperarlo.

—En el otro extremo, ¿se ha detectado un aumento espectacular de algún stock?

—Espectacular, tampoco. Incluso especies que estaban

produciendo más, como la sardina del Atlántico, ha tenido unos años de niveles muy bajos, y lo mismo ha pasado con la anchoa del Cantábrico. Son especies que tienen estos ciclos naturales.

—¿Coinciden los datos en poder del IEO con la evaluación que hace la Administración canadiense sobre el stock en aguas de NAFO?



—El IEO está trabajando en esa zona a nivel comunitario. Nuestros expertos están verificando las evaluaciones que han hecho los canadienses, sobre todo en la pesquería del gran banco, la 2J3KL, porque ellos están muy alarmados por la evolución de este *stock*. En la reunión preliminar de Hamburgo no pareció que la situación fuera tan grave como los canadienses dicen, pero en la reunión de Halifax, Canadá, en la que participaremos todos, canadienses y europeos, deberá salir un acuerdo sobre el estado real del *stock*, en función del cual se acordarán las medidas de gestión pesquera que parezcan oportunas. En el fondo, parece que subyace el interés de Canadá por gestionar unilateralmente.

—¿Está realizando el IEO algún trabajo específico de particular interés?

—Sobre algunas especies se están realizando investigaciones punteras a nivel inter-

nacional. Un ejemplo es el estudio sobre la sardina y la anchoa, que, son especies difíciles de estudiar por tratarse de poblaciones formadas por muy pocas clases de edad, de tal manera que la cantidad de biomasa en el mar depende de los reclutamientos, que son los alevinajes anuales merced a la reproducción de los maduros sexualmente. Con este proyecto de investigación se intenta averiguar las causas de los reclutamientos buenos y malos de cada año relacionándolos con los factores ambientales, temperatura, salinidad, corrientes marinas, etcétera, y con la disponibilidad de alimento que encuentran las larvas cuando nacen, que se alimentan de plancton. La disponibilidad de alimento parece ser un factor muy condicionante. Este proyecto está siendo subvencionado por la Comisión Interministerial Española, la CICIT, y por la Comisión de las Comunida-

# IEO

## ASESORIA CIENTIFICA DE LA ADMINISTRACION PESQUERA

El Instituto Español de Oceanografía fue creado el 17 de abril de 1914 de la unión de los laboratorios de Biología Marina de Santander, que había sido fundado en 1886 y estaba vinculado a la Universidad de Valladolid, y el de Porto Pi en Mallorca, creado en 1906 y dependiente de la Universidad de Barcelona. Fue su fundador Odón de Buen, y tenía como finalidad el estudio de las condiciones físicas, químicas y biológicas de los mares que bañan el territorio nacional, con sus aplicaciones a los problemas de la pesca.

En el momento de su creación pasó a depender del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes hasta que en 1928 quedó adscrito al de Fomento. En 1932 sería reclamado desde el Ministerio de Marina, donde permaneció hasta 1963, que pasó a Comercio, siendo cedido al de Transportes y Comunicaciones en 1977. Sería en 1980 cuando quedaría adscrito al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, dependiendo de la Secretaría General de Pesca Marítima, desde donde ha recibido un notable impulso, especialmente a partir de 1988. Su función es la de investigación y estudiar los mares, asesorar a la Administración pública en temas oceanográficos y pesqueros, representar a España en organismos internacionales relacionados con la oceanografía y pesca, formar oceanógrafos y difundir los conocimientos oceanográficos.

El IEO cuenta con siete Centros Oceanográficos Costeros: Santander, La Coruña, Vigo, Santa Cruz de Tenerife, Fuen-girola, Palma de Mallorca y Mar Menor. Construidos entre 1973 y 1986 para sustituir a

los antiguos, están diseñados para adaptarse a las variadas actividades de investigación en pesquerías, ecología marina, oceanografía física, química y contaminación y geología marina. El Centro de Vigo cuenta con una planta piloto para experiencias en cultivo de animales marinos, y en los de Santander y Mar Menor se han construido plantas piloto en zonas cercanas.

Para la realización de los trabajos de investigación en el mar el Instituto dispone del buque oceanográfico «Cornide de Saavedra», de 60 metros de eslora y 1.500 toneladas de desplazamiento, que le permite realizar campañas en áreas muy alejadas de las costas españolas. Cuenta, además, el IEO con una pequeña flota de ocho barcos oceanográficos de entre 13 y 30 metros de eslora: «Lura», «Augusto González Linares», «José M. Navaz», «Agamenón», «Jafuda Cresques», «Odón de Buen» y «Francisco de Paula Navarro». Todos ellos están dotados de moderno arsenal técnico y de los medios necesarios para las labores de recogida de muestras, determina-



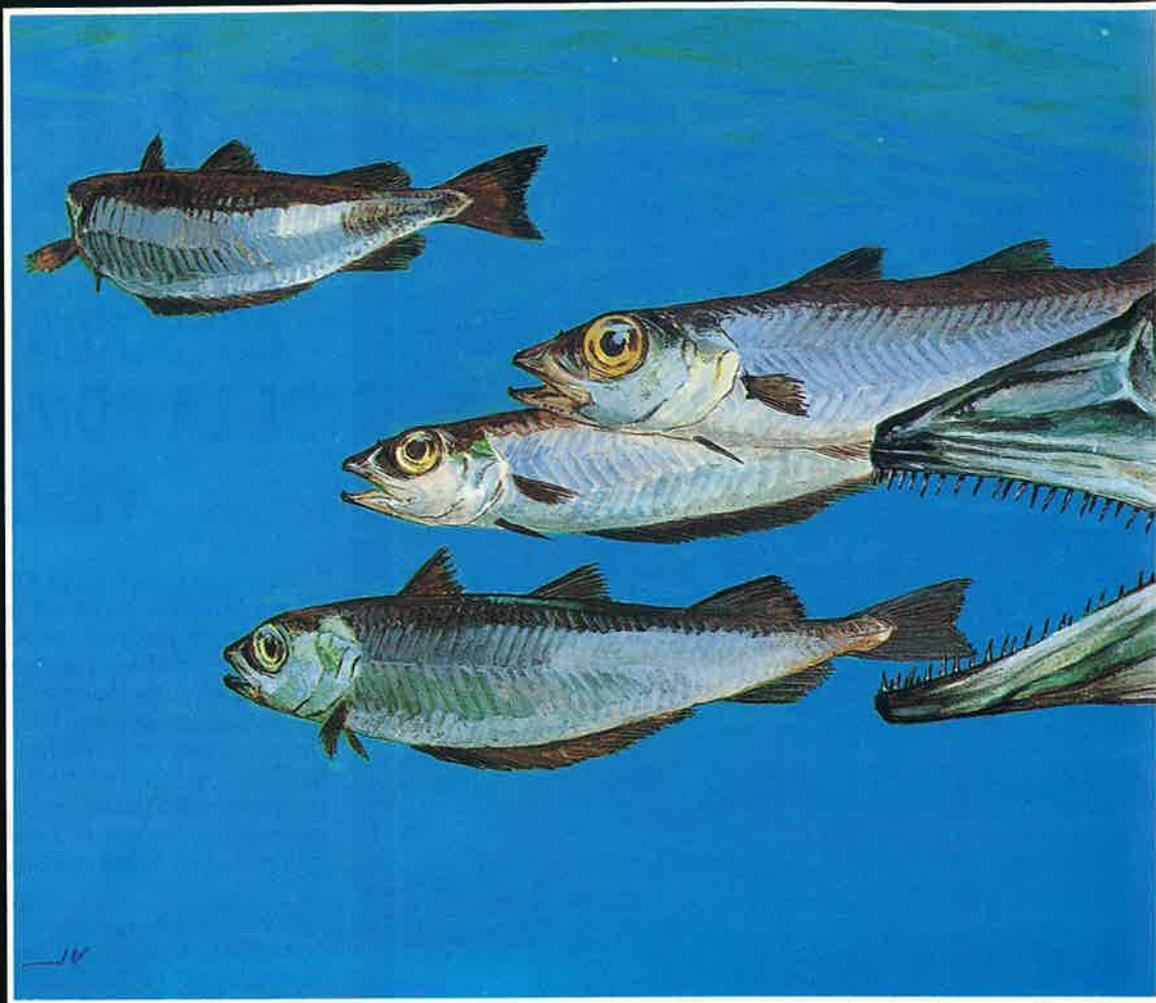
des de la CE, lo cual indica el interés que suscita. Lo estamos realizando con la sardina del Cantábrico y Galicia, y este año empezaremos con la anchoa del golfo de León que es un *stock* muy importante para españoles, franceses e italianos. Participan en el proyecto investigadores españoles, italianos, franceses, portugueses, alemanes e ingleses.

—*¿Algunas de sus previsiones apuntan a la modificación de las mallas en un futuro inmediato?*

—Algo va a haber que ir haciendo en este sentido. Somos conscientes de que cualquier aumento de malla genera unas pérdidas inmediatas al sector pesquero. Los peces pequeños se cuelan por la malla mayor y hasta que crecen y son retenidos por la nueva malla pasa un tiempo en el que se producen unas capturas inferiores. Es cierto también que en muchas de nuestras pesquerías litorales se está dando una rentabilidad bastante ajustada debido a un estado de sobrepesca fuerte. No se pueden dar grandes saltos en el vacío, como pasar de una malla de cuarenta milímetros a una de ochenta. Es absolutamente inviable porque está claro que los pescadores no salen a pescar para lavar las redes, sino para pescar. Hay que ir aumentando la malla, pero conjuntando el aumento con una rentabilidad de la explotación. Ir viendo cómo reacciona el recurso al aumento de malla, cómo se va recuperando el *stock*, de modo que en unos años, mediante una programación progresiva, se llegue a una malla más racional para la explotación y recuperación de los *stocks*. Eso dará estabilidad a la explotación, a las poblaciones en la mar, mayores rendimientos a largo plazo, peces más grandes y mejores precios. Pero para llegar a eso hay que pasar una época mala, que es la época del aumento de malla.

—*¿Cuánto tiempo puede durar la época mala?*

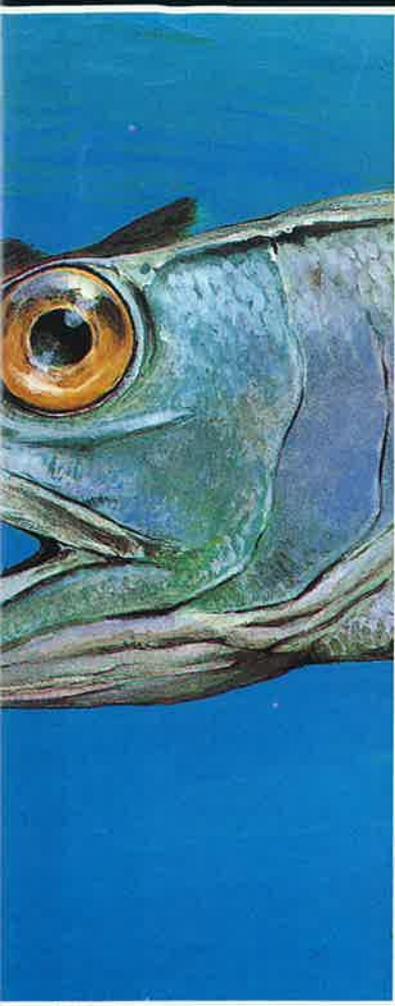
—Para especies económicamente importantes, como la merluza, puede haber dos años de pérdidas inmediatas,



de menores capturas. Un aumento de malla de cuarenta a sesenta y cinco milímetros, que es la que tiene la CE en el Atlántico en aguas españolas, no debe generar pérdidas para otras especies: gallos, rape, etcétera, que son capturadas con la merluza. Se dejarían de capturar merluzas pequeñas que, de hecho, ya son ilegales.

—*¿Es el pescador español más depredador que el de otros países?*

—La acción de los pescadores españoles obedece a una cultura que demanda el consumo de peces pequeños que es muy difícil de erradicar. Hay que tener en cuenta que se consumen ejemplares pequeños porque se comercializan, se comercializan porque se capturan y se capturan porque se utilizan métodos que no se deben utilizar. No es un sambenito, sino una realidad. La flota española ha venido capturando una cantidad de peces que no deberían ser capturados has-



un deterioro progresivo de las poblaciones. Lo que sí tenemos perfectamente detectado son zonas importantes de alevinajes, que tratamos de proteger mediante zonas y épocas de veda, sobre todo al arrastre, que es el que captura más juveniles por el uso de mallas pequeñas. Hay ya identificadas y cartografiadas zonas de juveniles de merluza, al norte y oeste de Galicia, cuyas vedas han sido aceptadas tanto por la Administración española como por la Comisión de la Comunidad, y está ya en un reglamento comunitario. Confiamos que del respeto de esas zonas y del aumento progresivo de las mallas se vayan recuperando esos stocks.

—¿Algunas de las líneas de investigación del IEO han llevado a conclusiones sorprendentes?

## El Instituto está estructurado en tres grandes áreas de investigación, desde las pesquerías nacionales y en otros caladeros hasta cuestiones medioambientales.

—Sorprendentes, no, pero estamos trabajando bastante en pesquerías de difícil gestión. Es el caso de la pesca de fondo en Galicia y Cantábrico, donde se capturan varias especies conjuntamente y para unas son convenientes mallas grandes mientras que para otras son necesarias mallas pequeñas. Este es un conflicto para la especie estrella, que es la merluza, y para otra especie importante comercialmente como es la bacaladilla. Para ésta se necesita una malla de cuarenta milímetros y para la merluza habría que ir a una malla, cuando menos, de sesenta y cinco, que es la reglamentada por la CE y, posiblemente, en un futuro a ochenta, pero ni con sesenta y cinco ni con ochenta

ta que no crezcan más. Es una realidad. Algo se está avanzando, pero es preciso una acción coordinada. Desde la vigilancia en la mar, en las descargas de los puertos, en los mercados o en los restaurantes, a la mentalización del consumidor. Ha de ser una acción integrada que evite la captura, comercialización y consumo de especies ilegales.

—¿Puede hablarse de zonas costeras mejor tratadas o más amenazadas?

—Quizá en el Cantábrico los stocks están algo mejor que si vamos hacia el oeste, a Galicia, mejor que en el golfo de Cádiz. En el Mediterráneo se aprecia una explotación muy fuerte, lo que da lugar a unos rendimientos de pesca en peso muy pequeños, pero que son compensados por la calidad y el valor económico. Están estabilizados, aunque, quizá, no al nivel adecuado. Se podrían capturar más toneladas al año con otro sistema de pesca, pero no se nota

# IEO

● ● ● ción de los parámetros físicos y químicos del agua de mar y para estudios de fauna y flora submarinas.

La plantilla del Instituto está formada por medio millar de personas, de las que el 60 por 100 forman parte del personal investigador y de apoyo a la investigación.

La producción científica de los investigadores queda recogida actualmente en el *Boletín del Instituto Español de Oceanografía*, Informes Técnicos. Monografías y «Publicaciones especiales», además de las colaboraciones en publicaciones científicas extranjeras.

El Instituto Español de Oceanografía está estructurado en tres grandes áreas de actuación e investigación: Pes-

crustáceos explotados por las flotas españolas.

Dada la característica de la flota española, repartida en prácticamente todos los mares, es posible encontrar investigadores del IEO tanto en la Cornisa Cantábrica o Galicia como en aguas de NAFO o Madeira.

El trabajo de investigación abarca cuatro tipos de actividades. La primera de ellas está basada en una red de muestreo e información que el IEO tiene en todos los puertos del litoral peninsular e insular, mediante muestreadores de tallas. A este fin dispone de un presupuesto para 1992 de 110 millones de pesetas. De esta forma se obtienen las estimaciones de capturas más aproximadas a la realidad en cada puerto, para cada especie, en las distintas artes de pesca y para cada período de tiempo. Datos que posteriormente son tratados en proceso informatizado.

El segundo campo de actividad es el estudio de la biología de las especies comercialmente importantes, sobre todo de aquellos aspectos de la biología que tienen influencia directa en la evaluación de las poblaciones: crecimiento, fecundidad, maduración, distribuciones geográficas y alimentación. Un tercero se basa en el estudio directo en la mar mediante campañas de investigación pesquera. La información en este caso se obtiene a través del buque oceanográfico «Cornide de Saavedra» y otros barcos de menor porte, que realizan campañas periódicas en la mar proporcionando una fotografía de la evolución de los stocks, zonas y épocas de alevinajes, reclutamientos, estudios de selectividad de las mallas de los distintos artes de pesca. Información adicional que sirve para corroborar los resultados de las evaluaciones de aplicación de modelos matemáticos. En estas campañas se están realizando técnicas de evaluación acústica en especies pelágicas como la sardina, anchoa, bacaladilla o jurel.

En este apartado se incluye, ● ● ●

querías, Acuicultura marina y Medio marino y protección animal. La investigación en Pesquerías se divide a su vez en cinco grandes programas atendiendo a razones geográficas: Aguas comunitarias, Mediterráneo, África Occidental, Tínicos y pez espada, que se extiende prácticamente por todos los océanos, y Pesquerías lejanas, que corresponde a todas aquéllas en las que actúan las flotas de gran altura, fundamentalmente la zona de NAFO, Canadá y zonas adyacentes, las islas Malvinas y Angola.

El objetivo último de los proyectos de investigación encuadrados en estos grandes programas es la investigación, orientada a realizar una evaluación de los recursos, la evaluación periódica de los stocks de peces, moluscos,

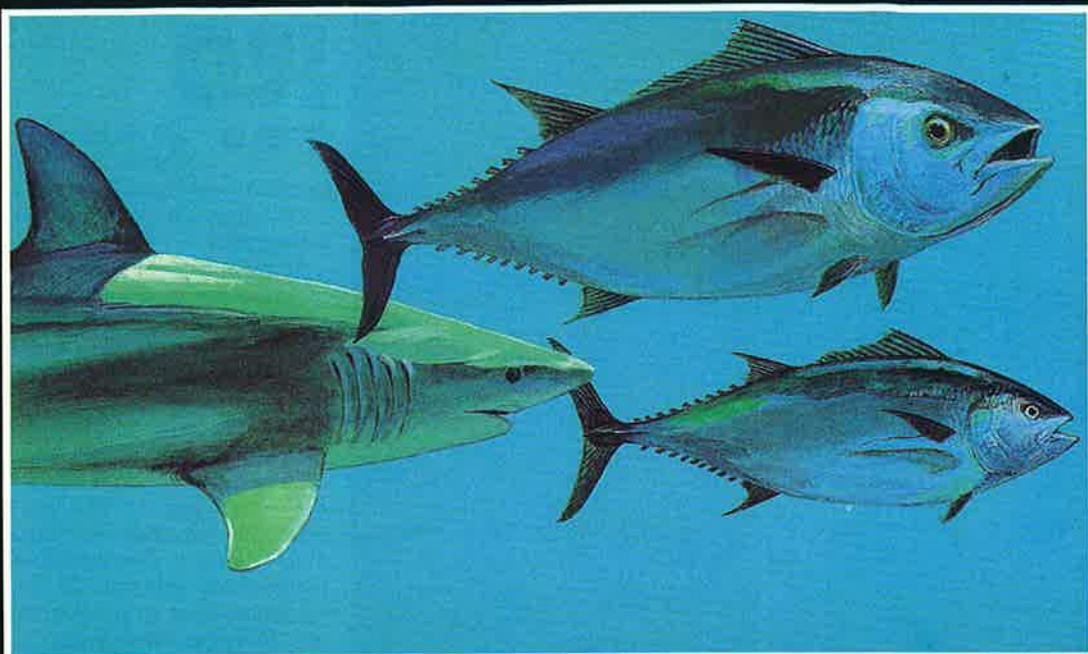
ta se captura bacaladilla, que es una especie también importante. Estamos trabajando para encontrar soluciones alternativas que compaginen las capturas de ambas especies pero dañando lo mínimo a la que debe ser capturada cuando es de tamaño grande.

—¿Manejan alguna hipótesis de trabajo previa?

—Esperamos que se opte por restringir el uso de la malla pequeña a una serie de buques que orienten y dirijan su actividad únicamente a la bacaladilla y que no se utilice la malla pensada para esta especie para capturar otras especies protegidas: merluza, rape, gallos, etcétera.

—¿Puede la empresa privada acceder a las investigaciones del IEO?

—El Instituto recoge en sus publicaciones científicas y en informes el resultado y los avances de sus investigaciones, publicaciones que están a disposición del sector pesquero en general, del que nosotros somos muy dependientes. En realidad, nos da mucho más el sector a nosotros que nosotros a él: datos de capturas, permiso para muestrear en las lonjas, para la observación a bordo, información de las cofradías, de las asociaciones de armadores. Nosotros no les damos muchos retornos, pero este tipo de trabajo, avances en biología, evaluaciones en general, están al uso del sector, que es consciente de la repercusión que tienen los trabajos científicos y cómo son tenidos en cuenta a la hora de tomar medidas políticas de gestión. Dicho lo cual, es cierto que tenemos que agradecer al sector pesquero, siempre que tengamos oportunidad de hacerlo, su colaboración y seguir pidiéndola porque la vamos a seguir necesitando. Hay que tratar de mentalizarnos de que las cosas están evolucionando en el sentido de que hay que cumplir la reglamentación, y la reglamentación actual en vigor es la mínima para ir racionalizando la explotación. Hay que ir entrando por ahí porque en el futuro próximo no va a haber cabida para explotaciones que no se ajusten a



**«El estudio de los efectos biológicos de los contaminantes es una línea de trabajo que está empezando; por tanto, no se puede decir que la contaminación esté afectando a las pesquerías, o que no lo esté haciendo.»**

lo reglamentado. Sobre todo pensando que tenemos que mantener las poblaciones para que su biomasa dure en la mar año tras año y no una explotación inmediatamente intensa un año pero que por mantenerla unos años vamos a tener una sobrepesca más fuerte y unos rendimientos cada vez menores, lo que obligaría a tomar medidas muy drásticas que nadie desea.

—¿Se han descubierto recientemente nuevas especies susceptibles de ser explotadas comercialmente?

—Se están empezando campañas de prospección en



zonas profundas. Desde hace dos años la flota española de gran altura está desarrollando la pesquería de flotán negro en profundidades de más de mil metros de fondo en el centro del océano Atlántico, que está produciendo unas rentabilidades sostenidas para esa especie. También se están poniendo en marcha otras campañas de pesca experimental dirigidas a tiburones de profundidad. El interés puede surgir de prospectar zonas hasta ahora inaccesibles por la tecnología pesquera que pueden ser explotables controlando la evolución de las poblaciones. Este es un campo que en realidad está empezando a desarrollarse, sobre todo en aguas del Atlántico, pero en pesquerías no está todo dicho. Ni todas las pesquerías están explotadas. En tónidos, por ejemplo, hay posibilidades de explotación en el océano Índico y Pacífico.

—Sus palabras parecen reflejar un optimismo que no concuerda con las impresiones tan pesimistas que llegan de otros sectores.

—Una cosa es que los stocks de peces, el objeto de la explotación de la flota pesquera, vaya muy mal, que es una visión catastrófica que yo no comparto en absoluto, y otra es que la flota pesquera española tenga acceso a esos recursos, que no puede explotar por motivos políticos: implantación de las doscientas millas, cierre de los caladeros de Namibia, precio

de los cánones, etcétera. Por mi parte, creo que hay que mejorar algunos stocks, su explotación y su biomasa en la mar, y que si la flota pudiera pescar, con su número y sus características, habría recursos. La visión negativa que se desprende del panorama pesquero español es más de acceso a aguas, de posibilidades de pesca, que de estado de los recursos, que no es que estén todos bien, pero tampoco es una catástrofe. ■

Mery VARONA



## IEO

● ● ● asimismo, el estudio del ictio-plancton, análisis de huevos y larvas de las especies comerciales, que permiten una estimación de la cantidad de reproductores que hay en la mar. Igualmente, el estudio de las biomásas en las distintas zonas, mediante pescas de arrastre estandarizadas, repetidas anualmente con las mismas metodologías, en el mismo mes, que posibilitan una visión histórica de la evolución de las biomásas de las principales especies. Este tipo de campañas proporcionan información adicional para recomendar zonas y épocas de veda en función de los fondos donde se concentran los juveniles. Son, por otra parte, aprovechadas para hacer estudios de selectividad de las distintas mallas para, posteriormente, recomendar la utilización de las mallas más adecuadas para la recuperación de poblaciones.

En el mismo capítulo de trabajos en la mar se engloba el programa de observación a bordo de buques comerciales. Se trata habitualmente de biólogos recién licenciados, a los que previamente se les imparte un curso de preparación, que operan como observadores en la flota de las Malvinas, en la flota congeladora de pa-

langre de pez espada, en la flota arrastrera de fletán negro o en la flota bacaladera. Se incluye también en este bloque las campañas de marcado de especies para conocer sus migraciones. Se trata de especies que realizan grandes viajes a través de océanos y se precisa conocer qué espacios ocupan los stocks. A tal fin se marcan ejemplares mediante arponcillos con un espagueti de color. La comunicación de los pescadores después de las capturas permite conocer el viaje realizado por los peces, su crecimiento y diversa información biológica adicional. Distintas especies de atún, bonito y bacalao de la zona NAFO son objeto actualmente de campañas de marcaje.

El cuarto de los bloques de actividad en Pesquerías es la evaluación de los stocks propiamente dicha, que se realiza anualmente en grupos de trabajo de expertos internacionales. En esta reunión los expertos de cada pesquería de los países que tienen flota actuando en ellas aportan sus datos y avances en la investigación, capturas, distribución de tallas, edades en que fueron capturadas, etcétera. Se cruzan los datos aportados y se realiza la evaluación conjunta de stocks, que indica la evolución de la pesquería. De esta forma es posible conocer si se está produciendo sobrepesca fuerte, si la población va a menos, se mantiene o va a más, si convendría aumentar la malla, reducir el esfuerzo, fijar un TAC o cuota, etcétera. De estos grupos de trabajo científico saldrán las recomendaciones para los comités de gestión pesquera, tallas mínimas de captura, zonas de veda, espaciales o temporales o combinación de ambas, capturas máximas permitidas al año, que después se reparten en cuotas por países, mallas mínimas, esfuerzo de pesca por arte, etcétera. Recomendaciones que luego son discutidas en el nivel político y aceptadas o no en función de los condicionantes sociales o económicos. ■

M. V.



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.**



**FROM**



**CHUGOKU**

PAINTS ESPAÑA S.A.

Juan de la Cierva, 24  
28820 COSLADA (Madrid)  
Tel.: 669 04 45 - 669 03 34 - 669 03 80  
Fax: 669 03 97

**PROTECCION TOTAL PARA BUQUES DE PESCA**

"CHUGOKU PAINTS ESPAÑA, S.A. es una parte importante de la cadena internacional de CHUGOKU. CHUGOKU es una compañía perfectamente establecida en el mundo, que provee la gama completa de pinturas marinas para todo tipo de buques y estructuras marinas".

La experiencia durante 75 años y largas investigaciones y desarrollos permiten a CHUGOKU fabricar pinturas marinas de alta calidad consiguiendo la absoluta confianza de los armadores y astilleros del mundo entero.

En la actualidad, el problema de la contaminación del mar preocupa al mundo entero. En Japón, para los barcos de cabotaje y arrastreros, está prohibido la utilización de pinturas con estaño, lo cual promueve las pinturas AF libres de estaño. CHUGOKU, compañía internacional de pinturas marinas, colabora en la protección del océano a través de los productos de la serie TFA.

## NUEVO REGLAMENTO PARA LA FLOTA DE ARRASTRE QUE FAENA EN EL CALADERO NACIONAL



# MAYORES MEDIDAS DE PROTECCION PARA LA CONSERVACION DE LOS RECURSOS PESQUEROS

La Administración de pesca española ha actualizado las medidas técnicas de conservación de los recursos pesqueros mediante una circular en la que se establecen, entre otros aspectos, la dimensión mínima de las mallas, las especies protegidas, zonas de veda, condiciones del despacho de los buques de pesca y de los diarios de a bordo de

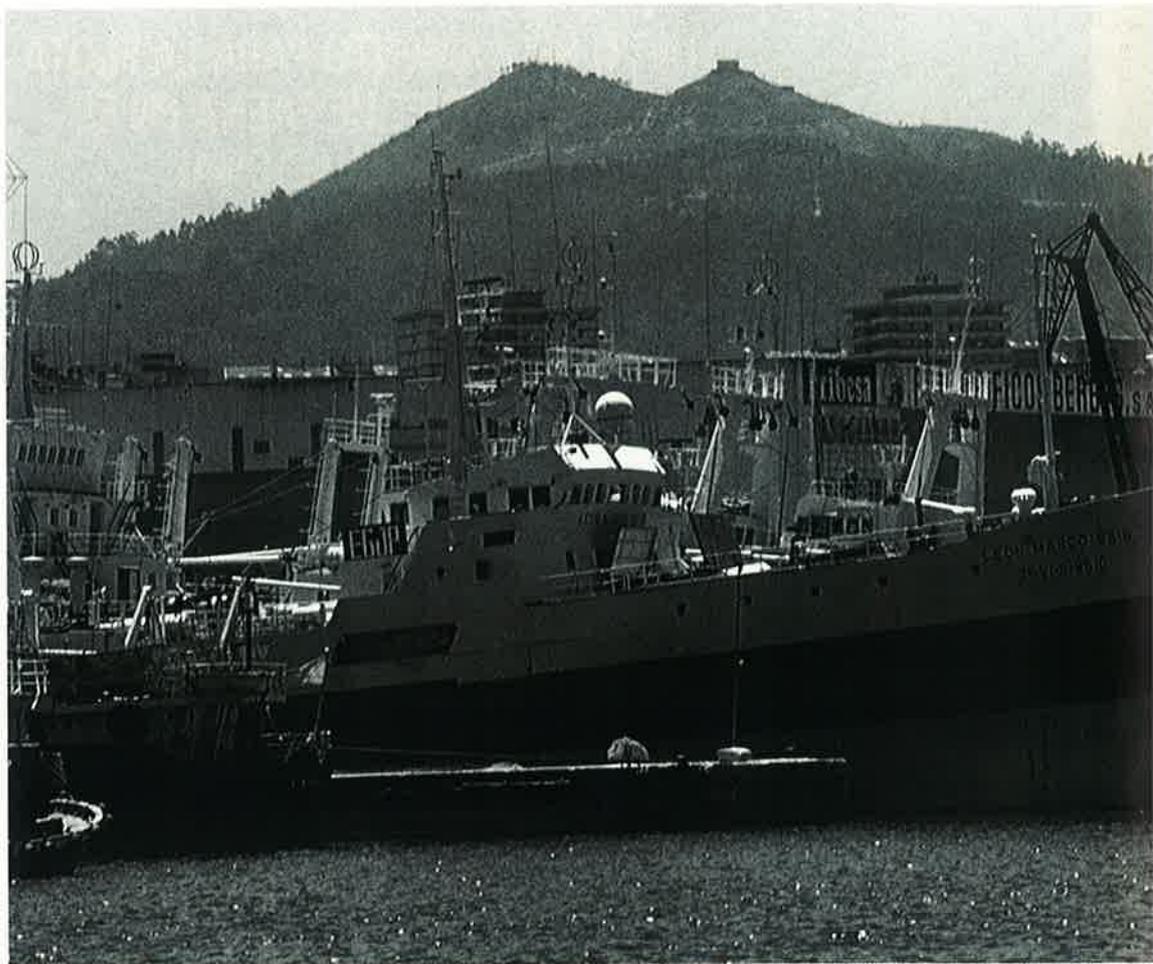
**La circular de la Dirección General de Recursos Pesqueros establece una relación de especies protegidas y otra de especies sujetas a talla mínima.**

las Comunidades Europeas y las declaraciones de desembarque. La nueva normativa entró en vigor el pasado 1 de junio y, aunque afecta únicamente a la flota pesquera española de arrastre que faena en el caladero nacional en aguas de la Región 3, supone un paso más en la política de proteger y garantizar la conservación de los recursos pesqueros.

**L**A circular, suscrita por el director general de Recursos Pesqueros, Rafael Conde de Saro, actualiza la dictada en 1989 por la desaparecida Dirección General de Ordenación Pesquera, incorporando, a su vez, las modificaciones introducidas en los últimos años, todas ellas en la misma vía de incrementar las medidas de protección del caladero nacional. La Región 3 sobre la que se aplican las nuevas normas, comprende las aguas limitadas por una línea que comienza en un punto situado en la costa de Francia a 48°00' de latitud norte y sigue en dirección oeste hasta los 18°00' de longitud oeste para descender con rumbo sur hasta los 36°00' de latitud norte, siguiendo con rumbo este hasta el istmo de Punta Marroquí a 5°36' de longitud oeste y desde allí, siguiendo la costa suroeste de España, la costa de Portugal y la costa noroeste de España hasta el punto de partida. La región se divide en subzonas y éstas, a su vez, en divisiones, unidades de gestión de acuerdo con el Consejo Internacional para la Exploración de la Mar (CIEM).

### Especies protegidas

La circular establece una relación de especies protegidas y otra de especies sujetas a talla mínima. Entre las primeras se encuentran el esturión sabalo, salmón, trucha morisca, anguila, congrio, bacalao, maruca, eglefino, carbonero, abadejo, merlán, merluza, lisa, lubina, besugo, chopo, dorada, salmonete, solla, mendo, limanda, platija, lenguado, acedía, gallo, rempí, rodaballo, rape y jibia. La relación se acompaña, asimismo, con una indicación sobre las tallas mínimas que habrán de presentar las especies objeto de protección y que van desde los 145 cm. del esturión a los 15 cm. de la acedía y el salmonete de roca, pasando por los 25 del besugo, los 50 del salmón o los 58 del congrio.



En cuanto a las especies sujetas a talla mínima la relación comprende el arenque y la caballa, ambas con 20 cm.; sardina y boga, con 11 cm.; jurel, pargo y salema, con 15 cm.; palometa negra, con 16, y aguja, con 25 cm. El boquerón habrá de alcanzar una talla mínima de 12 cm. en toda la región, excepto en la División IX, que podrá ser de sólo 10. La talla mínima de vieiras será de 100 mm. y de 120 mm. la de centolla. La ci-

ga deberá alcanzar los 20 mm. de longitud de cefalotórax y los 70 de longitud total. Finalmente, quedan por determinar las tallas mínimas de fane-ca, buey y calamar.

### Dimensiones de las mallas

La malla mínima para las especies principales autorizadas en toda la región se mantiene en 65 cm., establecién-

dose en 55 cm. para gamba, 40 cm. para caballa, bacaladilla, arenque, cefalópodos y jurel, 20 para sardina, anguila, quisquilla y camarón y 16 para espadín, boquerón y lanzón. En el caso de la cigala, la malla podrá ser de 65 a 55 cm., según que se trate de red de arrastre selectiva o no selectiva, respectivamente.

La circular recuerda que no podrán hallarse a bordo las redes cuya malla sea inferior a la de las redes utilizadas de acuerdo con las disposiciones establecidas, a menos que estén debidamente trincadas y estibadas, de modo que no estén dispuestas para su utilización. Alude luego a la Ley 53/1982, de 13 de julio, sobre infracciones en materia de pesca marítima, cuyo artículo tercero considera infracción grave el «uso o tenencia a bordo de artes o aparejos prohibidos o con mallas antirreglamentarias», para señalar a

**Queda prohibida la tenencia a bordo de artes de malla inferior a la que figura en el despacho del buque.**



continuación que en este aspecto es de aplicación la normativa española por ser más restrictiva que la comunitaria, por lo que, en definitiva, queda prohibida la simple tenencia a bordo de artes de malla inferior a la que figura en el despacho del buque.

Igualmente, queda prohibida la fijación de dispositivos que permitan obstruir las mallas de cualquier parte de la red o reducir de manera efectiva sus dimensiones. En la misma línea proteccionista se encamina la prohibición de tener a bordo aparatos de selección automática que afecta a los buques que utilizan redes de arrastre con malla para la pesca de jurel o caballa.

### Zonas de veda

Las áreas de veda que se fijan en la circular de la Dirección General de Recursos Pesqueros afectan a la zona

de cabo Higer a Punta Surrarán, zona de Punta de los Carreros a la ría de Tina Mayor, Ribadeo, La Coruña y Finisterre, zonas de Ons y Cíes y del Cantábrico Central. Se establece, asimismo, la veda temporal —sábados y domingos— entre el meridiano del cabo Machichaco y la línea fronteriza con Francia.

Todo ello sin perjuicio de las zonas reservadas exclusivamente para anzuelo, palangre, volanta, rasco, etcétera, y de la prohibición general de arrastrar en fondos inferiores a 100 metros.

Por otra parte, en lo que se refiere a la región Suratlántica, se recuerda la vigencia de la prohibición general de arrastre en fondos inferiores a 50 metros, o bien a menos de seis millas a la costa más próxima en aquellos trozos de litoral en los que la isobática de 50 metros salga por fuera de la línea de seis millas.

Igualmente, la circular remite a la orden ministerial de 7 de mayo de 1987 en la que se regula la concesión de permisos temporales para el ejercicio de la pesca de arrastre de fondo a embarcaciones de 5 a 35 TRB, y establece una veda para el arrastre de fondo a embarcaciones de menos de 35 TRB dentro de la zona de seis millas de distancia a la costa más próxima.

### Despacho de los buques de pesca

Otro de los capítulos objeto de atención en el nuevo reglamento de pesca de arrastre es el que se refiere al despacho de los buques de pesca que faenan en el caladero nacional, distinguiéndose al efecto entre los que centran sus actividades en la pesca de todas las especies con una malla de 65 mm., aquéllos cuya

actividad está dirigida a una especie principal autorizada, con la malla correspondiente, y aquéllos cuya actividad se dirige conjuntamente a las especies de caballa, bacaladilla, cetilópodos pelágicos y jurel, con malla de 40 mm., en este caso con la condición de que capture un porcentaje mínimo de especies principales autorizadas del 80 por 100 del total acumulado de capturas y un porcentaje máximo de especies protegidas del 10 por 100 del peso total de las especies principales autorizadas en conjunto.

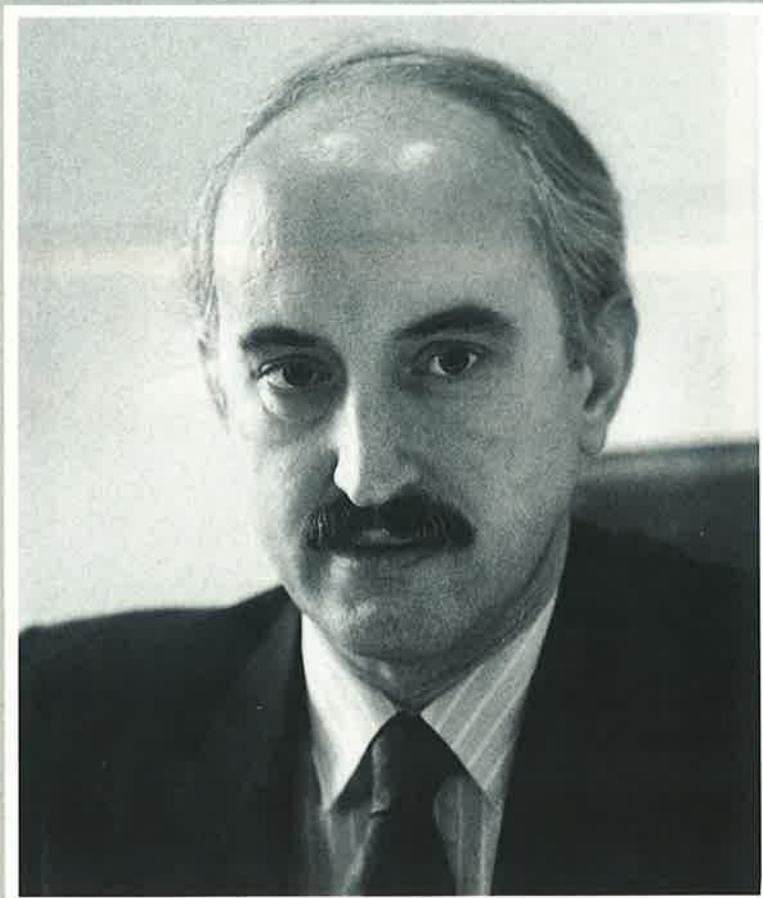
En la zona geográfica del golfo de Cádiz se podrán despachar buques para la pesca de todas las especies, excepto las protegidas, con malla de 40 mm., debiendo capturar, en este supuesto, un porcentaje mínimo de 50 por 100 de especies principales autorizadas y un porcentaje máximo del 10 por 100 de especies protegidas.

En cada despacho deberá figurar una sola dimensión mínima de las mallas, no permitiéndose simultanear dos o más mallas mínimas en un mismo despacho de pesca. En éste deberán figurar expresamente las dimensiones mínimas de las mallas, la especie o especies principales autorizadas y la zona geográfica de pesca.

Finalmente, la circular ahora vigente advierte a las autoridades delegadas en el litoral sobre la necesidad de que los buques pesqueros cumplieren debidamente el diario de a bordo y las declaraciones de desembarque de las Comunidades Europeas, cuyas hojas serán entregadas a las autoridades competentes del puerto de desembarque en un plazo no superior a cuarenta y ocho horas a partir del momento de la terminación de las operaciones de desembarque. Las declaraciones de desembarque serán procesadas en los ordenadores de los centros de grabación, siguiendo también los plazos establecidos. ■

Mery VARONA

«El Proyecto de Ley de Huelga es un ejemplo de defensa de los derechos sociales fundamentales»



## Intervención de Martínez Noval ante la OIT

Los nuevos procesos de democratización que están teniendo lugar en el mundo, la consolidación de la Europa comunitaria y la defensa de los derechos sociales fundamentales fueron los principales temas tratados por el ministro de Trabajo, Luis Martínez Noval, durante la LXXIX Conferencia Anual de la OIT, en Ginebra. Durante su intervención, Martínez Noval hizo referencia al Proyecto de Ley de Huelga recientemente remitido al Parlamento español como un ejemplo de defensa de los derechos sociales fundamentales.

«**L**AS tensiones étnicas, las crisis económicas, los rebrotes de racismo, la aparición de nuevas formas de marginación o exclusión social son factores negativos que obligan a una reflexión sobre los medios de alcanzar nuevas situaciones de equilibrio que compaginen el avance de la democracia, el desarrollo económico y el progreso social.» Con estas palabras se refirió el ministro de Trabajo y Se-

guridad Social, Luis Martínez Noval, en el seno de la LXXIX Conferencia Anual de la Organización Internacional del Trabajo, a los procesos de democratización que están teniendo lugar en los numerosos países del planeta, «aun cuando nunca como ahora el mundo ha estado tan persuadido de la necesidad de llevar a la práctica estos principios».

No obstante, y pese a las dificultades aparecidas en

«Aun cuando nunca como ahora el mundo ha estado tan convencido de la necesidad de llevar a la práctica los principios de libertad, justicia y Estado de derecho, existen múltiples obstáculos para conseguir su implantación y preservarlos»



estos procesos, el ministro resaltó la importancia de esta apertura de nuevos espacios democráticos en todos los continentes, apertura que, en su opinión, está rescatando para significativos países la vigencia de las ideas de libertad, justicia y Estado de derecho. «*El derribo de muros físicos e ideológicos, la reforma de fronteras, los cambios de regímenes políticos y económicos y la transformación de estructuras y alianzas militares, son manifestaciones de aquella esperanzadora apertura*», afirmó.

### Maastricht

Como aspecto muy positivo dentro de este proceso de cambios mundiales, Luis Martínez Noval mencionó

la meta a la que parece que se están acercando los países integrantes de la Europa comunitaria. «*Al mismo tiempo que convivimos con una Europa fragmentada por la reaparición de extremismos nacionalistas, y en la que la violencia hace acto de presencia con imágenes que remiten a épocas que pensábamos superadas, el proceso de consolidación de la Comunidad Europea, que avanza no sin dificultades, y la reciente constitución del espacio económico europeo son datos positivos a los que hay que sumar los acuerdos de Maas-*

«El proceso de consolidación de la Comunidad Europea es un dato positivo dentro del panorama internacional»

*tricht y, en particular, su protocolo en materia social, instrumentos ambos que el Gobierno español apoya firmemente.*»

Martínez Noval tuvo también unas palabras para Latinoamérica y señaló, a este respecto, que en el espacio iberoamericano, en uno tan significativo como lo es para España 1992, el proceso democratizador se está consolidando y que países muy representativos de su identidad continental no sólo han recuperado, en estos últimos años, sus prácticas democráticas, sino que han iniciado

importantes procesos de saneamiento y reformas económicas. «*Esta misma tendencia se manifiesta también en Africa, donde el "apartheid" se dismantela, o en Asia, donde se han logrado acuerdos de paz y se despejan los horizontes de nuevas democracias en países de reciente industrialización.*»

### Ley de Huelga

Martínez Noval se refirió al Proyecto de Ley de Huelga, recientemente remitido por el Gobierno al Parlamento español, como un ejemplo de la defensa de los derechos sociales fundamentales para cuya proposición se habían tenido presentes las decisiones del Comité de Libertad Sindical de la OIT. «*El Proyecto de Ley incorpora un concepto amplio y no puramente contractual del derecho de huelga, vinculado a la tutela de los intereses de los trabajadores; reconoce el derecho de huelga de los funcionarios; establece medidas administrativas y judiciales para la protección de su ejercicio y promueve la incorporación de formas autorreguladoras para la fijación de limitaciones al derecho de huelga que aseguren el mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad.*»

En este sentido, el ministro resaltó que este Proyecto de Ley recoge los criterios de la Resolución número 92 de la OIT en materia de solución de conflictos laborales por la vía de la conciliación y del arbitraje voluntarios. ■

V. L.

**L**A creciente necesidad que se detecta en Santa Cruz de Tenerife de contar con un Centro de Control de Tráfico Marítimo ha obligado a la Dirección General de la

Marina Mercante a dar prioridad a la construcción de este Centro, frente a la de otros Centros de Control previstos en el Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación.

La construcción del Centro, que se ubicará en el Muelle de la Piedra, en un terreno cedido por la Junta del Puerto, se adjudicó a la empresa Fomento de Construcciones y Contratas por la cifra de 241.238.329 pesetas. Este Centro formará parte de la red de diez Centros de Control que Marina Mercante prevé completar en 1995, dando cobertura a casi todo el litoral e incorporándonos a la situación generalizada en otros países europeos.

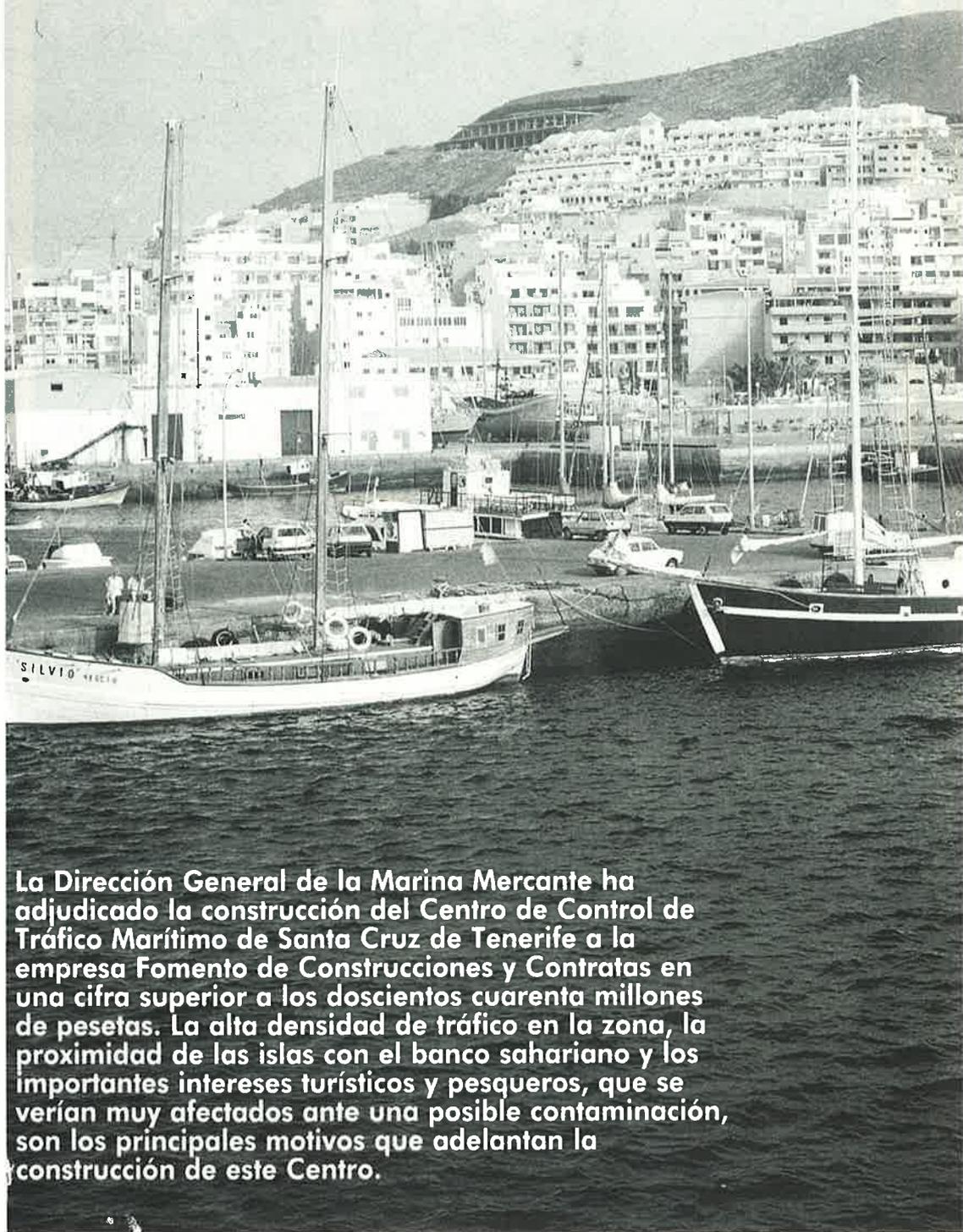
### Funciones de la estación

Las funciones básicas que realizará la estación de Santa Cruz de Tenerife será, en primer lugar, la de vigilancia y prevención. Esta misión se llevará a cabo mediante la observación y asistencia permanente de los tráficos marítimos; la información a la navegación tanto de sus servicios como de las condiciones de la seguridad de la navegación, y, en cooperación con otras autoridades mediante acuerdos explícitos, de la vigilancia de las actividades pesqueras, zonas y rutas prohibidas, así como la represión del contrabando y ayuda a las actividades de navegación deportiva y turística.

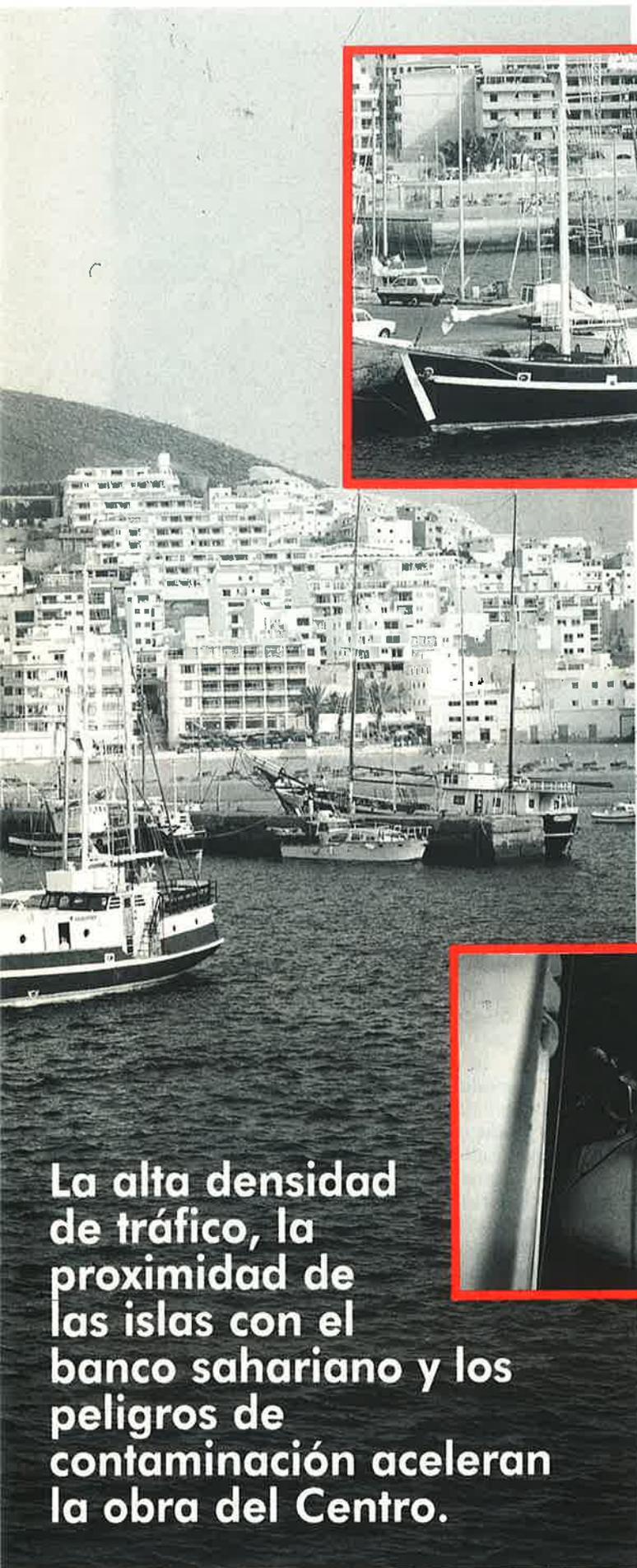
En segundo lugar, también se encargará del salvamento y lucha contra la contaminación dentro de su zona geográfica. El Centro de Control actuará, tal y como aparece en el Plan Nacional de Salvamento, de forma autónoma en las tareas de coordinación del salvamento. El Centro Nacional Coordinador de Salvamento, situado en Madrid, tan sólo intervien-

## Marina Mercante adjudica su construcción en más de 240 millones

# EL CENTRO DE CONTROL MARITIMO DE TENERIFE, EN MARCHA



La Dirección General de la Marina Mercante ha adjudicado la construcción del Centro de Control de Tráfico Marítimo de Santa Cruz de Tenerife a la empresa Fomento de Construcciones y Contratas en una cifra superior a los doscientos cuarenta millones de pesetas. La alta densidad de tráfico en la zona, la proximidad de las islas con el banco sahariano y los importantes intereses turísticos y pesqueros, que se verían muy afectados ante una posible contaminación, son los principales motivos que adelantan la construcción de este Centro.



**La alta densidad de tráfico, la proximidad de las islas con el banco sahariano y los peligros de contaminación aceleran la obra del Centro.**



bor el Centro tomará parte activa en la detección de productos y residuos contaminantes, intentará identificar los orígenes de la misma y recurrirá a los medios disponibles para asegurar la identificación.

## **Equipamiento del Centro**

Para llevar a cabo todas sus funciones se dotará al Centro del equipamiento necesario. A grandes rasgos, constará de cuatro radares, consolas de procesamiento de datos y presentación de información, un radiogoniómetro, redes de comunicaciones HF, MF y VHF, líneas telefónicas, telefax y télex.

El conjunto de la construcción consta de tres edificios: Torre, Capitán y Almacén-Helipuerto. El edificio Torre es el más representativo de todos. Consta de once plantas, las cuatro primeras forman conjunto con el edificio Capitán y las siete restantes sobresalen del mismo. Las tres plantas superiores tendrán forma octogonal y en la novena y la décima se albergarán las salas de control de tráfico marítimo. En la azotea, situada en la undécima planta, se ubicarán las antenas necesarias para las comunicaciones. Este edificio contendrá las dependencias necesarias para el personal de guardia permanente y las oficinas administrativas y técnicas.

Por su parte, el edificio Capitán, que se comunicará con las cuatro plantas inferiores del Torre, albergará las dependencias de la Administración pública bajo la dirección del capitán de puerto.

El Centro estará dotado de personal suficiente para atender el servicio permanente de veinticuatro horas al día. El personal técnico que desempeñará los puestos de responsabilidad será profesional marítimo de la especialidad adecuada a sus funciones. En cuanto a la lucha contra la contaminación, se contará con expertos en química, biología marina y otras especialidades afines. ■

dría en caso de accidentes de gran envergadura en los que se necesitase ayuda nacional e incluso internacional.

Y, por último, la tercera función será el control y lucha contra la contaminación marina, ya que afectaría gravemente a los intereses turísticos y pesqueros tan importantes en esta zona. Para realizar esta la-

I. O.

Convenio de colaboración  
entre Defensa  
y Obras Públicas

## Unión de esfuerzos para el salvamento

El ministro de Defensa, Julián García Vargas, y el de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, han firmado un convenio para poner en marcha la colaboración de ambos Ministerios en la búsqueda y salvamento de personas en el mar y en la lucha contra la contaminación marina. Con este acuerdo se pretende obtener el mayor rendimiento de los medios disponibles.



Con la firma de este convenio entre ambos Ministerios se busca una mayor eficacia en la gestión de los recursos humanos y materiales que ambos Departamentos destinan a estos fines, al disponer ahora de un instrumento adecuado que determina las reglas de mutua colaboración.

El ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, destacó la importancia de la cooperación con los medios de que disponen, y explicó que el convenio firmado es la plasmación de esa voluntad y el resultado de una larga negociación.

En este sentido, José Borrell recordó que el Ministerio de Defensa, a través del Ejército del Aire, es el responsable principal en la localización y rescate de las tripulaciones de aeronaves accidentadas por medio de los centros y unidades del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), tal y como consta en los acuerdos suscritos por España

en el marco de la Convención de Chicago.

Por su parte, la Dirección General de Marina Mercante tiene encomendadas la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar y la lucha contra la contaminación. Para llevar a cabo estas acciones se elaboró el Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación, que prevé diversas actuaciones encaminadas a aunar esfuerzos de los distintos órganos de la Administración del Estado y de éstos con las Comunidades Autónomas.

El acuerdo firmado posibilitará medidas y procedimientos para conocer inmediatamente las emergencias que puedan producirse en las zonas de salvamento de responsabilidad española. Además, permitirá a Marina Mercante solicitar de la Armada y del SAR los medios que necesite.

Asimismo, el SAR podrá requerir del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento y Lucha contra la Contaminación la participación de los medios marítimos y aéreos necesarios para las operaciones de salvamento.

Al mismo tiempo se prevé la realización periódica de ejercicios de aplicación de los distintos procedimientos y técnicas en operaciones simuladas, y se promoverán planes específicos para la formación y adiestramiento del personal con el objeto de alcanzar y mantener el grado de competencias necesario. ■

I. O.

# COMPROMISO HISPANO-FRANCES SOBRE LA PESQUERIA DE LA ANCHOA

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Pedro Solbes, y el secretario de Estado de Mar de Francia, Charles Josselin, han acordado dar cumplimiento al mandato del Consejo de Ministros de Pesca de las Comunidades Europeas para racionalizar la pesquería de anchoa en el Golfo de Vizcaya y conseguir la convivencia pacífica en la mar entre los pescadores de ambos países.



Los buques de arrastre pelágicos franceses cesarán en sus actividades en el Golfo de Vizcaya mientras dure la costera de la anchoa de los cerqueros españoles.

**E**L compromiso alcanzado establece un esquema por el que los buques de arrastre pelágico franceses cesarán en sus actividades durante el período de tiempo en que dure la costera de la anchoa de los cerqueros españoles. Asimismo, los pescadores franceses mantendrán un período de veda en invierno y respetarán el descanso de fin de semana.

Además, se reforzará la cooperación entre ambas Administraciones para erradicar la pesca ilegal de juveniles, y se fomentará la colaboración y cooperación entre ambos sectores en el terreno de la comercialización y regulación del mercado de la anchoa.

Finalmente, se procederá a un intercambio de cuotas entre los dos países, por el cual España transfiere 6.000 toneladas de anchoa a cambio de 933 toneladas de merluza y 100 toneladas de rape por parte francesa. La base del cálculo para este in-

tercambio ha sido la cotización media de las especies afectadas de acuerdo con el baremo comunitario establecido al efecto.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación considera que este compromiso es un paso histórico trascendental en las relaciones de buena vecindad entre España y Francia, que contribuirá muy positivamente tanto a la mejora en la conservación y gestión de los recursos pesqueros del Golfo de Vizcaya, como a la cohabitación de los sectores pesqueros de ambos países en un mismo caladero.

Las capturas anuales permitidas (TAC) de la anchoa del Golfo de Vizcaya se reparten en cuotas entre España y Francia. Conforme al Tratado de Adhesión del Reino de España a las Comunidades Europeas, corresponde a nuestro país una cuota equivalente al 90 por 100 del TAC y a Francia el 10 por 100 restante. En el año, el TAC

de 30.000 toneladas se repartió en dos cuotas, de 27.000 toneladas para España y 3.000 para Francia.

Las modalidades utilizadas para la captura de la anchoa en el Golfo de Vizcaya son las de cerco, método tradicional de los pescadores españoles, y la de arrastre pelágico, empleada por los buques franceses en los últimos años. Esta diferencia e interacción de «artes» ha ocasionado problemas y enfrentamientos entre los pescadores de los dos Estados miembro, que faenan simultáneamente en la misma zona en determinadas épocas del año.

Por ello, el Consejo de Ministros de Pesca de las Comunidades Europeas, en su sesión de los días 17 y 18 de diciembre de 1991, instó a España y Francia a buscar soluciones que contribuyeran a un aprovechamiento y gestión más racional del *stock* de anchoa en el Golfo de Vizcaya. ■

C. VALENCIANA

## En la desembocadura del Turia mueren 70 toneladas de peces

El vertido diario de cien mil metros cúbicos de agua sin depurar y el temporal que azotó las costas de Valencia los pasados 14 y 15 de junio fueron la causa de la muerte de 70 toneladas de peces en la desembocadura del Turia, junto a la localidad de Pinedo.

**L**A mañana del pasado 16 de junio fue testigo de la aparición de miles de *llissas* (también conocidas como mugil o mújol), especie común en la desembocadura de los ríos, que tenían un peso próximo al kilo.

La falta de oxígeno y el exceso de salinidad resultaron ser la causa de la muerte de miles de peces, al crearse una zona de aguas estancadas que recibían continuamente la descarga del aliviadero de la depuradora de Pinedo. Al mismo tiempo, el fuerte temporal del mar devolvía a la desembocadura del Turia los vertidos sin depurar que habían sido arrojados con anterioridad, y elevaron la salinidad habitual de la desembocadura del río. A esta conclusión llegaron los expertos del departamento de Sanidad del Ayuntamiento de Valencia y de la Consellería de Medio Ambiente.

Los informes sanitarios destacaron la posibilidad de un vertido incontrolado de algu-





na empresa, aunque fue imposible evitar que los rumores acerca de los vertidos estuvieran en la mente de todos.

El desastre pesquero se volvió a producir en el mismo sitio un año después. Las obras del emisario residual de Pinedo Siles. La playa de El Saler se ha visto doblemente afectada por las sucesivas ampliaciones del puerto de Valencia.

Manuel Reyes, jefe provincial de Costas, señalaba, respecto a El Saler, que *«cada temporal iba a llevarse un porcentaje de arena que se pierde»*. Reyes aseguró que el resto de las playas de la Comunidad no han resultado muy afectadas. *«En cada temporal cambia el perfil de las playas, se forma una barrera de arena a unos 150 metros de la playa que en días posteriores es devuelta por el oleaje a la línea de costa, aunque nunca se recupera toda»*.

### Limpieza de playas

Por otra parte, seis embar-

caciones de tipo Pelikan han comenzado a limpiar la superficie marítima del litoral valenciano. Los barcos, diseñados especialmente para esta tarea, están dotados de un sistema de inyección de aire, antiincendios, limpieza de escolleras y recogida de hidrocarburos y aceites.

El pasado año cuatro embarcaciones recogieron 568 metros cúbicos de residuos sólidos, en su mayoría plásticos y maderas, y cerca de tres metros cúbicos de aceites y grasas.

La Consellería de Obras Públicas de la Generalitat Valenciana realizará en Benicasim una experiencia piloto para proteger la playa de la invasión de algas. La elección de esta localidad se debe a la presencia en los últimos años de grandes cantidades de una especie, conocida como *llepó*, que afectaba a las posibilidades de baño de los turistas.

El proyecto prevé la instalación de 1.585 metros de barrera, con algunas zonas de apertura para la salida de embarcaciones. La experiencia

ha dado buenos resultados en las costas del Adriático, en Italia, y además evitará la llegada a las playas de otros desperdicios flotantes.

En esta línea, la Consellería de Medio Ambiente, el Ayuntamiento de Valencia y la Comandancia de Marina han alcanzado un acuerdo para la detección inmediata de la invasión de algas para evitar molestias entre los bañistas. ■

Rafael F. CID

Fotos: Manuel Molines

## Dragado el puerto de Denia

La draga belga «Leonardo da Vinci», una de las más grandes y potentes de Europa, ha extraído 200.000 metros cúbicos del fondo rocoso de la dársena del puerto de Denia durante la segunda semana del mes de junio. Durante los trabajos han aparecido restos arqueológicos romanos del siglo I, descartando las autoridades la realización de excavaciones por ser una tarea «complicada y lenta». Por su parte, la Fiscalía de Alicante investiga las supuestas irregu-

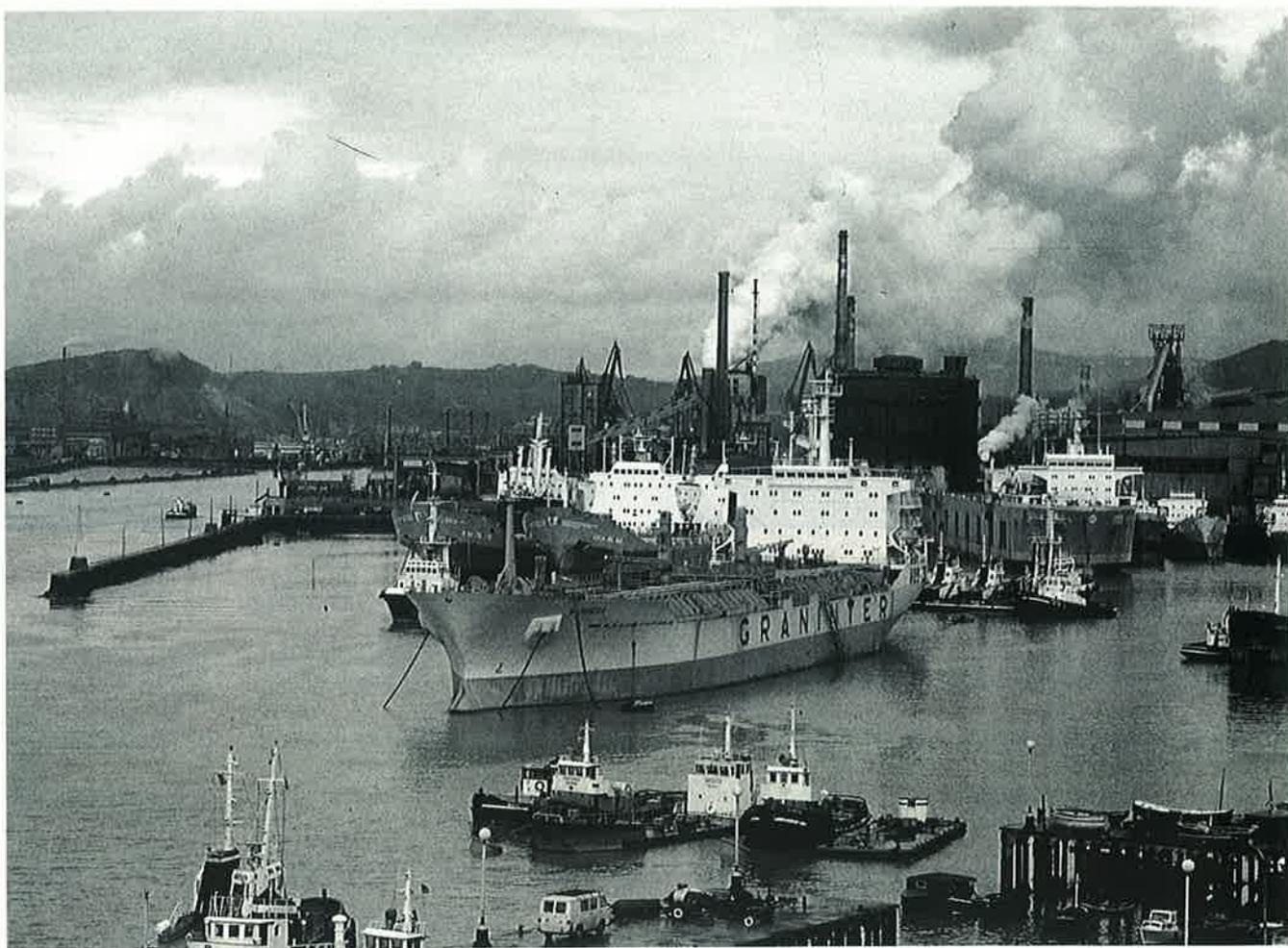
laridades de las Consellerías de Obras Públicas y de Cultura, al iniciarse estas obras sin la prospección arqueológica previa. Los sucesivos dragados del puerto de Denia han producido la destrucción parcial de restos romanos de los siglos I y II en esta zona. El dragado mejora la entrada portuaria, ofreciendo una anchura de cien metros y un calado de seis. ■

R. F. C.



# El Puerto de Bilbao continúa siendo el primero de España

DE COSTA a COSTA



El primer día de junio fue presentada a los medios de comunicación la Memoria anual del Puerto Autónomo de Bilbao. Los datos recogidos en ella, correspondientes a 1991, sitúan al puerto bilbaíno a la cabeza del *ranking* de los puertos españoles.

Si los resultados del pasado año han sido positivos, las expectativas para 1992 son mejores. El crecimiento del tráfico de mercancías en el Puerto de Bilbao durante los cinco primeros meses del presente año ha hecho que los responsables de la entidad estén esperanzados en mejorar la situación alcanzada en 1991.

**E**L pasado año el Puerto de Bilbao tuvo un tráfico total de 32,67 millones de toneladas, lo cual supone un aumento del 8,7 por 100 en relación al ejercicio de 1990. El tráfico de mercancías, que fue de 27,38 millones de toneladas, superó en un 8,6 por 100 al del año anterior.

Según estos datos, en 1991 se ha logrado un récord histórico tanto en tráfico total como en tráfico de mercancías. Con ello se consolida la primera posición del Puerto de

Bilbao en el *ranking* de los puertos españoles.

No sólo hubo un incremento en el tráfico total y de mercancías; el incremento del tráfico se produjo en todos los segmentos. Los graneles líquidos crecieron un 13 por 100, destacando el incremento del 13,5 por 100 en productos petrolíferos. Los graneles sólidos crecieron un 0,3 por 100. La mercancía general se incrementó en una proporción del 6 por 100, sobrepasándose la barrera de los dos millones de toneladas en contenedores.

Lo positivo del tráfico es equiparable a los buenos resultados económicos obtenidos por el Puerto de Bilbao el año pasado. Así, tuvo unos ingresos de 7.719 millones de pesetas, con un incremento del 18 por 100 en relación a 1990 y un *cash flow* de explotación de 4.643 millones, con un incremento del 24 por 100. La relación entre *cash flow* y los ingresos fue de un 0,60, superior al 0,57 de 1990. La rentabilidad sobre los activos fijos afectos a la explotación fue de un 6,5 por 100.

### Crecimiento interanual

Si en 1991 el tráfico del Puerto de Bilbao alcanzó un récord histórico, el crecimiento experimentado durante los primeros cinco meses de 1992 consolida, según los responsables de la entidad, las expectativas de mejorar los resultados obtenidos el pasado año.

El tráfico total movido por el Puerto Autónomo de Bilbao durante los últimos doce meses se ha incrementado en un 11,6 por 100 respecto a los doce meses anteriores, al situarse en cerca de 34 millones de toneladas, frente a los 30,2 millones registradas entre mayo de 1990 y el mismo mes de 1991.

Los volúmenes acumulados durante estos doce últimos meses han supuesto incrementos en todas las variedades de tráfico, excepto ligera disminución en los graneles sólidos. Los graneles líquidos, con 17,6 millones de toneladas, han crecido un 19 por 100; los graneles sólidos, con 6,2 millones de toneladas, han descendido un 1,5 por 100, y la mercancía general, con 4,7 millones de toneladas, se ha incrementado un 6 por 100. La mercancía transportada en contenedores se ha situado en los 2,1 millones de toneladas, con un incremento del 4,3 por 100.



**En 1991 incrementó su tráfico total en un 8,7 por 100, obteniendo unos ingresos de 7.719 millones**

### Proyectos y obras

Según los responsables de la entidad portuaria bilbaína, la evolución positiva del Puerto de Bilbao permite, además, afianzar sus proyectos de expansión. Con los resultados de 1991 y de la tendencia positiva de 1992 se ha ratificado el proyecto de financiación, por cuenta de la entidad portuaria en exclusiva, del coste total de las obras de ampliación del puerto bilbaíno. Estas obras, que se iniciaron en noviembre de 1991, se desarrollarán en la margen iz-

quierda del Abra Exterior, entre el Puerto de Ciérvana y el actual dique rompeolas de Santurce. El plan de ampliación triplicará la actual dotación de superficie terrestre del Puerto y le proveerá de ocho kilómetros adicionales de muelles. Según los responsables del Puerto, cuando la ampliación del Abra Exterior esté terminada, las instalaciones portuarias de Bilbao podrán ofrecer un servicio de mayor calidad y tendrán oportunidad de captar nuevos tráficos.

De forma paralela a la gran ampliación del Abra, el Puer-

to desarrolla otros proyectos de mejora de su infraestructura. Destacan la construcción de un nuevo pantalán para el atraque de buques que transportarán graneles líquidos, y las obras para el atraque del ferry de pasajeros que unirá Bilbao con el Reino Unido.

Asimismo, está prevista la coordinación de accesos por carretera y ferrocarril, completando así los enlaces portuarios con la red de autopistas y con el futuro trazado ferroviario vasco.

Con todo ello el Puerto de Bilbao podrá responder al incremento de tráfico previsto para los próximos años y a la necesidad de una Zona de Actividades Logísticas y de un centro de distribución de mercancías en el suroeste europeo. ■

**Roberto RUIZ  
DE HUYSDOBRO**



**El proyecto de Ley de Pesca elaborado por la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, que levantó arduas polémicas desde el momento de su presentación en el Parlamento gallego, continúa provocando agrios debates entre los grupos parlamentarios, quienes lanzaron numerosas críticas contra el documento del Grupo Popular, exigiendo su devolución al Gobierno, en el primer debate mantenido en la Cámara Autonómica a finales del mes de junio. La ley, que en principio no será aprobada hasta finales de 1993, provocó la presentación, por parte de la oposición, de casi medio millar de enmiendas, en su mayoría por parte del PSdeG-PSOE, con 213, y el Bloque Nacionalista Gallego (BNG), con una enmienda a la totalidad y 113 parciales.**

**E**L proyecto de la ley gallega de Pesca no parece que vaya a alcanzar el consenso parlamentario para su definitiva aprobación, a pesar de que el conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, en el primer debate parlamentario, se mostró dispuesto a incorporar gran parte de las enmiendas presentadas por los diversos grupos, si bien matizó que cree posible consensuar esta norma con nacionalistas, PSG-EG y Coalición Galega, aunque no con los del Grupo Socialista o con los del BNG, a los que acusa de intentar recortar las competencias de la Comunidad Autónoma.

Enrique López Veiga habló en la Cámara gallega sobre este proyecto de ley como un medio para actuar coordinadamente sobre todas las actividades que dependen de su departamento —pesca, marisqueo y acuicultura—, apostando por un ordenamiento jurídico que considere el desarrollo global del sector pesquero, indicando que no existen muchos precedentes en este sentido ni en la legislación española ni en la internacional, hecho que le pareció sorprendente, pues no existe una sola ley que aúne las normativas que se refieren a recursos, mercados y estructuras, como así lo establece la política comunitaria.

En el discurso de presentación de este controvertido proyecto de ley, el conselleiro de Pesca se refirió también a las diferentes concepciones existentes entre las Administraciones central y autonómica respecto a la asunción de competencias, diciendo que la primera intenta mantenerse y

El proyecto, elaborado por la Xunta, fue debatido en la Cámara autonómica

## Los grupos de la oposición, contrarios al proyecto de Ley de Pesca

realiza una política de corte centralista que no se corresponde demasiado con la Constitución y con el Estatuto. A su juicio, esta política debería cambiar y adaptarse a la jurisprudencia que en los últimos años ha dictado el Tribunal Constitucional.

### El no del PSdeG-PSOE

La respuesta del grupo mayoritario de oposición en el Parlamento gallego, el PSdeG-PSOE, se mantuvo en la línea sostenida desde la presentación del proyecto de ley en la Cámara Autonómica, y su portavoz, José Anto-

nio Ventoso Mariño, aseguró que el debate no se debe centrar en las competencias, sino en la ordenación del sector pesquero, y vaticinó que la nueva ley será ineficaz.

Ventoso Mariño cree que la Ley de Pesca es necesaria, sobre todo en una comunidad como Galicia, que cuenta con 35.000 personas que viven del mar de los 94.000 trabajadores que se dedican a esta actividad en España. Sin embargo, opina que el proyecto presentado en el Parlamento gallego no plantea soluciones positivas para los hombres de la mar.

En lo que se refiere a las



competencias, el portavoz del Grupo Socialista mantiene que la Xunta no puede asumir responsabilidades hasta las 200 millas. Por otro lado, considera que esta ley perjudicará a la flota artesanal, ya que no se crean los mecanismos necesarios que permitan su renovación, tras impedir faenar a las embarcaciones con más de treinta años de actividad.

Entre otras cosas, se refirió también a que en el documento no se observa ningún tipo de acción respecto al hecho de la comercialización, uno de los retos de Galicia, ni diseña instrumentos de desarrollo de políticas que pudieran acabar en la creación de un Grupo Mar-Industrial Galego. En este mismo sentido hizo alusión a la investigación: «no incluye ningún capítulo dedicado a la investigación o al fomento de asociacionismo».

Por su parte, el portavoz del Grupo Nacionalista del BNG,

## La marea roja ataca de nuevo

Los organizadores de numerosas fiestas populares hubieron de cambiar el menú de sus «mejillonadas» debido a la escasez de mejillones que provocó el «regreso» de la marea roja a las costas gallegas, ocasionando el cierre de casi todos los polígonos de bateas.

La presencia de las «mareas rojas» se adelantó este año y se detectaron biotoxinas de los dos tipos, tanto la diarreica como la de tipo paralizante, aunque el control mantenido en todas las zonas hizo posible que no se produjeran intoxicaciones de importancia. Los responsables sanitarios insistieron en que no existía peligro alguno ni motivo de alarma siempre que se consumieran moluscos que

cuenten con los controles y garantías sanitarias.

Se destacó, por parte de la Administración autonómica, la total colaboración del sector mejillonero, con quien se mantienen en permanente contacto, comunicando cualquier cambio en la situación normal. Respecto a las industrias depuradoras y las fábricas de conservas, se informó también de que realizaran análisis puntuales de todos los moluscos que trabajan, así como los veterinarios de Sanidad, que inspeccionan todas las mercancías para garantizar que no se expone al consumo ningún molusco que pueda suponer riesgo de contagio. ■

E. C.

Francisco Trillo, dijo que la importancia del proyecto requería su aprobación por consenso. En defensa de las 113 enmiendas presentadas por su grupo, dijo que era necesario reclamar mayores competencias, y se refirió al proyecto como claramente privatizador, echando en falta una regulación de lonjas. También

criticó el apartado de sanciones, de las que dijo se formulan en «tono amenazante».

Santos Oujo, de Coalición Galega (CG), que presentó 130 enmiendas, mostró sus dudas respecto a la constitucionalidad del proyecto y pidió un plan para la renovación de la flota. Por su parte, Camilo Nogueira, del PSG-EG, fue el menos crítico y alabó la idea del proyecto de Ley de Pesca por considerar que era un modelo distinto del estatal, y también se mostró a favor de avanzar en las competen-

cias sobre aguas exteriores y conservación de los recursos naturales.

En su respuesta a los distintos grupos, el conselleiro de Pesca anunció que aceptará muchas enmiendas de las presentadas en el Parlamento, sobre todo las que supongan asumir mayores competencias, mientras que rechazó la postura del Grupo Socialista y las modificaciones propuestas por el BNG, que consideró inconstitucionales. ■

Elena CEBRIAN

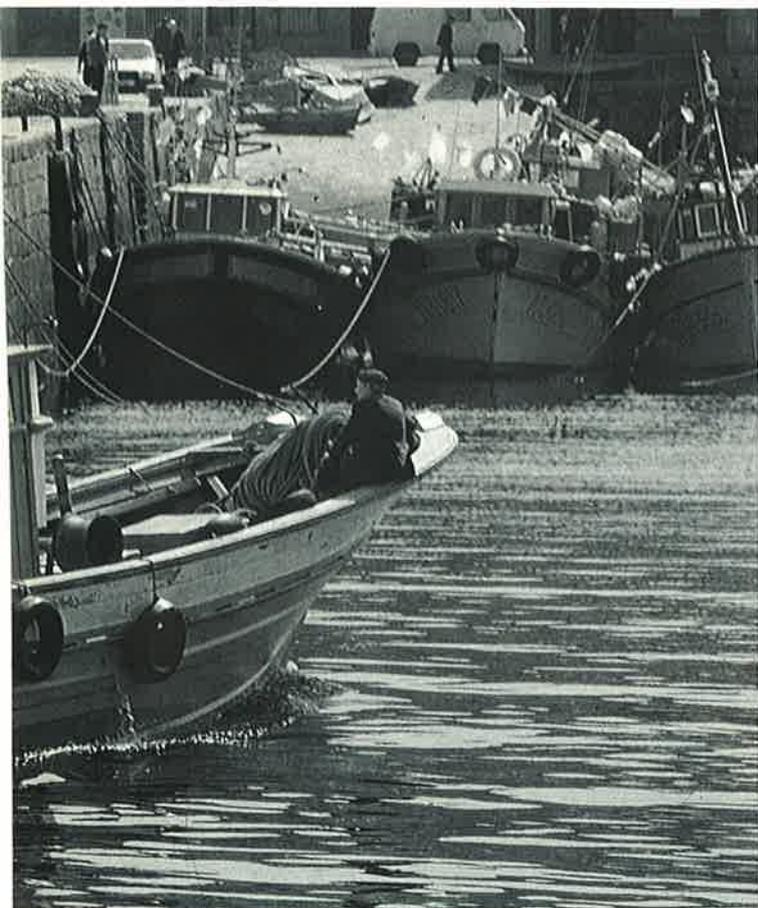
## Comisión de salvamento

El salvamento marítimo volvió a estar de actualidad en los últimos días, aunque esta vez sin sucesos trágicos, ya que el motivo fue la prevención de accidentes, con la presentación de una publicación en la que se hallan expuestos toda una batería de medios disponibles para acometer cualquier emergencia marítima que pueda producirse a través de los recursos existentes en 29 puertos de Galicia. En este acto estuvieron presentes el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo, y el conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, quienes mostraron su deseo de incrementar las relaciones entre las instituciones que ambos dirigen, siempre presididas por la colaboración.

En esta misma reunión se anunció la constitución de la Comisión Galega de Salvamento Marítimo, uno de los órganos previstos en la Ley de Puertos, y que a juicio de Lobeto Lobo contribuirá a desarrollar todos los mecanismos institucionales para dar respuesta adecuada a cualquier contingencia marítima. Según el director de la Marina Mercante, este organismo aspira a ser «modélico» y la colaboración entre Administración central y autonómica servirá como modelo de funcionamiento para el salvamento marítimo en Europa.

López Veiga destacó, asimismo, los avances experimentados en materia de seguridad marítima, y manifestó que había que seguir adelante y no bajar la guardia. En cuanto a la estrecha colaboración mantenida entre ambas Administraciones, dijo que cualquier ayuda dirigida a salvar una vida humana merece todos los esfuerzos. ■

E. C.





**Por primera vez en la historia Cádiz servirá de punto de enlace por vía marítima con una de las principales capitales alauitas, tras la puesta en marcha de la primera línea de pasajeros que une la capital gaditana con Casablanca.**

## Nueva línea de pasajeros entre Cádiz y Casablanca

**Potenciará los viajes turísticos entre los dos países, pero se pretende que también sirva a los emigrantes en vacaciones**

**E**L mismo nombre recibe el buque que prestará estos servicios, al menos hasta el próximo día 4 de octubre, previsiones iniciales de la empresa auspiciadora de esta iniciativa, la naviera marroquí Conade Internationale, S. A., representada en Cádiz por la consignataria Agencia Marítima Gaditana.

Así, todos los lunes, miércoles y viernes, a las seis de la tarde, el buque «Casablanca» zarpapuntual desde los muelles gaditanos, de momento con escaso pasaje, apenas ha superado la docena, y algunos vehículos utilitarios de los viajeros, dado que este servicio se ha concebido exclusivamente para pasaje, aunque en ocasiones se incluye al-

guna partida de mercancía convencional en camiones.

El viaje inaugural del buque tuvo lugar el pasado 17 de junio, día en que amarró por primera vez en los muelles gaditanos procedente de El Pireo, de donde zarpó el día 11.

En el referido puerto griego el buque ha sido sometido este mismo año a un proceso de reconstrucción y de adaptación, dado que se trataba de un antiguo carguero que fue construido en Grand Quevilly (Francia) en 1973. Actualmente pertenece a la Société de Developpement et d'Investissement des Iles (Sodil) y ha sido fletado a la Conade Internationale, S. A., con bandera de San Vicente y Granadina, aunque registrado en Kingstown.

La idea inicial de los promotores de esta iniciativa era la de establecer y mejorar las conexiones entre el sur de España y Casablanca, de momento inexistentes, ya que siendo Algeciras el principal puerto de enlace con Marruecos, mantiene servicios con los puertos de Ceuta y Tánger, sin que se contemple ninguna línea con la referida capital magrebí.

Al mismo tiempo, se ha pretendido aprovechar el flujo de visitantes a las instalaciones de la Expo'92 en Sevilla.

### Turistas y emigrantes

El «Casablanca» cuenta con 76 metros de eslora, 15 de manga, 2.550 toneladas de registro





bruto y 16.000 netas, y un peso muerto de 436 toneladas. Con dos motores de 1.250 BHP, alcanza una velocidad de crucero de 12 nudos, lo que le permite realizar los trayectos con una duración de diecisiete horas. Este buque tiene capacidad para albergar a 255 pasajeros en cabinas y una media de 70 vehículos turísticos.

El regreso al puerto gaditano del barco procedente de Casablanca está previsto para todos los domingos, miércoles y viernes a mediodía.

Entre sus pretensiones, la naviera Conada intenta potenciar viajes turísticos a Casablanca, lo que permitirá a muchos españoles pasar puentes y fines de semana en Casablanca lle-

vando, incluso, su propio vehículo.

También se ha pensado en la operación retorno que miles de emigrantes marroquíes realizan para pasar las vacaciones de verano en su país, descongestionando así el puerto algecireño, que de momento no viene registrando aglomeraciones importantes.

Con esta nueva opción los magrebíes provenientes del norte de Europa se ahorrarán 400 kilómetros por carretera si toman el barco en Cádiz en vez de embarcar en Algeciras vía Tánger y podrán disfrutar de una relajada travesía, según destacó Eduardo Ponce, encargado de las operaciones del buque en el puerto gaditano.

Según adelantaron fuentes de la consignataria en Cádiz, ya existen barcos cerrados para gran parte de julio y agosto de Casablanca a Cádiz.

A bordo del «Casablanca» el viajero podrá disfrutar durante el viaje de los servicios de bar y restaurante, así como de un pequeño casino que se ha acondicionado.

La tripulación del buque está formada por 35 hombres, con el capitán Lefèvre a la cabeza.

### Varias opciones

A la hora de viajar en el «Casablanca» los pasajeros tendrán la oportunidad de optar por un billete de primera clase, para ocupar una de las 52 plazas dis-

puestas en camarote doble o cuádruple por poco más de 8.000 pesetas, incluyendo cena y desayuno en todas las categorías, mientras que los niños sólo pagarán 4.700 pesetas.

En la clase turista se cuenta con 126 plazas, también en camarote doble o cuádruple, con un coste aproximado de 6.700 y 3.800 pesetas, para adultos y niños, respectivamente.

La tercera opción la presentan los asientos de cubierta, con 77 plazas. El precio del billete es de 5.550 pesetas para adultos y 3.000 para niños.

«Es una gran noticia para la familia portuaria inaugurar una nueva línea, en este caso con Marruecos, país con el que nuestro puerto mantiene importantes relaciones desde hace dos años. Los muelles de Cádiz se abren a otro continente nuevo, jugando así un destacado papel que, a su vez, es complementario con el de Algeciras», manifestó el presidente de la Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz, Agustín Domínguez Lobatón, quien entregó al capitán del buque una metopa del organismo portuario en recuerdo de la inauguración de la línea.

Para Domínguez, este nuevo servicio regular de pasajeros aportará grandes beneficios a los dos países implicados.

Asimismo destacó que el puerto de Cádiz cuenta con la infraestructura adecuada para este tipo de tráfico, ya consolidado con el servicio que cubren los ferrys de Trasmediterránea con el archipiélago canario.

La Conade, que habitualmente opera entre Marsella y Casablanca, es la segunda compañía que establece líneas marítimas desde Cádiz tras la puesta en marcha, recientemente, de un servicio de carga con Casablanca por parte de la Compagnie Marocane de Navigation (Comanav), la misma naviera que en junio estableció la primera línea directa con Tánger cubierta por el buque «Juniper», un ro-ro con capacidad para 40 camiones.

Ante estas perspectivas, parece que Cádiz inicia su andadura como puerta de acceso entre Europa y África.

Montserrat BARREIRO  
(Cádiz)



INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

**La subrogación empresarial es una figura importante dentro de la legislación social; gracias a ella la relación laboral continúa con independencia de que se produzca un cambio de empresario o cambio en la titularidad empresarial. Continuidad que implica, respecto del trabajador, la salvaguarda de los derechos que fue adquiriendo con el anterior empresario desde el momento en el que se inició la relación laboral; continuidad, por tanto, que significa que el contrato no se extingue ni se modifica.**

# LA SUBROGACION EMPRESARIAL

**D**ESDE el punto de vista jurídico del derecho, lo que sucede al producirse el cambio de titularidad es un cambio de sujetos en la relación contractual laboral de las dos partes del contrato: trabajador y empresario, cambia una del ellas: el empresario.

Como consecuencia de este cambio, de esta novación subjetiva, como técnicamente se llama, entra en juego un tercer sujeto, otro empresario, que se hace cargo de todos los derechos y deberes de los trabajadores que adquiere por ese cambio, se subroga en todos los derechos y deberes de los trabajadores.

Esta subrogación puede darse tanto de una empresa en su conjunto, como de un centro de trabajo o de una unidad productiva autónoma.

Esta figura, que tiene por objeto la adquisición de la empresa o centro de trabajo, así como la responsabilidad de los contratos de trabajo y de los sujetos de esos contratos, los trabajadores, tiene su regulación legal en el Estatuto de los Trabajadores.

## Regulación legal

Viene recogida en la actualidad en el artículo 44, que textualmente dice:

«1. El cambio de la titularidad de la empresa, centro de trabajo o de una unidad productiva autónoma de la misma, no extinguirá por sí mismo la relación laboral, quedando el nuevo empresario subrogado en los derechos y obligaciones laborales

del anterior. Cuando el cambio tenga lugar por actos intervivos, el cedente, y en su defecto el cesionario, está obligado a notificar dicho cambio a los representantes legales de los trabajadores de la empresa cedida, respondiendo ambos solidariamente durante tres años de las obligaciones laborales nacidas con anterioridad a la transmisión y que no hubieran sido satisfechas.

2. El cedente y cesionario responderá también solidariamente de las obligaciones nacidas con posterioridad a la transmisión, cuando la cesión fuese declarada delito.»

## Tipos de transmisión o sucesión de empresas

El cambio de titularidad puede ser consecuencia de una sucesión *mortis causa* o de transmisión intervivos.

### • Sucesión mortis causa

Tiene lugar cuando el cambio se produce por muerte de un empresario y sus herederos deciden seguir con el negocio que reciban en herencia. Por acuerdo con ellos, los contratos de trabajo no se extinguen si alguien, por lo general un heredero, continúa la industria o el trabajo, como anteriormente al Estatuto decía la Ley de Contratos de Trabajo en su artículo 76-4.

A estos efectos se asimilan a la muerte:

- La incapacidad del empresario.
- La jubilación del empresario.

Tanto en un supuesto como en otro, lo decisivo es la presencia o no de un sucesor en la explotación del negocio; es decisivo de cara a que se produzca, bien la continuidad, la subrogación, o bien la extinción de los contratos en el supuesto de que no hubiera ninguna persona dispuesta a continuar el negocio.

### • Transmisión intervivos

Es el acto por el que un empresario titular de un negocio transmite o traspasa a otro esa empresa de la que es titular por cualquier forma de las admitidas en derecho: traspaso, cesión, venta o



cualquier otra forma, pero cualquiera de ellas implican la continuidad de los contratos de trabajo y la subrogación empresarial. En este supuesto podrían incluirse los casos de transformación y fusión de sociedades, la sucesión en el arrendamiento.

Los contratos de trabajo en estos supuestos persisten, siguen en vigor, independientemente de cuál pueda ser la voluntad del cedente, del que vende la empresa, o del cesionario, de quien la adquiere.

La sucesión contractual se da en la subrogación de empresas por ministerio de la ley, *ope legis*, de forma que ni el cedente antes de traspasar la empresa, ni el cesionario después de adquirirla, pueden resolver los contratos de trabajo basándose en el cambio de titularidad. Llegados a este punto podría demandarse, por despido, por el hecho de que el cambio de titularidad, por sí mismo, no extingue la relación laboral.

## Obligaciones y responsabilidades

Cuando el cambio de titularidad se da cuando se produce la subrogación, el empresario que vende o traspasa la empresa está obligado a notificar dicho cambio a los representantes de los trabaja-

dores: al comité de empresa o delegados de personal de la empresa o centro de trabajo afectado por el cambio del empresario.

Caso de que el cedente no cumpla con la obligación de notificación, deberá hacerla el cesionario, el que se hace cargo de la empresa.

La falta u omisión de este

requisito en absoluto afecta a la validez del acuerdo de transmisión ni le impide, por tanto, que esta transmisión surta sus efectos.

El nuevo empresario, como dice el artículo 44, queda subrogado en los derechos y obligaciones laborales del anterior. Ello significa que por la subrogación el nuevo empresario es responsable frente a los trabajadores del cumplimiento de todas las obligaciones derivadas del contrato de trabajo. Sean obligaciones anteriores o posteriores a la subrogación o cambio de empresario, principio éste que se ve amainado por dos excepciones que expresa el propio artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores.

El empresario que transmite la empresa y el que la adquiere responden de forma solidaria de las obligaciones generadas con anterioridad a la fecha de transmisión y durante los tres años siguientes a haberse efectuado la transmisión; piénsese en obligaciones salariales, débitos de Seguridad Social, etcétera.

Y en el caso de que la transmisión o cesión sea ilegal, tanto el cedente como el cesionario responden también solidariamente de las obligaciones nacidas con posterioridad a la transmisión o cambio de titularidad.

Desde el punto de vista procedimental y para el caso hipotético de despido, por ejemplo, sucedido con ocasión de la transmisión de empresa, es recomendable, para evitar problemas y posibles retrasos, demandar a las dos empresas: a la que se subroga en todas las obligaciones los trabajadores salariales, antigüedad, etcétera, y a la que transmitió o vendió la empresa. ■

José Manuel  
MARTINEZ GALAN  
Abogado





Los Gobiernos y la Comunidad marítima, en general, están poniendo cada vez más atención a la seguridad en el mar.

La Comunidad Europea ha publicado una Directiva, de 31 de marzo de 1992, en la que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para lograr una mejor asistencia médica a bordo de los buques.

Los Estados miembro de la CE tienen como fecha límite para poner en vigor dichas disposiciones el 31 de diciembre de 1994.

**Sanidad  
a bordo**

Nueva Directiva  
comunitaria  
sobre seguridad  
y salud en el mar

## **EXIGENCIAS MAS DURAS DE LA CE PARA LOS BOTIQUINES EN LOS BARCOS**

**L**OS buques, ya sea que realicen navegación marítima o pesca marítima, es el lugar de trabajo de gran número de hombres del mar. La seguridad y la salud de los trabajadores embarcados en un buque ha sido estudiado por la Comunidad Europea con el fin de mejorarlas y disminuir en lo posible la amplia gama de riesgos que supone el medio marino. Para ello ha publicado una directiva que pretende mejorar la asistencia médica a bordo de los buques.

Dicha directiva comunitaria pretende que los buques dispongan de dotaciones médicas adecuadas y mantenidas en buen estado mediante revisiones periódicas. Para ello se va a promover la formación y la información de la gente del mar en materia de utilización de las dotaciones médicas. Además, se pone de relieve la importancia de la utilización de medios de consulta a distancia,

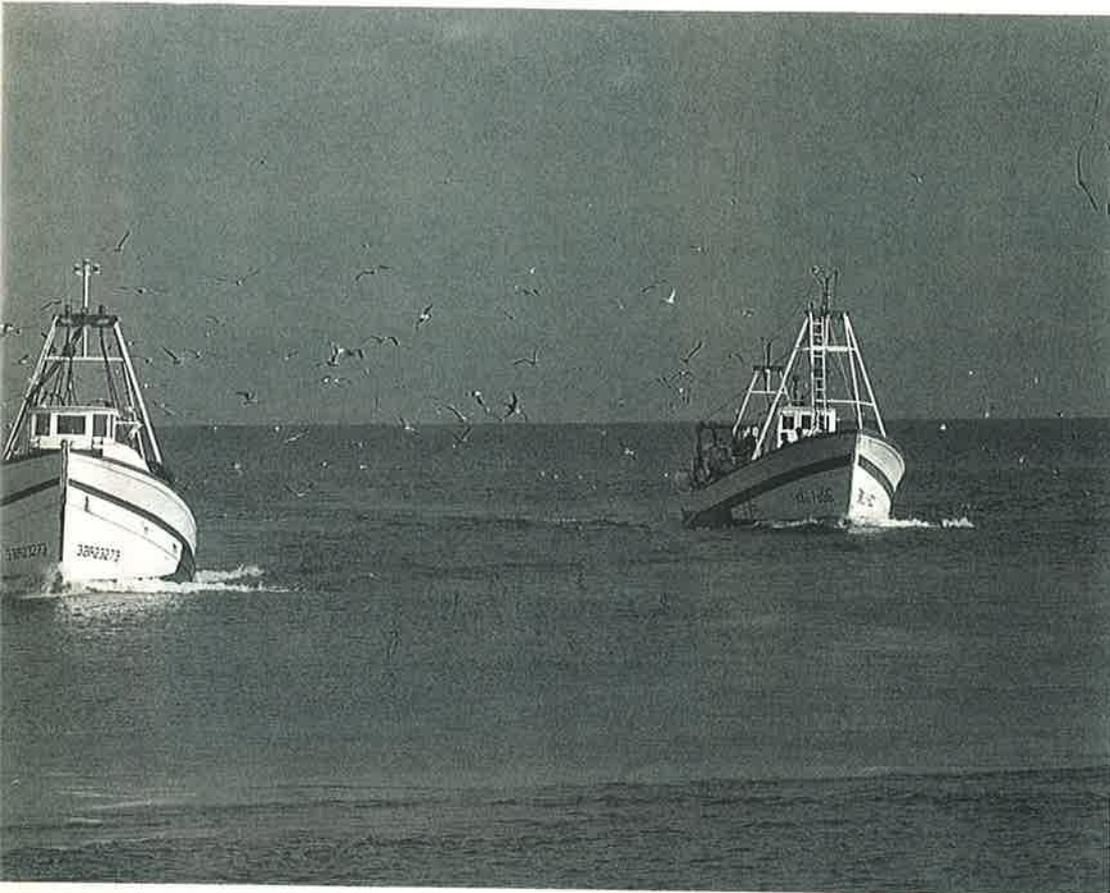
constituyendo un método eficaz para contribuir a proteger la seguridad y la salud de los trabajadores.

### **Material médico**

Dentro del artículo 2 de la Directiva de la CE se establece la obligación de que todo buque que enarbole su pabellón o esté registrado bajo su plena jurisdicción tenga a bordo permanentemente un botiquín. En cuanto a las cantidades de medicamentos y de material médico que se deben embarcar, se fijará en función de las características del viaje, destino, duración..., así como el número de trabajadores. La obligatoriedad de llevar una caja con material de primeros auxilios también afecta a las balsas y botes de salvamento.

Todos aquellos buques cuya tripulación comprenda 15 o más trabajadores y que





Las nuevas  
disposiciones  
legales  
deberán  
entrar en  
vigor antes  
del 31 de  
diciembre  
de 1994  
en todos  
los Estados  
miembro

efectúe un trayecto superior a tres días deberán disponer de un local que permita dar cuidados médicos en condiciones materiales e higiénicas satisfactorias. Pero cuando la tripulación sea de 100 o más personas y el trayecto que se efectúe sea internacional y de más de tres días, la normativa exige que el buque tenga un médico a bordo.

La directiva comunitaria también señala en su artículo 3 que todos los buques que transporten alguna sustancia peligrosa deberán llevar en el botiquín de a bordo los antídotos necesarios (previstos en la sección III del Anexo II).

La responsabilidad de la gestión del botiquín, que debe ser renovado bajo la responsabilidad exclusiva del armador, recae en el capitán. Pero éste podrá delegar la responsabilidad del uso y mantenimiento del botiquín en uno o más trabajadores especialmente designados por su competencia.

En lo que respecta a la información y formación recogido en el artículo 5 de la Directiva, se establece que el botiquín vaya acompañado de una o varias guías de utilización que incluyan el modo de utilización de los antídotos. Además, todas las personas destinadas a trabajos de a bordo deben recibir durante su formación profesional marítima una formación básica relativa a las medidas de asistencia médica y socorro que deberían tomarse en caso de accidente o de extrema urgencia médica.

Por último, destacar también que el artículo 6, con el fin de asegurar un mejor tratamiento de urgencia de los trabajadores, marca la necesidad de designar uno o varios centros destinados a proporcionar gratuitamente a los trabajadores una asistencia médica por radio en forma de consejo. ■

I. O.



## «Guía Laboral 1992»

■ Todo sobre el mundo del trabajo: Cómo buscar empleo, formas y ayudas para crear empleo, protección del trabajador, negociaciones colectivas, sindicación de los trabajadores, derechos y deberes con la Seguridad Social, etcétera.

**E**L Ministerio de Trabajo y Seguridad Social acaba de editar por sexto año consecutivo la «Guía Laboral» correspondiente a este año, publicación que forma parte del conjunto de las actuaciones acometidas por este Departamento para difundir sus actividades, así como de sus servicios y prestaciones al ciudadano en un lenguaje fácilmente asequible por todas las personas. En los años precedentes, la «Guía» tuvo una excelente acogida en medios profesionales, sindicales y por el público, en general, con unas tiradas superiores a los 300.000 ejemplares. Con la «Guía Laboral» de este año se vuelve a poner al alcance de los ciudadanos datos, información, conceptos y normativa en materia laboral o de Seguridad Social, para

que cualquier persona pueda conocer fácilmente cuáles con sus derechos, los ejerca y para que puede cumplir mejor sus obligaciones.

Este año, una de las novedades más importantes de esta «Guía», aparte de que da cabida a muchos casos prácticos, es su publicación en inglés y en francés, debido a la demanda que ha tenido en algunos países de la Comunidad Europea, así como en Estados Unidos.

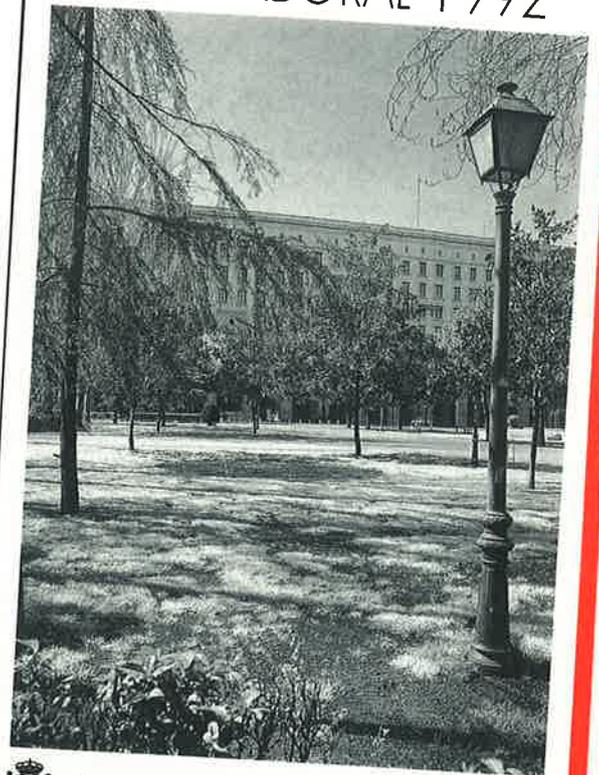
La «Guía Laboral 1992» está dividida en doce capítulos en los que se habla desde cómo buscar un puesto de trabajo hasta la estructura administrativa del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. La «Guía» da amplia información sobre las ayudas para crear empresas y empleo; sobre las formas de contrata-

ción de los trabajadores y las ventajas o inconvenientes de cada tipo de contrato; las otras posibles alternativas a las formas tradicionales de empleo como las cooperativas, sociedades anónimas laborales o el autoempleo, los derechos de los trabajadores y la proyección en caso de desempleo, servicios de inspección y seguridad e higiene en el trabajo, la sindicación de los trabajadores, negociación colectiva de las condiciones de trabajo, derechos y debe-

res en relación con la Seguridad Social de trabajadores y empresarios, así como supuestos prácticos modelos de impresos más usuales en las relaciones con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y una explicación completa sobre la estructura, departamentos y organismos de este Ministerio.

La «Guía Laboral 1992» se puede adquirir en el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, así como en las librerías.

Para cualquier información sobre los temas contenidos en el libro hay que dirigirse a la Subdirección General de Información Administrativa del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, C/ Agustín de Bethencourt, 4, en Madrid, teléfonos 553 60 00, 553 76 00, o a las Direcciones Provinciales de Trabajo y Seguridad Social, Oficinas de Información Socio-Laboral. ■



ministerio de TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

### Parque de Sète

La Sociedad Cerail España, S. A., con sede en Madrid, C/Marqués de Riscal, 8, es el representante permanente del Parque Acuático e Industrial de Sète, recientemente construido en dicha ciudad del mediterráneo francés.

Sète acoge a todas aquellas empresas que deseen beneficiarse de un entorno inmejorable, desde un punto de vista geográfico y técnico, con el apoyo de amplias ayudas financieras otorgadas por organismos nacionales y comunitarios. El objetivo es fomen-

tar la cooperación a todos niveles —desde la puramente comercial a proyectos de desarrollo conjuntos— entre las empresas españolas y las de la región de Sète.

La Sociedad Cerail España, S. A., como representante permanente de Sète, facilitará servicios gratuitos de asesoramiento y pondrá en contacto con el interlocutor ideal a todos aquellos que necesiten mayor información sobre las posibilidades de relaciones comerciales o de implantación en Sète. ■



# IBAIZABAL S.A.

## COMPANÍA DE REMOLCADORES

«Fundada en el año 1906, la COMPAÑIA DE REMOLCADORES IBAIZABAL, S.A. ha estado desde entonces dedicada principalmente al servicio del Puerto y Ría de Bilbao con una flota compuesta actualmente de trece remolcadores y dos aljibes autopropulsados para suministro de agua a los buques. Cinco unidades están básicamente dedicados a las operaciones de atraque y desatraque de los buques en el puerto petrolero; estas unidades están dotadas de modernos equipos contraincendios, lucha antipolución y salvamento. Otra actividad de COMPAÑIA DE REMOLCADORES IBAIZABAL, S.A. son los remolques trasatlánticos de buques, gabarras, pontonas, etc. con sus remolcadores de altura de la serie «IBAIZABAL» de 4.000 H.P.»

#### DIRECCIONES/ADDRESSES:

OFICINA CENTRAL/MAIN OFFICE:  
MUELLE DE TOMAS OLABARRI, 4 - 5ª Ocha.  
49980 LAS ARENAS (VIZCAYA) - SPAIN  
TELEF.: (94) 464 51 33\*  
FAX: (94) 464 55 65  
TELEX: 34095 Ibaiz e  
CABLES: IBAIZABAL - LAS ARENAS (VIZCAYA)

BASE DE REMOLCADORES/BASE OF TUGS:  
SERVICIO PERMANENTE 24 HORAS  
FAX: (94) 495 73 00  
MANUEL CALVO, 24 - PORTUGALETE (VIZCAYA) SPAIN  
Tels: (94) 496 39 11 - 496 36 23  
495 73 11 (Consortio de remolcadores)  
V.H.F.: CHANNELS 16-10-G

Alm. Int. Buq.	Nombre Name	Potencia/Tonn. Cuda/Metric	Observaciones Remarks
193	Auntz	280/325 H.P.	Tug & Water supplier
196	Urgozo	250/275 H.P.	Water supplier
197	Santurce	565/700 H.P.	
198	Zorrota	565/700 H.P.	
197	Rocio	750/1.040 H.P.	
194	Ibaizabal Uno	4.000/4.500 H.P.	Puerto Petrolero/Oil-Port
194	Ibaizabal Dos	4.000/4.500 H.P.	Puerto Petrolero/Oil-Port
194	Ibaizabal Tres	4.000/4.500 H.P.	Puerto Petrolero/Oil-Port
197	Bizkor	2.030/2.250 H.P.	Puerto Petrolero/Oil-Port
197	Gogor	2.030/2.250 H.P.	Puerto Petrolero/Oil-Port
197	Ibaizabal Cuatro	4.000/4.500 H.P.	
197	Añor Uno	1.420/1.776 H.P.	
198	Alai	1.420/1.776 H.P.	
198	Ur	1.420/1.776 H.P.	
198	Zabal	1.420/1.776 H.P.	

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



# MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

(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.