



**MAR**

N.º 299 - OCTUBRE 1992

Presupuestos  
de la Seguridad  
Social  
1993

# LAS PENSIONES, PROTAGONISTAS

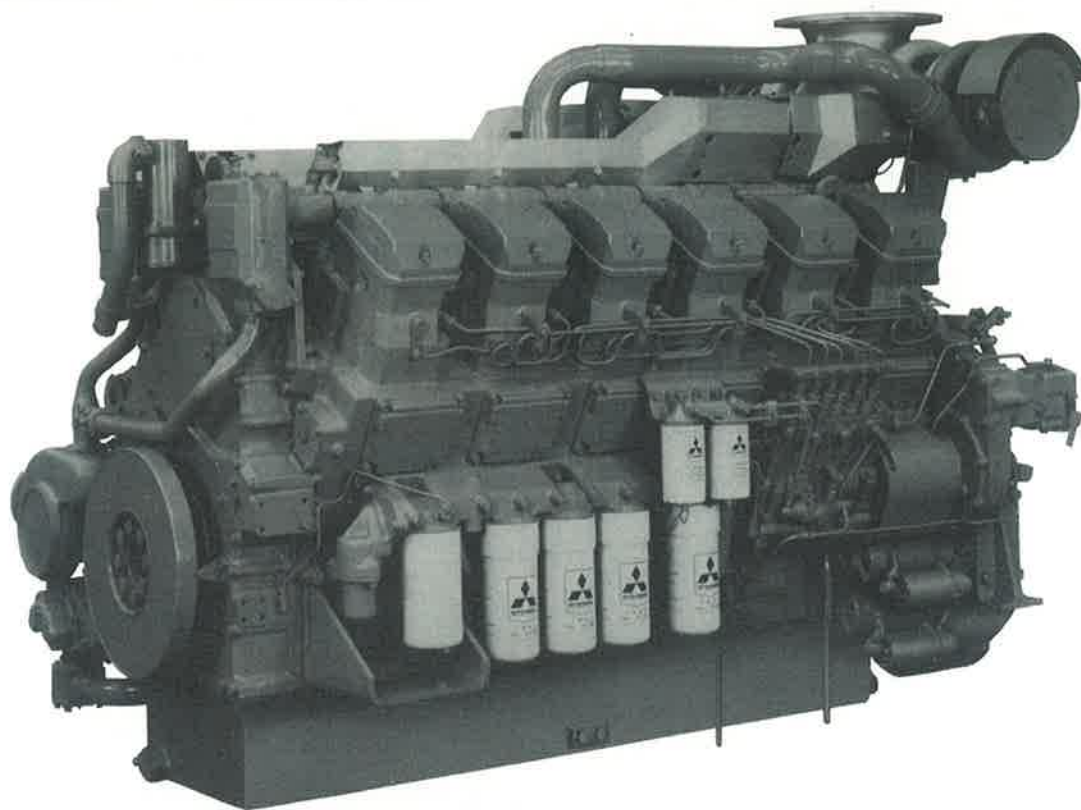
El próximo año subirán  
un 6,4% con el fin de man-  
tener su poder adquisitivo

**FLOTA:  
MEDIDAS  
DE AJUSTE**



# LA FUERZA DE LA RAZON

**Motores propulsores de 9 a 5.000 CV**



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

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

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

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

## **FACIL MANTENIMIENTO**

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

## **ASISTENCIA TECNICA ASEGURADA**

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

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

**DISTRIBUIDO EN ESPAÑA POR : INNOVACION DIESEL S.A.**

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

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 nº22-30 - 08004 Barcelona. Tels. (93) 335 34 37. Fax (93) 336 72 63.

**L**

A Comunidad Europea, con Maastricht y un paso más en la unidad econó-

mica como telón de fondo, ha sido escenario durante las últimas semanas de una de las crisis monetarias más importantes vividas por los países miembro desde la constitución de la CE. Las tensiones provocadas por el Sistema Monetario Europeo han sido más que suficientes para poner de manifiesto que, por debajo de las guerras de tipos de interés o el ajuste en la paridad de las monedas, existía un problema de fondo al no coincidir la realidad de las economías de algunos países comunitarios con las apariencias, y que se imponían medidas duras de ajuste.

En España, esos tiempos de ajuste para superar la crisis se han concretado, de entrada, en unos Presupuestos para 1993 que se han considerado como los más duros de los últimos años, donde dominan los recortes en los gastos con una factura que deberá abonar una buena parte de la sociedad española. Pero en medio de esa política de contención y ahorro de recursos, con una buena parte de los Ministerios con un presupuesto congelado o inferior al del año anterior, la protección social ha constituido la excepción más significativa.

Frente a los recortes generalizados, la Seguridad Social tendrá en 1993 un presupuesto de 9,1 billones de pesetas en números redondos, lo que supone un crecimiento de sus disponibilidades en un 10,1 por 100, incremento dispuesto para cumplir los compromisos contraídos por la Administración tan-

**30  
3  
DIAS**

## PENSIONES Y AJUSTES

to en materia de pensiones como de asistencia sanitaria. De acuerdo con el contenido del Plan de Convergencia y los pactos suscritos en su día con las organizaciones sindicales, los presupuestos contemplan una revalorización de las pensiones en un 6,4 por 100 para que mantengan su poder adquisitivo, mantienen el equilibrio económico-financiero del Sistema, modernizan la gestión y, en definitiva, constituyen un paso más para la consolidación del modelo de Seguridad Social frente a, posiblemente, quienes pretenden que hiciera aguas para dar lugar al florecimiento de estructuras privadas para estas prestaciones.

Las pensiones han escapado un año más a los ajustes presupuestarios, pero eso no quiere decir que a pesar de todo ello no nos encontremos en momentos difíciles de ajuste, que van desde la economía en general hasta las estructuras de algunos sectores, como es el de la pesca.

La Administración central ha puesto a disposi-

ción del sector de los barcos congeladores un total de 7.000 millones de pesetas para los años 1993 y 1994. Se trata de recursos con los que se deberán buscar salidas a esa flota y que irán desde la exportación al desguace. En una línea similar, con el fin también de ajustar la realidad a la situación, la Administración dictó normas para la flota llamada de los «300» que opera en aguas comunitarias. Se trata de que se puedan desguazar barcos de esa flota sin derechos, que sus armadores cobren las ayudas por la paralización definitiva y que sus derechos se puedan incorporar a otros barcos en activo. Se trata de una medida racional. Pero, en ambos casos, tanto en una flota como en otra, lo cierto es que la reducción de embarcaciones será un hecho y que el tiempo de ajuste ya ha llegado, antes, incluso, de que la Comunidad ponga en marcha las medidas derivadas de la reforma de la Política Común de Pesca. ■

Vidal MATE





# JORNADAS DE PUERTAS ABIERTAS

## SINAVAL '92 - BILBAO

DEL 17 AL 21 DE NOVIEMBRE DE 1992  
PABELLON 5 STAND E 028/038

## SALON NAUTICO DE BARCELONA

DEL 28 DE NOVIEMBRE AL 6 DE DICIEMBRE DE 1992  
PABELLON 12/1 - STAND 1.268

PARA QUE PUEDA COMPROBAR QUE DISPONEMOS DE TODO LO QUE VD. NECESITA EN EQUIPOS DE COMUNICACIONES, AYUDAS A LA NAVEGACION Y PESCA, LE INVITAMOS A QUE NOS VISITE EN NUESTRAS JORNADAS DE PUERTAS ABIERTAS.

**Compañía Radio Aérea  
Marítima Española, s.a.**

La Rioja, s/n. "Barajas Park" - 28042 Madrid (España)  
Tel. (91) 329 18 62 - Fax: (91) 329 30 45/46 - Telex: 23686



**C R A M E**

Member of the Sait-RadioHolland Group





**26**

**LA PENSIONES  
MANTIENEN  
SU PODER  
ADQUISITIVO**

El presupuesto de la Seguridad Social para 1993 contempla la revalorización de las pensiones en un 6,4 por 100.

**14**

**ALGA  
ASESINA EN  
BALEARES**

Ha sido detectada la presencia de la llamada alga asesina en la costa balear.



**6/37**

**AJUSTE PARA UNA FLOTA**

La Administración central destina 7.000 millones de pesetas para la flota congeladora y dicta normas para reordenar la flota de «los 300» que opera en la CE.

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

**Director general:** Jesús Muela.

**Director:** Vidal Maté.

**Redacción:** Raúl Gutiérrez, 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. (93) 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 Montuoriol, s/n. Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. Gulpúzcoa: Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 80. Málaga: Puente del Carmen, s/n. - Tel. 22 72 75. Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n. Tel. (977) 22 71 66. Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

**Redacción y Administración:** Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 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.

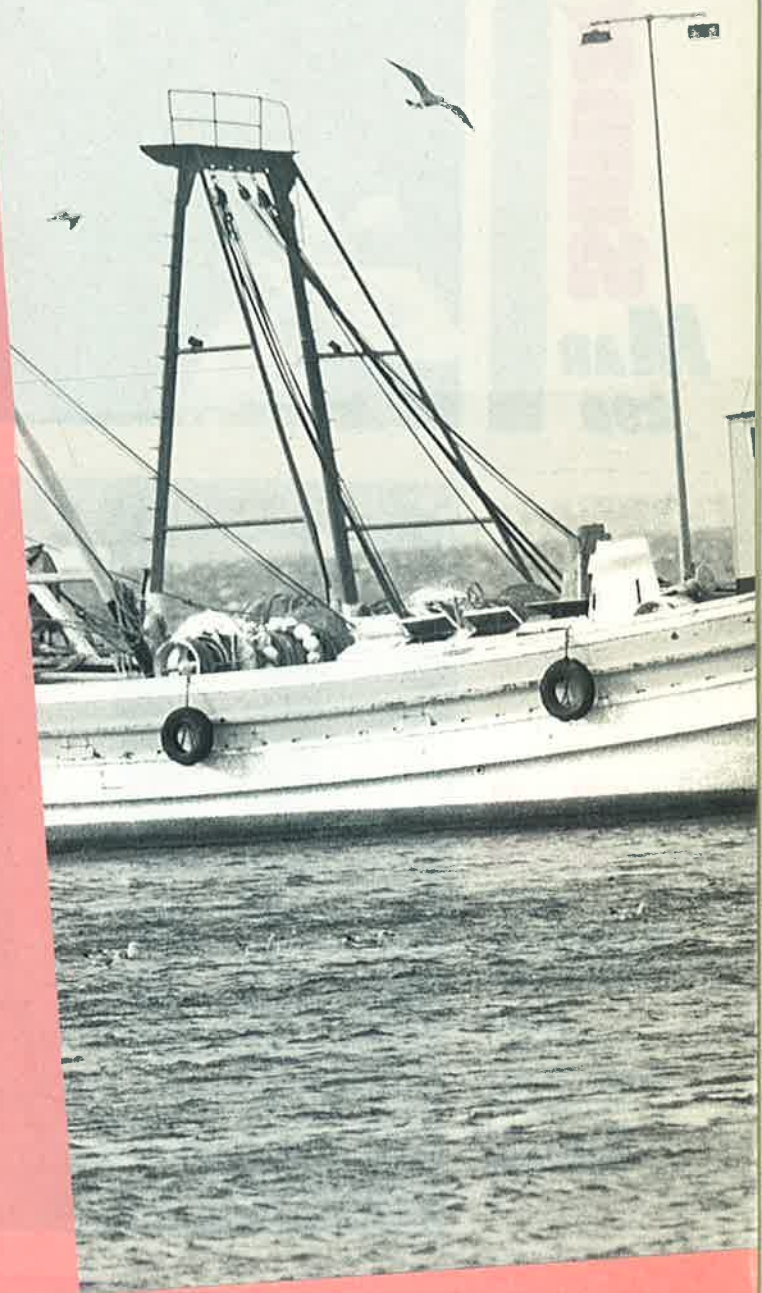
MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia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



**FLOTA DEL GRAN SOL**

# EL AJUSTE DE LOS «300»

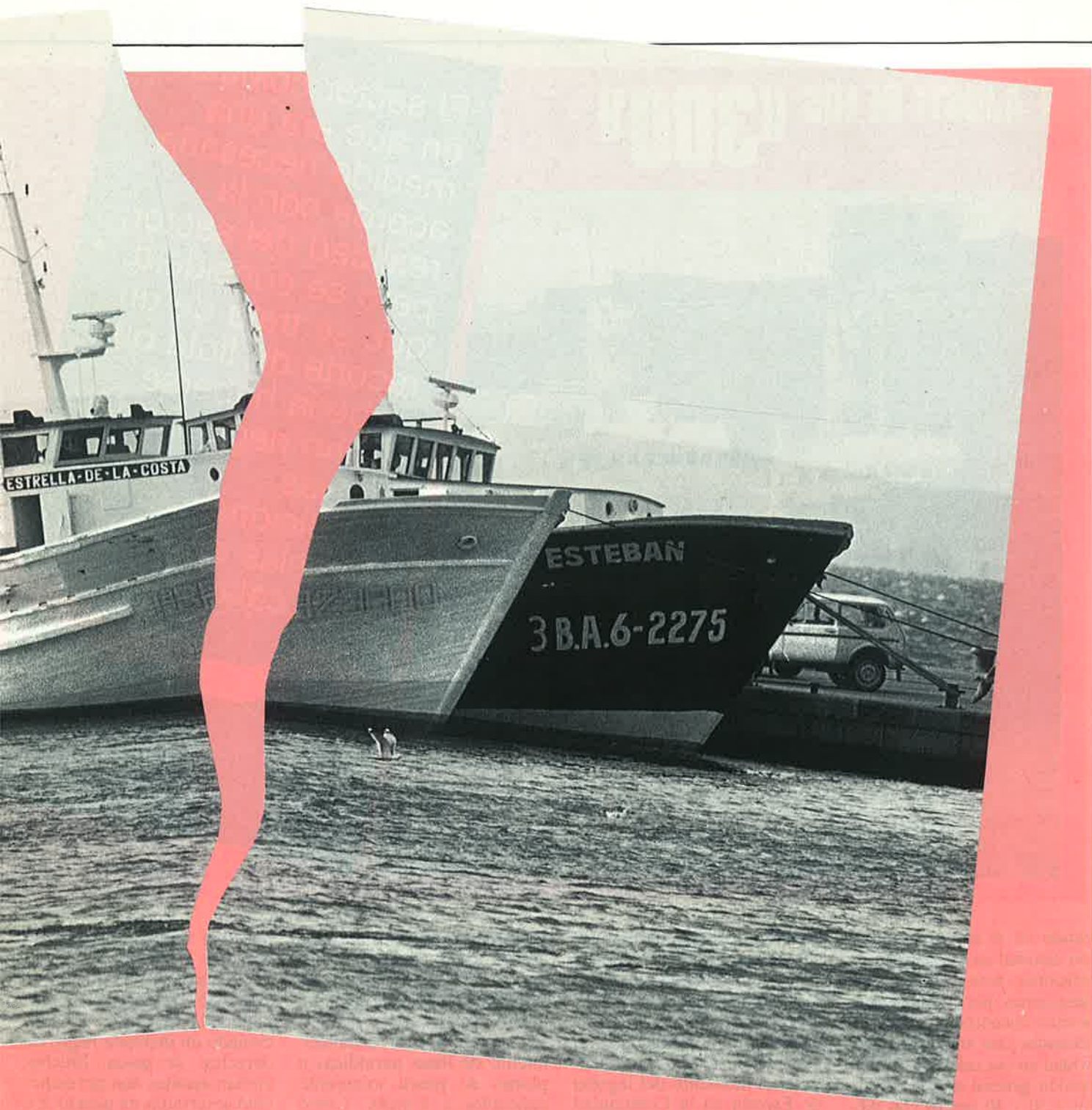
La Administración dio luz verde para que los armadores puedan desguazar un barco con ayuda, incorporando sus derechos de pesca a otra embarcación



Por una orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación publicada el pasado 1 de julio en el «Boletín Oficial del Estado», se trata de ordenar la actividad pesquera de las flotas de altura y gran altura que operan dentro de los límites geográficos de la Neafc. Con esta disposición se persigue fundamentalmente ofrecer la posibilidad de dar de baja determinadas embarcaciones de la llamada flota de los 300 que opera en los caladeros del Gran Sol que se hallan en mal estado o sin derechos suficientes para operar con normalidad durante todo el año. A partir de esta orden en vigor es posible para un armador desguazar y la paralización definitiva de un barco e incorporar los derechos de esa embarcación a otra en activo, siempre que entre ambos no superen los límites de la actividad normal de un barco en ese caladero.







**E**N medios sindicales en algunos Gobiernos autonómicos se considera que se trata de una medida realista pero que, en materia laboral va a reducir el número de trabajadores en el mar. Desde un planteamiento de política de pesca, se cree en los mismos medios que en definitiva se está facilitando el proceso de recorte de barcos operativos frente al número de 300 acep-

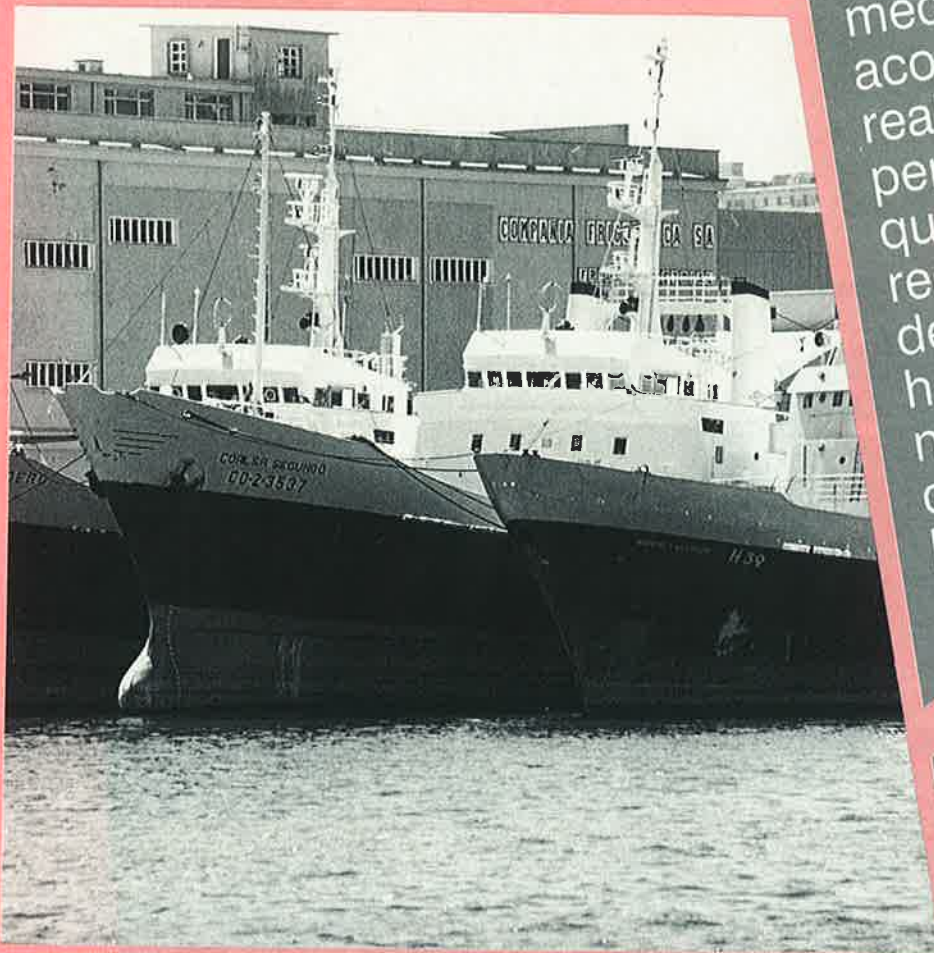
tado en su día por la Comunidad Europea cuando es una cesión española a la que se debería haber sacado más partido en Bruselas renegociando algunas de las condiciones impuestas en el Tratado de Adhesión en materia de acceso al caladero comunitario.

La orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se enmarca dentro de la filosofía a debate en el marco de la propia Comunidad Eu-

ropea, cuyo objetivo a corto plazo es adecuar la capacidad de cada una de las flotas a las posibilidades reales de capturas. En el caso de esta flota, con anterioridad a la referida orden los armadores de este tipo de embarcaciones no tenían derecho a recibir las ayudas destinadas a los desguaces. Esta normativa modifica la disposición anterior y, en definitiva, abre las puertas para que un problema que se estaba plan-



## EL AJUSTE DE LOS «300»



El sector coincide en que era una medida necesaria acorde con la realidad del sector, pero se considera que se trata de un recorte de flota que debería haberse hecho negociando nuevas condiciones en Bruselas sobre esos caladeros

teando en el sector se refleje con claridad en el conjunto de peticiones para eliminar embarcaciones que en los últimos tiempos encontraban graves dificultades para mantener su actividad en ese caladero. La impresión general es que existen entre 30 y 40 barcos con dificultades para seguir faenando en malas condiciones en el Gran Sol, y que lo más probable, con ayudas en la mano, es que sus armadores opten, a muy corto plazo, por eliminar de los puertos estos barcos, acumulando sus derechos en otras embarcaciones para que puedan faenar todo el año.

### Orden con raíces

La orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimen-

tación no es fruto de una noche de verano, sino el resultado de un problema en el sector al que se debía dar una solución. Sin embargo, las raíces de esta orden se hallan más lejanas en el tiempo, justamente en el momento del ingreso de España en la Comunidad Europea.

El resto de los países comunitarios, alegando el fuerte potencial pesquero español, impusieron a la flota pesquera española unas condiciones que se aplicaban al resto de las flotas de la CE en esos mismos caladeros. En lo fundamental, Bruselas impuso la llamada lista de los 300 barcos, lo que ya supuso en su día un ajuste de flota, de los que solamente podían faenar simultáneamente 150 embarcaciones. Además, el acceso a la

pesca de las especies permitidas ha estado limitado tanto por el respeto a las cuotas asignadas por la CE, algo que deben cumplir todos los países, como por el establecimiento de listas periódicas o planes de pesca solamente aplicables a España. Como complemento de este régimen especialmente duro, la flota española ha tenido que soportar, además, un trato desigual en relación con otros países, como es la prohibición de acceso al «box» irlandés, régimen especial de sanciones, listas periódicas, limitación de barcos por zonas, etcétera.

Esta situación de la flota española a la hora de acceder a los caladeros comunitarios ha dado lugar en los últimos años a diferentes problemas. Exis-

tían una serie de barcos con derechos de pesca reducidos que no han podido ejercer su actividad con criterios de rentabilidad empresarial. Ha funcionado un mercado negro de derechos de pesca. Muchas embarcaciones han permanecido amarradas en puerto. En conjunto, se ha reducido la capacidad de pesca de la flota. Según cifras manejadas por el sector, en este momento existían al menos una treintena de embarcaciones en situación de desguace a las que se podrían sumar otras veinte más en los próximos meses, con lo que de una lista de 300 barcos se podría pasar a 250. Para los armadores, es triste que mientras la flota española ha venido a menos, otros miembros de la Comunidad Europea hayan aumen-





tado sus efectivos en esas mismas aguas y que la mayor parte de sus capturas se destinen al mercado español.

### Salidas desde la base

Con la orden en el «Boletín Oficial del Estado», desde el sector pesquero se estima, sin embargo, que esta normativa, concesión de ayudas para desguace de barcos reduciendo la flota, debería haberse aprovechado para plantear en Bruselas la cuestión de fondo que afecta a los 300 barcos españoles que operan bajo estas condiciones. Según la Asociación Provincial de Armadores de Buques de Pesca del Gran Sol de Pontevedra, este ajuste se debería aprovechar para tratar de equiparar las condi-

ciones de pesca de los barcos españoles con los del resto de la Comunidad Europea. Arposol parte de la necesidad de un estudio científico serio sobre los recursos en estos caladeros. Se pretende que las condiciones de acceso sean iguales para todo y no como sucede en la actualidad. Los armadores propugnan unas mayores medidas de control iguales para todos para combatir cualquier actividad ilegal en la zona del Gran Sol. En opinión de los armadores, existe un exceso de furtivismo por parte de barcos de diferentes banderas que luego hacen la competencia vendiendo sus productos en el mismo mercado. Los armadores no se explican cómo la Comunidad Europea pone en marcha medidas liberalizadoras en

materia de mercados, mientras el período transitorio fijado para la flota a la hora de acceder a los caladeros no termina hasta 1995, con posibilidad de que se prorrogue hasta el 2002.

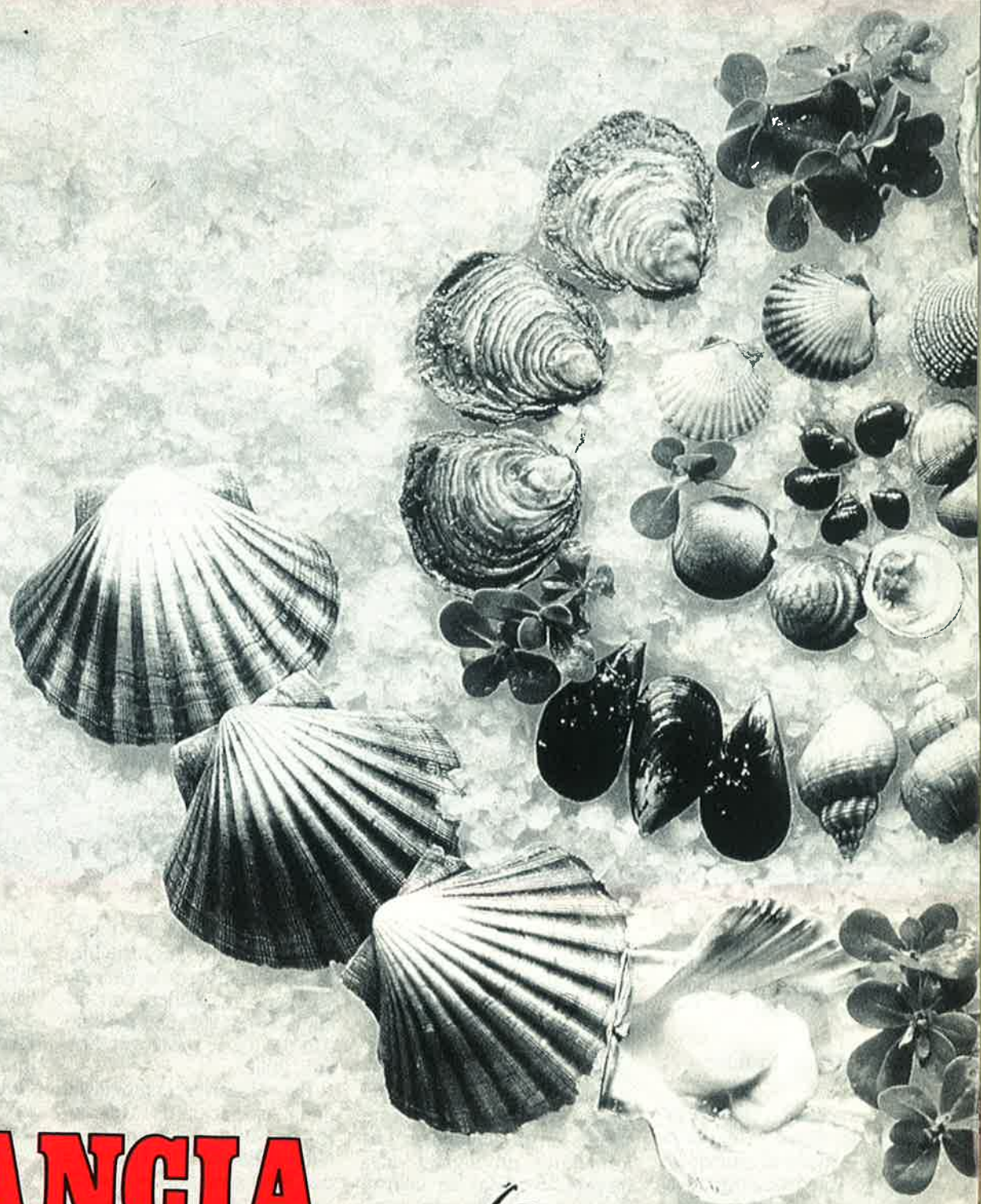
Para el secretario provincial de la Asociación de Armadores de Altura de Guipúzcoa, Víctor Badiola, se trata de una normativa positiva que va a posibilitar acumular permisos en embarcaciones nuevas y bien equipadas que podrán estar más tiempo en esos caladeros. Para Badiola, en contra de lo que señalan otras organizaciones, esta medida no va a suponer más paro, en cuanto las embarcaciones que se pueden desguazar estaban ya prácticamente inmovilizadas y sin actividad desde hacía tiempo.

En los últimos años, cerca de una treintena de barcos de la llamada lista de los 300, matriculados o con base en puertos gallegos, especialmente en La Coruña, habían sido adquiridos por armadores de Ondárroa con el objetivo de su desguace para acumular derechos de pesca.

Para la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, la reducción de la flota pesquera de los 300 debería haber sido la última baza de un proceso negociador que debería haber comenzado en Bruselas, solicitando medidas más duras contra el intrusismo en ese caladero y, finalmente, solicitando el final del período transitorio para la pesca. ■

V. M.





# FRANCIA, PESCAR PARA ESPAÑA



Desde el ingreso de España en la Comunidad Europea, Francia ha sido el país que ha logrado una mayor introducción de los productos de la pesca en España, según los datos manejados por la sociedad para la





## El 8 por 100 de las importaciones de pescados y productos de la pesca proceden del país vecino.

**S**OPEXA es una sociedad constituida con diferentes porcentajes de participación por el Ministerio de Agricultura francés, la Administración de comercio y las organizaciones de productores e industrias en representación de los diferentes sectores. Posee oficinas comerciales en una veintena de países y sus objetivos se centran en lograr la penetración de los productos franceses en los mercados mundiales, apoyando así el desarrollo positivo de su balanza comercial agroalimentaria. Desde esta perspectiva, Sopexa es como el motor que apoya las exportaciones francesas en el mundo y en los últimos años ha sido también envidia entre industriales españoles, que aspiraban a disponer en España de una estructura similar para apoyar sus ventas en el mundo.

En el caso de la pesca y, en general, de los productos del mar, las importaciones españolas antes del ingreso en la Comunidad Europea eran discretas y, en lo referente a Francia, eran casi inexistentes. Tras el ingreso en el CE, con la apertura de fronteras y el desmantelamiento de las barreras arancelarias, unido a los problemas existentes en los diferentes caladeros para lograr un aumento de capturas, las importaciones francesas han experimentado un elevado incremento, hasta situar a ese país como principal pro-

promoción de venta de los productos agroalimentarios franceses, Sopexa. Del conjunto de todas las importaciones de productos de la pesca efectuadas por España en 1991, el 8 por 100 de las mismas, en cuanto a

volumen, corresponden al país galo, a la vez que representan el 12,2 por 100 del valor de los pagos efectuados por España por este concepto. Francia se ha convertido, pues, en el principal abastecedor de

productos de la pesca en España, lo que se está traduciendo a su vez en un resurgir de algunas de sus flotas, que han encontrado en este momento una gran salida para sus capturas en los mercados españoles.



# El 96 por 100 de todas las exportaciones de merluza fresca realizadas por Francia tienen como destino España.

veedor del mercado español, por delante de Dinamarca y del Reino Unido. La situación, además de un mercado deficitario, hace que los responsables de Sopexa sigan pensando en España como un país donde son posibles aún mayores importaciones.

Según los datos manejados por Sopexa, en 1991 las compras de pescados y productos de la pesca por parte de España en Francia ascendieron a casi 64.000 toneladas, con un volumen de negocio cercano a los 30.000 millones de pesetas, cifras que representan un aumento del 10,2 por 100 en cuanto a volumen y el 15,5 por 100 en pesetas.

## Producto fresco

De las ventas realizadas a España, el 63,5 por 100 correspondían a pescados frescos, el 3,25 por 100 a pescados congelados, el 0,5 por 100 a pescados ahumados, salados y secados; un 4 por 100 a moluscos, un 27,5 por 100 a moluscos frescos y congelados y un 0,75 por 100 a las conservas.

Por su cercanía con España, el 83 por 100 de las ventas de productos de la pesca franceses en España corresponden a mercancías frescas, pescados, moluscos y crustáceos. En pescados, el 96 por 100 de todas las exportaciones de merluza fresca realizadas por Francia tie-

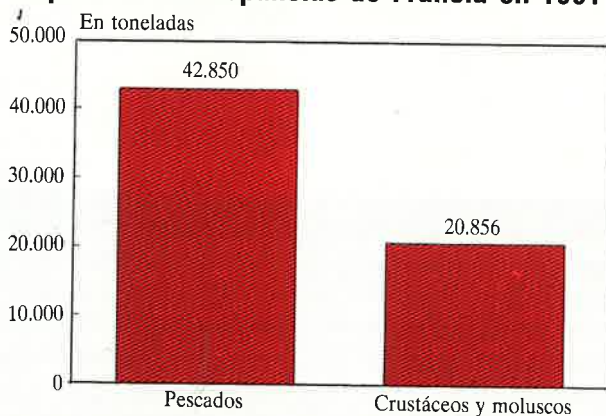


nen como destino los mercados españoles. Tienen igualmente importancia las compras de anchoas, sardinas, rape, jurel y angulas.

En moluscos y crustáceos, las especies más compradas son almejas congeladas, calamar fresco, sepia fresca, araña de mar y mejillón fresco.

La merluza francesa se captura fundamentalmente en los puertos de Lorient, Le Guilvinec, Les Sables d'Olonne, La Rochelle y L'Île d'Yeu. El tamaño corriente de esta merluza está entre 0,80 y 1,10 metros. Las capturas de calamar se efectúan en la bahía de St. Malo, donde hay además una producción en alza con importantes incrementos cada año. Ello explica que Francia sea el principal proveedor de España en calamar fresco, con más del 50 por 100, y que sea líder en Europa en calamar congelado. Francia es el segundo proveedor de España en sardinas frescas, con el 20 por 100 de estas importaciones, así como el tercer proveedor de España en sardina congelada. Las capturas

## PESCADOS Y MARISCOS Importaciones españolas de Francia en 1991

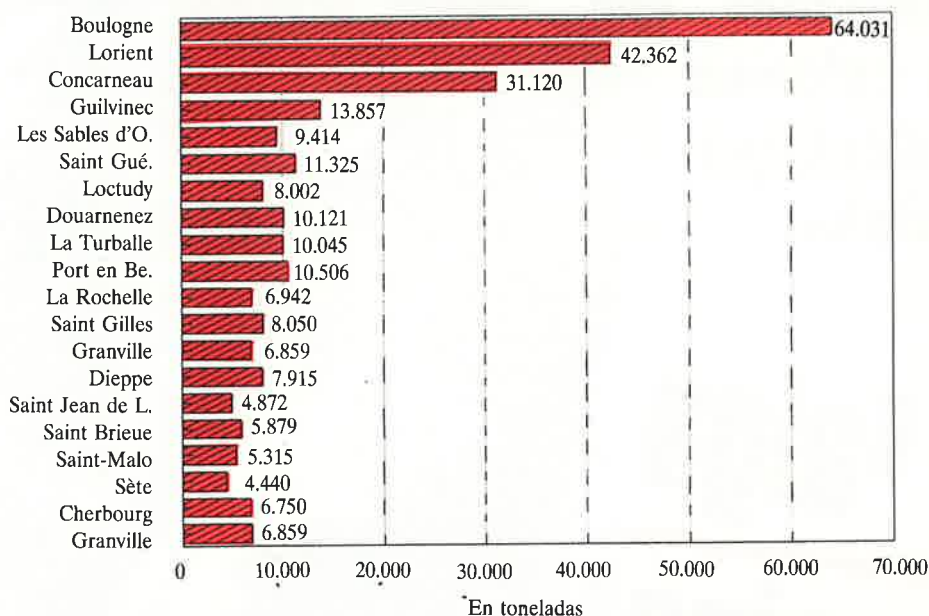


Fuente: Adouana Españolas.





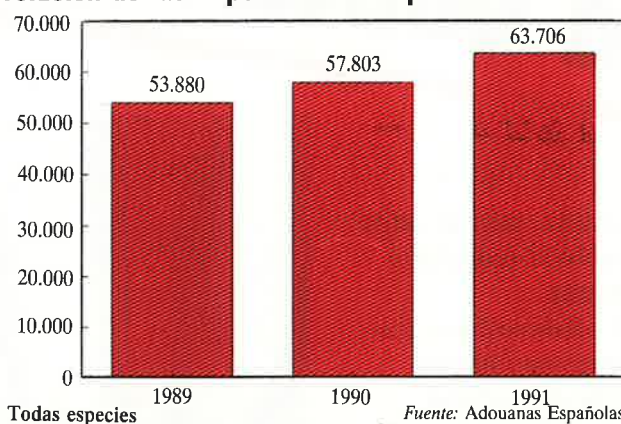
## PUERTOS FRANCESES. Clasificación de las principales lonjas



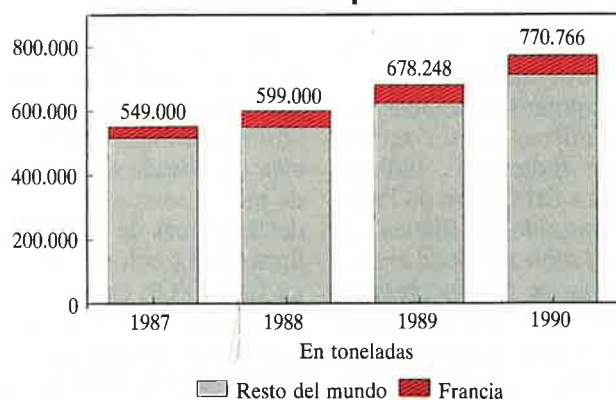
Fuente: France Eco Pêche.

## PESCADOS Y MARISCOS

### Evolución de las importaciones españolas en Francia



### EVOLUCION DE IMPORTACIONES EN ESPAÑA Todas las especies



más importantes las realizan en los puertos de Sète y La Martigue, en el Mediterráneo, y en los de St. Gilles, La Turballe, St. Guénole, Boulogne y Concarneau, en el Atlántico. En anchoa, también una parte importante de las capturas se destinan al mercado español, que en 1991 importó 12.000 toneladas. De todas las compras españolas de este producto en el exterior el 90 por 100 correspondieron a mercancías francesas.

Junto a estas especies, base actual de las exportaciones de pescado y productos de la pesca hacia España, los operadores franceses están diseñando el «desembarco» de otros productos más conocidos hasta el momento por el ama de casa francesa,

pero que a corto plazo podrían ser también habituales en el mercado español. Entre estas especies se hallan el sable negro, el granadero y el emperador.

España, con un consumo *per cápita* de 30,4 kilos, es el primer país europeo en demanda de pescado. Entre 1986 y 1990 la demanda de pescado ha crecido un 2,5 por 100, mientras que en el mismo período la producción ha experimentado un notable descenso ante los problemas existentes en algunos caladeros exteriores. Esta situación ha provocado un aumento espectacular del déficit en esta balanza comercial, que habría crecido un 44 por 100 según los datos elaborados por Sopexa, hasta llegar actualmente a una cobertura del 30 por 100.

De acuerdo con los datos de Sopexa, España es hoy la principal salida de los productos de la pesca franceses, mercado que pretenden consolidar y aumentar en el futuro. ■

V. M.



Detectadas  
dos colonias  
de *Caulerpa*  
*taxifolia*

El «alga  
asesina»

llega a la costa balear



*La Caulerpa taxifolia, también conocida como el «alga asesina» por su efecto devastador sobre el ecosistema marino, ha llegado a las costas baleares.*

*La amenaza que se cernía sobre el Mediterráneo, tras su detección en 1984 junto a las costas de Mónaco (ver MAR núm. 296), se ha convertido en realidad, aunque gracias a los servicios de seguimiento y vigilancia estas colonias —Cala'n Bosch y Cala D'Or— se han detectado a tiempo, por lo que hay grandes esperanzas de erradicarlas totalmente.*

**E**L pasado 25 de septiembre cundió la alarma. Técnicos de la Consellería de Pesca del Gobierno balear confirmaron la aparición de dos colonias de *Caulerpa taxifolia* en las costas baleares. Concretamente en Cala D'Or, donde ocupa una extensión de entre 500 y 1.000 metros cuadrados, y en Cala'n

Bosch, con una superficie de 500 metros cuadrados.

Las colonias detectadas, según confirmó a esta revista Enrique Ballesteros, biólogo y director del Centro de Estudios Avanzados de Blanes, «se asientan sobre un fondo arenoso y de rocas. El alga presenta una gran virulencia. Las partes erectas miden hasta unos 30 centímetros y los rizoides son muy gruesos, signos ambos de gran vitalidad».



El temor a un gran desarrollo si llegaba a aguas más cálidas, que recogimos en la anterior información sobre este alga (publicada en el número de junio), se confirma con las declaraciones de Enrique Ballesteros. La colonia detectada en Cala D'Or, en la costa sur de Mallorca, es la de mayor extensión y sobre la que ya comenzaron los trabajos para erradicarla. Después se iniciarán las operaciones en Cala'n

Bosch, a diez kilómetros de la localidad menorquina de Ciudadela.

#### Recogida a mano

Siguiendo con las aclaraciones realizadas a MAR por el doctor Ballesteros, el método elegido para su erradicación será el de la recogida a mano, pues, aunque lento, es de los más seguros. Los trabajos serán realizados por escafandristas y biólogos, gente acostumbrada al trabajo submarino. Se calcula, por los trabajos que se están realizando en Francia, que cada metro cuadrado de recolección suponen dos horas de trabajo de buceo por persona.

El más mínimo trozo de raíz que quede sujeto en el fondo significará que el alga volverá a desarrollarse. Por ello, afirma Enrique Ballesteros, «tras su total recolección, cada quince días, durante un



## Las colonias descubiertas en Cala D'Or y Cala'n Bosch presentan una gran virulencia, aunque han sido detectadas a tiempo, según los expertos

año, se volverá a inspeccionar la zona para garantizar que se la ha erradicado totalmente».

La *Caulerpa taxifolia*, como recordarán nuestros lectores, llegó hasta el Mediterráneo a través, probablemente, de un desagüe del Instituto Oceanográfico de Mónaco. Se la detectó por vez primera en 1984. Nadie la auguraba grandes posibilidades de subsistir en esas aguas, dado que se trata de un alga procedente de zonas tropicales. Sin embargo, demostró un gran poder de aclimatación y a comienzos de los años noventa, ya se extendía a través de 300 kilómetros de la Costa Azul. La alarma cundió entre los científicos franceses, pues a su gran poder reproductor se une el que se trata de un alga venenosa —contiene una sustancia tóxica denominada caulerpicina— que carece de depredadores y aniquila toda la flora de los fondos marinos donde ella se asienta, incluida su homónima, la *Caulerpa prolifera*, que invadió la zona de Murcia y Castellón allá por los años sesenta.

Las autoridades españolas declararon inmediatamente el estado de alerta y se pusieron en marcha servicios de seguimiento y vigilancia, especialmente en la costa de Girona, por su mayor proximidad a las costas francesas, ya que a tan sólo a 30 kilómetros de aguas españolas, en Saint Cyprien, se había detectado una de estas colonias. El Centro de Estudios Avanzados de Blanes lleva a cabo el seguimiento en las costas catalanas, en las que no se ha detectado ni rastro del alga —nos comenta Enrique Ballesteros—, negando algunas informaciones aparecidas en diversos medios de comunicación.

Científicos españoles e italianos empezaron a trabajar de forma coordinada con sus colegas franceses. Los científicos mallorquines, incluso, iban a disponer en breve de un barco dotado con los más avanzados sistemas de investigación acuática —según nuestro corresponsal en Baleares, Emilio Morancho—, cedido por la empresa Drago-Sub.

El servicio de vigilancia llevaba a cabo una vigilancia extrema en Baleares, llegándose a revisar 150 yates procedentes de Francia, repasándose sus anclas y cascos en busca de esporas del alga, con resultado negativo.

—, y mucho menos a través de corrientes marinas».

A pesar de los importantes esfuerzos que ya se estaban realizando para defenderse de la invasión de este alga tras su detección, el Gobierno balear ha dispuesto un presupuesto extraordinario de 10 millones de pesetas para incrementar las tareas de vigilancia, especialmente difíciles en esta zona por el gran número de calas y la extensión total de sus costas.

Los científicos son optimistas en cuanto a la total erradicación de estas colonias, ya que han sido detectadas a tiempo. Buena prueba de ello es que, además de la extensión

cional Greenpeace, que colabora en las tareas de vigilancia.

Las tareas de erradicación del alga se centrarán en la colonia detectada en Cala D'Or, para posteriormente centrarse en Cala'n Bosch con el fin de no desperdigar esfuerzos. Como se señalaba anteriormente, los expertos confían en su total erradicación, aunque, como señaló Marion Stoler, de Greenpeace, el peligro de que surjan nuevas colonias seguirá latente mientras permanezcan las colonias próximas a Mónaco.

Según datos sin confirmar, Greenpeace comentó a esta revista que los trabajos para la erradicación del alga en aguas francesas se encontraban muy avanzados.

Por tanto, lo que cabe hacer es seguir vigilantes y solicitar la colaboración de todos, especialmente de los tripulantes de yates. En este sentido se pronuncia Enrique Ballesteros, al pedir que extremen el cuidado, «*examinando cuidadosamente el ancla, comprobando que no tiene nada enganchado*».

Mientras, sigue en pie el llamamiento a notificar cualquier sospecha a los organismos y entidades encargadas de realizar este seguimiento y vigilancia. Por ejemplo, ante la Dirección General de Pesca. Secretaría General de Pesca Marítima. Calle Ortega y Gasset, 57. Madrid. Teléfono (91) 402 50 00. La organización Greenpeace también tiene en marcha un servicio para recoger estos avisos, que transmitirá a la Secretaría General de Pesca: Greenpeace. Calle Rodríguez San Pedro, 58, 4.ª planta. Madrid. Teléfono (91) 543 99 00 (preguntar por Marion Stoler). ■

Raúl GUTIERREZ



Probablemente el alga llegó a Baleares arrastrada por alguna embarcación de recreo.

### El alga viajó en yate

Y, precisamente, la hipótesis más verosímil es que el alga llegó a estas aguas en alguno de los cientos de yates turísticos que arriban hasta estas costas. Así lo creen los expertos, entre los que figura Enrique Ballesteros, quien no piensa en la posibilidad de que «*llegara en ningún barco pesquero, pues no van a faenar hasta esas aguas* —las france-

que ocupa —pequeña, en comparación con su gran poder de reproducción—, es que coexiste con la *Caulerpa prolifera* y ejemplares de posidonia (ya que, con el tiempo, acabaría eliminándolas). Este éxito cabe apuntárselo al perfecto funcionamiento de los servicios de seguimiento y vigilancia, según nos comentó Enrique Ballesteros, y que comparten los miembros de la organización ecologista interna-





El Centro Técnico Nacional de Industrias de Conservación de Productos de la Pesca nace de la confluencia de voluntades de la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología (CICYT) y la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (ANFACO). Son sus objetivos la prestación de servicios de investigación básica y aplicada, el desarrollo, apoyo tecnológico, promoción y aplicación de nuevas tecnologías, asistencia técnica, formación, acopio, tratamiento y emisión de información técnico-científica, y cuantas acciones en esta línea puedan ser beneficiosas para la industria de conservación de productos de la pesca y su envasado.

**S**U actividad se desarrollará en el ámbito de la transformación y tratamiento de productos de la pesca en lo que atañe a la conserva, semiconserva, salado y salazón, ahumados, secado, cocido, deshidratado, liofilizado, platos preparados, conservación por frío, salas de elaboración, y todas aquellas otras dedicadas a transformación o preparación.



COLABORACION CON CICYT

# Industria conservera



Se trata de un ente de carácter privado cuya titularidad corresponde a ANFACO, y en cuya gestión participan, además, representantes del CICYT y personas de prestigio en el mundo académico, científico o empresarial. Su actividad, prevista como indefinida, tendrá una duración mínima de diez años.

Cecopesca se localizará en el campus de la Universidad de Vigo y sus instalaciones se extenderán en unos 3.000 metros

cuadrados. La inversión prevista es de 574 millones de pesetas, financiados a razón de 175 millones por la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología, lo que supone el 30,50 por 100; 125 millones por la Diputación Provincial de Pontevedra (21,75 por 100), y 60 millones de recursos propios de ANFACO (10,50 por 100). La aportación restante está pendiente de confirmar después de haberse solicitado las ayudas correspondientes a la Conselle-

ría de Pesca, Marisqueo y Acuicultura y a la Consellería de Industria y Comercio y de la Xunta de Galicia.

La cuantía principal de esta inversión se desembolsará en 1992 y se completará en 1993, año para el que se prevé la entrada en funcionamiento de Cecopesca.

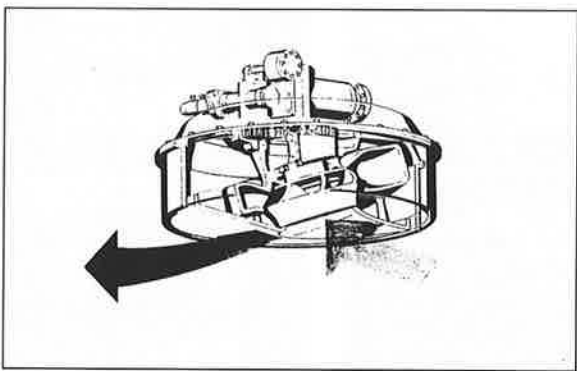
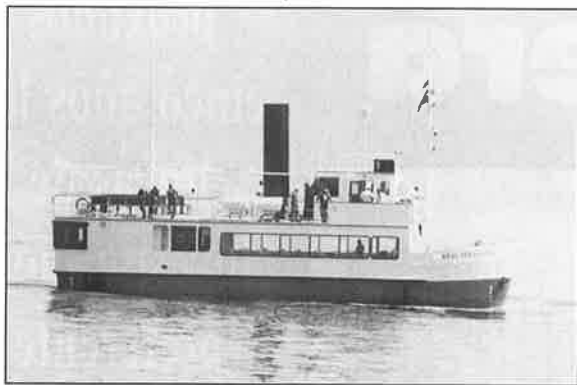
## Plan estratégico y táctico

ANFACO ha diseñado un plan estratégico y un plan táctico.

En los próximos cinco años las líneas de investigación preferente serán las de conservación de alimentos por el calor, tipificación de alimentos, nutrición, biotecnología, ingeniería y medio ambiente y toxicología alimentaria.



# WIRESA



WILMER REPRESENTACIONES, S.A.

PINAR, 6 BIS 1º - 28006 MADRID

TEL. 411 02 85 - TELEX 27448/41925

TELEFAX: 262 77 62

## “Nuevo” Real Fernando con Schottel Pump Jet

Armador: Aymto. de Sanlúcar de Barrameda

Astillero: Cnes. Navales P. Freire, S.A.

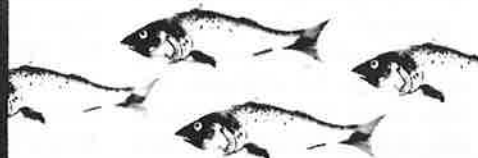
Oficina Técnica: Sermarine, S.L.

- El Schottel Pump Jet para navegación en aguas poco profundas.
- Se adosa al caso sin que sobresalga nada.
- Como todos los equipos Schottel, es orientable en 360º con lo que tenemos gobierno y empuje en todas las direcciones.
- El Schottel Pump Jet está disponible para potencias de hasta 1000 CV y se utiliza como propulsión principal, auxiliar y de maniobra.

## SERVICIOS DE PRIVILEGIO PARA CLIENTES EXIGENTES

Una capacidad de almacenaje de 15.000 toneladas, 8.000 jaulas galvanizadas apilables, un tunel de congelación de 25 Tons./día, oficinas para clientes, fácil acceso a camiones frigoríficos y amplios aparcamientos, ha convertido a Frigoríficos del Morrazo en los primeros en rendimiento de descarga.

Así nuestros clientes disponen de los mejores servicios en el mercado de la congelación.



Proceltira-Vigo

# FRIGORIFICOS del MORRAZO

C/ Salgueirón, s/n. Apdo. de Correos, 88  
Telfs.: (986) 304262 - 304366 - 304454 -  
304566 - 304462 - 304362  
Fax: (986) 304382 Telex: 88155 FMZO  
36940 Cangas (Pontevedra)





tico para potenciar y desarrollar los programas de investigación del Centro Técnico Nacional. El plan estratégico tiene un alcance de cinco años, durante los cuales las líneas de investigación preferente serán las de conservación de alimentos por el calor, caracterización y tipificación de alimentos, nutrición, biotecnología, ingeniería y medio ambiente, toxicología alimentaria y otros, tales como la conservación y alteración de aromas en las conservas, proceso de barnizado y aprovechamiento de los subproductos de la industria conservera.

El plan táctico tiene una vigencia de los dos primeros años y atiende a los proyectos en desarrollo, a la vez que contempla otros proyectos posibles a iniciar en el futuro.

Se ha diseñado, asimismo, un plan estratégico y su correspondiente táctico en lo relativo a asistencia técnica, ingeniería,

transformación y transferencia tecnológica, planta piloto, mercados, formación y documentación, datos e informática.

Cecopesca pretende trabajar en estrecha conexión con otros centros públicos y privados, nacionales e internacionales, tales como el Instituto del Frío, el de la Grasa y Derivados, los Institutos de Investigaciones Marinas y Español de Oceanografía, o sus homónimos de Portugal, Francia, Italia y Holanda.

### Un largo camino

La creación del Centro Técnico Nacional de Industrias de Conservación de Productos de la Pesca es el último paso de un largo camino que empezó a andarse con el inicio de siglo, casi desde el momento mismo de constituirse la Unión de Fabricantes de Conservas de Galicia, precedente de la Asociación Nacional de Fabricantes de

Conservas de Pescados y Mariscos.

La Unión de Fabricantes de Conservas de Galicia, constituida el 6 de mayo de 1904, acordó ya en el instante de su fundación instalar en su misma sede social un departamento técnico y de investigación que se dedicaría al estudio científico de los problemas de la industria.

Aquel primitivo laboratorio no pasaría, sin embargo, de la fase de proyecto. La idea se retomaría treinta años después, hasta el punto de solicitar a un técnico francés, M. Henri Cheftel, un presupuesto de instalación. El estudio diseñado por Cheftel contemplaba el establecimiento de una sala de bacteriología y otra de química, y un presupuesto de montaje cifrado en 21.500 francos. Pero también entonces se aplazó la instación. En 1939 se volvería sobre la idea. La Unión de Fabricantes se dirige entonces de



Theodor E. A. Clasen, prestigioso investigador, quien propone la creación de un «instituto técnico» para las industrias derivadas de la pesca. Su informe es acogido muy favorablemente, pero la guerra europea vuelve a cruzarse con la iniciativa de los conserveros, frustrando una vez más el proyecto.

La necesidad de un departamento técnico seguía latente, sin embargo, evidenciándose con toda contundencia en 1945 con ocasión del contrato de suministro global de conservas a Inglaterra, cuando los fabricantes afectados por el mismo se vieron obligados a importantes desembolsos para el análisis de sus productos.

No fue ésta la única oportunidad en la que se puso de manifiesto la necesidad de contar con un organismo técnico al servicio de la industria conservera. Cuando España se incorporó al Comité Internacional Permanente de la Conserva, se vio incapaz de aportar datos científicos y técnicos en la medida en que lo hacían los demás países. Ésta situación se evidenciaba con toda rotundidad en la reunión de Marraquech en 1949, cuando la delegación española se vio obligada a admitir que entre sus miembros no figuraba ningún técnico.

Finalmente, el 6 de octubre de 1949 la Unión de Fabricantes de Conservas de Galicia decidía la instalación de un departamento técnico y de investigación que dotara a la industria conservera de productos de la pesca de un centro técnico de control, investigación y asesoramiento. Desde su creación el laboratorio realiza las funciones de análisis y control, tanto de materias primas utilizadas en el proceso de fabricación como de los productos ya elaborados y, simultáneamente, asesora a las industrias sobre métodos de fabricación, o imparte cursos de formación y perfeccionamiento para el personal técnico de las fábricas. Cuarenta años después de su fundación aquel departamento técnico y de investigación tan laboriosamente logrado dispone de laboratorios de bacterio-



logía, química, técnico experimentales, sala de aparatos, planta piloto, etcétera. La labor de investigación se establecía en dos campos. De un lado, mediante estudio y propuesta de diferentes métodos de análisis y establecimiento de normas de calidad y, por otra, mediante trabajos de investigación aplicada a escala industrial.

Desde octubre de 1966 contaba con el reconocimiento oficial de la Dirección de Comercio de este Ministerio para la realización de análisis y peritaciones.

Su presencia en el área técnica de las conservas de pescado ha sido permanente en estos años, con intervenciones muy destacadas tanto en el ámbito nacional como internacional.

Así, ha participado activamente en la elaboración de normativas sobre normaliza-

ción internacional de envases, reglamentación sanitaria para las conservas de pescado y productos de la pesca. Por otra parte, ha venido organizando cursos de formación de técnicos de fabricación, siendo igualmente significativa su tarea de asistencia técnica a las empresas asociadas.

La constitución de Cecopesca es, pues, el último, por el momento, eslabón de esta cadena. La entidad encargada de su gestión, ANFACO, es la heredera de la Unión de Fabricantes de Conservas de Galicia, fusionada en 1968 con la Cooperativa de Conservas y Salazones de la provincia de La Coruña, CICSA. La Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos nacería en 1977 al amparo de la Ley de Asociaciones del mismo año. ■

**CECOPESCA**

**I+D de la  
industria  
conservera**



## MEJORA DE LA COMERCIALIZACION Y TRANSFORMACION DE PRODUCTOS PESQUEROS

Con el fin de mejorar los procesos de transformación y comercialización en el sector de la pesca, la Comunidad Europea aprobó el pasado mes de septiembre un total de 28 proyectos españoles, cuya aplicación va a suponer recibir de Bruselas una subvención de 1.255 millones de pesetas.



**Suponen una subvención comunitaria de 1.255 millones de pesetas.**

**Afectan a las Comunidades Autónomas de Asturias, Andalucía, Canarias, Galicia, Valencia, Cataluña y País Vasco.**

**E**STE grupo de proyectos aprobados corresponde a la primera de las decisiones adoptadas este año por la Comunidad Europea para este sector y con esta finalidad. Se prevé que antes de fin de año Bruselas dé luz verde a nuevos proyectos de comercialización y transformación pesquera.

Durante 1991, en el marco de este mismo Reglamento, incluyendo las dos Decisiones que se toman al año, fueron aprobados 40 proyectos españoles, con una ayuda comunitaria de 1.618 millones de pesetas.

En esta primera resolución de 1992 se beneficiaron de ayudas comunitarias proyectos presentados por las Comunidades Autónomas de Asturias, Andalucía, Canarias, Galicia, Valencia, Cataluña y País Vasco.

Según la reglamentación comunitaria, aplicable para agricultura y pesca, las regiones de objetivo Uno perciben hasta un 50 por 100 del volumen de inversión. Son consideradas objetivo Uno las regiones menos favorecidas, como Andalucía, Asturias, Comunidad Valenciana, Galicia, Murcia, Canarias, Ceuta y Melilla. El resto del territorio nacional puede percibir hasta el 30 por 100 de las inversiones.

En términos generales, las inversiones que se financiarán con estas ayudas incluyen las

referidas a locales y equipos destinados al desarrollo y racionalización de instalaciones de cualquier transformación y acondicionamiento de los productos pesqueros.

Se cubren así las áreas de envasado, embalaje, las lonjas e instalaciones de primera venta y de almacenamiento por frío. Además, entre las posibles líneas de actuación de este Reglamento se recogen los proyectos destinados a la mejora de calidad e higiene de la producción y comercialización.

Dentro de esta amplia gama de inversiones, la CE determina una serie de prioridades necesarias para garantizar a los productores de materias primas básicas una participación adecuada y duradera en las ventajas económicas resultantes.

Por este motivo, la construcción, modernización y racionalización de lonjas y mercados donde se efectúa la primera comercialización de los productos es objeto de atención especial, por lo que son también beneficiarios las agrupaciones de productores, sus asociaciones y cooperativas.

Por último, se pueden reseñar, entre las prioridades comunitarias, las inversiones que fomenten la creación de nuevos productos y nuevas tecnologías y la mejora de la calidad e higiene de los métodos de producción y comercialización. ■



Se crea un tercer nivel  
en los cursos de supervivencia  
en la mar para los puestos  
de responsabilidad

# NUEVAS EXIGENCIAS DE MARINA MERCANTE SOBRE LOS CURSOS DE FORMACION EN SEGURIDAD MARITIMA

La puesta en marcha de los cursos de formación marítima, así como el proceso de adaptación requerido a los centros, ha obligado a modificar los programas del segundo nivel y prorrogar los plazos ya establecidos para facilitar el acceso de todo el personal afectado.

Todos los tripulantes de buques de pesca y mercantes deberán estar en posesión de los certificados de especialidad en lucha contra incendios y supervivencia en la mar (primer y segundo nivel) desde enero del próximo año a enero de 1995, según el calendario establecido por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Además, se han establecido los certificados de tercer nivel en seguridad marítima y los de prevención, resolución de crisis en buques de pasaje, y de métodos de salvamento y rescate de personas, que son de carácter voluntario. Este tercer nivel va dirigido a personas que ejercen funciones de responsabilidad en la gestión, organización, inspección de las navieras y de la seguridad a bordo.

**L**A Dirección General de la Marina Mercante es la encargada de velar por la seguridad de la navegación de la vida humana en la mar desde hace más de diez años (tal y como quedó establecido en el Real Decreto 1997 y 1980). Ante la evidente necesidad de aumentar la seguridad marítima, el Ministerio de Transportes estableció hace algo más de dos años (29 de marzo de 1990) los certificados de especialidad en lucha contra incendios







**Con la creación del tercer nivel, de carácter voluntario, se busca evitar la desconexión en cuestiones de seguridad marítima entre las personas cuya actividad se desenvuelve en el ámbito de la explotación del buque y los tripulantes de éste.**

y supervivencia en la mar para mejorar la formación de los tripulantes. Para ello se fijó un calendario progresivo que permitiera conjugar la obligatoriedad de estos cursos con las posibilidades reales de formación en los centros existentes.

La puesta en marcha de estos cursos y su desarrollo, así como el proceso de adaptación requerido a los centros de formación, ha llevado a la necesidad de modificar los programas del segundo nivel y a prorrogar los plazos establecidos para facilitar el acceso a ellos de todo el personal afectado.

Por otra parte, la necesidad de cerrar el ciclo de la seguridad integral en el ámbito marítimo aconseja la introducción de un curso específico de tercer nivel que, con carácter voluntario, permita establecer una vía de formación para aquellas personas con responsabilidades frente a los problemas de la gente de mar y de los buques. De esta forma, lo que se pretende evitar es la posible desconexión en cuestiones de seguridad marítima entre las personas cuya actividad se desenvuelve en el ámbito de la explotación del buque y los tripulantes de éste.

Estos cursos, cuyo certificado expedirá la Dirección General de la Marina Mercante, deben realizarse según los temarios teórico-prácticos establecidos por el Ministerio de Transportes.

En lo que se refiere a la duración de los cursos, depende de cada nivel; el primer nivel o curso básico de lucha contra incendios y supervivencia en la mar es de veinticuatro horas lectivas, de las que seis corresponden a temas de contenido teórico y las dieciocho restantes comprenderán la realización de ejercicios de carácter práctico. El segundo nivel, para el que es imprescindible poseer el certificado correspondiente al primer nivel, tendrá una duración de catorce horas de contenido teórico y diez dedicadas a la realización de ejercicios de carácter práctico. Finalmente, completan este ciclo de formación espe-





cializada en seguridad marítima los cursos de tercer nivel (tercer nivel de lucha contra incendios y supervivencia en la mar, prevención y resolución de crisis en buques de pasaje y métodos de salvamento y rescate de personas). Este tercer nivel, de carácter voluntario, está dirigido a aquellas personas que tienen funciones de responsabilidad en el ámbito de la gestión, organización, inspección de las empresas navieras y de la seguridad a bordo (capitanes, primeros oficiales y jefes de máquinas). La duración de cada uno de estos cursos será de treinta y dos ho-

ras lectivas, de las que veinte se dedicarán a conferencias teóricas, seis a la realización de trabajos prácticos y las seis restantes a mesas redondas, en las que se discutirán cuestiones del programa.

Según fuentes de la Dirección General de la Marina Mercante, el objetivo de estos cursos, cuya obligación está extendida a nivel mundial, es prepararse mundialmente para mejorar la seguridad en el mar.

*«Muchas personas deberán estar en posesión de estos certificados a partir de 1993, depende del tonelaje de los buques y*

**Todos los tripulantes de buques deberán poseer los certificados obligatorios de los cursos de lucha contra incendios y supervivencia en la mar entre 1993 y 1995, según el calendario y categorías establecidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.**

*de sus características», asegura Marina Mercante.*

Los primeros a los que se exigirán los cursos de primer nivel, a partir de enero de 1993, serán los capitanes, oficiales, patrones y mecánicos de buques mayores de 200 TRB, así como al personal de cubierta y máquinas de buques-tanque dedicados al transporte de petróleo, productos químicos o gases licuados.

Estos cursos se imparten ya en muchos centros y empresas privadas, que deben cumplir una serie de condiciones mínimas, según quedó establecido en la Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante de 6 de junio de 1990. Entre algunas de estas condiciones está la obligación de que el centro disponga, al menos, de tres zonas suficientemente separadas entre sí y adecuadas para los fines a que han de servir respecto a su construcción y servicios. Estas tres zonas serán: área de servicios, de prácticas y de almacenamiento. El centro tendrá que obtener un equipamiento o instalaciones fijas de soporte a las prácticas; deberán cumplir con las normas vigentes en materia de seguridad e higiene, así como sobre contaminación del medio ambiente. Además, deberán disponer de una plantilla de instructores que asegure una relación alumnos/instructor no superior a 30..., entre muchas de las condiciones necesarias que han de cumplir.

Por otro lado, tal y como señala la Orden del Ministerio de Transportes de 31 de julio de este año, España tiene la voluntad de que se cumplan los compromisos adquiridos en materia de seguridad marítima en el seno de la OMI, OIT, las Comunidades Europeas, y especialmente en el Memorandum de París, que en su más reciente versión aprobada en Santa Cruz de Tenerife supone la inspección operativa de las tripulaciones de los buques. ■

I. O.



astilleros  
**ARMON**  
Sociedad Anónima



astilleros  
**ARMON**  
Sociedad Anónima

Teléfonos 985 / 631464 - 630001 - 631869 - 631870  
Fax 985 / 631701 - Telex 87393 AANA E.  
Avenida del Pardo s/n 33710 - NAVIA - ASTURIAS - ESPAÑA



El presupuesto de la  
Seguridad Social para 1993  
aumenta un 10,1 por 100

# Las pensiones mantienen su poder adquisitivo



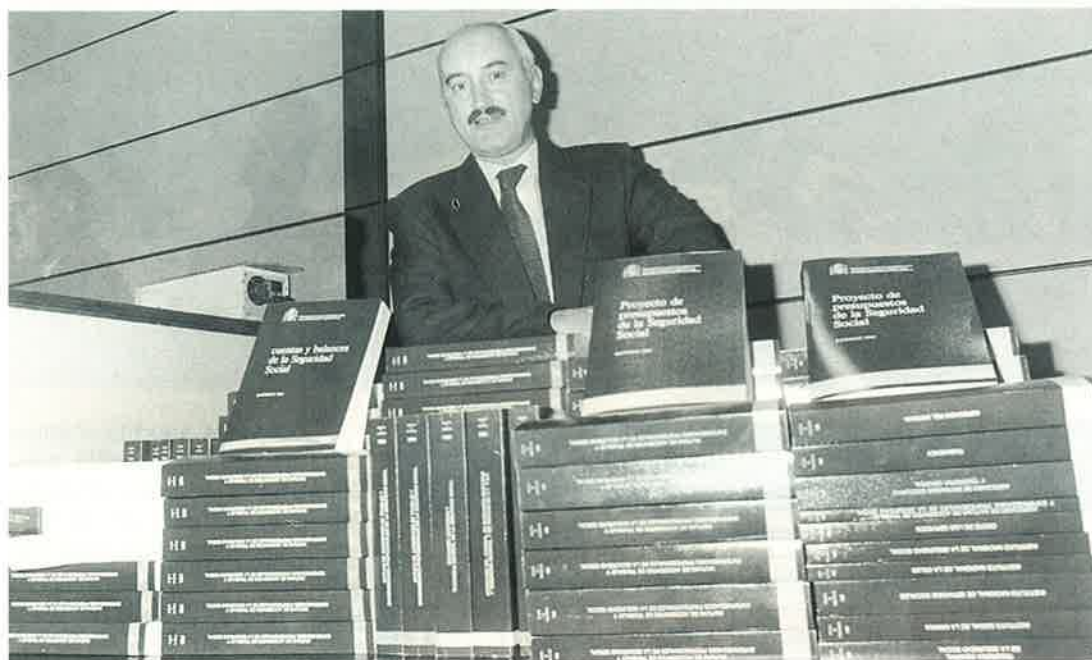
El presupuesto de la Seguridad Social para 1993 ascenderá a 9,1 billones de pesetas, un 10,1 por 100 superior al del anterior ejercicio, lo que supone un incremento total de 827.922 millones de pesetas respecto a 1992. Casi el 60 por 100 del presupuesto total se destinará a cubrir las más de seis millones seiscientos cincuenta mil pensiones previstas, que se revalorizarán un 6,4 por 100 para mantener el poder adquisitivo. En 1993 habrá 2,21 trabajadores cotizantes por cada pensionista, relación que en los trabajadores del mar es de uno por uno. El gas-

to en asistencia sanitaria, que se aumenta un 10,1 por 100 respecto a 1992, supone casi el 30 por 100 (29,9) del presupuesto

total. Uno de los principales aspectos de este presupuesto es la reducción de los gastos de gestión como consecuencia de las medidas de austeridad aplicadas. El ministro de Trabajo y Seguridad Social, Luis Martínez Noval, presentó, junto con los presupuestos, el Plan Integral de Modernización de la Gestión de la Seguridad Social, enmarcado en el Plan de Modernización de las Administraciones Públicas.



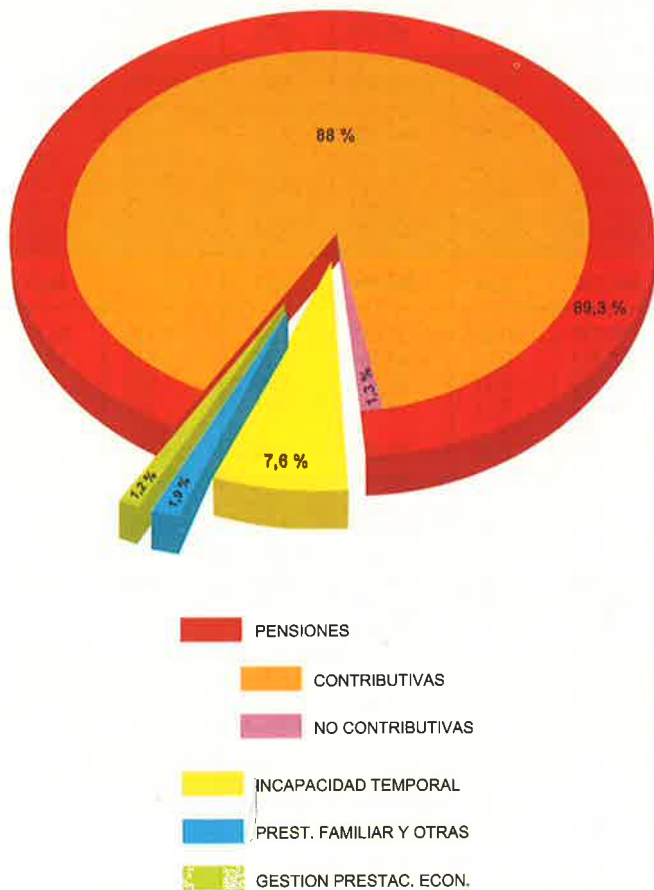
## Casi el 60 por 100 del presupuesto de la Seguridad Social para 1993 se destinará a la cobertura de las pensiones previstas, que se revalorizarán un 6,4 por 100



**L**OS criterios fundamentales que se han seguido a la hora de elaborar el presupuesto de la Seguridad Social para 1993 son mantener el poder adquisitivo de las pensiones, el equilibrio económico-financiero del Sistema, un estricto criterio de austeridad y la modernización de la gestión. El primer punto constituye el objetivo prioritario del Gobierno. «Todas las pensiones —explicó el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Luis Martínez Noval, en la presentación del presupuesto para el próximo ejercicio— subirán un 6,4 por 100, de acuerdo con la inflación prevista para el período noviembre de 1991 a noviembre de 1992, conforme al compromiso adquirido entre el Gobierno y las centrales sindicales (UGT y CC.OO.) para toda la legislación.»

Sobre el segundo punto, se reafirma la voluntad de mantener el equilibrio económico entre ingresos y gastos del Sistema. El presupuesto para 1993 incorpora un aumento del número de cotizaciones

### DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL GASTO DE LA FUNCION 1: PRESTACIONES ECONOMICAS



del 0,1 por 100 en el conjunto del Sistema y del 0,5 por 100 en el Régimen General. Los gastos experimentarán una fuerte contención, excepto aquellos que son prestaciones directas a los ciudadanos, como las pensiones.

En la vertiente de ingresos, y con objeto de perseguir el equilibrio económico-financiero del Sistema, se añade un incremento de los tipos de cotización del 0,5 por 100, que se imputará a las empresas —0,4 por 100— y trabajadores —0,1 por 100—. Esto puede suponer un aumento de ingresos de más de 80.000 millones de pesetas. También se igualan las bases máximas de los once grupos profesionales de cotización. «Durante 1989 y 1990 la Seguridad Social igualó las bases de cotización de los cuatro primeros grupos. En el ejercicio de 1993 se igualan las bases máximas del quinto al undécimo, de forma que todos los grupos profesionales tendrán idéntica base máxima para el próximo año», precisó Martínez Noval.

Esta medida garantizará, junto con la subida de tipos, los recursos necesarios y hacer frente a las prestaciones. Esta subida real de bases asegurará —como explicó Noval— el equilibrio financiero del Sistema, tanto por la vía de los ingresos como de los gastos: subir los ingresos por cuotas lo mismo de los gastos por pensiones. En cuanto a los recursos adicionales que esto puede aportar, se prevé que rondarán los 60.000 millones de pesetas.

Las bases máximas de cotización subirán el 6,4 por 100 para el próximo año —el mismo porcentaje que las pensiones—, y las bases mínimas se incrementarán lo mismo que el crecimiento que experimente el salario mínimo interprofesional, decisión ésta que



# PRESUPUESTOS S.S. 93

se tomará en diciembre tras la consulta del Gobierno con los interlocutores sociales.

Igualmente, la puesta en funcionamiento y desarrollo pleno del Centro de Control de Recaudación (CENDAR), el 1 de enero de 1993, intensificará los programas de gestión recaudatoria. «Esto facilitará —dijo Martínez Noval— el conocimiento de los descubiertos que algunas empresas realicen con relación a sus obligaciones con el Sistema de Seguridad Social.»



## CUADRO COMPARATIVO DEL PRESUPUESTO DE GASTOS

(En millones de pesetas)

FUNCIONES Y SUBFUNCIONES	Presupuesto 1992		Presupuesto 1993		Variación 93/92	
	Importe	% Partic.	Importe	% Partic.	Absoluta	%
<b>PRESTACIONES ECONOMICAS .....</b>	<b>5.446.885</b>	<b>65,86</b>	<b>5.946.358</b>	<b>65,35</b>	<b>499.473</b>	<b>9,17</b>
Pensiones .....	4.823.728	58,32	5.311.535	58,38	487.807	10,11
Incapacidad laboral transitoria .....	392.191	4,74	411.801	4,53	19.610	5,00
Invalidez provisional .....	40.084	0,48	42.102	0,46	2.018	5,03
Prestaciones familiares .....	96.893	1,17	96.893	1,06	0	0,00
Otras prestaciones económicas .....	26.787	0,32	15.780	0,17	-11.007	-41,09
Gestión de prestaciones económicas .....	67.202	0,81	68.247	0,75	1.045	1,56
<b>ASISTENCIA SANITARIA .....</b>	<b>2.467.596</b>	<b>29,84</b>	<b>2.716.300</b>	<b>29,85</b>	<b>248.704</b>	<b>10,08</b>
Atención primaria .....	395.930	4,79	463.652	5,10	67.722	17,10
Atención especializada .....	693.284	8,38	726.379	7,98	33.095	4,77
Otras prestaciones sanitarias .....	24.826	0,30	29.117	0,32	4.291	17,28
Servicios generales .....	22.742	0,27	28.993	0,32	6.251	27,49
Transferencias a Comunidades Autónomas .....	1.330.814	16,09	1.468.159	16,14	137.345	10,32
<b>SERVICIOS SOCIALES .....</b>	<b>202.172</b>	<b>2,44</b>	<b>283.494</b>	<b>3,12</b>	<b>81.322</b>	<b>40,22</b>
Atención a minusválidos .....	70.239	0,85	131.051	1,44	60.812	86,58
Atención a la tercera edad .....	37.853	0,46	43.466	0,48	5.613	14,83
Otros servicios sociales .....	22.153	0,27	23.100	0,25	947	4,27
Servicios generales .....	9.428	0,11	9.785	0,11	357	3,79
Transferencias a Comunidades Autónomas .....	62.499	0,76	76.092	0,84	13.593	21,75
<b>TESORERIA, INFORMATICA Y OTROS SERV. FUNC. COMUNES ...</b>	<b>139.070</b>	<b>1,68</b>	<b>140.489</b>	<b>1,54</b>	<b>1.419</b>	<b>1,02</b>
Gestión de tesorería .....	78.199	0,95	78.341	0,86	142	0,18
Apoyo informático a la gestión de la S.S. .....	15.749	0,19	15.327	0,17	-422	-2,68
Otros servicios comunes .....	45.122	0,55	46.821	0,51	1.699	3,77
<b>OPERACIONES FINANCIERAS DE MUTUAS DE A.T. y E.P. ....</b>	<b>37.944</b>	<b>0,46</b>	<b>34.948</b>	<b>0,38</b>	<b>-2.996</b>	<b>-7,90</b>
Operaciones financieras Mutuas de A. T. ..	37.944	0,46	34.948	0,38	-2.996	-7,90
<b>PRESUPUESTO CONSOLIDADO .....</b>	<b>8.293.667</b>	<b>100,28</b>	<b>9.121.589</b>	<b>100,25</b>	<b>827.922</b>	<b>9,98</b>
Menos: Amortizaciones .....	22.997	0,28	22.997	0,25	0	0,00
<b>PRESUPUESTO CONSOLIDADO NETO .....</b>	<b>8.270.670</b>	<b>100,00</b>	<b>9.098.592</b>	<b>100,00</b>	<b>827.922</b>	<b>10,01</b>

Todas las modificaciones que se han introducido pueden arrojar un aumento de los recursos en más de 140.000 millones de pesetas, para hacer frente al gasto general, que se elevará para 1993 en un 10,1 por 100, es decir, 827.922 millones de pesetas más que en 1992.

### Pensiones en alza

Martínez Noval, que reconoció durante la presentación del presupuesto de la Seguridad Social que «*ha despertado más controversia y polémica que en ejercicios anteriores*», precisó que el gasto en pensiones crece un 10,1 por 100 sobre el de 1992, como consecuencia de su revalorización y del aumento de su número y cuantía. Este gasto ascenderá nada menos que a cinco billones 311.535 millones de pesetas, que darán cobertura a 6.650.000 pensiones previstas, lo que supone el 58,4 por 100 del presupuesto total. Esta es la partida de gasto más importante y crece casi medio billón (10 por 100) sobre la de 1992.

Todas las pensiones se revalorizan un 6,4 por 100, incremento que se corresponde con el índice de precios al consumo (IPC) en el período entre noviembre de 1991 y noviembre de 1992. Según el ministro de Trabajo, «*esta revisión responde al pacto firmado*

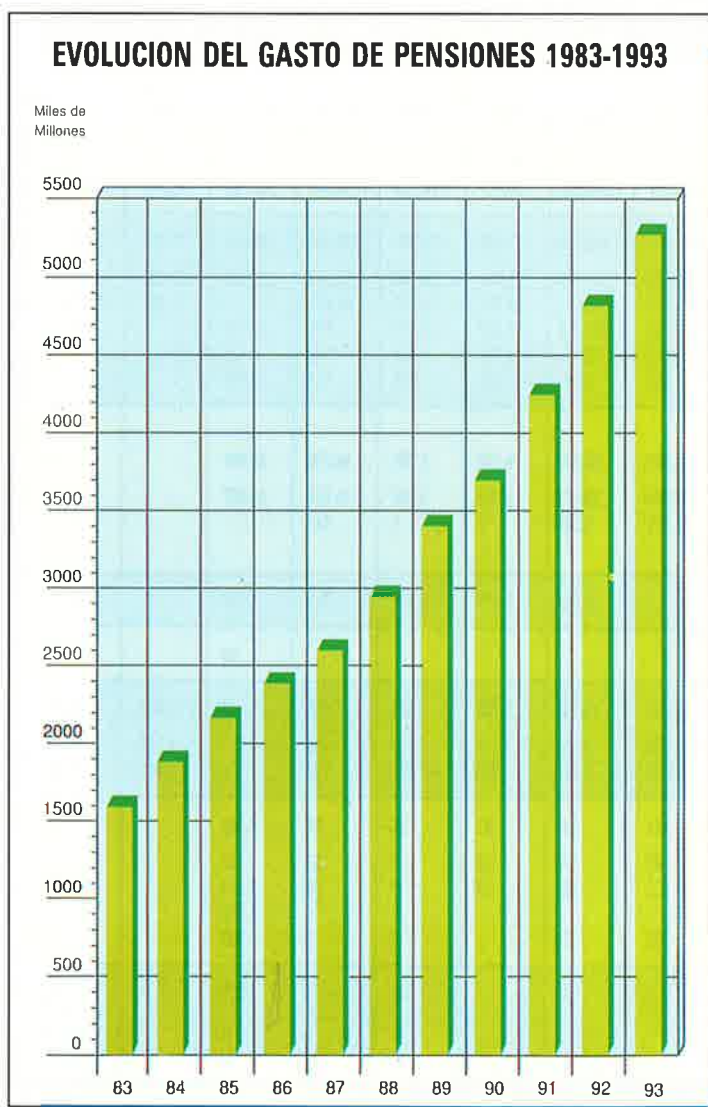
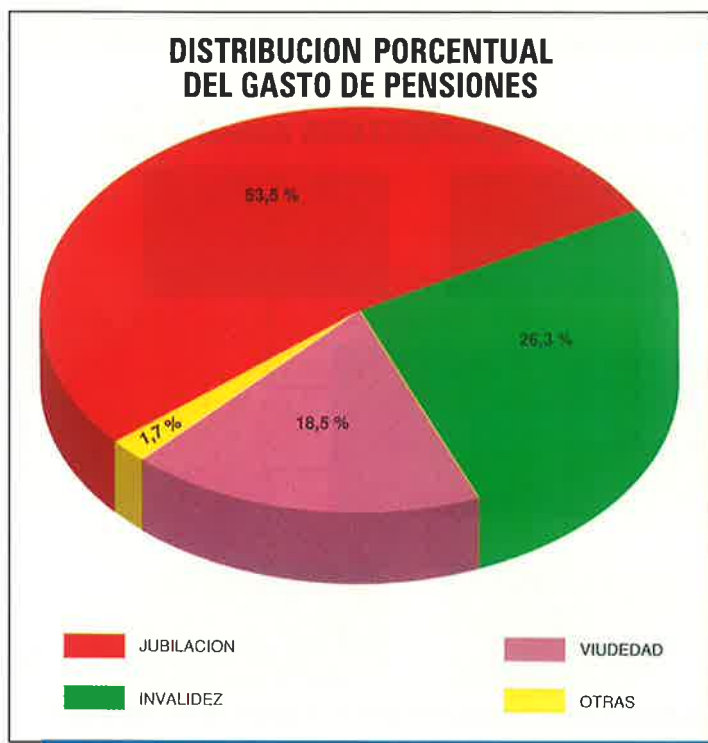


## Se incorpora un incremento de los tipos de cotización del 0,5 por 100 para perseguir el equilibrio económico-financiero

en la primavera de 1990 entre Gobierno y sindicatos con objeto de mantener el poder adquisitivo de los pensionistas y acordado para toda la legislatura». En este sentido, Martínez Noval añadió que este punto podría ser una cuestión importante del próximo programa electoral del PSOE.

La pensión mínima familiar de jubilación o invalidez para titulares mayores de sesenta y cinco años se sitúa en 56.415 pesetas mensuales, es decir, 789.810 pesetas al año. La misma pensión para beneficiarios sin cónyuge a su cargo ascenderá a 671.230 pesetas anuales, es decir, 47.945 pesetas mensuales. En cuanto a la pensión mínima de viudedad, es equivalente a la de jubilación para beneficiarios con igual edad. Por último, las pensiones no contributivas serán de 446.880 pesetas al año, es decir, 31.920 pesetas al mes. En lo que se refiere a la pensión máxima, se sitúa en 248.583 pesetas mensuales.

Martínez Noval afirmó que la reforma de las pensiones realizada en 1985 ha consolidado el Sistema y garantiza su viabilidad a medio plazo sobre bases rigurosas y sólidas. Esta reforma la comparó con la que ahora están realizando algunos países europeos como Italia y Francia. También aseguró que existe en la sociedad española un empeño en extender sombras de duda y sos-



pecha sobre el Sistema público de Seguridad Social que no pretenden tranquilizar a la población española, sino alarmar innecesariamente. «No hay datos objetivos que permitan pensar que la viabilidad de la Seguridad Social esté en entredicho. La evolución en el incremento de las pensiones es más tranquilizadora que preocupante.»

En la actualidad se puede observar un crecimiento del número de pensiones positivo. El crecimiento en 1993 es del 2,26 por 100, pero es un crecimiento decreciente a lo largo del tiempo. «Hemos pasado —dijo Noval— del crecimiento de hace una década del 5 por 100 a un incremento del 2,26 por 100 en 1992, básicamente porque se ha reducido el aumento de pensiones de invalidez.» En lo que se refiere al número de pensiones de los trabajadores del mar, se observa un pequeño incremento sostenido anualmente. Mientras que en 1981 había 80.195 pensiones, diez años más tarde, el 31 de diciembre de 1991, esta cifra era de 114.549.

Para mantener el Sistema de Seguridad Social en unos cauces de viabilidad a medio y largo plazo hay que corregir las desviaciones que se produzcan en determinadas prestaciones, que muestran un comportamiento en el tiempo muy alejado del de los ingresos, tal como explicó Martínez Noval. «Sería preocupante que el crecimiento del gasto en pensiones creciera muy por encima de los ingresos, pero eso no viene ocurriendo en los últimos tiempos.»

Uno de los problemas que producía la Incapacidad Laboral Transitoria (ILT) era que proporcionaba más gastos que ingresos, por lo que el Gobierno tuvo que adoptar las medidas necesarias en el decreto ley de julio para corregir un crecimiento en esa prestación que se estaba sepa-



# PRESUPUESTOS S.S. 93

## SEGURIDAD SOCIAL - DISTRIBUCION PRESUPUESTARIA (Millones de ptas.)



rando del crecimiento de ingresos.

En referencia a la relación entre cotizantes y pensionistas, el ministro de Trabajo aseguró que en 1993 habrá 2,21 cotizantes por cada pensionista del Sistema público. La relación cotizantes-pensionistas se mantiene prácticamente igual desde 1990, y la previsión de la Administración es que estas cifras se mantendrán en los próximos diez años. La situación es muy distinta en cada uno de los diferentes regímenes. Hay más pensionistas que activos en el grupo agrario —la relación es de 0,66 cotizantes por cada pasivo—, carbón —0,46— y empleados del hogar —0,84—. En los trabajadores del mar la relación es de un cotizante por un pensionista.

## DISTRIBUCION DE LAS PRESTACIONES ECONÓMICAS POR CLASES Y REGIMENES (1)

(En millones de pesetas)

REGIMENES CLASE DE PRESTACION	General	Autónomos	Agrario	Mar	Carbón	Hogar	A. de trabajo	No contribut.	TOTAL
<b>TOTAL PRESTACIONES ECONÓMICAS</b> .....	3.547.401	513.218	1.106.526	120.937	114.764	136.594	242.733	92.973	5.875.146
<b>PENSIONES</b> .....	3.213.533	444.498	1.058.125	111.823	109.509	120.196	173.878	79.973	5.311.535
Invalidez .....	726.269	98.550	333.102	21.016	19.236	57.196	112.405	27.527	1.395.301
Jubilación .....	1.839.760	249.554	500.841	64.289	74.975	60.617		52.446	2.842.482
Viudedad .....	592.508	90.652	209.216	24.307	13.839	1.878	51.135		983.535
Orfandad .....	46.441	5.075	12.011	1.797	1.101	348	8.320		75.093
En favor de familiares .....	8.555	666	2.955	414	358	157	2.018		15.124
<b>INCAPACIDAD LABORAL TRANSITORIA</b> .....	254.377	60.289	22.160	6.292	3.506	10.370	54.807		411.801
Sub. temp. por enf. y accid. ....	240.823	57.994	20.477	6.287	3.505	10.125	54.807		394.019
Sub. temp. por maternidad .....	6.278	2.295	1.683	5	1	245			10.506
Compens. por colab. empres. ....	7.276								7.276
<b>SUBSIDIO DE INVALIDEZ PROV.</b> .....	24.217		6.404	1.083	1.353	5.447	3.598		42.102
<b>SUBSIDIO DE RECUPERACION</b> .....							10		10
<b>PRESTACIONES FAMILIARES</b> .....	53.485	8.290	19.500	1.708	360	550	0	13.000	96.893
Asignación por hijo a cargo .....	46.335	6.600	16.250	1.158	150	400		11.119	82.012
Asignación hijo con minusvalía .....	7.150	1.690	3.250	550	210	150		1.881	14.881
<b>INDEM. Y ENTREGAS UN. REG.</b> .....	1.664	141	337	31	16	31	9.863		12.083
Auxilio por defunción .....	281	67	176	16	5	12	20		577
Indemnización a tanto alzado .....	578	22	137	15	9	16	8.514		9.291
Indemnización por baremo .....							1.226		1.226
Otras indem. y ent. Un. Reg. ....	805	52	24		2	3	103		989
<b>PRESTACIONES SOCIALES</b> .....	125				20		577		722
Ayuda para estudios .....	125				20		51		196
Otras ayudas de carácter social .....							526		526

(1) Incluye las prestaciones económicas que se recogen como transferencias a familias en el art. 48 de la función 1.

## Sanidad y gestión

La asistencia sanitaria sube en una proporción igual a las pensiones (10,1 por 100) y se eleva a dos billones 716.300 millones de pesetas, lo que supone el 29,9 por 100 del presupuesto total. La mayoría de los recursos (2,6 billones) corresponden al Insalud. El resto se reparte entre el Instituto Social de la Marina (10.880 millones) y las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social (73.397 millones).

En cuanto a los servicios sociales (280.000 millones), la mayor parte del presupuesto (272.264 millones) serán gestionados por el Inersso.

Un aspecto fundamental a destacar es la reducción de la participación de los gastos de gestión en el gasto total del Sistema como consecuencia de las medidas de austeridad aplicadas. El 2,72 por 100 del presupuesto se dedica a gastos de gestión de un Sistema que tiene más de 14 millones de personas afiliadas, frente a 2,87 de 1992.



# La Seguridad Social iguala las bases máximas de cotización de los once grupos profesionales para el próximo año, medida que, junto a otras, garantiza los recursos necesarios y hacer frente a las prestaciones

A su vez se busca una mejora de la gestión, para lo que el presupuesto para 1993 incorpora las líneas de actuación contenidas en el Plan Integral de Modernización de la Gestión de la Seguridad Social, que pretende, sin incrementar el gasto, lograr un importante avance en la modernización del aparato, gastos de la Seguridad Social en los ámbitos de inscripción de em-

presas, afiliación de trabajadores, cotización, recaudación y prestaciones económicas. ■

Inés OTERO

PRESTACIONES ECONOMICAS (En millones de pesetas)		
RUBRICAS	Importe	% Part.
Pensiones .....	5.311.535	89,3
Contributivas .....	5.231.562	88,0
No contributivas* .....	79.973	1,3
Subsidios de incapacidad temporal .....	453.903	7,6
Prestaciones familiares y otras .....	112.673	1,9
Gestión de prestaciones económicas .....	68.247	1,2
<b>TOTAL PRESTACIONES ECONOMICAS .....</b>	<b>5.946.358</b>	<b>100,0</b>

\* La diferencia de 4.306 millones que completa los 84.279, importe total de las pensiones no contributivas que financia el Estado, corresponde a la transferencia a la Comunidad Autónoma del País Vasco.

PROCEDENCIA DE LOS INGRESOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL						
	1992	Part.	1993	Part.	Diferencia	
					Abs.	%
Cotizaciones sociales .....	5.596.869	67,7	6.192.039	68,0	595.170	10,6
Transferencias del Estado .....	2.540.112	30,7	2.826.142	31,1	286.030	11,3
Otros ingresos .....	133.689	1,6	80.411	0,9	-53.278	-39,9
<b>SUMA .....</b>	<b>8.270.670</b>	<b>100</b>	<b>9.098.592</b>	<b>100</b>	<b>827.922</b>	<b>10</b>

SINTESIS POR RUBRICAS FUNCIONALES (En millones de pesetas)						
INGRESOS						
RUBRICAS	Presupuesto 1992		Proyecto 1993		Incremento 93/92	
	Importe	% Partic.	Importe	% Partic.	Absoluto	%
Cotizaciones sociales .....	5.596.869	67,67	6.192.039	68,05	595.170	10,63
Transferencias .....	2.540.112	30,71	2.826.143	31,06	286.031	11,26
Del Estado .....	2.157.383	26,08	2.366.114	26,01	208.731	9,68
Del INEM .....	382.729	4,63	460.029	5,06	77.300	20,20
Otros ingresos .....	133.689	1,62	80.410	0,88	-53.279	-39,85
<b>PRESUPUESTO CONSOLIDADO NETO</b>	<b>8.270.670</b>	<b>100,00</b>	<b>9.098.592</b>	<b>100,00</b>	<b>827.922</b>	<b>10,01</b>
GASTOS						
FUNCIONES	Presupuesto 1992		Proyecto 1993		Incremento 93/92	
	Importe	% Partic.	Importe	% Partic.	Absoluto	%
Prestaciones económicas .....	5.446.885	65,86	5.946.358	65,35	499.473	9,17
Asistencia sanitaria .....	2.467.596	29,84	2.716.300	29,85	248.704	10,08
Servicios sociales .....	202.172	2,44	283.494	3,12	81.322	40,22
Tesorería e informática .....	139.070	1,68	140.489	1,54	1.419	1,02
Oper. financieras de Mut. de A.T. ....	37.944	0,46	34.948	0,38	-2.996	-7,90
<b>PRESUPUESTO CONSOLIDADO</b>	<b>8.293.667</b>	<b>100,28</b>	<b>9.121.589</b>	<b>100,25</b>	<b>827.922</b>	<b>9,98</b>
Menos: Amortizaciones .....	22.997	0,28	22.997	0,25	0	0,00
<b>PRESUPUESTO CONSOLIDADO NETO</b>	<b>8.270.670</b>	<b>100,00</b>	<b>9.098.592</b>	<b>100,00</b>	<b>827.922</b>	<b>10,01</b>

## DISTRIBUCION RELATIVA Y COMPARADA DE LOS INGRESOS Y GASTOS

INGRESOS (origen)  
9.098.592\*



■ COTIZACIONES  
■ TRANSF. DEL ESTADO E INEM  
■ OTROS INGRESOS

GASTOS (destino)  
9.098.592\*



■ TRANSFEREN. A FAMILIAS  
■ SERVICIOS DE ASISTENCIA SANITARIA Y SOCIALES  
■ GESTION DE REC. Y PRESTAC.  
■ OPERACIONES FINANCIERAS

\* Millones de pesetas.



# PLAN DE MODERNIZACION DE LA GESTION DE LA SEGURIDAD SOCIAL

## MAS CONTROL Y MENOS PAPELEO

El Plan de Modernización de la Gestión de la Seguridad Social tiene como aspectos más destacables, en primer lugar, la elaboración de un nuevo texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social que sustituya al vigente desde 1974.

La aprobación de este texto, junto con la de los siete Reglamentos Generales previstos, facilitará el conocimiento y manejo de la normativa de la Seguridad Social e incrementará la seguridad jurídica de los ciudadanos en su relación con la institución.

**E**N el plano interno, el Plan contempla, entre algunas medidas organizativas y técnicas, la integración de toda la información en un único sistema integrado de gestión (SIGEISS) para aprovechar mejor la información, una mayor fiabilidad de éste y la protección de los datos bajo un único y complejo sistema de seguridad. También se establecerán controles internos y externos de eficiencia, mejor colaboración con otras administraciones, etcétera.

En el plano externo, se propone conseguir más facilidades y seguridad para el ciudadano, más agilidad y sencillez en los trámites.

Se contempla la posibilidad de solicitar prestaciones por teléfono, implantar la «cita previa», realización de operaciones habituales en puestos de atención automática, garantía de que las pensiones se cobrarán al mes siguiente de su solicitud...

Junto a la reducción burocrática, también se actualizará la normativa que regula la actividad de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social, así como de las empresas colaboradoras, con las mismas premisas de agilización, simplificación, rigor y desburocratización.



Todo esto se pretende lograr con una mejor utilización de los medios humanos y técnicos, aprovechando al máximo las posibilidades de las modernas tecnologías. La extensión a todos los centros de gestión del procedimiento informatizado de gestión de prestaciones económicas, llamado PROGRES PRESS, hará posible la atención individualizada al ciudadano que solicite una pensión y el pago en el mes siguiente. Además, la puesta en marcha



## CARACTERÍSTICAS



**Supresión del expediente físico al informatizarse su tramitación**  
(Eliminación de 3.500.000 de comunicaciones internas y 1.000.000 de Informes)



**Interconexión informática de todas las unidades que intervienen en el proceso**



**Designación de un único responsable en la tramitación del expediente**

# PROGRES PRESS

## EFFECTOS

- Eliminación de todas las comunicaciones internas y los tiempos de traslado de la Información y el propio expediente entre las distintas unidades.
- Mayor agilidad y seguridad en la resolución de los expedientes
- Incentiva la responsabilidad del gestor
- La información sobre la situación en que se encuentra la solicitud y el plazo estimado para su resolución se facilita, a tiempo real, por los funcionarios de los centros de contacto de la Red.



sulta apropiado establecer un programa de impulso y perfeccionamiento de la actividad peculiar del ISM.

Como objetivos fundamentales destaca la necesidad de incrementar las actuaciones de sanidad preventiva, adecuando la asistencia médica a bordo de embarcaciones y en el extranjero a la normativa comunitaria; aumentar la operatividad de los medios instrumentales y asistenciales de apoyo a las labores sanitarias; promover la formación; desarrollar un programa específico de acción social a bordo y en puerto acorde con el Convenio 163 de la OIT.

Entre las actuaciones concretas a seguir está la mejora de la cita previa para los reconocimientos médicos previos al embarque, la realización de campañas de prevención en materia sanitaria, adecuar los cursos de formación sanitaria a la normativa comunitaria, impulsar una nueva normativa sobre botiquines en los buques, mejorar el equipamiento informático del Centro Radio-Médico, participación en el programa comunitario MAC-NET, cuya finalidad es integrar todos los centros radio-médicos en una única red, etcétera.

En lo que se refiere a la repercusión externa, hay que mejorar la oferta social del sector, aumentar los niveles de salud de la gente del mar, la potenciación e informatización integral del Centro Radio-Médico para garantizar una mayor eficacia en los diagnósticos y cuidados sanitarios de los trabajadores durante el embarque y en el extranjero.

Como repercusión interna hay que incrementar la eficacia y eficiencia de los recursos asignados a cada una de las áreas y modernizar los métodos de trabajo. ■

I. O.

## IMPLANTACION DEL CENDAR

**OBJETIVO : Tratamiento integral de la información recaudatoria**

### PROCESO DE ACTUACION

1. Captura, mediante los sistemas inteligentes de lectura óptica de caracteres, de los datos contenidos en los documentos de cotización



2. Verificación de la información mediante el cruce informático con las bases de datos de empresas y trabajadores



3. Transmisión de la información recaudatoria tratada a las distintas bases de datos del Sistema



### EFFECTOS DEL CENDAR

**Sobre las distintas áreas de gestión**

#### Directos

Reducción a la mitad de tiempo del tratamiento y puesta a disposición de la información recaudatoria e incremento notable de su fiabilidad

#### AREA DE RECAUDACION

- \*Agilización del procedimiento de reclamación de cuotas
- \*Mayor fiabilidad : reducción de reclamaciones

#### AREA DE PRESTACIONES

- \*Reducción del tiempo invertido en la elaboración de informes para prestaciones

#### AREA DE GESTION ECONOMICA

- \*Mayor fiabilidad y rigor en el control de los recursos económicos.
- \*Conexión con el SICOSS (control del gasto)

del Centro de Control de Recaudación (CENDAR) permitirá una mayor agilidad recaudatoria, un ahorro de costes y una mejor eficiencia.

## Impulso del ISM

El Instituto Social de la Marina, como Entidad Gestora de la Seguridad Social, realiza, entre otras, un con-

junto de actuaciones en materia social orientadas hacia el mejoramiento de las condiciones de vida y trabajo del colectivo marítimo-pesquero. En este sentido, re-



# EL PRESUPUESTO DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA CRECE EL 10,26 POR 100

EL Instituto Social de la Marina es la única Entidad que, aunque va dirigida sólo a los beneficiarios del régimen del mar, realiza actividades que afectan a los diferentes aspectos

de la gestión que la Seguridad Social tiene encomendada. Desde el punto de vista presupuestario, incorpora las cuatro funciones que forman la estructura del Sistema.

El presupuesto del ISM para 1993, que ha crecido un 10,26 por 100, asciende a un total de 147.381.922.000 pesetas, de los que la mayor parte, un 83,7 por 100, se destinarán a prestaciones

económicas: pensiones y otras prestaciones. Los asistenciales supondrán el 10,5 por 100, y los de administración, que contienen actividades de inscripción y afiliación de empresas y trabaja-

## Instituto Social de la Marina / SINTESIS POR PROGRAMAS (En miles de pesetas)

Función Grupos de Programas Programas	Número de personas	Importes	Porcentajes		
			S/Grupo	S/Función	S/Pto.
<b>1 PRESTACIONES ECONOMICAS</b> .....	<b>184</b>	<b>123.336.296</b>		<b>100,00</b>	<b>83,68</b>
11 Pensiones .....	115	112.173.457	100,00	90,94	76,11
1101 Pensiones de Invalidez Permanente .....	34	21.111.907	18,82	17,11	14,32
1102 Pensiones de Jubilación .....	52	64.463.553	57,46	52,26	43,73
1103 Pensiones de Muerte y Supervivencia .....	29	26.597.997	23,71	21,56	18,04
12 Incapacidad Temporal y otras prestaciones .....	69	11.162.839	100,00	9,05	7,57
1204 Incapacidad Temporal .....	44	9.206.583	82,47	7,46	6,24
1205 Prestación Familiar y otras prestaciones .....	25	1.956.256	17,52	1,58	1,32
<b>2 ASISTENCIA SANITARIA</b> .....	<b>2.159</b>	<b>10.880.557</b>		<b>100,00</b>	<b>7,38</b>
21 Atención Primaria de Salud .....	1.942	5.992.357	100,00	55,07	4,06
2121 Atención Primaria de Salud .....	1.942	5.992.357	100,00	55,07	4,06
22 Atención Especializada .....		3.534.240	100,00	32,48	2,39
2223 Atención Especializada .....		3.534.240	100,00	32,48	2,39
23 Medicina Marítima .....	217	1.353.960	100,00	12,44	0,91
2325 Medicina Marítima .....	217	1.353.960	100,00	12,44	0,91
<b>3 SERVICIOS SOCIALES</b> .....	<b>790</b>	<b>4.564.349</b>		<b>100,00</b>	<b>3,09</b>
33 Otros Servicios Sociales .....	790	4.564.349	100,00	100,00	3,09
3350 Acción Asistencial y Social .....	214	1.123.205	24,60	24,60	0,76
3351 Acción Formativa .....	576	3.441.144	75,39	75,39	2,33
<b>4 TESORERIA, INFORMATICA Y OTROS SERVICIOS FUNCIONALES COMUNES</b> .....	<b>1.774</b>	<b>8.600.720</b>		<b>100,00</b>	<b>5,83</b>
41 Gestión de Cotización y Recaudación .....	159	429.783	100,00	4,99	0,29
4161 Gestión de Afiliación, Cotización y Recaudación voluntaria .....	159	429.783	100,00	4,99	0,29
45 Administración, Servicios Generales y Control Interno de Tesorería o Servicios Funcionales Comunes .....	1.615	8.170.937	100,00	95,00	5,54
4566 Gestión de Empleo y Desempleo de los Trabajadores del Mar .....	137	594.172	7,27	6,90	0,40
4591 Dirección y Servicios Generales .....	864	5.849.042	71,58	68,00	3,96
4592 Control Interno y Contabilidad .....	218	635.746	7,78	7,39	0,43
4593 Información y Atención Personalizada .....	396	1.091.977	13,36	12,69	0,74
<b>TOTAL GASTOS Y DOTACIONES</b> .....	<b>4.907</b>	<b>147.381.922</b>			<b>100,00</b>



dores, el 5,8 por 100. Las transferencias corrientes, que consisten en entregas monetarias directas a los beneficiarios, absorben el 83,8 por 100 del presupuesto, y los demás gastos el 16,2 por 100 restante.

En los dos cuadros que figuran se puede ver una visión general del presupuesto del ISM. En el primero se ofrece la distribución global de los créditos atribuidos a cada función, grupo y pro-



grama y su grado de participación en la dotación total de la Entidad; constituye un esquema de la estructura de las asignaciones desde una perspectiva netamente funcional.

En el segundo se presenta la evolución del presupuesto por capítulos, con independencia de la función y programa al que se adscriben, dando absoluta preferencia al comportamiento de los medios económicos. ■

### Instituto Social de la Marina / SINTESIS POR CATEGORIAS ECONOMICAS (En miles de pesetas)

Categorías económicas	Presupuesto 1992		Proyecto 1993		Incremento 93/92	
	Importe	% Part.	Importe	% Part.	Absoluto	%
1. GASTOS DE PERSONAL .....	14.325.173	10,72	14.325.173	9,72	0	0,00
2. GASTOS EN BIENES CORR. Y SERV. ....	7.139.682	5,34	7.389.901	5,01	250.219	3,50
Conciertos .....	3.353.942	2,51	3.394.907	2,30	40.965	1,22
Gestión no transferida .....	3.353.942	2,51	3.394.907	2,30	40.965	1,22
Otros gastos en bienes corrientes y servicios ..	3.785.740	2,83	3.994.994	2,71	209.254	5,53
3. GASTOS FINANCIEROS .....	32.750	0,02	33.000	0,02	250	0,76
4. TRANSFERENCIAS CORRIENTES .....	109.706.321	82,07	123.549.000	83,83	13.842.679	12,62
Prestaciones económicas .....	108.995.321	81,54	122.805.000	83,32	13.809.679	12,67
Pensiones .....	98.757.321	73,88	111.823.000	75,87	13.065.679	13,23
Contributivas .....	98.757.321	73,88	111.823.000	75,87	13.065.679	13,23
Incapacidad laboral transitoria .....	7.312.000	5,47	7.824.000	5,31	512.000	7,00
Invalidez provisional .....	1.148.000	0,86	1.263.000	0,86	115.000	10,02
Prestaciones familiares .....	1.599.000	1,20	1.708.000	1,16	109.000	6,82
Contributivas .....	1.599.000	1,20	1.708.000	1,16	109.000	6,82
No contributiva .....						
Otras prestaciones económicas .....	179.000	0,13	187.000	0,13	8.000	4,47
Otras transferencias corrientes .....	711.000	0,53	744.000	0,50	33.000	4,64
Gestión no transferida .....	711.000	0,53	744.000	0,50	33.000	4,64
5. AMORTIZACIONES .....	162.748	0,12	162.748	0,11	0	0,00
Gestión no transferida .....	162.748	0,12	162.748	0,11	0	0,00
<b>OPERACIONES CORRIENTES .....</b>	<b>131.366.674</b>	<b>98,28</b>	<b>145.459.822</b>	<b>98,70</b>	<b>14.093.148</b>	<b>10,73</b>
6. INVERSIONES REALES .....	1.761.000	1,32	1.761.000	1,19	0	0,00
7. TRANSFERENCIAS DE CAPITAL .....	381.000	0,29	105.000	0,07	-276.000	-72,44
8. ACTIVOS FINANCIEROS .....	120.622	0,09	35.100	0,02	-85.522	-70,90
9. PASIVOS FINANCIEROS .....	42.206	0,03	21.000	0,01	-21.206	-50,24
<b>OPERACIONES DE CAPITAL .....</b>	<b>2.304.828</b>	<b>1,72</b>	<b>1.922.100</b>	<b>1,30</b>	<b>-382.728</b>	<b>-16,61</b>
<b>TOTAL GASTOS Y DOTACIONES .....</b>	<b>133.671.502</b>	<b>100,00</b>	<b>147.381.922</b>	<b>100,00</b>	<b>13.710.420</b>	<b>10,26</b>





**TELEFONOS:**

**Particular: Muros de Nalón, 58 32 41  
Oficina: S. Esteban, 58 01 28 y 58 03 13**

**SAN ESTEBAN DE PRAVIA  
(Asturias)**

**ASTILLEROS  
"LA PARRILLA"**

**BASILIO FIDALGO ARNALDO S. A.**

- Construcción de Buques con casco de Madera.

- Construcción de Buques con casco de Acero.

- Reparaciones y transformaciones, Mantenimiento en Buques de Acero.

- Reparaciones y transformaciones, Mantenimiento en Buques de Madera.

- Muelle de Armamento (150 m).

- Taller de Calderería para Acero y Alluminio.





# SOS

# DE LA FLOTA CONGELADORA

EL PLAN  
DE VIABILIDAD  
HA SIDO  
REDACTADO  
POR LA  
COOPERATIVA  
DE  
ARMADORES  
DE VIGO



Los 183 buques que componen la flota congeladora de altura faenan en caladeros lejanos, tradicionalmente en el Atlántico Sur (Namibia, Suráfrica, Argentina y Malvinas) y en el Atlántico Norte (Terranova, Canadá, NAFO). Creada en la década de los sesenta, se encuentra actualmente sobredimensionada, circunstancia que, unida a las dificultades de acceso a los caladeros que venían siendo tradicionales y los problemas de financiación que arrastran la mayor parte de las empresas, hace inevitable abordar un plan de viabilidad con el objetivo de mantener al mayor nivel posible la actividad económica y comercial del sector. El borrador, que ha sido redactado por la Cooperativa de Armadores de Vigo, así como el estudio que ha hecho suyo la Xunta de Galicia, cuenta con el visto bueno de la Administración pesquera, pero su operatividad depende mucho de que la Comunidad Europea arbitre fondos estructurales para costear la operación.



**L**AS líneas maestras del plan de viabilidad contemplan una diversificación de la flota en el mayor número posible de caladeros, el establecimiento de condiciones propicias en el mercado comunitario y el establecimiento de medidas financieras que ayuden a los armadores a hacer frente a las obligaciones contraídas. El estudio de la Xunta admite que sería preciso la eliminación del 12 por 100 de las unidades actualmente en activo.

Dada la incidencia que las cuestiones que afectan a la flota congeladora tienen en Vigo, donde se concentran 135 de las 183 unidades que la componen y donde genera 5.000 empleos directos, además de otros 25.000 inducidos, el alcalde de la ciudad ha apoyado institucionalmente la búsqueda de soluciones sectoriales, propiciando encuentros entre armadores y Administración. Negociación conjunta que posibilitará, en opinión de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores, «una consideración globalizada de la flota congeladora».

Menos optimistas se muestran los sindicatos, y Angel Fernández Morales, secretario general del Sindicato del Mar de CC. OO. de Vigo, advertía del riesgo de restringir el plan de viabilidad al «campo de las subvenciones sin antes haber actuado para modificar la actual estructura empresarial del sector», lo que equivaldría, a su juicio, a derrochar el dinero público. Para este sindicato no cabe hablar de un plan de viabilidad cuando no se contemplan medidas de tipo social, sino que se limita a aprovechar los fondos comunitarios para resolver la apurada situación de los armadores. SLMM estima que el sector pesquero español no está normalizado laboralmente y aun será preciso llegar a la negociación colectiva. En cuanto a los aspectos concretos del plan de viabilidad, demandan que se garan-



## Se pretende que la Comunidad Europea arbitre fondos estructurales para costear el plan de viabilidad, cifrado en más de 20.000 millones de pesetas.

ticen las condiciones comunitarias de empleo en todos los casos y que éstas sean homogéneas, tanto para trabajadores comunitarios como para los de otras nacionalidades, con el fin de evitar el «dumping» social.

### Planificación a medio plazo

Además del borrador elaborado por la Cooperativa de Armadores de Vigo, también la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia ha redactado su propio documento de trabajo en el que se exponen

los datos sobre la situación actual. Sobre estas herramientas se negocia con la Administración con el objetivo de alcanzar una planificación de la flota a medio plazo que posteriormente sería presentada y consensuada con la Dirección General XIV de Pesca y la Comisión de Bruselas, último e imprescindible eslabón en el éxito del plan. En el mismo sentido se ha previsto una reunión de nivel comunitario, que tendría lugar en Vigo, auspiciada y organizada por el Ayuntamiento de la ciudad, en la que se abordaría monográficamente el futuro de la flota congeladora comunita-

ria, de la cual tienen su base en Vigo, aproximadamente, el 90 por 100 de unidades.

Entre las previsiones del documento elaborado por la Xunta se contempla una retirada definitiva del 12 por 100 de los efectivos de la flota congeladora, además de otras medidas de reordenación de actividades, tales como paralización temporal de buques, campañas de pesca experimental, asociación temporal de empresas o creación de empresas mixtas. El coste de las medidas contempladas en este plan —cuyas directrices son coincidentes con el resto de documentos que contribuyen a perfilar el plan definitivo— se calcula en unos 25.512 millones de pesetas durante tres ejercicios.

### Desguace de buques

El desguace será el destino de las unidades más anticuadas y de los buques de las empresas que no tengan posibi-



## DE LA LEY DE RENOVACION AL PLAN DE SUPERVIVENCIA

La flota congeladora de altura nace en los primeros años de la década de los sesenta, favorecida por la política de créditos blandos contemplados en la Ley de Renovación y Protección de la Flota Pesquera y por las posibilidades que el acceso libre a los caladeros ofrecía aquel momento. La progresiva implantación de las zonas económicas exclusivas (ZEE) en 200 millas y las sucesivas restricciones impuestas a partir de 1977 a los buques españoles, unido a los problemas financieros de algunas empresas, han colocado al sector en una difícil posición. La entrada de España en la CE no ha contribuido a paliar la situación, cuya salida buscan tanto los empresarios como la Administración a través del plan de viabilidad.

**C**ON todo, no es posible hablar de la flota congeladora como un sector en igualdad de condiciones, puesto que las posibilidades de supervivencia y los problemas son distintos y varían en función de múltiples supuestos. De entrada, ya desde los primeros años setenta se distinguen dos flotas: una de gran parte, propiedad de grandes empresas armadoras, que opera en los caladeros del Atlántico suroccidental y captura merluza, y otra, de menor envergadura propiedad de pequeñas empresas, frecuentemente de armadores individuales, que opera en el Atlántico noroccidental y captura cefalópodos y camarón. En el primer caso, la capacidad de resistencia ante las distintas crisis por las que ha atravesado el sector pesquero es notablemente mayor que en aquellos otros más vulnerables por su pequeño margen de maniobra. Unos y otros, sin embargo, han vivido en los últimos décadas sobre una amenaza constante, agudizada en el último decenio.

La primera advertencia de peligro llegaba hacia 1977 con la iniciativa de Perú de ampliar su ZEE a 200 millas, impulsada luego por Estados Unidos y pronto seguida por otros países. Esta decisión supuso dejar bajo el control de algún país el 95 por 100 de los recursos pesqueros del mundo. Las restricciones impuestas por Groenlandia y Sudáfrica motivaron que la actividad de la flota española se centrara cada vez más en Namibia, primero, y luego en Argentina, mediante la constitución de sociedades conjuntas con este país. Esta vía y otros acuerdos permitieron a la flota española resistir la ampliación de las ZEE mediante el desarrollo de nuevas pesquerías.

### Primera renovación

Es así como se alcanza el ecuador de los ochenta, con una flota bien dimensionada, aunque necesitada de renovación, todavía con caladeros donde faenar y con un mercado, aceptablemente regulado. En ese momento la Administración central dispone una serie de medidas tendentes a renovar la flota pesquera mediante una política crediticia benevolente y una serie de normas que exigían desguazar o exportar unidades en activo para acceder a un permiso de construcción. A medida que se acercaba el momento de la entrada de España en la CE, las exigencias en materia de aportación de bajas fueron haciéndose menos rigurosas, lo que contribuyó a desvirtuar en algún grado el propósito inicial.

La primera consecuencia se apreció en una reactivación de la construcción naval, que, sin embargo, repercutió negativamente en la situación de la flota congeladora, cuya capacidad se vio incrementada justo cuando debería haberse limitado fuertemente. El aumento alcanzó el 74,1 por 100 del número de buques y al 75,3 por 100 del tonelaje de registro bruto.

La coincidencia de la salida de astilleros de las unidades construidas, al amparo de las medidas proteccionistas anteriores con el momento de máxima restricción de acceso a los caladeros, puso de relieve el sobredimensionamiento a que había llegado la flota, dificultando al tiempo la amortización de las nuevas construcciones.

**La política comunitaria de mercados se ha mostrado insuficiente e inadecuada para el mercado español de pescado congelado**



lidades de ser rentables. Esta opción tiene la ventaja, sobre la alternativa de la importación, de que evita el que terceros países accedan a unos activos caros a bajo precio, mejorando de esta forma su posición en el mercado, en competencia con el resto de unidades que mantengan su bandera o realicen empresas mixtas.

El desguace, realizado en el primer año de ejecución del plan, tendría, además, la virtud de actuar como tratamiento de choque cuyos beneficios alcanzarían, de un lado, a las propias empresas afectadas, que se verán saneadas con la retirada de uno o varios de sus buques, y al total de la flota, que verán revalorizados sus activos y mejoradas sus posibilidades de acceso a los recursos.

Por otra parte, durante los tres años de transición del plan de viabilidad se contempla una mayor rotación de presencia de los buques que ahora operan en los caladeros



## La entrada en la CE

La incorporación de España a la Comunidad Europea no contribuyó a aliviar los problemas. Antes al contrario, la política proteccionista comunitaria hacia los países que conforman las antiguas colonias de sus Estados miembro, que supone en la práctica el libre acceso al mercado europeo de naciones con una gran riqueza pesquera, junto con la escasa importancia que la pesca tiene en la Comunidad, excepto en el caso español, precisamente, ha colocado las negociaciones sobre pesca en una posición de segundo orden cuando no de moneda de cambio frente a sectores que son considerados primordiales.

El primer balance del tiempo transcurrido señala la pérdida de caladeros tradicionales como Canadá, Namibia o Boston, la reducción de posibilidades en zonas como las Malvinas y la constatación de que los mismos países que cierran el acceso a sus recursos no tienen problemas para introducir sus mercancías en los mercados españoles.

En el mismo sentido, el estudio elaborado por la Xunta de Galicia señala el riesgo que puede suponer para un correcto aprovechamiento de los recursos la política comunitaria de abastecimiento exterior para cubrir su déficit de productos pesqueros. De otro lado, se afirma que la política de mercados se ha mostrado insuficiente e inadecuado para el mercado español de pescado congelado, toda vez que se vulnera constantemente el principio de referencia comunitaria, mientras que los mecanismos protectores se manifiestan escasos y poco ágiles. Todo ello mientras se dota de escasos medios para abordar una política de renovación y modernización de estructuras.

## Distribución de la flota

En el aspecto positivo, la crisis ha servido para diversificar las actividades de la flota, a la vez que se buscaban nuevas pesquerías, bien mediante acuerdos privados o sectoriales.

No obstante, las dificultades vividas en el sector han causado la desaparición de 25 barcos desde 1988, ha motivado la suspensión de pagos de 17 empresas, afectando a 34 barcos y otras 15 empresas se encuentran embargadas. De las 183 unidades que componen la flota sólo 131 se encuentran en activo, distribuidas en las siguientes zonas:

- En aguas internacionales del Atlántico suroccidental, 23.
- En NAFO a la pesca de fletán negro, 21.

- En la ZEE de Malvinas con acuerdos sectoriales, 19.
- En el caladero de Namibia con acuerdos privados, 16.
- En el área NAFO con licencia para peces planos, 13.
- En Angola con licencias oficiales, ocho.
- En Mozambique con licencias oficiales, siete.
- En Mauritania, seis.
- En Marruecos-Sahara, seis.
- En Guinea-Bissau, cinco.
- En Senegal, tres.
- En Perú con acuerdos privados, dos.
- En Somalia, una.
- En Guinea Conakry, una.

Dejando a salvo los casos concretos necesitados de modernización, se trata de una flota moderna y tecnificada con una media de antigüedad en torno a los doce años. El exceso de capacidad, en relación a las posibilidades de acceso a caladeros, se calcula en un 12 por 100, cuya eliminación debería hacerse mediante desguace de las unidades más antiguas. ■ M. V.

## EL PLAN YA

● **La Administración central aportará en dos años 7.000 millones de pesetas.**

La Administración central apoyará durante los próximos dos años, con un total de 7.000 millones de pesetas, las actuaciones encaminadas a lograr una renovación de la flota congeladora, que atraviesa por graves dificultades durante las últimas campañas a consecuencia de la falta de caladeros suficientes, especialmente en Africa y en el Cono Sur. Con esta ayuda se pretende dar salida al actual problema de paralización que afecta a este colectivo, con repercusiones de índole laboral y que también afecta al volumen de los desembar-





## ENE AYUDAS

cos totales de la flota española.

Los recursos dispuestos por la Administración central pretenden como principal objetivo una reordenación de la flota para ajustar la misma a las posibilidades del sector, lo que en algunos casos conllevará la eliminación física de unidades y en otros sus ventas a otros países para la constitución de empresas mixtas.

Esta es la primera respuesta específica que se produce desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para intentar dar una salida a esta flota. La medida ha sido calificada como positiva, aunque se duda que 7.000 millones vayan a ser suficientes para resolver la actual crisis de las empresas congeladoras.

de NAFO, de modo que en lugar de los diez meses habituales pasen a faenar sólo ocho, beneficiándose de dos meses de paralización temporal. El coste total de esta medida se ha calculado en 4.392 millones de pesetas (428,9 millones de ecus), distribuidos a razón de 1.642 millones de pesetas el primer año, 1.458 el segundo y 1.292 el tercero.

Además de los buques excedentarios, previsiblemente 16 el primer año, ocho el segundo y dos el tercero, podrían beneficiarse de estas ayudas los 23 barcos que faenan en aguas libres del Atlántico suroccidental, dado que el caladero no los ocupa todo el año.

### Pesca experimental

Las unidades excedentarias podrían, a su vez, alternar la inactividad con campañas de pesca experimental y operaciones de redistribución, opción ésta que queda abierta también a las unidades que faenan en aguas libres del Atlántico suroccidental.

Las campañas de pesca experimental podrían ubicarse en el mar de Borente e isla de Osos para especies demersales, sur de Islandia y mar de Irmingar para gallineta, fletán negro y otras especies, este de Groenlandia para las mismas especies que en el caso anterior, además de granadero, en aguas libres, profundas, del Atlántico suroccidental para especies bentónicas, y Alaska y mar de Bering para abadejo y bacalao ártico. Otras posibles zonas experimentales llegan hasta las islas Kerguelen, India y Colombia.

En cuanto a las operaciones de redistribución, afectarían a las aguas profundas de NAFO (fletán negro, granadero y otras), aguas internacionales del Atlántico suroccidental, Syalbard (camarón), Alaska y mar de Bering, Somalia y Perú.

El coste de esta actuación se cifra en 1.264 millones de pesetas para la pesca experi-

MEDIDAS ESTRUCTURALES				
CONCEPTO	Primer año	Segundo año	Tercer año	TOTAL
Retirada definitiva .....	4.650	—	—	4.650
Paralización temporal .....	1.642	1.458	1.292	4.392
Campañas de pesca experimental .....	632	395	237	1.264
Operaciones de redistribución .	432	324	108	864
Asociaciones temporales de empresas .....	1.662	1.662	1.662	4.000
Empresas mixtas .....	1.843	3.456	4.147	9.446
<b>TOTAL .....</b>	<b>10.771</b>	<b>7.295</b>	<b>7.446</b>	<b>25.512</b>

DISTRIBUCION DE LA FLOTA					
CALADEROS	Situación actual	Primer año	Segundo año	Tercer año	Situación final
NAFO: peces planos .....	13	16	16	16	14
NAFO: fletán negro .....	21	26	26	26	23
Atlántico suroccidental .....	23	23	23	23	20
Malvinas .....	19	24	24	24	24
Namibia .....	16	16	18	20	24
Argentina .....	0	2	4	6	11
Perú .....	2	2	3	5	9
Otros caladeros .....	37	37	37	37	37
<b>TOTAL OCUPADOS .....</b>	<b>131</b>	<b>146</b>	<b>151</b>	<b>157</b>	<b>102</b>
Paralización definitiva .....	—	21	—	—	—
Excedente .....	52	16	11	5	—
<b>TOTAL BUQUES .....</b>	<b>183</b>	<b>183</b>	<b>162</b>	<b>162</b>	<b>162</b>

mental y 864 para las operaciones de redistribución. En el primer supuesto se repartirían a razón de 632 millones el primer año, 395 al segundo y 237 el tercero. Para las operaciones de redistribución se han previsto 432 millones el primer ejercicio, 324 el segundo y 108 el tercero.

### Empresas mixtas

Los diseñadores del plan de viabilidad de la Xunta consideran que el 50 por 100 de los buques que al término del período de ejecución aparecen ubicados en Namibia, Perú y Malvinas, así como la totalidad de los que aparecen en Argentina estarían bajo la fórmula de empresas mixtas. Un total de 41 empresas conjuntas se constituirían a lo largo de los tres años, lo cual requeriría ayudas por importe de 9.446 millones de pesetas. El reparto en este capítulo se realiza en orden inverso, de menor a mayor.

Para el primer año se calcula un coste de 1.843 millones de pesetas, 3.456 millones el segundo y 4.147 el tercero.

En una línea similar se considera interesante disponer durante este tiempo de ayudas para la constitución de asociaciones temporales de empresas, que se realizarían con países como Angola, Somalia, Malvinas, Perú, India, Namibia o Mauritania. Suponiendo una media de 15 asociaciones por año, se precisaría una dotación económica de 4.986 millones, repartidas en cuotas anuales de 1.662 millones de pesetas.

Para el cálculo de las ayudas estructurales se ha partido de un supuesto que fija el tonelaje medio en 782 TRB y la edad media de la flota en menos de diez años el 50 por 100 de las unidades y entre diez y veinte años el 50 por 100 restante. Las campañas de pesca experimental y las operaciones de redistribución se calculan con una duración





El 12 por 100  
de la flota  
estaría  
abocado al  
desguace.

Los  
sindicatos  
reclaman  
al tiempo  
una  
modificación  
de la  
estructura  
empresarial  
del  
sector.

de ciento ochenta días y con un coste de un millón de pesetas por día. Para las asociaciones temporales se suponen trescientos sesenta y cinco días de duración.

Todas las actuaciones persiguen que la flota congeladora no pierda ninguna de las posibilidades de pesca que se tienen en la actualidad, a la vez que se concluyen nuevos acuerdos. Con los acuerdos se pretende garantizar la diversificación en las actividades de la flota en cuanto a caladeros y especies explotadas, a fin de contribuir a la estabilidad del sector. La constitución de sociedades mixtas permitirá ubicar la flota a medio plazo en países que aceptan de buen grado esta solución, como Namibia, Malvinas, Argentina, Perú e incluso Estados Unidos, a la vez que garantiza la estabilidad de la flota. Esta fórmula se utilizará sólo en aquellas empresas que demuestren perspectivas de viabilidad, ya que de lo contrario se restarían cuotas de mercado a las empresas que sí tienen futuro. La única salida que se contempla para las empresas no viables es, definitivamente, el desguace.

### **Incidencia en el mercado**

La viabilidad de la flota pasa también por una regulación del mercado de pescado congelado, del que España es el principal cliente comunitario sometido a graves perturbaciones en los últimos años.

Así, se considera que el Reglamento comunitario 3796/81, en el que se establece una organización común de mercados en el sector de pesca, se ha demostrado inadecuado para regular el mercado de pesca congelado, además de no haberse aplicado en todas sus posibilidades.

En consecuencia, se consideran necesarias medidas que eviten las distorsiones detectadas. Algunas de estas medidas pasan por la modificación

del Reglamento citado para incluir la merluza en el anexo II y que esta especie pueda beneficiarse de las ayudas al almacenamiento privado, incluir el pez espada o el fletán negro, de gran importancia en el mercado español, entre las especies reguladas o modificar el sistema de gravámenes compensatorios en aduana sobre el precio declarado por la determinación de precios testigo o de referencia en los mercados internacionales. En el mismo sentido se reclama el desarrollo del artículo 24 del mismo Reglamento para permitir a los Estados miembro la adopción de medidas conservadoras ante perturbaciones graves del mercado y flexibilizar y agilizar la adopción de las medidas reguladoras de almacenamiento

permita prolongar el período de amortización hasta quince años.

Para ello se pide el establecimiento de un sistema que garantice el destino de las ayudas estructurales hacia el sector de la flota congeladora, la agilización de los sistemas de concesión y pago de las primas o el establecimiento de mecanismos para que las ayudas puedan servir como garantía a la entidad financiera hasta que se haga efectivo el cobro. Todas y cada una de las actuaciones contempladas en el plan de viabilidad parten del convencimiento de que el sector congelador tiene grandes posibilidades de ser viable en un futuro inmediato, siempre que se realicen una serie de ajustes basados en mantener las posibilidades de acce-



privado, dando un mayor protagonismo a las organizaciones de productores.

### **Medidas complementarias**

El sector demanda, finalmente, una serie de medidas complementarias de acompañamiento a las estructurales, dirigidas a paliar los problemas de descapitalización y de falta de liquidez que padecen buen número de empresas pesqueras de congelados.

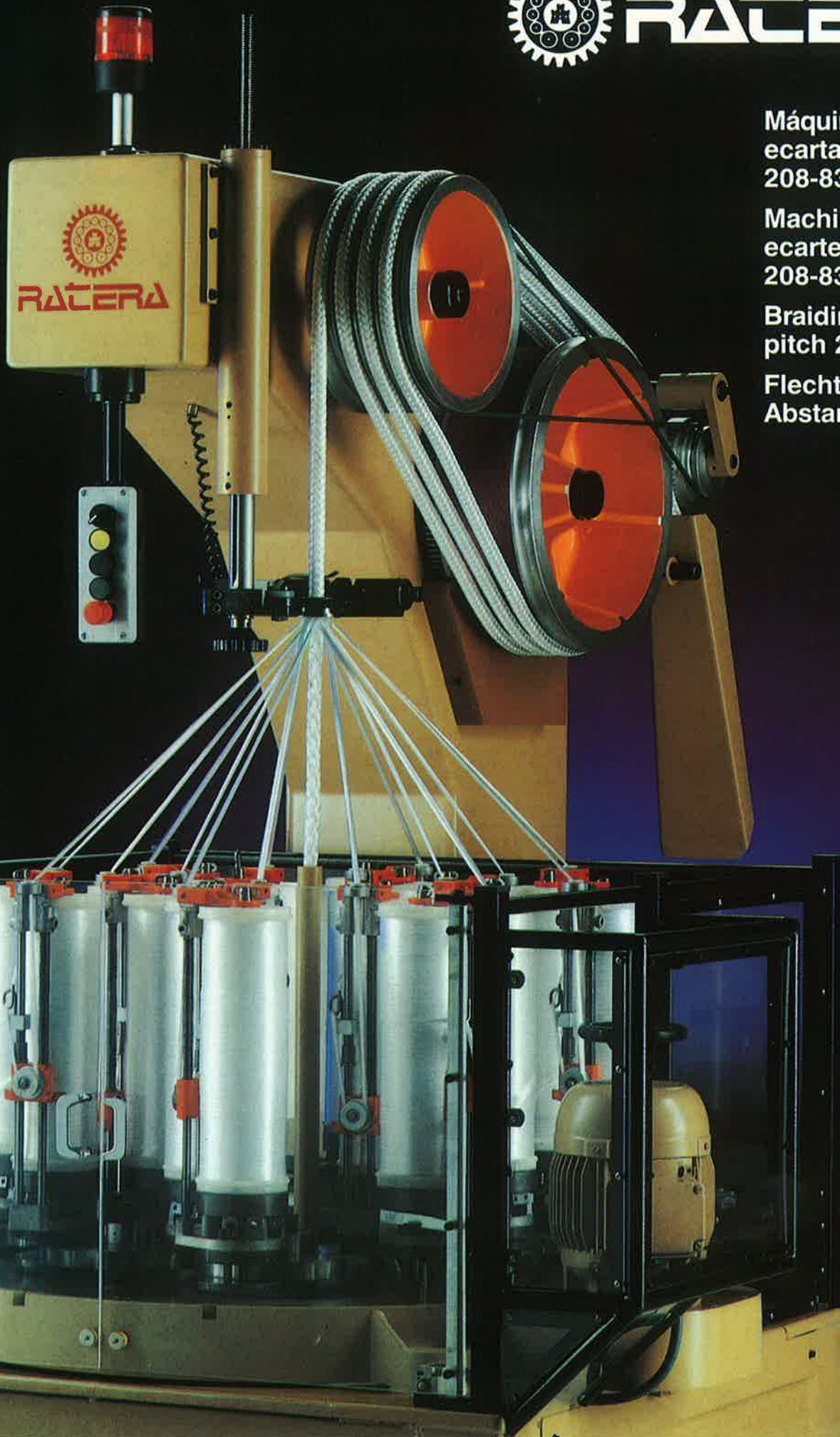
Entre las propuestas que se contemplan se mencionan la renegociación de préstamos por la compra de buques que

so a los recursos, procurando una diversificación en las actividades de la flota, la dotación presupuestaria suficiente para acometer las medidas estructurales precisas para su recolocación y la adaptación de capacidades mediante la retirada de, aproximadamente, el 12 por 100 de las unidades actualmente en activo. Dichos ajustes habrán de complementarse con otras medidas como la constitución de sociedades mixtas, la regulación de los mercados pesqueros y la habilitación de medidas financieras que permita a las empresas armadoras hacer frente a sus obligaciones económicas. ■ Mery VARONA





# RATERA



**Máquina de trenzar  
ecartamiento  
208-83L**

**Machine à tresser  
ecartement  
208-83L**

**Braiding machine  
pitch 208-83L**

**Flechtmaschine  
Abstand 208-83L**



# BARBATE: Cercos a la flota

**A**GOSTO resultó un mes «caliente» para el colectivo de pescadores de cerco de Barbate, que protagonizó el día 17 un bloqueo de seis horas en el puerto de Cádiz.

Un total de 40 barcos de los 44 que pertenecen a la Asociación de Armadores de Barbate, a excepción de uno, secundó tal acción y se plantaron en la bocana de acceso a la dársena comercial.

Tal y como manifestó Ramón Rivera, presidente de la Asociación de Armadores de Barbate (Arpebar), se trataba de una medida para «avisar a la Administración de que estamos aquí y que pasamos por

*una situación límite que amenaza con la desaparición total de la flota».*

Según este portavoz, los cerqueros salieron a faenar durante los meses de julio y agosto y diariamente regresaron a puerto con apenas 30 kilos de boquerones como máximo. Ante tales resultados, los armadores están viendo que sus recursos se están agotando y que llegará el momento en que no podrán salir a faenar, dado que los acreedores no están dispuestos a prolongar por más tiempo las deudas que mantiene el colectivo afectado y, por tanto, no podrán hacerse con combustible, pan, hielo, y otra serie de productos y servicios imprescindibles para la actividad que llevan a cabo durante cinco días a la semana.

Con esta movilización, que en todo momento fue pacífica, los cerqueros impidieron la entrada y salida de buques mercantes a la dársena comercial del puerto, no siendo así para pequeños pesqueros ni para embarcaciones deportivas. «No queremos hacer daño a nadie, pero el problema que sufrimos nos obliga a adoptar algún tipo de medidas de presión para intentar sobrevivir», dijo Rivera.

Con éstas y otras acciones de protesta armadores y marineros reivindican el establecimiento de ayudas para compensar los daños causados por la esquilma del caladero gaditano por parte de flotas ilegales. «Ya ni siquiera podemos hacer frente al salario garantizado que, por convenio, desde 1988 acordamos adelantar a los marineros semanal-



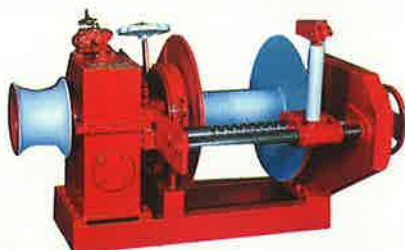


**Barbate, una localidad gaditana en la que la mayoría de sus 21.000 habitantes viven de la pesca o cualquier otra actividad relacionada con el mar, vuelve a sufrir en su seno una de las épocas más caóticas de su historia. Cuarenta y cuatro pesqueros de altura dedicados al cerco claman a la Administración para que establezca una regulación real de la pesca en el caladero del golfo de Cádiz, única zona que le queda a esta veterana flota para faenar y que se está viendo amenazada con la definitiva extinción de sus recursos, básicamente el boquerón.**





# LA MAR DE VENTAJAS



*La gran diferencia*

Prats Publicitat - Tel 879 66 67

**Mapro** S.A.

MAQUINARIA NAVAL

C/. Virgen de Nuria, 21. Tel 870 94 00 - 08400 GRANOLLERS (Barcelona)

Si desea recibir más información sobre nuestros productos rellene el presente cupón marcando con una cruz el apartado que le interese y envíelo a:

**MAPSA, S.A. C/ Virgen de Nuria, 21  
08400 GRANOLLERS (Barcelona)**

NOMBRE.....

BARCO..... TEL.....

DIRECCION.....

POBLACION.....

PROVINCIA.....

Envíeme información sobre.....

- Ganchos, giratorios
- Puertas hidrodinámicas
- Máquinas para cable
- Máquinas para malleta y arte
- Máquina compacta
- Máquina para mariscar
- Máquina para cerco
- Bombas hidráulicas, embragues
- Servo-timones
- Grúas
- Tomas de fuerza.
- Multiplicadoras, reductoras
- Otros.....



## BARBATE: Cercos a la flota



mente una cantidad de 15.000 pesetas», explicó Ramón Rivera, quien asegura que en las últimas semanas ha habido armadores que tan sólo han podido abonar 9.000 ó 10.000 pesetas de esta cantidad.

Asimismo, destaca que, por las mismas circunstancias, de 32 tripulantes que tradicionalmente van a bordo de cada traíña se ha tenido que llegar a 22 ó 23 hombres por barco. También han decidido renunciar al pago de las licencias de pesca para faenar en Marruecos este trimestre, según Rivera, «porque no las utilizamos y tampoco tenemos dinero para cubrirlos. Estamos intentando sobrevivir», precisó.

En segundo lugar, solicitan medidas que garanticen a los marineros que podrán acogerse al desempleo, situación que no está muy clara tras el «decretazo», ya que, tal y como se ha establecido recientemente, los pescadores nunca podrán alcanzar los doce meses de trabajo necesarios para cobrar el paro mientras se respete la veda biológica durante tres meses.

Finalmente, insisten en la necesidad de que se ponga en marcha un plan de regulación

de la pesca en el caladero del golfo de Cádiz. «Dicho plan existe en teoría desde el 14 de julio pasado y es muy positivo, pero lo que pedimos es que se ponga en práctica de una vez», precisó Ramón Rivera.

Desde hace ya años esta flota viene reclamando una serie de medidas que obliguen a todos los pescadores a respetar el área marítima a la

que nos referimos, de manera que el caladero sea explotado de forma racional y así se consiga un equilibrio entre la actividad extractiva con la permanencia de los recursos del golfo de Cádiz.

La firma del primer acuerdo pesquero entre España y Marruecos, en 1988, obligó a las traíñas de Barbate a emprender la huida hacia otros

caladeros, ya que su zona habitual de pesca quedó reducida a unas pocas millas.

Fue en esa época cuando la flota barbateña tomó conciencia de que era el momento oportuno para reducir su capacidad de pesca y asegurar el futuro en el caladero gaditano, de manera que, por su cuenta y riesgo, determinó una parada biológica de tres

Cuadro comparativo, al 31 de julio de los años 1990, 1991 y 1992, de kilos descargados de todas las especies, su valor en primera venta, total de kilos descargados de boquerón y su valor en primera venta en la lonja de Cádiz por los barcos de cerco de Barbate, según datos facilitados por la Sociedad Cooperativa de Armadores de Buques de Pesca (Arcomar) de Cádiz

Fecha	31-7-1990	31-7-1991	31-7-1992
Total kilos .....	5.079.052	4.511.545	3.386.655
Total pesetas .....	1.232.470.125	1.274.996.225	884.679.630
Boquerón .....	2.902.509	3.235.219	1.894.548
Pesetas boquerón .....	1.020.663.979	1.160.913.527	755.924.652
<b>Diferencias del boquerón en kilos y pesetas al 31 de julio de los años 1990, 1991 y 1992</b>			
	1990-1991	1991-1992	1990-1992
Kilos .....	332.709	-1.340.670	-1.007.961
	11,46%	58,56%	65,28%
Pesetas .....	140.249.548	-404.988.875	-264.739.327
	113,74%	65,11%	74,06%
<b>Porcentajes de relación de kilos de boquerón-total kilos y pesetas-boquerón-total pesetas</b>			
	1990	1991	1992
Kilos .....	57,14%	71,70%	55,94%
Pesetas .....	88,81%	91,05%	85,94%





# GUASCOR<sup>®</sup>

MOTORES  
Y  
SISTEMAS

## GUASCOR LE OFRECE LA MEJOR GARANTIA



### **POR SERVICIO :**

MAS DE **50** PUNTOS DE SERVICIO REPARTIDOS POR LAS COSTAS ESPAÑOLAS.



### **POR SEGURIDAD :**

GUASCOR LE ATIENDE CON RAPIDEZ Y EFICACIA.



### **POR ECONOMIA :**

BAJO COSTO DE MANTENIMIENTO.



### **POR SISTEMA :**

SISTEMAS DE PROPULSION O AUXILIARES.  
"DESDE EL MOTOR A LA HELICE".



**SINAVAL**

STAND F-39-45



#### PROPULSORES :

**115 A 1.350 CV**

#### AUXILIARES :

**80 A 1.350 CV**

GUASCOR, S.A.  
BARRIO OIKIA  
20759 ZUMAIA / GUIPUZKOA / SPAIN  
P.O. Box 30  
TEL. 34 - 43 - 86 06 00  
FAX. 34 - 43 - 86 21 80 / TELEX 38753 GUAZU-E



## BARBATE: Certo a la flota

meses, así como topes de captura por día, especie y barco.

### Barcos ilegales

Sin embargo, su intento se ha visto frustrado, dado que según denuncia el colectivo barbateño, 400 barcos ilegales, en su mayoría de la población gaditana de Sanlúcar y la onubense de Punta Umbría, salen a faenar cuando los cerqueros de Barbate permanecen respetando la veda, habitualmente durante los meses de diciembre, enero y febrero.

El mismo colectivo critica la actividad semipelágica de la flota de arrastre, que utiliza a mayor profundidad sus artes y con una red más tupida para capturar el boquerón, aumentando con ello la mortalidad de esta especie. También se denuncia el caso de otros buques que no respetan la normativa vigente, es decir, las tallas, fondos y mallas, la comercialización por lonja y la correspondiente cotización a la Seguridad Social y a Hacienda.

En algunas ocasiones se trata de buques de otra modalidad de pesca con licencia temporal al cerco, cuyas autorizaciones, según el colectivo, han aumentado un 300 por 100, aunque también han localizado embarcaciones totalmente ilegales e irregulares, sin autorización e, incluso, sin estar censadas.

Hace más de un año que el colectivo integrado por armadores y marineros inició sus reivindicaciones.

En un principio denunciaban la merma de boquerones en el golfo de Cádiz y, por el contrario, el aumento de precios de las capturas y que éstas se duplicaban por pesca fraudulenta durante el tiempo en que la flota barbateña permanecía respetando el paro biológico.

En sus quejas también dejaban patente el tratamiento a que están sometidas las especies inmaduras, las cuales, según el colectivo, son manteni-



### Armadores y marineros de 40 trañas de esta localidad gaditana piden que la Administración ponga en marcha el plan de ordenación en el caladero del golfo de Cádiz

das a base de productos químicos e incluso orina, con el consecuente perjuicio para la salud del consumidor.

En los últimos meses todas estas denuncias han venido acompañadas de encierros de marineros y armadores en el Ayuntamiento de Barbate, concentraciones de buques en las proximidades del puerto de Cádiz y en la barra de Huelva, así como la constitución de una mesa de opinión en la citada localidad que, integrada por diversos portavoces de colectivos y entidades

ciudadanas, intenta analizar la situación y encontrar medidas que solucionen el problema.

Tal polémica también ha suscitado una serie de viajes, de idas y venidas a Madrid y Sevilla, donde portavoces del colectivo se han reunido con representantes de las Administraciones central y autonómica. En numerosas ocasiones se han adoptado medidas como el establecimiento de un plan de pesca en el caladero que en ningún momento se ha llegado a cumplir, así como dispositivos de vigilancia y

control, tanto en los barcos en alta mar como en lonjas y rutas de transporte de la mercancía que tampoco se han llevado a la práctica, según denuncia el colectivo.

El pasado junio, mes durante el cual armadores y marineros mantuvieron un encierro en el Ayuntamiento de Barbate, el presidente de Arpebar denunciaba el «cinismo» de la Administración pesquera, ya que, según Rivera, si bien por una parte enviaba propaganda contra la pesca de inmaduros, «por otra propugna la ilegalidad», afirmó.

Ramón Rivera indicaba entonces que «no es la primera vez que nos dicen que declaremos otras especies de pescado en vez de boquerón para no llegar de forma rápida a los cupos establecidos por la CE».

Al mismo tiempo, el presidente de Arpebar criticaba «la falta de responsabilidad por parte de la Administración, que no mira a todos por el mismo rasero y mantiene una actitud





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 CÓMAS.

**PROTEGELOS.**



**FROM**



**tridento, S.A.**

Cánovas del Castillo, 12 bajo  
36202 VIGO  
Tels. (986) 22 25 36 - 22 35 18  
Fax (986) 43 56 50

DELEGACION ESPAÑA



DUNLOP BEAUFORT LIMITED

BALSAS SALVAVIDAS  
BOTES RESCATE  
TRAJES SUPERVIVENCIA



## PUERTAS DE ARRASTRE Thyborøn

Dinamarca



utzon  
Dinamarca

Malleros aprobados por la CEE.  
Distribuidores para España.





## BARBATE: Cercos a la flota



*demagógica con la flota de Barbate, la única legal del golfo de Cádiz. Al igual que nosotros cumplimos, también pedimos que respondan los responsables de pesca».*

### Ventas a la baja

La caótica situación de esta flota ha venido reflejada en los resultados finales en poder de la Sociedad Cooperativa de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz (Arcomar), cooperativa que realiza la primera venta en lonja de Cádiz de esta flota desde hace seis años.

Según datos facilitados por Arcomar, el volumen total de ventas de estos barcos, que en su mayoría y a diario descargan y venden en la lonja gaditana a lo largo de estos seis años y hasta 1992 ha alcanzado los 8.000 millones de pesetas, más de 1.300 millones anuales. Sin embargo, en los primeros meses del presente año se ha apreciado una dis-

## NUEVO PLAN DE PESCA DE CERCO EN EL GOLFO DE CÁDIZ PARA LA CAMPAÑA 1992-1993

**D**URANTE una reunión mantenida en Sevilla el pasado 14 de julio, a la que asistieron representantes de las Administraciones central y autonómica, así como portavoces del sector pesquero afectado, miembros de la Dirección General de la Marina Mercante, del Instituto Español de Oceanografía (IEO) y del Instituto Social de la Marina, se llevó a cabo un análisis de las pesquerías del golfo de Cádiz.

En este encuentro, según informó la delegación provincial del MAPA en Cádiz, se llevó a cabo una evaluación del anterior Plan de Pesca y se acordaron acciones para erradicar la presencia de embarcaciones ilegales, así como para regular la situación de aquellos barcos con alteraciones en sus características técnicas.

De la misma manera se acordó el desarrollo de un proyecto del IEO para realizar un estudio en profundidad de

las pesquerías del golfo de Cádiz, con el fin de conocer con más detalle la biología y demografía de la población del boquerón, así como la importancia relativa del resto de especies de peces pelágicos, estudiar los recursos demersales explotados por la flota de arrastre y la incidencia de las otras artes sobre estos recursos.

También se llevarán a cabo análisis de selectividad de las mallas de los copos y se estimarán parámetros biológicos básicos de las especies importantes que incidan en la evaluación y gestión de los recursos.

El inicio de dicho estudio estaba previsto para el 15 de septiembre y será cofinanciado por la Dirección General de Pesca de la Comisión de las Comunidades Europeas y la Secretaría General de Pesca Marítima.

Finalmente, todas las partes asistentes acordaron la puesta en marcha de

un nuevo plan de pesca para la campaña 1992-1993.

Dicho plan determina, para aquellos buques censados en la modalidad de cerco y que estén acogidos a las ayudas por paralización temporal, una veda biológica voluntaria durante los meses de diciembre, enero y febrero. Asimismo, entre el 1 de marzo al 30 de noviembre, dichos barcos quedarán autorizados a capturar boquerón y otras especies autorizadas en la pesquería de cerco, mientras que aquellas que no estén acogidas a las referidas ayudas podrán capturar boquerón y demás especies autorizadas durante todo el año.

### Embarcaciones de arrastre y artes menores

En el caso de embarcaciones de arrastre y artes menores a las ●●●



**Cerco a la flota**

minución del 40 por 100 de los ingresos por tal concepto, aproximadamente 400 millones de pesetas.

Tales circunstancias hacen que Arcomar no vea un futuro demasiado halagüeño para este sector, del que dependen directamente 1.300 familias barbateñas, así como un número considerable de personas, tanto de esta localidad como de Cádiz, que viven de los empleos indirectos que genera esta actividad.

Los diferentes grupos políticos, a excepción del PSOE, a lo largo de numerosos contactos con el colectivo afectado han mostrado de una manera u otra su preocupación hacia los problemas de los cerqueros barbateños, coincidiendo todos en destacar *«la falta de voluntad política por parte de los responsables de la administración pesquera para solucionar el problema»*.

Todas estas agrupaciones, a través de sus parlamentarios y diputados han presentado ini-

ciativas y propuestas en las cámaras central y autonómica.

Si bien en un principio el colectivo de cerco de Barbate tenía previsto secundar una serie de movilizaciones, para las que cuentan con el apoyo de todo el pueblo, tanto armadores como marineros decidieron aguardar hasta el presente mes de septiembre, *«dado que agosto es inhábil para la Administración»*, según Rivera. Mientras, también daban tiempo a que fructificaran las gestiones del alcalde de la localidad, el socialista Francisco Tamayo, quien intenta fijar ante las altas instancias nuevas reuniones para dar con una salida airosa al problema de la localidad que gobierna.

Desde que se agudizó la crisis en la flota de cerco de Barbate, Tamayo ha mantenido en todo momento su interés para acabar con la situación, pero, según fuentes del colectivo afectado, *«su partido le ha dejado con las espaldas al aire»*.



## El Instituto Español de Oceanografía inicia un estudio sobre las pesquerías gaditanas

●●● que habitualmente se les ha concedido cambios temporales de modalidad a cerco, como pueden ser los barcos de Sanlúcar, Barbate, y otros buques pequeños, sólo se tomarán en consideración las solicitudes de cambios temporales de modalidad a cerco a aquellos buques que hayan estado autorizados por la Dirección General de Recursos Pesqueros durante 1992. Estos cambios temporales deberá concederlos la citada Dirección para la especie o especies en las que los buques tengan habitualidad.

Actualmente son 37 los barcos que pueden solicitar cambio temporal de

modalidad a cerco para la pesca del boquerón, concretamente 18 arrastreros y cinco embarcaciones de artes menores de Sanlúcar, así como cinco arrastres y nueve pesqueros de artes menores de Punta Umbría.

Asimismo, los cambios temporales de modalidad a cerco para la pesca de otras especies pelágicas distintas del boquerón concedidos por la Dirección General de Recursos Pesqueros afectan a 72 barcos, tres de artes menores y 16 de arrastre de Sanlúcar; siete de artes menores y seis de arrastre de Punta Umbría; 15 de arrastre y seis de artes menores de Isla Cristina; uno de arrastre y uno de artes menores de Ayamonte; dos de artes menores y uno de arrastre de Lepe; cuatro de artes menores de Barente y 10 de artes menores de Barbate.

Estos cambios temporales de modalidad serán autorizados por un período máximo de seis meses por año y no se permitirán cambios temporales de modalidad durante los meses de diciembre, enero y febrero, coincidiendo con la veda biológica voluntaria. Sin embar-

go, se autorizará el cambio temporal de modalidad para la pesca de cerco de boquerón durante tres meses como máximo, determinándose marzo, abril y mayo, mientras que no se concederá autorización alguna para la pesca del boquerón durante el resto del año.

No obstante, entre el período comprendido entre marzo y octubre sí se consentirán cambios temporales de modalidad para la pesca de cerco dirigida a otras especies distintas al boquerón, tales como sardina, caballa, anchova y jurel. De esta manera, la suma del período autorizado para la pesca del boquerón y el de otras especies distintas a ésta no podrá ser superior a seis meses.

### Enlace, coordinación y seguimiento

Entre otras medidas adoptadas y que afectan a todos los buques que faenan en esta pesquería cabe destacar la creación de un grupo de enlace, coordinación y seguimiento del Plan de Pesca del Golfo





## Inmaduros en Sanlúcar

La captura de inmaduros continúa siendo habitual y preocupante en determinadas zonas de la bahía gaditana, entre las que destaca Sanlúcar de Barrameda, localidad en la que consta que durante 1991 se vendieron en el puerto de Bonanza 400 toneladas de especies variadas que no tenían la talla mínima, según datos aportados por la Delegación de Gobernación de Cádiz y facilitados en marzo de este año por el Servicio Andaluz de Salud (SAS) de la Junta de Andalucía, organismo donde también consta que durante los tres primeros meses de 1991, época de veda del caladero gaditano, se subastó y comercializó un total de 202.450 kilos de pescado, la mayor parte boquerón inmaduro.

El SAS es uno de los organismos que forman parte de la comisión provincial de coordinación y seguimiento del

de Cádiz, en el que podrán participar las Administraciones central y autonómica y los sectores afectados. El coordinador general de este grupo de trabajo será el jefe de Servicio de Pesca de la Dirección Territorial del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) en Sevilla.

Todos los buques afectados por el referido plan deberán comunicar a los centros directivos que corresponda de las Administraciones central y autonómica y a las Comandancias o Ayudantías de Marina oportunas la lonja en la que llevarán a cabo los desembarques, que tendrán que efectuarse en éstas y no en otras.

La cumplimentación de la declaración de desembarque de las Comunidades Europeas es obligatoria para los buques incluidos en el plan, cuyos ejemplares serán facilitados por las Comandancias o Ayudantías de Marina, que también se harán cargo de los documentos una vez cubiertos.

Tanto las Comandancias o Ayudantías de Marina como los servicios de inspección correspondientes llevarán a cabo

controles periódicos de las artes, tallas mínimas de las redes y de las especies, intensificándose los controles sobre los mismos para evitar así las capturas de inmaduros durante la veda voluntaria.

Para la concesión de cambios temporales de modalidad se ha acordado como condición previa la obtención del certificado de operatividad técnica expedido por la Inspección General de Pesca de la Secretaría General de Pesca Marítima.

En dicho certificado deberá constar la verificación de la malla legal para la pesquería de cerco, de que la tripulación necesaria para ejercitar la modalidad de cerco es suficiente en número de tripulantes y en titulaciones de los mandos del buque, así como que la dotación está debidamente enrolada.

También se exige en el referido certificado una verificación de precintado y depósito en tierra de todas las artes distintas a las de cerco.

La Comandancia o Ayudantía de Marina que efectúe los despachos de pesca también deberá comprobar que el buque cumple con toda la normativa Sevimar y

normas concordantes de seguridad marítima.

Los buques sujetos a cambios temporales de modalidad deberán ser despachados quincenalmente, previa presentación de los certificados de venta expedidos por los concesionarios de las lonjas y verificación por parte de las autoridades de Marina de que el personal enrolado es similar en número y en titulaciones al del primer despacho. Asimismo, los cambios temporales de modalidad a cerco para la pesca dirigida a especies sometidas al régimen de TACs y cuotas estarán en todo momento condicionados a la evolución de las mismas.

Por otra parte, las administraciones pesqueras, con el fin de reducir el grado de explotación de los recursos demersales y bentónicos en el golfo de Cádiz, y entre las medidas encaminadas a facilitar el control de las actividades pesqueras, también ha limitado el esfuerzo de pesca en la modalidad de arrastre de fondo, prohibiendo así faenar los sábados y domingos. ■

Montserrat BARREIRO





programa conjunto de control de tallas mínimas y épocas de veda de los productos de la pesca, comisión de la que también forman parte las delegaciones de Gobernación y la provincial de Agricultura y Pesca.

Asimismo, cabe destacar que entre abril de 1991 y febrero del presente año la inspección de Pesca de la Delegación Provincial de Agricultura realizó 50 actuaciones, en las que se aprehendió un total de 1.000 kilos de pescado, instruyéndose 38 expedientes a los buques implicados.

Dichas inspecciones se llevaron a cabo en El Puerto de Santa María, Algeciras, Jerez, Sanlúcar, Cádiz, Los Barrios, Barbate, Puerto Real y Ubrique.

De la misma manera, la inspección veterinaria de la Delegación Provincial de Salud llevó a cabo 38 actuaciones en el mismo período, incautándose de 2.393 kilos de inmaduros, de los cuales el 80 por 100 correspondía a boquerones, el 20 por 100 a pijota, sardinas y morralla, mientras que 44 kilos eran de marisco. Los expedientes abiertos alcanzaron la cifra de 39 y 23 de ellos fueron sancionados con multas que oscilan entre las 30.000 y 1.400.000 pesetas.

Entre otros datos curiosos, cabe destacar que el 80 por 100 de las intervenciones de inmaduros se han producido en lonjas, mientras que el 20 por 100 fue interceptado en vehículos en carretera y en la vía pública por parte de efectivos de la Guardia Civil.

Manifestaciones realizadas entonces por el delegado provincial de Agricultura y Pesca de Cádiz, Manuel Jiménez, ponían de relieve la presión *«que sufrimos del conjunto del sector pesquero cuando nuestra actividad se inclina al control de la ilegalidad y a veces rechazan las actuaciones legales, mientras que en otros casos se demandan fuertemente»*, apuntó.

En más de una ocasión las autoridades provinciales han puesto de manifiesto la *«indefinición de las competencias de las distintas administraciones en materia de pesca, lo que impide que alguna de ellas sea eficaz»*, dijo José Luis Blanco, delegado de Gobernación.

Por ello reiteraron su llamamiento a la colaboración del sector y de los ciudadanos en este asunto y mostraron su preocupación por las *«coacciones, amenazas y agresiones de que son objeto los veterinarios que controlan en las lonjas, destacando la de Sanlúcar y la de Algeciras como las más conflictivas»*.

### Controles dudosos

Los veterinarios del distrito de Sanlúcar denunciaron el pasado marzo una serie de anomalías que habían detectado entre determinados miembros de la Ayudantía de Marina de esta localidad, quienes, según afirmaba el coordinador y presidente del Colegio de Veterinarios de Cádiz, Rafael López Moreno, en un informe emitido al SAS, se producían ciertas irregularidades, tanto en el control de la venta como en la subasta de pescado de la lonja de Bonanza, en Sanlúcar.

Entre sus quejas criticaban los *«criterios arbitrarios»* que usaban para medir el tamaño de las especies, permitiendo la subasta de inmaduros que no alcanzaban los nueve centímetros reglamentarios en el 60 por 100 de los casos.

También hacían alusión en sus quejas a la *«ligereza»* con que se autorizaba la captura del boquerón a buques sin licencia, que no eran sometidos

a control cuando entraban o salían de puerto, dándose incluso casos en que miembros de la Ayudantía de Marina aconsejaban a los patrones que desembarcaran la mercancía, básicamente especies inmaduras, en otra zona del litoral.

Los veterinarios calificaban estas actuaciones de *«injustas»* y rechazaban la derivación de responsabilidades hacia los servicios veterinarios por parte de estos miembros de la Ayudantía de Marina sanluqueña, a los que se acusaba de ir *«creando el suficiente caldo de cultivo para que los marineros actúen contra estos veterinarios, a los que hacen responsables de todo»*, explicaba Rafael López Moreno.

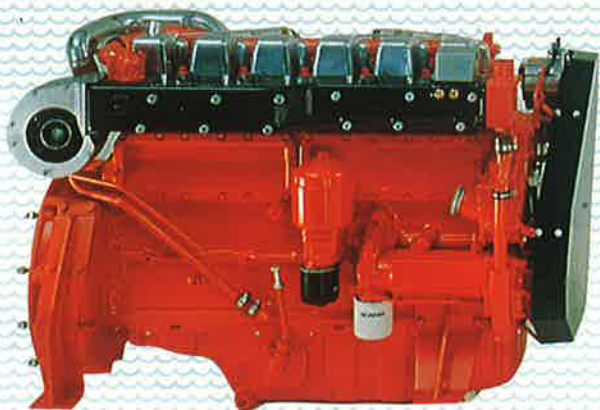
Tales anomalías, que los veterinarios reflejaban en sus informes, fueron puestas en conocimiento de la Comandancia de Marina de Sevilla, de la que depende la Ayudantía de Marina de Sanlúcar. ■

Montserrat BARREIRO



# Líderes en tecnología aplicada

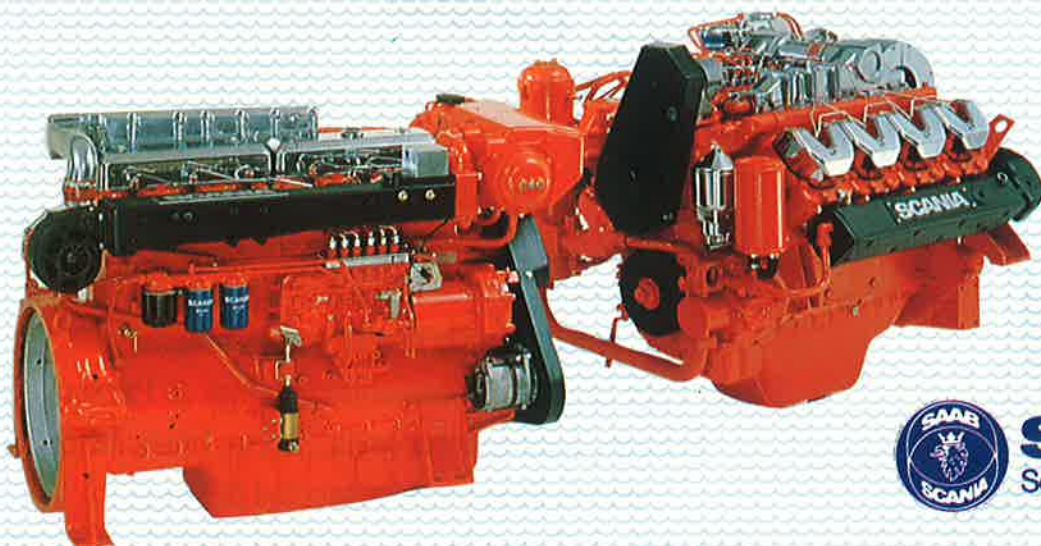
Los motores industriales y marinos Scania son un producto de la División Scania del Grupo Saab-Scania, líder en las industrias automotrices, aeroespaciales y de procesamiento de datos. La disponibilidad a los amplios recursos del Grupo Saab-Scania garantiza un progreso continuo de las tecnologías Scania en el campo diesel. Además de su avanzada tecnología, los motores diesel Scania están basados en una larga experiencia, soluciones técnicas bien probadas y numerosas investigaciones cuyos objetivos son la economía operativa y una larga vida de servicio.



- 50 PUNTOS DE SERVICIO
- SCANIA PLUS-24 ASISTENCIA DE EMERGENCIA
- SERVICIO EN LOS CINCO CONTINENTES



**SCANIA**  
Diesel Power



**SCANIA**  
Scania Vehículos, S.A.

Avda. de Castilla, 29  
Polígono San Fernando I  
28850 San Fdo. de Henares  
(Madrid)

Tel.: 676 03 14\*  
Télex: 46850 SCAU-E  
Fax: 676 08 62

Apdo. de Correos, 304  
28850 Torrejón de Ardoz  
(Madrid)





**con la firma de VULCANO**



FACTORIAS  
**VULCANO**  
VIGO

Santa Tecla, s/n  
Tel.: (+34 - 86) 37 40 11  
Dpto. Comercial Fax: (+34 - 86) 27 62 12  
Fax: (+34 - 86) 37 79 01  
36207-VIGO (España)

Cada uno de nuestros buques tiene un solo objetivo:  
rentabilizar la inversión del armador.

Desde 1919 sólo hemos construido buques de Primera Clase.

Primera clase en tecnología, precio, financiación,  
plazos de entrega, capacidad de carga...

Esta es la razón por la que armadores de todo el mundo  
conocen nuestro número de fax: +34 - 86 - 37 79 01

**No se conforme con menos  
que un Primera Clase firmado por Vulcano**





Mallorca cuenta con el primer barco de investigaciones oceanográficas dotado de un ingenio subacuático capaz de estudiar fondos marinos hasta 650 metros de profundidad. Se trata de un vehículo submarino a control remoto (ROV) dirigido desde la sala de investigaciones del «Aguazur». Drago-Sub es la empresa propietaria del buque y del artilugio robot, único en Europa; con él harán investigaciones oceanográficas en todo el Mediterráneo.



## UN ROBOT BAJO EL AGUA

ESTE equipo submarino, bautizado como «Spirit 107», tiene acceso a zonas imposibles de llegar por otros medios. Supera los trabajos manuales del buceador profesional por su capacidad de permanencia bajo el agua, veinticuatro horas seguidas, y una profundidad hasta 650 metros. Es un complemento idóneo para visualizar y divulgar informativa y científicamente cualquier estudio submarino.

La empresa propietaria es Drago-Sub, ubicada en Palma de Mallorca, con muchos años de experiencia en trabajos subacuáticos. Lo tiene instalado a bordo del buque «Aguazur», de 17 metros de eslora y equipado expresamente para trabajos submarinos; con otros seis buques más que están operando, convierte a Drago-Sub en el primer centro de investigaciones del Mediterráneo.

Ernesto Llofrú, director general de la empresa, explica que este ingenio ROV, de fabricación USA, «es el prime-





Javier del Río es el técnico que opera aparato y cámaras. Se especializó en Florida para este ingenio ROV, y fue quien diseñó los circuitos especiales para acoplar cámaras especiales a este tipo ROV, que es el prototipo número 1, pues se está estudiando otro que pueda sumergirse a 2.500 metros, un motor de 100 CV, y un peso de dos toneladas.

## Actividades

El «Aguazur» y su equipo de investigación han terminado un trabajo de visualización del estado del cable eléctrico



ro que está operando en el territorio español y en Europa no hay ningún equipo de estas características». Existe otro equipo, pero lo tiene el Departamento de Defensa de la Marina, que lo utiliza como elemento de investigación militar.

## El «Spirit 107»

Este robot submarino, capaz de maniobrar hasta 650 metros de profundidad, está equipado con siete motores de 75 CV, para su desplazamiento vertical, horizontal y lateral, y tiene instalado un sonar que detecta todos los accidentes.

El «Spirit 107», de unos 115 kg. de peso, lleva dos cámaras de vídeo; una profesional 3 CCD para la calidad broadcast y otra súper VHS. También dispone de un brazo robotizado de tres funciones para extracción de muestras.

Todo este ingenio va dirigido desde la sala de operacio-



nes del «Aguazur» por una computadora a la que se le ha aplicado un *software* especial de mecanización. En la consola de controles hay uno principal donde se reflejan todos los datos del aparato (velocidad, profundidad, orientación, etcétera) y las cámaras de vídeo emiten constantemente y se graba todo aquello que se quiere visualizar.

Puede desplazarse hasta una velocidad de 2,5 nudos y el científico en un momento determinado puede variarla, así como para la grabación, enfocar con un zoom de 16 aumentos, o hacer un macro. La visualización y la emisión de imágenes son excelentes. Cuenta con dos focos frontales de 1.000 vatios y otros 1.000 repartidos en el robot.

submarino, de 160 kilómetros de longitud, que enlaza Mallorca con Menorca, una tarea que no se había hecho nunca. Ahora mismo están trabajando en el sur de Francia, junto a dos científicos mallorquines, en el estudio de alga *Caulerpa taxifolia*, que se extiende en grandes superficies submarinas, a unos 50 metros de profundidad, y que tanto perjudica a los caladeros de pesca.

Inmediatamente después, comienzan otro trabajo de gran envergadura. Se trata de la investigación de la plataforma continental de Mallorca, Menorca e Ibiza, con un programa de 165 millas submarinas de investigación, donde la profundidad, de cero a 300 metros, repartidas en diferentes líneas que diseñará el Instituto Español de Oceanografía. ■ E. M.





Bilbao

Cádiz

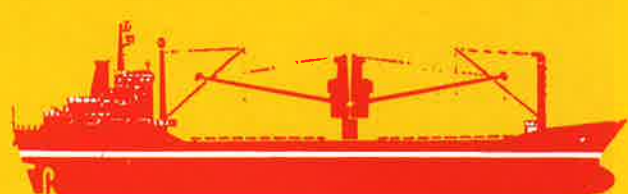
Vigo



Santander

Manises

Gijón



Sevilla

Ferrol



Puerto Real



Astilleros Españoles, a través de una sólida cadena de factorías situada estratégicamente a lo largo de nuestro litoral, compite de igual a igual en el duro mercado internacional de la construcción naval.

**ASTILLEROS  
ESPAÑOLES**

Para más información:  
Padilla, 17  
28006 Madrid-España

Tel.: (341) 435 78 40  
Telex: 27648 ASTIL-E  
Fax: (341) 576 29 56



**SINAVAL**

**PABELLON 5  
STAND 17-21**





# 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.

## ACUICULTURA '93

### CONGRESO Y EXPOSICION MUNDIAL

Torremolinos del 26 al 28 de Mayo de 1.993

### SECRETARIA

PAP, SA.- CONGRESOS  
Acuicultura Mundial '93  
ARROYOFRESNO 19  
28035 Madrid - ESPAÑA



*" De la era de los descubrimientos  
a la industrialización"*



Organizado por:  
Asociación Empresarial de Productores de  
Cultivos Marinos de España ( APROMAR )  
European Aquaculture Society ( EAS )  
World Aquaculture Society ( WAS )



# MODIFICACION EN EL PAGO DE SUBSIDIO POR INCAPACIDAD LABORAL TRANSITORIA

*El Real Decreto-Ley 5/92, de 21 de julio, de Medidas Presupuestarias Urgentes, modificó en su artículo sexto el artículo 129.1 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.*

*La modificación legal afecta únicamente a los supuestos de enfermedad común o accidente no laboral, en lo que el abono de la correspondiente prestación al trabajador correrá a cargo del empresario desde los días cuarto al decimoquinto de la baja, ambos inclusive.*



***El abono de la prestación corresponde al empresario como responsabilidad empresarial directa en los primeros quince días***



**E**L nacimiento del derecho al subsidio o prestación económica por ILT (Incapacidad Laboral Transitoria) se produce a partir del cuarto día consecutivo de baja en el trabajo y durará en tanto no se produzca el alta médica, con el límite legal establecido de dieciocho meses.

El pago de la prestación —y siempre en relación con supuestos de enfermedad común o accidente no laboral— corresponde al empresario, no como pago delegado o por cuenta de la Seguridad Social, sino como responsabilidad empresarial directa. A partir del día decimosexto, la empresa, salvo supuesto de pago directo por la entidad gestora, deberá abonar la misma prestación económica, si bien en régimen de pago delegado, a tenor de la colaboración obligatoria prevista en el artículo 208.1 c) de la Ley General de la Seguridad Social.

Durante los días cuarto al 20 (ambos inclusive) de la baja del trabajador, el importe de la prestación económica será del 60 por 100 de la base reguladora del trabajador. A partir del día 21, contando a partir de la baja, la prestación se incrementará al 75 por 100 de la ya referida base reguladora.

Todo lo anteriormente expuesto ha de entenderse sin perjuicio de las obligaciones que por vía de convenio colectivo, contrato individual o decisión voluntaria del empresario se pueda exigir de la empresa respecto de las mejoras de que se trata, en orden a garantizar la compensación parcial o total del salario activo.

La nueva regulación legal de la prestación por Incapacidad Laboral Transitoria afecta únicamente a las situaciones derivadas de enfermedad común o accidente no laboral, sin que modifique el régimen legal aplicable a los procesos de ILT

## *La nueva regulación de la ILT es de plena aplicación en el Régimen Especial del Mar*



### **ANTERIOR LEGISLACION**

#### **Artículo 129. Nacimiento, duración y extinción del derecho al subsidio**

«1. El subsidio se abonará, en caso de accidente de trabajo o enfermedad profesional, desde el día siguiente al de la baja en el trabajo, estando a cargo del empresario el salario íntegro correspondiente al día de la baja. En caso de enfermedad común o de accidente no laboral, el subsidio se satisfará, respectivamente, a partir del cuarto día de baja en el trabajo ocasionada por la enfermedad o el accidente.»

En cuanto al contenido del artículo 208, su contenido es:

«1. Las empresas, individualmente consideradas y en relación con su propio personal, podrán colaborar con las entidades gestoras de este Régimen General exclusivamente en alguna o algunas de las formas siguientes:

a) Asumiendo directamente el pago, a su cargo, de las prestaciones por incapacidad laboral transitoria derivada de acciden-

te de trabajo y enfermedad profesional y la prestación de la asistencia sanitaria y de la recuperación profesional, incluido el subsidio consiguiente, que corresponda durante la indicada situación.

b) Asumiendo la colaboración en la gestión de la asistencia sanitaria y de la incapacidad laboral transitoria derivadas de enfermedad común y accidente no laboral, con derecho a percibir por ello una participación en la fracción de la cuota correspondiente a tales situaciones y contingencias, que se determinará por el Ministerio de Trabajo.

c) Pagando a sus trabajadores, a cargo de la entidad gestora obligada, las prestaciones económicas por incapacidad laboral transitoria y protección a la familia, así como las demás que puedan determinarse reglamentariamente.» ■

I. O.



## MODIFICACIONES DE LA LEGISLACION DE SEGURIDAD SOCIAL

### Artículo 129.1 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social

«El subsidio se abonará, en caso de accidente de trabajo o enfermedad profesional, desde el día siguiente al de la baja en el trabajo, estando a cargo del empresario el salario íntegro correspondiente al día de la baja.

En caso de enfermedad común o de accidente no laboral, el subsidio se abonará, respectivamente, a partir del decimosexto día de baja en el trabajo ocasionada por la enfermedad o el accidente, estando a cargo del empresario el abono de la prestación al trabajador desde los días cuarto al décimoquinto de baja, ambos inclusive.»

«2. Se añade el apartado d) al artículo 208 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social:

«d) Asumiendo directamente el pago, a su cargo, de las prestaciones económicas por incapacidad laboral transitoria, derivada de enfermedad común o accidente no laboral, en las condiciones que establezca el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Las empresas que se acojan a esta forma de colaboración tendrán derecho a reducir la cuota a la Seguridad Social mediante la aplicación del coeficiente que a tal efecto fije el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.» ■

I. O.

por accidente de trabajo o enfermedad profesional, ni en los casos de maternidad, que seguirán rigiéndose por su normativa propia.

Asimismo, continúan en vigor todas las demás disposiciones legales sobre ILT y sus normas de aplicación y desarrollo.

La nueva regulación legal de la ILT es de plena aplicación en el Régimen Especial del Mar. ■

I. O.





El I. E. de Oceanografía  
los está revisando  
minuciosamente

## «EL ESTADO ECOLOGICO DE LOS FONDOS DE CABRERA NO ES ALARMANTE»

El Instituto Español de Oceanografía está llevando a cabo un importante proyecto, denominado «La evaluación cartográfica y el diagnóstico de los fondos del Parque Marítimo de Cabrera», con dos objetivos fundamentales. Uno, el levantamiento cartográfico de los fondos del parque, y otro, la evaluación de los sistemas naturales y estado de sus fondos. El presupuesto del proyecto es muy elevado, dado lo avanzado de los medios técnicos empleados y la relevancia del nutrido grupo de expertos y técnicos.

**El oceanógrafo  
Jorge Rey ha  
permanecido  
cincuenta días  
estudiándolos,  
con una  
precisión menor  
a un metro.**





**N**OS traemos una visión bastante positiva de los fondos de Cabrera, no es tan alarmante como lo pintan. Si lo preservamos, en el siglo XXI lo tendremos en perfectas condiciones.» Así se expresaba Jorge Rey, oceanógrafo del Instituto Oceanográfico del Centro de Fuen-girola, un experto que comanda el proyecto, que se realiza en el archipiélago de Cabrera.

El Instituto Español de Oceanografía está realizando en este archipiélago un proyecto de gran envergadura que lo ha titulado «La evaluación cartográfica y el diagnóstico de los fondos del Parque Marítimo de Cabrera». Este proyecto se está de-

desarrollando en tres fases y su objetivo es doble. De un lado, el levantamiento cartográfico de los fondos del Parque Marítimo de Cabrera y, por otra parte, evaluar el estado de los sistemas naturales y determinar en qué estado se encuentran sus fondos.

Para este trabajo el Instituto Español de Oceanografía ha enviado a la zona de operaciones a su buque «Odón de Buen», un barco polivalente capacitado para hacer este tipo de trabajos. A bordo viaja un nutrido grupo de científicos de diferentes centros oceanográficos de España y de las universidades de Baleares y Barcelona, expertos en trabajos oceanográficos. Asimismo, llevan a bordo un pequeño submari-

no monoplaza para profundidades superiores a los 40 metros, así como una embarcación neumática para aguas poco profundas.

El proyecto se ha dividido en tres fases. La primera está dedicada a la prospección ecosísmica; se elaboran batimétricas, la morfología de los fondos, distribución de praderas vegetales de los fondos, espesor de los sedimentos, etcétera.

La segunda fase trata de ver realmente cómo son esos fondos y qué es lo que hay en ellos (vida, materiales, etcétera). Todo ello a base de imágenes de alta resolución y medios audiovisuales. En la tercera y última fase se extraerán cientos de muestras de los fondos para saber de

qué están constituidos todos ellos.

Esta es la primera vez que el Instituto Español de Oceanografía hace un estudio tan minucioso en esta zona concreta, y esta experiencia servirá para comprobar si este tipo de trabajo de precisión se puede realizar en otros puntos del litoral español.

Respecto al estado actual de conservación de los fondos del Parque Marítimo de Cabrera, el oceanógrafo Jorge Rey afirma haberse quedado sorprendido porque, excepto algunos lugares muy concretos, «el resto del parque lo hemos encontrado en muy buenas condiciones». El puerto, debido a las anclas de las embarcaciones y algunas zonas aisladas, donde quedan huellas de las faenas de pesca, son lugares bastante maltratados.

«En general —explica Rey—, el 99 por 100 de lo que hemos visto en el parque y sus fondos está con una salud muy buena, y las zonas peor tratadas se regeneran muy bien.» Asegura también que si el entorno se controla, en el futuro se tendrá una zona muy rica y especial de todo lo que hay en el Mediterráneo.

Según se desprende de las observaciones del equipo científico desplazado a Cabrera, existe en los fondos una vida muy densa; tanto en cantidad como en calidad, con especies que son únicas en este mar. Por ejemplo, tuvieron ocasión de localizar un tipo de alga laminaria muy difícil de encontrar en el Mediterráneo a partir de los 50 metros de profundidad; un verdadero santuario.

No se descarta que a medida que vayan trabajando aparezcan cosas nuevas. Una vez se tenga el informe completo, se remitirá a las autoridades y lo podrán utilizar para realizar una mejor gestión del Parque Marítimo de Cabrera. ■

E. M.







La ayuda oficial se considera insuficiente

## DEBATE SOBRE LA REORDENACION DE LA FLOTA CONGELADORA

Los 7.000 millones que el Gobierno central destinará a la renovación de la flota congeladora gallega en los dos próximos años ofrecerán un respiro a la aguda crisis en la que se halla sumida desde que Namibia obtuvo su independencia y se cerraron las aguas de aquel país para los buques extranjeros. No obstante, esta cifra no parece que vaya a solucionar el grave problema de esta flota, que consta de 180 buques, da empleo directo a 6.000 personas y se encuentra radicada en casi su totalidad en el puerto de Vigo.

**L**A decisión del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de comprometerse a presupuestar para 1993 y 1994 un total de 7.000 millones de pesetas, fue acogida por las autoridades autonómicas con cierto reparo, y así, el titular del Departamento de Pesca de la Xunta de Galicia, Enrique López Veiga, mientras que se mostraba satisfecho con la cantidad asignada por Madrid, manifestaba que «menos es nada», insistiendo en que el plan de renovación requiere 25.000 millones en cinco años, una cifra que podría alcanzarse con fondos de la Comunidad Europea.

Los sindicatos, por su parte, han alegado que los 7.000 millones sólo beneficiarán a los empresarios, mientras que no solucionarán el problema rela-



tivo a la estabilización de los puestos de trabajo. CC OO, CIG y UGT consideran que esta cantidad servirá para pagar las deudas que tienen contraídas los armadores con distintas entidades financieras, pero no garantizarán la continuidad de las tripulaciones.

Asimismo, indicaron que el plan elaborado por la Xunta de Galicia sobre viabilidad de la flota congeladora, presentado en el Parlamento gallego y consensuado con los sectores implicados del sector congelador, supondría una renovación más eficaz, si bien reconocieron que tampoco esta solución es perfecta.

El mencionado plan de viabilidad de la flota congeladora fue presentado ante la Cámara gallega y en el acto Enrique López Veiga dejó claro que el Gobierno al que él pertenece no negociará con Madrid si no es sobre la base del citado plan.

Para llevarlo a cabo se necesitarían, según cálculos estimados por la Consellería de Pesca, exactamente 25.309,7 millones de pesetas. Esta cantidad se repartiría globalmente de la siguiente forma: 5.249 millones para la retirada de los 27 buques que el plan considera excedentarios, los 2.267,7 que se llevaría el tener que afrontar la paralización temporal de parte de la flota durante los próximos años, los 1.817 que costaría financiar campañas de pesca experimental en busca de nuevos caladeros y los 11.070 millones que se precisarían para llevar a cabo la constitución de las empresas mixtas. Una vez finalizado el plan la flota actual de 183 barcos se reduciría a 156.

Tras la presentación del plan, los portavoces de la oposición mostraron algunas dudas respecto al grado de consenso que lo respalda (según López Veiga ha sido firmado por las asociaciones Anamer y Aspe,





las entidades financieras Caixa Vigo y Caixa Galicia y las centrales sindicales Comisiones Mariñeiras, CXTG, INTG y UGT). En concreto, José Antonio Ventoso, del PSOE, calificó el plan de «fantasma» y consideró una desfachatez que la Xunta invite a participar en él al Ministerio cuando es el Gobierno central el que tiene que financiarlo.

Por otra parte, Ventoso Mariño reclamó una posición clara de colaboración por parte de la Xunta y preguntó si el Gobierno gallego estaba dispuesto a sumarse al acuerdo establecido entre el Ministerio y las empresas, y a asumir responsabilidades financieras. El responsable del grupo de Coalición Galega, Santos Oujo, preguntó si la Xunta piensa aportar alguna cantidad para la financiación de la reordenación de la flota congeladora, mientras que Francisco Trigo (BNG) reclamó que el plan fuese debatido

y enriquecido en una comisión parlamentaria para que los grupos políticos no fueran meros convidados de piedra.

Para Ventoso Mariño el plan elaborado por la Xunta de Galicia es «una foto fija de la situación del sector», además de calificarlo de cerrado. Frente a este plan, el portavoz socialista defendió el carácter abierto y dinámico del programa de reorientación de la flota congeladora elaborado por el propio sector y al que «la Administración central dio su visto bueno y además su apoyo».

### Renovar 7.000 pesqueros

La renovación de la flota pesquera gallega, que afectará a unas 7.000 embarcaciones, supondría un coste estimado de 100.000 millones de pesetas, que deberían desembolsarse en un plazo no inferior a diez años, según informó el conselleiro de

Pesca, Enrique López Veiga, tras la reunión mantenida con representantes del sector pesquero, donde se presentó un proyecto de nueva construcción de buques y modernización de la flota de bajura gallega.

En este proyecto participan la Xunta, la Universidad de La Coruña y la Fundación Universidade-Empresa, y la iniciativa ha sido desarrollada por la Escola Politécnica de Enxeñaría Técnica de Ferrol. En opinión de López Veiga, con este plan se pretende abaratar los costes de la construcción de buques mediante subvenciones, advirtiendo que se debe evitar que cada armador tenga que pagar los planos para los futuros barcos.

Además, indicó que su departamento consultará con miembros de todo el sector pesquero la construcción de los prototipos que se desarrollarán para que se adecuen a la realidad gallega, y se tendrá en

cuenta, sobre todo, la seguridad en el mar.

Con esta medida la Xunta pretende, por un lado, hacer un diseño único para los buques de pesca y aplicar criterios racionales al gasto público en este sector. Según el responsable del departamento de Pesca, el plan de renovación de la flota propiciará un ahorro económico para los marineros, ya que la Consellería pondrá los proyectos a su disposición.

El estudio del estado actual de la flota pesquera con el objeto de diseñar los proyectos de nuevos tipos de buques pesqueros será realizado por cinco profesores y cuatro becarios de la Escuela Universitaria Politécnica de Ferrol, que ya iniciaron sus trabajos en el pasado mes de agosto y están contando con la colaboración de las cofradías de todo el litoral gallego. ■

Elena CEBRIAN

## Trescientas peticiones para paralización

Cerca de trescientos expedientes para la paralización definitiva de la actividad pesquera en Galicia han sido presentados ante la Consellería de Pesca, departamento que actúa de intermediario entre los solicitantes y la Administración central, a quien le compete la selección de expedientes.

Vigo, con 41 expedientes, ocupa el primer lugar de una larga lista de distintos puertos, siguiéndole Burela, con 30; Cariño, con 22, y Rianxo, con 16. En su mayoría se ha optado por la fórmula del desguace frente a la exportación hacia otros países, aunque son los congeladores la excepción, pues de las 33 solicitudes entregadas, 27 optaron por esta última vía.

Las embarcaciones inscritas dentro de la modalidad de «artes varias» han sido las que más solicitudes de desguace presentaron, frente a las artes de enmalle, palangre, cerco y arrastre.

Las ayudas para la paralización definitiva de la actividad pesquera se encuentran especificadas en los reglamentos comunitarios 4028/86, modificados posteriormente por el 3944/90, que incrementa las partidas presupuestarias. Estas normativas han sido desarrolladas en nuestro país al amparo del Real Decreto 22/1991, de 22 de febrero, texto que excluye cualquier posibilidad de que la paralización se realice mediante el destino del buque a fines distintos de pesca.

En la normativa se incluyen los supuestos siguientes: el desguace, el hundimiento sustitutorio del desguace y la exportación definitiva a países terceros con posibilidades pesqueras. ■

E. C.





# CRECIENTE DETERIORO DE LAS PLAYAS DONOSTIARRAS

La contaminación en las playas de San Sebastián continuará, al menos, durante dos años más

La contaminación de las playas donostiarras no es algo nuevo. Pero la temporada playera del presente año ha sido especialmente negativa. A la basura que llega a la bahía donostiarra a través de los colectores de Tximistari y Mompás se ha sumado una plaga de medusas y la porquería de las inundaciones de junio para incrementar el deterioro de La Concha, Ondarreta y Gros.

Ello ha provocado las protestas de los bañistas y la polémica en la Corporación donostiarra, con un cruce de acusaciones entre el concejal de Playas y el Servicio Vasco de Salud, organismo que analiza el agua de la costa vasca. Con tal panorama, el Ayuntamiento donostiarra y la Diputación guipuzcoana se han comprometido a tomar una serie de medidas para reducir el problema de la contaminación de las playas donostiarras, a la espera de que el Instituto Torres Quevedo concluya, en 1994, el estudio que determinará los lugares y las depuradoras que se deben instalar para sanear las aguas residuales de las vegas del Urumea y de Ibaeta, causa principal de la contaminación.

EL verano de 1992 ha sido especialmente negativo para las tres playas donostiarras. La suciedad y la contaminación de sus aguas ha hecho que La Concha, Ondarreta y Gros presentaran con frecuencia una imagen lamentable.

A la suciedad de las aguas residuales que llegan a la bahía desde los colectores de Tximistari (en Igueldo) y Mompás (en el monte Ulia), se han sumado este año una plaga de medusas y abundante porquería arrastrada por el río Urumea tras las inundaciones ocurridas a finales del mes de junio. Con tales circunstancias, la recomendación habitual del Servicio Vasco de Salud, Osakidetza, en la temporada playera de este año ha sido la de no bañarse en las playas de San Sebastián.

Lo ocurrido este verano supone un aumento en el deterioro de las playas donostiarras. Pero la suciedad de éstas no es algo nuevo. La contaminación registrada el año pasado en la playa de Ondarreta hizo que la CE no otorgara la bandera azul con la que otros años distinguía la calidad de sus aguas. El progresivo deterioro de La Concha podría hacer que esta playa perdiera en 1993 la bandera azul con la que sí ha contado este año. Por su parte, la baja calidad sanitaria de las aguas de Gros, con bandera roja permanente, hace que sea una playa perdida hasta que no se acometa su regeneración.

## Polémica

La suciedad, las picaduras de medusas y los baños con precaución han provocado el malestar y la polémica entre los bañistas de la costa donostiarra y en la Corporación donostiarra.

Entre los usuarios de las playas, unos protestaban por la plaga de medusas. No entendían por qué la red colocada en la bahía donostiarra no impedía que las medusas llegaran hasta las playas. Según los expertos, la gran elasticidad de estos animales pluricelulares, que les permite colarse por espacios mucho más reducidos que sus dimensiones, y las corrientes, que rompen la red en algunas partes, han sido las circunstancias que invalidaban la red protectora. Las elevadas temperaturas y la abundancia de comida favorecía la concentración de medusas. La solución vendría con el descenso de las temperaturas. Sólo entonces estos animales,







de aguas cálidas, abandonarían la costa donostiarra.

Otros usuarios de las playas de San Sebastián centraban sus protestas en la suciedad que éstas exhibían. Decían que la causa de la contaminación es la ausencia de depuradoras que saneen las aguas residuales de las vegas del Urumea y de Ibaeta, que llegan sin tratamiento hasta el mar a través de los colectores de Mompás y Tximistari, y que este problema debía haberse solucionado ya. Para algunos expertos la solución es la instalación de plantas de tratamiento completo. Para otros, el problema se solucionaría, con menor coste, con plantas de pretratamiento, a través de rejillas metálicas para separar los cuerpos más gruesos, desarenado para separar la arena y los sedimentos y desengrase para eliminar los cuerpos flotantes, y con emisarios submarinos, a través de tuberías que, instaladas en la salida de los colectores, conducen

las aguas residuales desde la costa hasta un punto alejado de la misma.

Por otro lado, la polémica surgió en la Corporación donostiarra cuando el concejal de Playas de la misma, Roberto Fernández, afirmó que podría haber una campaña contra las playas donostiarras y que Osakidetza actúa con más rigidez que los servicios sanitarios de otras Comunidades Autónomas, con el consiguiente perjuicio para San Sebastián. Tras la descalificación de Fernández por parte de algunos corporativos y la declaración de Osakidetza de que la rigurosidad de la vigilancia es una exigencia que tienen las autoridades sanitarias y que no es aceptable que se sugiera la ocultación de datos, el concejal de Playas donostiarra afirmó que Osakidetza ha actuado siempre por libre.

Ante tal cruce de acusaciones, el alcalde de San Sebastián, Odón Elorza, intervino en la polémica. Para Elorza

no había que buscar culpables, sino trabajar coordinadamente, trabajar más y hablar menos. Como primer paso, Elorza redactó un decreto creando una comisión especial para estudiar las soluciones definitivas a la contaminación de las aguas de las playas donostiarras y las medidas que, a corto plazo, mejoren la situación.

### Medidas urgentes

El Instituto Torres Quevedo de Santander está realizando un estudio de la composición química de los vertidos, de la acción de las corrientes y de la fauna y flora existentes en la costa donostiarra. El estudio permitirá determinar en qué lugares y qué depuradoras se deben instalar para eliminar el principal problema, los vertidos desde los colectores. Pero el estudio no estará listo hasta 1994.

En la decidida intención de reducir el problema de la con-

taminación en las playas donostiarras, el alcalde de San Sebastián, Odón Elorza, y el diputado de Medio Ambiente de la Diputación guipuzcoana, Enrique Noaín, se han comprometido a tomar medidas urgentes mientras se elabora el estudio de las depuradoras. Según Enrique Noaín, habrá depuradoras y emisarios, y no sólo uno de los dos elementos. Se trata de llevar las aguas residuales lejos, pero depuradas. El estudio del Instituto Torres Quevedo dictaminará cuánto de cada cosa.

Entre las medidas urgentes a tomar, la primera consiste en colocar rejillas en la ladera oeste de San Sebastián para evitar residuos sólidos y flotantes en las playas. Además, se mejorarán las redes de colectores de la zona, se completarán las redes de saneamiento que desembocan en el colector del Urumea en Mompás y se buscará concienciar a la gente para que no deje suciedad en las playas. ■ R. R.





# RUSIA REAFIRMA A CANARIAS COMO BASE PARA SU FLOTA

**La flota pesquera y la Marina Mercante rusa consideran a Canarias como una base estratégica para la asistencia técnica de sus barcos, por lo que las autoridades de aquella República han reiterado su interés en mantener el convenio bilateral que en este sentido se mantenía con la extinta Unión Soviética.**

UNA delegación encabezada por el viceministro ruso de Marina Mercante visitó recientemente el archipiélago canario, y tras una reunión del comité mixto hispano-ruso, la República rusa decidió asumir el convenio bilateral marítimo suscrito con la URSS.

En declaraciones a la prensa, el portavoz de la delegación rusa reiteró el interés de su país por mantener una serie de operaciones de asistencia técnica es el archipiélago canario para los barcos pesqueros que faenan en el banco sahariano y los mercantes que navegan por la zona. Esta decisión se toma a pesar del descenso de los intercambios rusos con Cuba y que han motivado la reducción de las escalas en Canarias.

La flota pesquera y la Marina Mercante rusa, según explicó el viceministro, Genwadiy Geramsichuk, «fue repartida entre las repúblicas que componían la Unión Soviética por el sistema de que todo lo que se encontraba en cada uno de los territorios era propiedad de los nuevos Estados».

Ahora Rusia cuenta con un 55 por 100 de la flota de la extinta URSS, pero sólo cubre un 80 por 100 del comercio exterior, lo que, según Geramsichuk, es insuficiente para cubrir las necesidades del país.

El convenio marítimo bilateral, según explicó el director general de la Marina Mercante española, Rafael Lobeto Lobo, servirá también para intensificar las relaciones entre los países y será útil para que España desarrolle proyectos de lucha contra la contaminación y de

seguridad con los conocimientos rusos.

Las dos partes integrantes del Comité Hispano-Ruso consideraron importante continuar las relaciones bilaterales dentro de los límites que imponga la CE e independientemente de los cambios que se produzcan en la Unión Soviética.

Según indicó Rafael Lobeto Lobo, España desea contar con una colaboración similar por parte del resto de los Estados independientes que formaban la antigua Unión Soviética al haber sido repartida su flota. La República rusa, con el 55 por 100 de esa flota, cubre el 80 por 100 del comercio exterior.





## Marina Mercante mejorará la seguridad marítima canaria

En su estancia en las islas, tanto la delegación rusa como responsables de la Dirección General de la Marina Mercante, encabezados por el director general, Rafael Lobeto Lobo, presenciaron en el puerto de La Luz y de Las Palmas un simulacro de incendio en aguas de la dársena exterior de dicho puerto. Lobeto Lobo asistió a las tareas de salvamento a bordo del remolcador de salvamento de la Marina Mercante «Punta Mayor».

El simulacro fue organiza-

do por la propia Dirección General de la Marina Mercante y en él participaron la Comandancia Militar de Marina, el Servicio de Salvamento y Rescate Aéreo, la Cruz Roja y el Servicio de Protección Civil de la Delegación del Gobierno y de la Comunidad Autónoma.

El objetivo principal fue el de demostrar la coordinación de todos estos estamentos en el rescate de náufragos, evacuación de una embarcación y la recuperación ambiental de la zona.

La operación consistió en un simulacro de incendio con bengalas de humo a bordo de un supuesto petrolero, repre-

sentado por una pequeña embarcación situada en el dique Reina Sofía y el de León y Castillo. Las tareas de sofocación del incendio fueron realizadas por el «Punta Mayor» acompañado por una patrullera de la Armada y la embarcación de la Marina Mercante «Salvamar I», que recogió a cuatro tripulantes que se tiraron al agua.

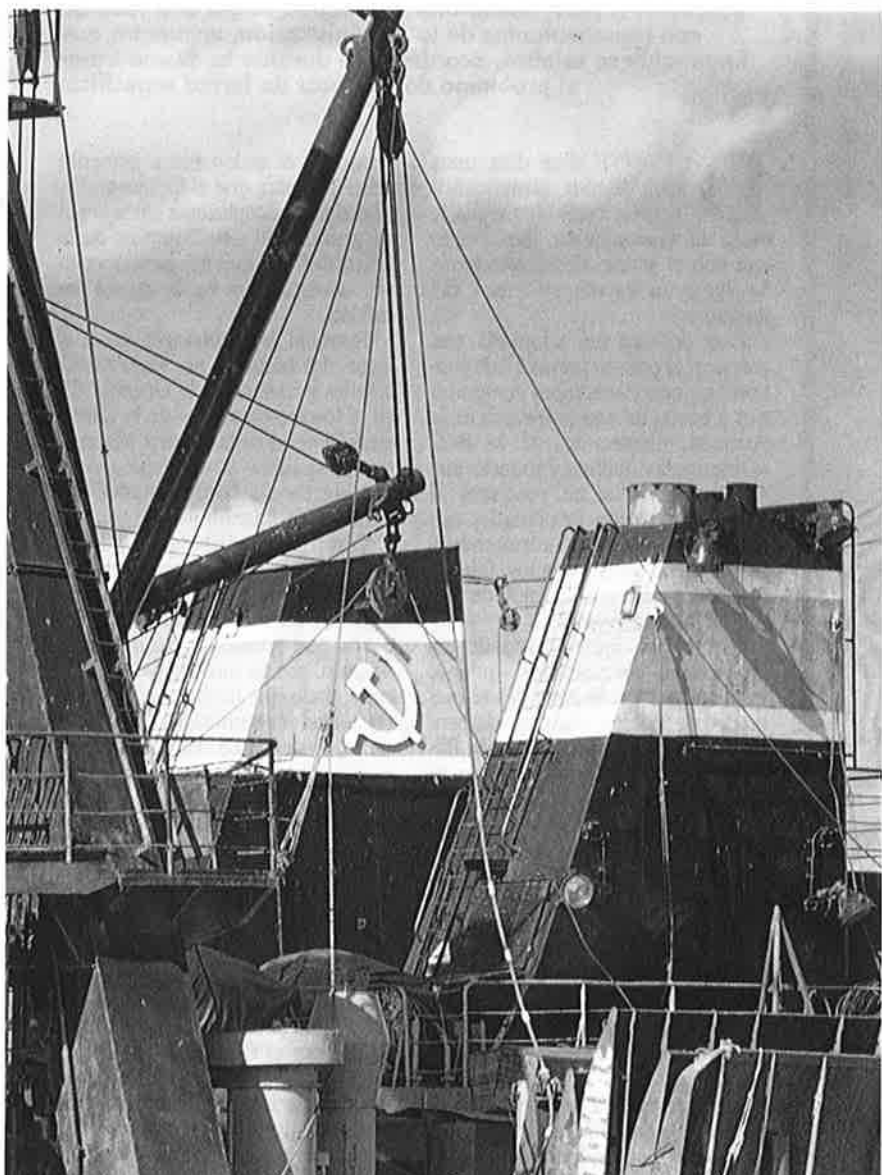
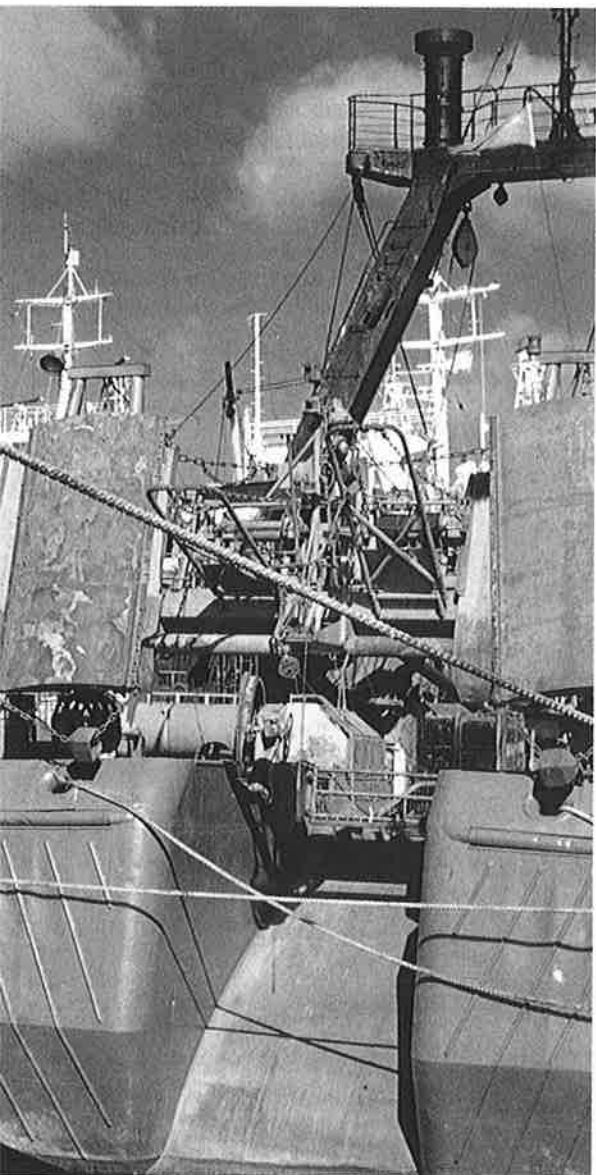
Una vez finalizado el simulacro, el director general de la Marina Mercante señaló que en poco tiempo se ha avanzado mucho en materia de seguridad marítima, y que «a través de los convenios firmados este año con el Ministerio de Defensa, la Armada y

*el Ejército del Aire, han aumentado su colaboración en las operaciones de rescate».*

No obstante, según Lobeto Lobo, aún queda bastante por hacer para lograr una seguridad marítima integral, ya que «*aparte de los nuevos equipos será necesario contar con una infraestructura de apoyo que está por hacer aún».*

Anunció en este sentido que España participará en una red de seguridad marítima comunitaria que tendrá a Canarias como zona fronteriza y en la cual estará integrada Marruecos. ■

Clara RIVERA







# LOS PESQUEROS DE ARRASTRE DE SANLUCAR, EN PIE DE GUERRA

La barra del río Guadalquivir, a la altura de la localidad gaditana de Sanlúcar, permaneció durante una semana bloqueada por un centenar de pesqueros de arrastre sanluqueños, que impidieron el acceso a 20 barcos que se dirigen a Sevilla. Ante la firme actitud adoptada por los pescadores, el Gobierno Civil envió un fuerte dispositivo de efectivos de la Benemérita, cuya presencia originó graves enfrentamientos entre las partes durante dos días, resultando heridos tanto pescadores como agentes de las fuerzas de Orden Público. El motivo que originó tal conflicto no era otro que la intervención, en reiteradas ocasiones, de inspectores comunitarios a bordo de una patrullera de la Armada, quienes impusieron multas a los pescadores por incumplir la normativa vigente para la zona Suratlántica. El colectivo de pescadores, para abandonar el bloqueo exigía una reunión con representantes de la Administración, encuentro que finalmente se celebró, acordándose durante la misma tratar el problema de Sanlúcar de forma específica.

**D**URANTE siete días, unos cien barcos sanluqueños mantuvieron bloqueada la barra del Guadalquivir, impidiendo con ello el acceso de buques hacia Sevilla o su bajada en busca del Atlántico.

Esta postura fue adoptada tras conocer, el pasado jueves 17 de septiembre, que inspectores comunitarios a bordo de una patrullera de la Armada, concretamente la P-32 «Dragonera», habían impuesto una nueva sanción a un pesquero al comprobar ciertas ilegalidades con lo que marca la actual normativa vigente, entre otros aspectos, falta de documentación o utilización de mallas no reglamentarias.

Esta nueva intervención de los inspectores comunitarios, quienes permanecían en la zona desde mediados de agosto, aproximadamente, ocasionó la crispación de la flota sanluqueña, que dispersa en su faena a lo largo del caladero gaditano —entre Trafalgar y Ayamonte—, decidió abandonar su actividad y regresar a puerto para amarrar los barcos y solicitar una reunión con representantes de la Administración para abordar el problema del sector. La falta de respuesta por parte de las autoridades hizo que los pescadores decidieran llevar a cabo el bloqueo el viernes 18.

La interrupción del tráfico en esta zona fluvial tan frecuentada por navíos de todo tipo y el objetivo de

mantener el orden fue argumento suficiente para que el Gobierno Civil ordenara desplazarse hasta la zona a unos 200 antidisturbios de la Guardia Civil, quienes permanecieron acuartelados en la citada localidad.

También se desplazaron hasta el lugar del bloqueo un helicóptero, lanchas y zodiacs de la Guardia Civil, y los remolcadores de la Dirección General de la Marina Mercante «Hispania» y «Remolcanosa» con efectivos a bordo dotados con material antidisturbios.

Tras tres días de bloqueo y con el objeto de frustrar la movilización, los agentes se dispusieron a acercarse a los pesqueros para cortar los cabos que mantenían unidos a los mismos, acción que resultó complicada, dado que los barcos, que permanecían comunicados unos con otros, pusieron en marcha motores e intentaron por todos los medios esquivar a los agentes, mientras que pequeñas embarcaciones reclutaban más marineros desde la playa para embarcar como refuerzos en los buques.

Esta situación originó enfrentamientos e incidentes entre los guardias civiles y los marineros durante dos días, llegándose, incluso, a emplear, por parte de los agentes enviados por el Gobierno Civil, botes de humo y pelotas de goma para dispersar a los que se movilizaban, aumentándose así la tensión entre los partícipes en la trifulca y produ-

**El bloqueo de la barra del Guadalquivir, protagonizado por cien barcos de esta localidad, provocó graves enfrentamientos entre marineros y Guardia Civil.**

ciéndose momentos de histeria entre los familiares y vecinos de los pescadores, que observaban cómo iban transcurriendo los hechos desde la playa de la barriada Virgen del Mar conocida como de los «marineros».

Algunas esposas, presas de los nervios, intentaron incluso llegar hasta sus maridos embarcados utilizando para su desplazamiento pateras, y también hubo quien intentó alcanzar a los pesqueros a nado para evitar que «la batalla naval» llegara a más.

**Intervención de dos remolcadores de Marina Mercante**

Los dos remolcadores de Marina Mercante también intervinieron y utilizaron mangueras de agua a presión para conseguir la dispersión de los pesqueros, intento que resultó fallido.

Esta primera contienda se saldó con cinco heridos, todos marineros, que sufrieron hematomas y lesiones





en diversas partes del cuerpo, siendo incluso necesaria la evacuación de dos de ellos a un centro hospitalario. Asimismo, voluntarios de la Cruz Roja de Rota, Chipiona y Sanlúcar también asistieron a varias de las personas que presenciaron el enfrentamiento desde la playa y sufrieron desfallecimientos. También resultó herido un miembro de la Guardia Civil, otro fue arrojado al río y seis quedaron rociados con gasolina.

Mientras, una veintena de buques aguardaban fondeados en Chipiona y Bonanza a que acabara el conflicto. Entre los navíos afectados se encontraba el ferry de la compañía Trasmediterránea «Ciudad de Valencia», que zarpó el sábado 19 de Ceuta con destino a Sevilla con 600 pasajeros a bordo para participar en la celebración del Día de Ceuta en la Expo y tuvo que regresar a Cádiz.

Uno de los momentos más tensos que se vivieron durante el conflicto fue cuando el mercante «Puerto Alucía II» atravesó la barra del Guadalquivir escoltado por dos remolcadores y un helicóptero, aprovechando un espacio que habían dejado los barcos de arrastre debido al fuerte viento que azotaba. Esta maniobra puso en grave peligro a dos pesqueros, que estuvieron a punto de naufragar, ya que el mercante pasó muy cerca de éstos en avance y sin aminorar la marcha. Tal incidente hizo que los pesqueros volvieran a ponerse «en pie de guerra» después de haber decidido

dejar la zona libre hasta conocer la respuesta de la Administración.

La situación se tranquilizó a los cinco días del bloqueo, cuando la Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía envió, el martes día 22, un fax al alcalde de Sanlúcar, el socialista Manuel Vital Gordillo, convocando para el miércoles 23 a una reunión con los representantes de los pescadores y el secretario general de Pesca Marítima, José Loira. En el orden del día estaba previsto tratar sobre la normativa de arrastre en la región suratlántica y llevar a cabo un seguimiento del Plan de Pesca del Boquerón.

No obstante, esta convocatoria no sirvió como argumento sólido para que los pesqueros se retirasen del Guadalquivir, ya que los marineros decidieron esperar hasta conocer los resultados de la reunión.

Los pescadores pretendían exponer asuntos relacionados con la talla y el porcentaje de las capturas, las sanciones impuestas por los inspectores comunitarios, la seguridad en la mar, el tamaño de las mallas, el reaqueo de algunas embarcaciones, el descanso semanal y las indemnizaciones a convenir entre ambas partes en el caso de un posible paro biológico, aspectos éstos recogidos en la normativa comunitaria que afecta al caladero de la región suratlántica y que los pescadores sanluqueños rechazaban porque, según manifestó José Orcha, patrón de uno de los pesqueros sanluqueños y miembro de la comisión de pescadores nombrada para negociar con la Administración, «la normativa ha sido elaborada por personas ajenas, personas que desconocen la problemática de aquí. Nosotros queremos disposiciones especiales para la región suratlántica».

Las acciones de los miembros comunitarios a bordo de la «Dragoneira» no era otra que una de tantas inspecciones rutinarias de control del caladero para evitar la sobreexplotación de los recursos pesqueros y reducir el esfuerzo pesquero de arrastre de fondo, uno de los aspectos abordados y acordados en sucesivas reuniones que mantuvieron en julio representantes de las Administraciones central y autonómica, así como del sector pesquero afectado por el agotamiento del caladero, estableciéndose así un nuevo plan de pesca.

Según comentó José Orcha, «la Junta de Andalucía nos obliga a descansar los fines de semana y los inspectores de la Comunidad Europea nos hostigan, haciendo que cumplamos la normativa. La Administración quiere recuperar el caladero su-

ratlántico a costa de que nosotros y nuestros hijos pasemos hambre».

Orcha, quien llegó a pedir el apoyo de la flota de Cádiz y Huelva, al entender que el problema afectaba a todos los pesqueros, desde Barbate a Ayamonte, aseguraba que la flota sanluqueña no pesca inmaduros.

Este portavoz de los marineros de Sanlúcar explicaba que capturaban especies adultas que son de menor tamaño. «Para pasar hambre más vale quedarse en casa viendo la televisión. Nosotros somos los primeros que queremos recuperar el caladero, pues ese es el futuro de nuestros hijos», añadió.

Por su parte, el presidente de la Cofradía de Pescadores de Sanlúcar, Manuel Núñez Romero, destacaba que con la política de sanciones y la actual normativa «no nos dejan pescar, no nos dejan trabajar. Quieren poner una malla que no es rentable».

### «Los pescadores incumplen todas las leyes»

Sin embargo, otras versiones diferían del planteamiento de los pescadores sanluqueños, entre la que cabe destacar la del ayudante militar de Marina de Sanlúcar, Marco Antonio Carselle Victoria, quien aseguraba que los pesqueros incumplían todas las leyes.

Este marino destacaba que no cumplían lo establecido en cuanto a la medida de las mallas, la talla de los peces y la seguridad en la mar, mientras que defendía a los inspectores, ya que entendía que estaban cumpliendo con su obligación.

Asimismo, el director general de Pesca y Agricultura de la Junta, Francisco Alba Riesco, declaró que «la flota de Sanlúcar pide lo imposible, ya que reivindica que no se aplique una norma comunitaria que fija la pesca de cerco del boquerón en 40 milímetros, mientras que éstos exigen una medida de 32».

Por ello Alba manifestó que consideraba ilógica la protesta por la rigurosidad de las inspecciones, mientras que, por otra parte, denunciaban la existencia de embarcaciones ilegales, buques éstos que, según Alba, sólo se puede acabar con ellos con esas inspecciones. Alba añadió que «en el caladero del golfo de Cádiz sobran aquellos ilegales que hacen competencia desleal a los pescadores».

Por su parte, Antonio García Elorriaga, subdirector general de Ordenación de Caladeros Nacionales, que también asistió a la reunión

celebrada en Sevilla, indicó que la situación de la pesca de arrastre no era nueva, pues la medida de la malla, así como la talla mínima de las especies, están establecidas por la CE desde 1986.

Este portavoz de la Administración central adelantó que se está estudiando la forma de conceder ayudas a la flota de arrastre, al igual que las que existen para el cerco durante las paradas biológicas.

Entre otras conclusiones, durante la reunión celebrada en Sevilla se acordó celebrar nuevos encuentros para abordar el problema de Sanlúcar de forma específica, lo que se espera que se produzca en breve.

Si bien en un principio los marineros que permanecían bloqueando el Guadalquivir se negaban a abandonar su postura hasta tanto no se retirara de las proximidades la Guardia Civil, tras una asamblea, y después de haber conocido los resultados de la reunión, acordaron regresar al puerto y volver a la normalidad, lo que se produjo durante la tarde del jueves 24 de septiembre.

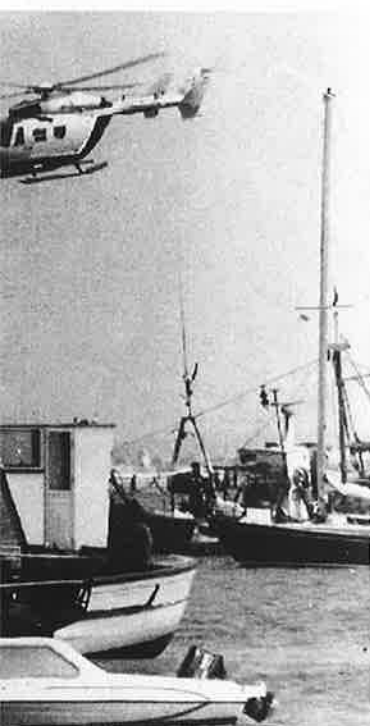
### Condenan la actitud de la Guardia Civil

Aunque determinadas autoridades consideraron que la acción emprendida por los pescadores fue precipitada y hostil, la intervención de la Guardia Civil ha sido repudiada por numerosos colectivos, asociaciones, partidos políticos, cofradías de la provincia y sindicatos, algunos de los cuales culparon al gobernador civil de Cádiz, Plácido Conde, de «crear un clima de guerra en Sanlúcar», al ordenar actuar a las Fuerzas de Orden Público, pidiendo incluso su dimisión, como es el caso de IU.

El alcalde de Sanlúcar, quien en todo momento intentó mediar entre las partes en conflicto, destacó que los marineros debían ser conscientes de sus responsabilidades por tal medida de presión y precisó que «no se puede alterar el estado democrático construido por todos, pero quizá en las tácticas de defensa del mismo los responsables debieran ser más prudentes».

Sin embargo, el Gobierno Civil ha recurrido a la Fiscalía de Cádiz para que investigue las posibles responsabilidades penales en las que han podido incurrir los marineros sanluqueños, al considerar que éstos podrían ser autores de un presunto delito de sedición. ■

M. B.







INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

**El tema de la fijeza estricta o, por el contrario, la posibilidad de que un trabajador puede ser cambiado de lugar de prestación de servicios, es un asunto de gran importancia, y en este sentido la normativa laboral transmite esa preocupación.**

# MOVILIDAD O INAMOVILIDAD DEL TRABAJADOR

**E**N este tema, como en la mayoría del orden laboral-social, existen intereses contrapuestos: por un lado, al trabajador le interesa la inamovilidad, pues lo normal es la sedentariedad que facilita a toda persona el poder realizar más fácilmente otros proyectos: de vida, familia, de ambiente, etcétera.

Y por otro, al empresario le beneficia el que todo empleado pudiera ser trasladado de lugar en función de las necesidades u objetivos de la empresa.

Resulta difícil conjugar estos intereses contrapuestos. Para esto, un punto de referencia básico es el contrato de trabajo, donde consta el lugar de prestación de servicios, sin que pueda ser modificado este lugar por voluntad del empresario.

Esta inamovilidad, pues, puede decirse que es la regla general, como derecho del trabajador, cuya modificación necesita, en principio, una voluntad consensuada de las partes.

Si lo dicho hasta aquí es cierto, no lo es menos el que este principio no es estricto y permite excepciones dependiendo de que se pretenda un traslado del centro de trabajo, un traslado del trabajador, de puesto o localidad, o que se trate simplemente de un desplazamiento.

## 1. Traslado del centro de trabajo

Respecto al supuesto de que se dé un traslado en bloque del centro de trabajo de un lugar a otro, el Estatuto de los Trabajadores no es muy explícito; sólo al hablar de las

funciones propias del comité de empresa habla expresamente de que el comité debe emitir un informe previo al traslado, bien total o parcial, del centro de trabajo.

No obstante, esta laguna viene llenándola la jurisprudencia, cuyas resoluciones van en la dirección de tomar este supuesto como factor que genera una «modificación sustancial de las condiciones de trabajo» y, en consecuencia, de acuerdo con el artículo 41 del Estatuto de los Trabajadores, que regula este supuesto, es preciso, en caso de cambio o traslado del centro de trabajo, autorización administrativa previa.

Dada la necesidad del informe previo del comité de empresa para este caso, caben dos posibilidades a este supuesto de traslado de centro:

**1.1. Que la representación de los trabajadores, comité de empresa, delegados de personal, admitan el cambio.**

**1.2. Que no lo admitan.**

1.1. Si los representantes de los trabajadores admiten el cambio o traslado, simplemente se hace un escrito dirigido al director provincial de Trabajo del lugar correspondiente al centro que se quiere trasladar, en el que se hará constar el acuerdo con los representantes de los trabajadores, a los efectos de notificación y constancia.

1.2. Si no existe acuerdo, o no da la representación de los trabajadores un informe favorable, el traslado del centro de trabajo deberá ser autorizado por la autoridad laboral del lugar o centro que se quiera trasladar, previo expediente instruido al efecto y que se inicia por escrito de la

empresa, que deberá contener:

— Razón social de la empresa ubicada en Madrid y razón social de la empresa donde quiere trasladarse el centro de Madrid (razón social del centro de Barcelona).

— Relación de trabajadores afectados: DNI, nombre y apellidos de cada uno de ellos, salarios que percibe, antigüedad...

— Razones técnicas, organizativas, productivas y otras que prueben el acuerdo de la empresa de trasladar el centro





de trabajo. Razones que deberán ser probadas por medios correspondientes a las propias causas que motivan el traslado.

Una vez iniciado el expediente, el inspector de Trabajo correspondiente se personará en el centro de trabajo, donde recabará toda la información que precise al efecto de emitir su informe, que será elevado a la autoridad laboral.

Este informe, junto con las alegaciones que los trabajadores puedan hacer, deberán ser remitidos a la autoridad que va a resolver para que dicte la resolución oportuna.

Si el traslado es autorizado, el trabajador que no desee irse a Barcelona podrá optar, dentro del mes siguiente a la fecha de la resolución, por rescindir su relación laboral con la empresa, y percibirá en este caso una indemnización

de veinte días por año de servicio.

## 2. Traslado del trabajador

Cabe distinguir, como ya se ha adelantado, entre:

2.1. Traslado de puesto dentro de un mismo centro.

2.2. Traslado a otro centro.

2.1. Traslado de puesto en el mismo centro:

El traslado de un puesto o otro dentro de un mismo centro de trabajo, o de un centro a otro siempre que en este caso no requiera un cambio de domicilio, es posible y forma parte de las facultades incluidas en el poder de dirección del empresario. Es lo que el E. T. denomina en el artículo 39 como «movilidad funcional y geográfica».

Es factible esta posibilidad, pero siempre y cuando:

— Se respeten los derechos económicos.

— Las funciones a desempeñar en ese nuevo puesto estén dentro del grupo profesional al que pertenece el trabajador trasladado.

— Que no ocasione graves perjuicios o vejaciones al trasladado.

2.2. Traslado de centro o de localidad:

Si el traslado de centro exige cambio de localidad, o cambio de residencia, debe ser autorizado por quien administrativamente corresponda: director provincial de Trabajo.

Autorización que requiere que se inste un procedimiento que establece el artículo 40 del E. T.

Procedimiento en el que el empresario ha de probar las

razones técnicas, organizativas o productivas que justifican el traslado.

El expediente debe resolverse en el plazo de un mes, y si la Administración no contestase en este plazo, se entiende que el traslado es autorizado.

Autorizado el cambio, el trabajador puede optar entre:

— Traslarse, debiendo la empresa compensarle por los gastos ocasionados por el traslado.

— O extinguir el contrato de trabajo, percibiendo la indemnización que se fije, y caso de no ser fijada en convenio u otra norma, la indemnización se fija en veinte días de salario por año de servicio.

## 3. Desplazamiento

Los desplazamientos pueden implicar también cambio de localidad o residencia, pero se distingue de éstos en la temporalidad.

Estos desplazamientos pueden durar hasta un año máximo.

Caso de que el trabajador se oponga el desplazamiento, será la autoridad laboral, como en los supuestos anteriores, quien resuelva en el plazo de diez días. No obstante, mientras la autoridad resuelve, el trabajador tiene que acatar y ejecutar la decisión del empresario. Tanto si el trabajador accede al desplazamiento voluntariamente como si es autorizado administrativamente, la empresa debe contribuir al trabajador desplazado, además de con el salario:

— Con los gastos de viaje y dietas.

— Con cuatro días laborales de estancia en su domicilio por cada tres meses de desplazamiento, sin que se cuenten como libres los días de viaje, además de pagar también el empresario los gastos de estos viajes por disfrute de permiso. ■

José Manuel  
MARTINEZ GALAN  
Abogado







# LA GRIPE HOY

**Popularmente se llama gripe a cualquier proceso catarral que tenga además síntomas generales, pero en realidad se trata de una enfermedad infecciosa concreta producida por un determinado virus y que puede ser eficazmente prevenida**

**Sanidad a bordo**

**L**A gripe presenta una difusión mundial, y aunque el virus esté en situación de infección permanente (endemia), se observa normalmente en forma de brotes agudos regionales (epidemia) o mundiales (pandemia), causados por la aparición de nuevas «variantes antigénicas». Estos antígenos son los que diferencian a unos tipos de virus de la gripe de otros, y son las partes del germen que provocan el reconocimiento por parte de los mecanismos de defensa del organismo humano de su carácter de «huésped extraño» y la consiguiente lucha contra ellos con la

producción de «anticuerpos».

Este proceso defensivo es lento, más cuando se trata del primer contacto con un tipo nuevo de virus. Entonces, mientras el cuerpo produce la suficiente cantidad de anticuerpos para luchar contra la infección, se padece la enfermedad. Pocos son los que no han conocido en sí mismos sus síntomas: dolor de cabeza, escalofríos, dolores musculares, malestar general, falta de apetito y los síntomas propios del aparato respiratorio (tos seca, dolor de garganta, etcétera). La duración del proceso es generalmente de dos a cinco días, pero a veces queda un can-

sancio residual durante la convalecencia que puede durar una o dos semanas.

La gripe es considerada una enfermedad benigna cuando afecta a adolescentes y adultos sanos, pero en ocasiones puede dar lugar a formas graves debidas a complicaciones. Estas formas son importantes cuando afectan a grupos considerados de riesgo, como enfermos con procesos crónicos (respiratorios, cardíacos, etcétera), personas de edad avanzada y personas con defensas bajas, para las que la gripe constituye una importante causa de mortalidad. Esto, junto al número de casos que se producen en la época «epidémica» por su

**La única solución frente a la gripe es prevenirla**

Una vez que se ha contraído la infección gripal, nada puede hacerse para combatirla. Sólo calmar en mayor o menor grado la fiebre, la congestión de vías respiratorias y los dolores musculares generalizados. Pero la gripe seguirá su evolución, sin complicaciones o con ellas, porque no existe un tratamiento causal eficaz. Lo que sí puede hacerse y lo único que ha demostrado eficacia, es la prevención, actuando antes de tener gripe, para no contagiarse.

Las fechas más apropiadas son los meses de Septiembre y Octubre, adelantándose, de una parte, a los primeros brotes y dando tiempo, de otra, a la creación de defensas en el organismo

**LA VACUNACION BIEN ENTENDIDA... EMPIEZA POR UNO MISMO. Para no contagiar y PORQUE SE VACUNEN LOS DEMAS Para que no nos contagien PROTEGE A TU FAMILIA VACUNATE VACUNALES**

**la GRIPE**

Para la mayoría de los que la padecen significa solo fiebre, malestar general y cansancio, durante unos días.

ES LA ENFERMEDAD INFECCIOSA MAS FRECUENTE

PARA OTROS PUEDE TRAER GRAVES COMPLICACIONES

**ESTE ES UN CONSEJO IMPORTANTE: VACUNATE!!**

(1) Consulte previamente a su médico o farmacéutico.

**RHÔNE-POULENC ROBER**  
RHÔNE-POULENC PHARMA S.A.E.





**¡Vacúnese Ya!**

gran contagiosidad, y las elevadas consecuencias sanitarias, laborales y económicas que ello conlleva, junto a la falta de tratamiento específico completamente eficaz («la gripe sin antibióticos dura una semana y con ellos siete días»), hace que la medida fundamental en la lucha contra esta enfermedad sea la prevención. Al no existir medidas eficaces para luchar directamente contra el virus o el mecanismo de transmisión enfermo receptor (la vía aérea), el mejor método de que disponemos es lograr que el cuerpo presente en todo momento suficiente cantidad de defensas previstas para cuando los gérmenes, aprovechando una bajada en el estado general de salud, invadan, se multipliquen y desarrollen los síntomas de la enfermedad. Esto lo logramos con la vacuna.

Disponemos en la actualidad de diferentes tipos de vacuna, pero todas

presentan las mismas características generales:

— La composición de la vacuna, según los tipos de virus, varía anualmente según las recomendaciones dadas por la Organización Mundial de la Salud.

— Debe administrarse anualmente.

— La época más idónea para ello es durante los meses de octubre y noviembre, incluso septiembre, para la zona del hemisferio norte.

— Se utiliza la vía subcutánea o intramuscular (inyectada) en una o dos dosis, y es, en general, bien tolerada.

— Presenta las contraindicaciones generales de las vacunas; además, debe evitarse en los individuos con hipersensibilidad a las proteínas del huevo.

— A pesar de ser una vacuna con un aceptable grado de eficacia, tanto frente a la enfermedad como disminuyendo los casos de mortalidad en los que la padecen, la tasa de protección general ronda el 70 por 100.

— Aunque la vacunación antigripal no se recomienda para toda la población en general, está especialmente indicada, además de en los grupos de riesgo ya citados, en el personal laboral y de servicios públicos, para evitar en lo posible la interrupción de actividades esenciales durante un eventual brote epidémico. Creemos que el trabajador de la mar, por sus peculiares características de lejanía de los centros de Atención de Salud ordinarios y la forma y régimen de trabajo, debe estar incluido entre los aconsejados. ■

**Antonio SAEZ TOLMO**  
Médico del Servicio  
de Sanidad Marítima  
de Madrid

es una  
idad grave para  
españoles cada

5 millones de  
ta a unos 3-5 mil  
no absentismo

aves complicaciones,  
personas con  
nicos y en los  
os de edad.



**La única forma  
eficaz de prevenirla es  
la vacuna**

La vacunación consiste en una simple inyección una vez al año. Con ello se alerta y se activa al organismo para defenderse de la infección por el virus de la gripe, porque la vacuna crea defensas contra él. Pero como el virus de la gripe suele cambiar en sus características año tras año, se hace necesario confeccionar una vacuna anual que proteja de la forma más precisa posible. Así, la Organización Mundial de la Salud, después de recoger la información a nivel internacional, sobre las características de los virus más frecuentemente observados, dicta unas normas por las que se rigen los laboratorios para fabricar la vacuna antigripal cada año. De ahí que sea preciso vacunarse todos los años, aparte de que la inmunidad o defensa que proporciona la vacuna suele durar también alrededor de un año.

**Las complicaciones  
más frecuentes y  
los pacientes de mayor  
riesgo**



La complicación más frecuente por infección y gravedad es la neumonía. La causa principal es el mismo virus de la gripe o, lo que es más frecuente, una infección bacteriana so breañada. Siempre se cura, si se trata a tiempo.



Aunque afecta a los músculos del corazón, también la gripe puede afectar al músculo cardíaco. Esta complicación, llamada miocardiitis, es frecuente, pero, por suerte, sólo a veces llega a ser grave. Tampoco son raras las complicaciones nerviosas (encefalitis meningitis).



Lo más habitual es la aparición de bronquitis, que suelen ser graves en los ancianos.



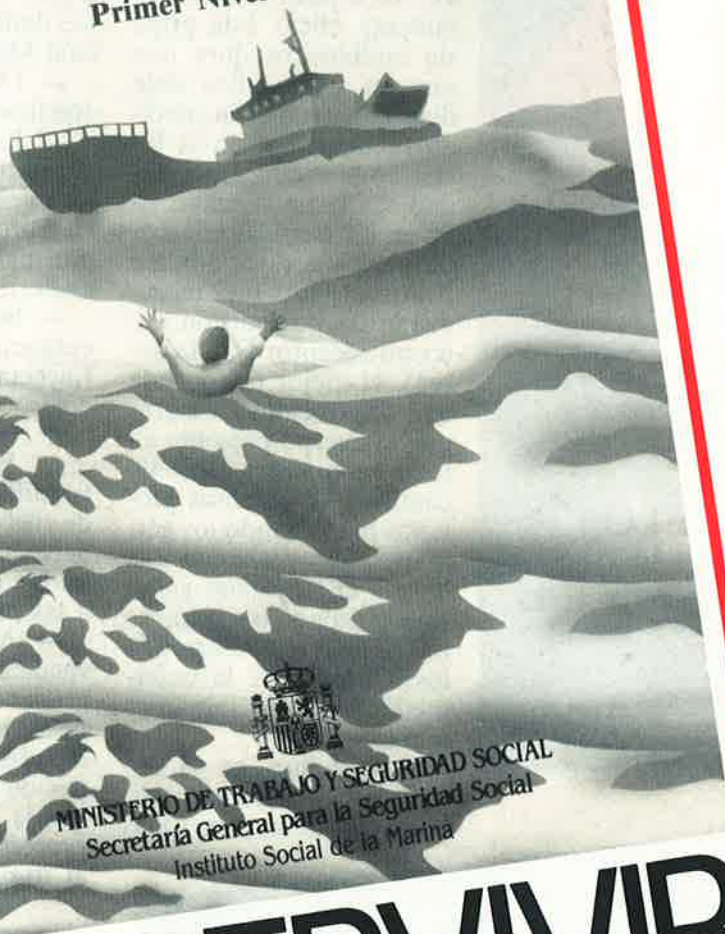
Los ancianos, e incluso cualquier persona ya a partir de los sesenta y cinco años, constituyen los grupos de alto riesgo en los que la gripe puede tener consecuencias importantes.

El otro gran grupo es el de los pacientes crónicos de cualquier edad: bronquíticos, cardíacos, diabéticos, con afecciones renales, etc. En ellos la gripe significa una descompensación que agrava decisivamente su enfermedad.



# MANUAL DE SUPERVIVENCIA EN LA MAR

Primer Nivel



MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL  
Secretaría General para la Seguridad Social  
Instituto Social de la Marina

# SUPERVIVIR EN LA MAR

Cada vez es más necesaria una formación adecuada y continuada en seguridad marítima para toda la gente del mar. El elevado coste humano que se produce anualmente en el mundo entero a causa de accidentes marítimos y laborales ha llevado a las autoridades competentes en esta materia a concienciar a los trabajadores de la importancia que tiene una mayor seguridad y formación en seguridad. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes establece, en la Orden de 31 de julio de 1992, los certificados de especialidad de lucha contra incendios y supervivencia en la mar, atendiendo a lo dispuesto en el convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar de 1978 y otras disposiciones de la OMI. Como respuesta a esta orden, el ISM ha publicado un libro con el programa correspondiente al curso de primer nivel de supervivencia en la mar que sirva de apoyo a los alumnos que realicen el curso y como consulta de las tripulaciones.

## EL ISM PUBLICA UN

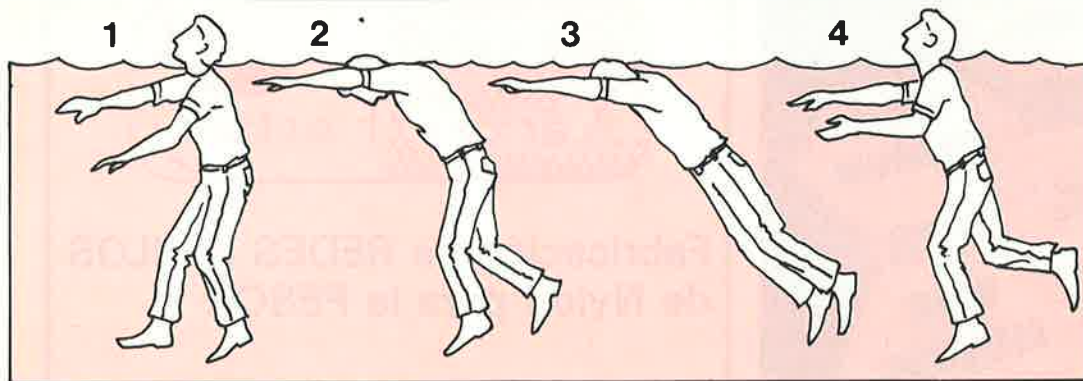
**E**l libro «Manual de Supervivencia en la Mar» (Primer nivel), publicado por el Ministerio de Trabajo (ISM), consta de una primera parte que trata el contenido teórico y que ha sido elaborado por José Carlos Macías, profesor del ISM en la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera de Isla Cristina (Huelva). La segunda parte del libro, realizado por Francisco L. Maqueda y Jesús Real Sosa, tiene un contenido práctico.

La formación adecuada del personal marítimo, así como su motivación para resolver la desinformación y el desconocimiento existentes sobre equipos y medios de salvamento, son elementos clave. A esto hay que unir la disponibilidad de un equipo en buena situación como otro factor fundamental para afrontar con éxito una situación de emergencia en el mar.

En muchas ocasiones los profesionales del mar se pueden ver involucrados en situaciones de emergencia que les obligue a abandonar el buque para salvaguardar su integridad. En esas circunstancias, la formación de la tripulación, la disponibilidad operacional de los equipos de salvamento, el buen orden en las operaciones de abandono del barco, así como la búsqueda y el rescate exterior son factores que condicionarán el salvamento de la tripulación.

Para obtener un buen aprovechamiento de los equipos a bordo es imprescindible una formación y adiestramiento adecuado de la tripulación, asunto de gran preocupación por parte de los organismos internacionales de ámbito marítimo. En este sentido, el convenio sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) exige el adiestramiento de la tripulación y el mantenimiento de los dispositivos salvavidas. También obliga a los buques a tener instrucciones operacionales, carteles y señales en las proximidades de las embarcaciones de supervivencia que indiquen cómo se debe manejar, con signos y figuras establecidas por la OMI. Otra de las exigencias es la existencia de manuales de formación para





Natación de supervivencia.

**La formación adecuada del personal marítimo y la disponibilidad de un equipo en buenas condiciones son elementos clave para afrontar con éxito una situación de emergencia en el mar.**

uso de la tripulación en los comedores, salones de recreo, camarotes..., donde se explicará el funcionamiento de los dispositivos de salvamento, métodos de supervivencia y procedimientos de rescate.

## Ejercicios prácticos

En todos los ámbitos de la vida es importante recordar que «sólo sale bien aquello que se ha ensayado antes». En opinión del autor de la primera parte del libro «Manual de Supervivencia en la Mar», J. C. Macías, es fundamental la realización de los ejercicios de abandono del buque y de lucha contra incendios por lo menos una vez cada catorce días. Además, señala Macías, es necesario que todo nuevo tripulante reciba formación lo antes posible. Otro de los consejos en relación a los motores de los botes salvavidas y de rescate es que hay que ponerlos a funcionar una vez a la semana como mínimo.

La disponibilidad operacional de los equipos es, junto a la formación, uno de los elementos primordiales de la supervivencia. Para ello es imprescindible un mantenimiento adecuado que asegure una utilización inmediata y eficaz. Además de las revisiones periódicas —obligatorias por la legislación vigente—, hay que realizar inspecciones de comprobación semanal o mensualmente. Por su parte, las balsas y chalecos salvavidas inflables serán revisados antes de doce meses por estaciones de servicio aprobadas por la Administración. Los botes de rescate serán revisados cada dos años por las estaciones de servicio aunque no estén averiados.

Las situaciones de emergencia en un buque, que son aquellas en las que su integridad o la seguridad de sus tripulantes quedan amenazadas, pueden clasificarse en: incendio; hombre al agua; abandono, y otros peligros. Todas estas situaciones no puede atribuirse —se-

gún Macías— a un solo factor. En cuanto a las situaciones de emergencia, se hace una rápida descripción de las actuaciones a seguir. Por ejemplo, en «hombre al agua», la rapidez de actuación es prioritaria. Las fases de salvamento a seguir son: 1) alarma, 2) lanzamiento de aros salvavidas, 3) maniobra, 4) arriado del bote de rescate y 5) rescate del náufrago.

Es imprescindible que haya un cuadro orgánico con instrucciones claras y concisas para saber las obligaciones y consignas, en caso de emergencia, de cada tripulante. Este cuadro es obligatorio para los buques con una eslora de registro de 45,7 metros o más.

## Formación y práctica

La formación de los tripulantes es un elemento clave pero de poca eficacia si no se llevan a la práctica a bordo. Como ejemplo, para que los ejercicios de lucha contra incendios tengan verdadera utilidad, deben ir acompañados de una formación teórica. «Es necesario simular en los ejercicios que se realicen —explica Macías— el método más parecido a las situaciones de emergencia.»

En caso de abandono del buque, que debe realizarse de forma periódica con participación de toda la tripulación, todos los componentes del bote salvavidas irán provistos de chalecos salvavidas y trajes de inmersión. Es muy importante que los tripulantes conozcan y diferencien cada una de las señales de alarma: abandono del buque, incendio, hombre al agua y peli-

## DISPOSITIVOS INDIVIDUALES DE SALVAMENTO



Aro salvavidas con rabiza.



Aro salvavidas con artefacto luminoso.



Aro salvavidas.



Aro salvavidas con artefacto luminoso y fumígeno.



Chaleco salvavidas.





**MacGREGOR  
NAVIRE**

**SPAIN**  
MacGREGOR-NAVIRE (ESP) S.A.  
María Díaz de Haro, 7-A-1º  
48920 Portugalete (Vizcaya)  
☎ (+34) 4 - 49 51 944  
Telefax: (+34) 4 - 49 57 801



## Fabricación de REDES e HILOS de Nylón para la PESCA

Todo tipo de redes con doble nudo,  
para la pesca del Trasmallo de bajura,  
altura, Volantes, Miños y Cerco.

Gama de Hilos:  
117/2, 167/2, 210/2, 210/3, 210/4,  
210/6, 210/9, 210/12, 210/18

Apartado, 141  
43850 CAMBRILS  
(Tarragona)

Tel y Fax: (977) 36 10 54

# SEGURO A TODA MAR



## SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Condiciones expresamente adaptadas para pesqueros  
Delegaciones en los principales puertos españoles

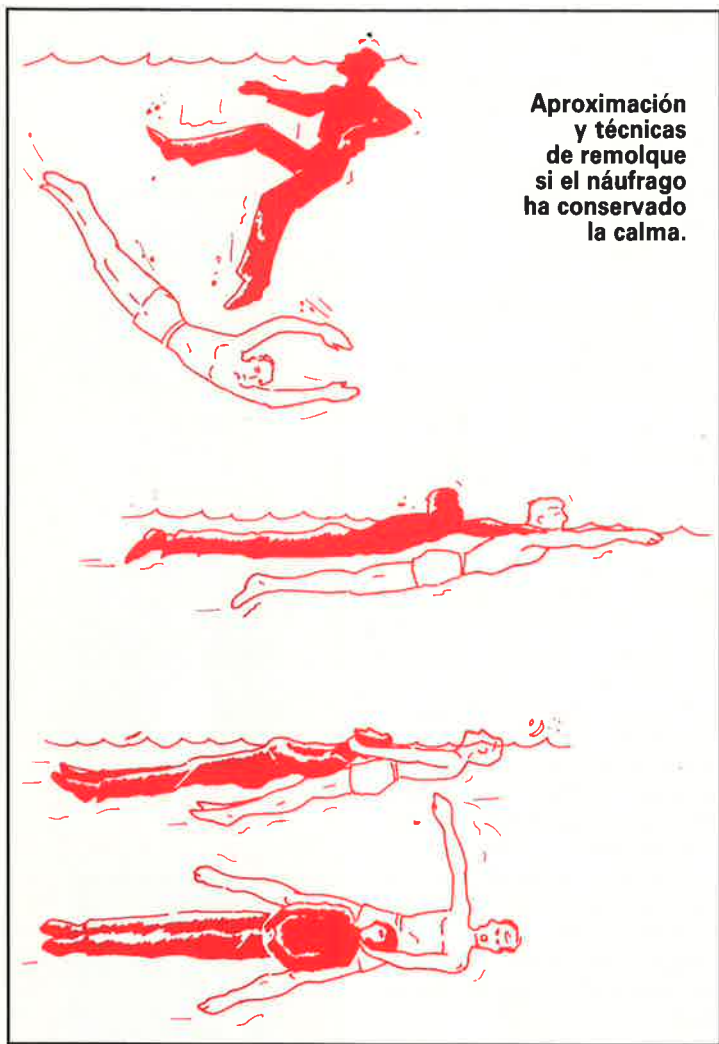
### DIRECCION:

Augusto Figueroa, 3, 2.ª planta

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

Apartado, 249 • 28004 MADRID





**Aproximación y técnicas de remolque si el náufrago ha conservado la calma.**

gro. «Al oír la señal de abandono todos los tripulantes acudirán a los puntos de embarque provistos de sus chalecos salvavidas y trajes de inmersión, si los poseen», dice Macías en su libro.

Como explica el autor, otro aspecto fundamental es la señalización, para transmitir mensajes y atraer la atención hacia aquellos aspectos que se quieren resaltar. Deben exponer la información de forma clara y sencilla. Hay dos tipos de señalización utilizados en buques con fines de seguridad: los ópticos y los acústicos. La señalización óptica está basada en la apreciación de los colores y de las formas. La eficacia de las señales está relacionada con el tamaño de la señal el tamaño de las letras. La forma de los signos también juega un papel en la señalización (por ejemplo, el color verde y una figura rectangular en fondo del mismo color nos indicará seguridad, mien-

tras que el azul y la figura circular del mismo color nos indicarán obligación). Es fundamental la familiarización con dicha señalización para que su efecto sea eficaz.

### La importancia de la iluminación

La localización visual de los náufragos en el mar durante la noche se ve facilitada, en gran medida, por los materiales reflectantes colocados en los equipos. Estos materiales son de gran efecto y no dependen del náufrago para su activación. Estas cintas reflectantes deben ir en botes salvavidas, balsas salvavidas, aros salvavidas, chalecos y trajes de inmersión.

En relación a los dispositivos de salvamento, actualmente en los buques se utilizan dos tipos de dispositivos de salvamento en función del objetivo y finali-

dad: el de uso individual y los destinados para su uso colectivo.

Entre los dispositivos de uso individual están los chalecos salvavidas, aros salvavidas y trajes de inmersión. El uso de los aros es bastante fácil, ya que basta con introducirlos por la cabeza hasta las axilas, y una cierta cantidad de aros deberán estar dotados de un sistema de luz de encendido automático al entrar en contacto con el agua.

La colocación del chaleco no debe ser superior a un minuto y los buques tendrán que llevar un chaleco por cada persona, que deberán ser de color naranja vivo e irán provistos de luz en su parte superior. Otro elemento que facilita enormemente las posibilidades de supervivencia de un náufrago son los trajes de inmersión, ya que aíslan el cuerpo humano del agua. Hay que señalar que la causa de la muerte de la mayoría de los náufragos ha sido por el enfriamiento del cuerpo (hipotermia), más que el ahogamiento. El tiempo de colocación no debe ser superior a dos minutos.

Por lo que se refiere a los dispositivos colectivos de salvamento, están las embarcaciones de supervivencia: botes y balsas salvavidas y botes de rescate. Los botes salvavidas tienen que contar con una serie de condiciones de seguridad que garanticen la supervivencia de las personas embarcadas en el mismo. En cuanto a las balsas, sólo deben utilizarse en caso de emergencia y su capacidad de transporte tiene que ser superior a seis personas y máxima de veinticinco.

### Pautas de supervivencia

Cuando sea inevitable el abandono del buque, hay que pensar que las situaciones de supervivencia deben ser la seguridad de la mayoría. Para ello hay que establecer unas pautas concretas como la protección; la organización (si el jefe asignado a la embarcación de supervivencia no está a bordo, hay que nombrar un líder que coordine las acciones); situación (saber dónde estamos y la me-

## DISPOSITIVOS COLECTIVOS DE SALVAMENTO Y SISTEMAS DE EMBARQUE



Balsa salvavidas.



Bote de rescate.



Botes salvavidas.



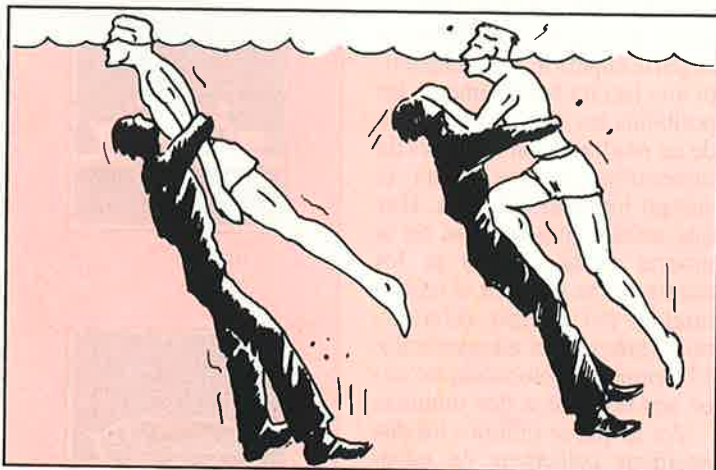
Escala de embarco.



Rampa de evacuación.



## La realización de los ejercicios de abandono del buque y de lucha contra incendios se deben practicar, al menos, una vez cada catorce días, según el libro «Manual de Supervivencia en la Mar».



Presa y zafadura en caso de asimiento frontal con sujeción de los brazos.

mejor manera de realizar el rescate); agua (hacer un inventario de las reservas, racionarla desde el primer momento); comida (no comer si no tenemos mucho agua), y deseo de vivir, ya que la soledad, el miedo y el aburrimiento pueden dar lugar a situaciones depresivas.

Uno de los problemas más comunes que nos podemos encontrar en las embarcaciones de salvamento está la hipotermia (el hombre es incapaz de producir suficiente calor para reponer las pérdidas sufridas y entonces surge). «Cuando la temperatura del hombre, alrededor de 37,6° C, baja más de dos grados, surge la hipotermia.» Por debajo de los 35° C la persona sufre incapacidad física y mental, el grado de consciencia empeora y puede sobrevenir el fallo cardíaco respiratorio, el coma y la muerte alrededor de 31° C. La única prevención es protegerse con un traje de in-

mersión. Otro de los peligros es la sed. «Cuando al ser humano no se le proporciona el agua que necesita, hace uso de sus reservas y comienza la deshidratación.» Cuanto más alta es la temperatura ambiente, la esperanza de vida disminuye; por esto es necesario racionar el agua desde el primer día. En cuanto a la agresión menos peligrosa para el náutico, es la inanición.

### Los efectos de la intemperie

La permanencia a bordo de las embarcaciones de supervivencia supone una tortura. Los naufragos están expuestos a condiciones tanto físicas como psíquicas muy duras. «Es imprescindible —asegura Macías en su libro— aliviar todo lo posible los efectos de la intemperie.» Entre algunos de los efectos más des-

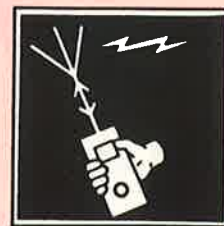
tacados están los «pies arrojados», situación que aparece cuando se exponen mucho tiempo al frío y a la humedad los pies, por lo que se produce entumecimiento, hormigueo e hinchazón. Para evitarlo hay que mover los pies y aflojar el calzado, además de mantener los pies en lugar seco. Otro de los efectos se debe a que las piernas de los naufragos permanecen inmobilizadas, por lo que provoca un debilitamiento de los músculos. También es muy común los daños en la piel, el estreñimiento causado por la inmovilidad. Otros agentes externos que se pueden encontrar los naufragos es el ser atacado por un pez: tiburones, animales venenosos al tacto... En estas ocasiones una de las cosas más importantes es no quitarse la ropa, ya que aísla y protege la piel. Por último, cabe destacar como otro efecto físico muy común el ahogamiento y el enfriamiento. La posibilidad de ahogamiento es prácticamente nula si el naufrago lleva puesto un dispositivo individual de salvamento que le permita flotar. En cuanto al enfriamiento (hipotermia), se previene utilizando trajes de inmersión.

Otro de los efectos que produce las situaciones de emergencia son de carácter psicológico, produciéndose en el naufrago un trastorno de la personalidad. «El dominar las técnicas de supervivencia y conocer los equipos será de una ayuda vital.» Entre estos efectos destacan el miedo, que se produce ante situaciones desconocidas. Es normal tenerlo, incluso saludable, aunque debe refrenarse y canalizarlo para que no se transforme en pánico. Para prevenir el pánico y la soledad hay que mantener la mente ocupada.

Una de las razones más importantes para tener éxito en la supervivencia es mantener una actitud psicológica positiva; es decir, el deseo de vivir. «Los casos de naufragos que han superado las peores condiciones de dureza y degradación no tienen otra explicación que la voluntad de vivir.» ■

I. O.

### EQUIPOS DE SEÑALIZACIÓN DE EMERGENCIA



Aparato radioeléctrico portátil para embarcación de supervivencia.



Respondedor de rada.



Bengalas para pedir socorro.



Aparato lanzacabos.



Radiobaliza de localización.



Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



## SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

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

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

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

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

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

Con seguridad, hacia el futuro.



# MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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



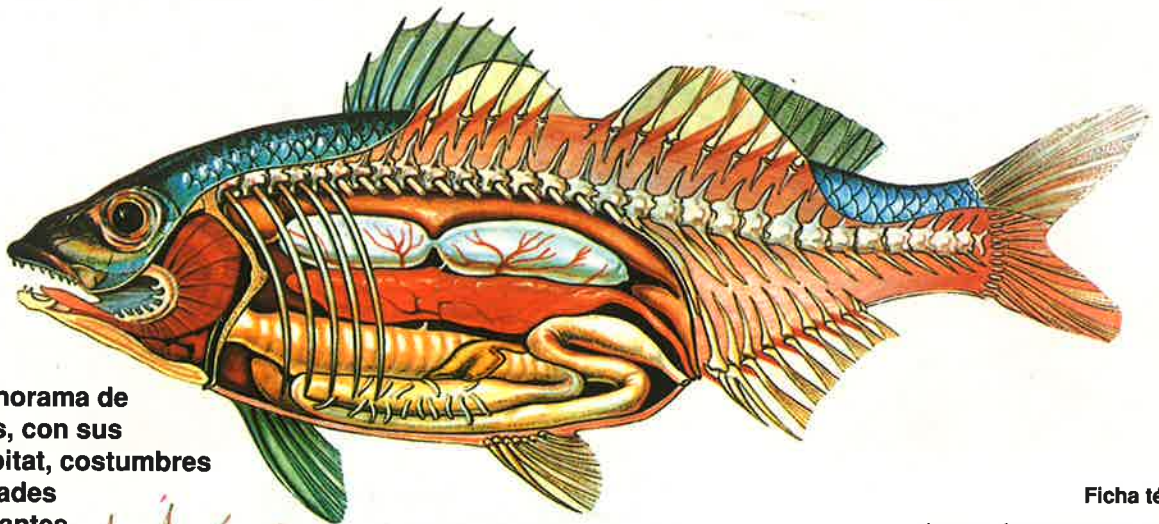
# PECES

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

## DE MAR Y DE RIO

**“Los Libros más Bellos del Mundo”**

Leipzig – ALEMANIA



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

### Ficha técnica

4 tomos formato 250 x 320 mm.

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

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

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

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



NOMBRE .....

DIRECCION .....

POBLACION ..... CP .....

TELF. .... TELF. EMPRESA .....