

MAR

N.º 283 ABRIL 1991



**Empresas mixtas,
salidas para
una flota**

**UGT-SLMM, unidad
de acción en el mar**

Una buena razón para elegir Volvo Penta.

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

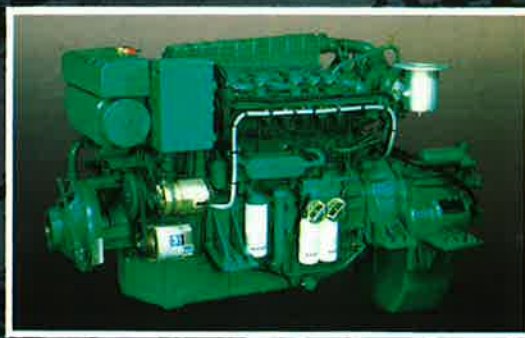
- 6 cilindros en línea turboalimentado, con enfriador del aire de admisión y de inyección directa.
- Bajo consumo de combustible.
- Bajas emisiones de escape.
- Preparado para grandes potencias, por su estable suspensión del cigüeñal.
- Eficaz refrigeración de los pistones.
- Culatas separadas para cada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

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

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

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

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



**VOLVO
PENTA**

Respuesta segura.

DOS años después de que se iniciase el conflicto, los armadores españoles propietarios de empresas conjuntas o mixtas en el Reino Unido están a punto de obtener la Sentencia definitiva que les da la razón frente a las autoridades británicas y que va a suponer, por primera vez, la derogación de una Ley del Parlamento por parte del Tribunal de Luxemburgo de la Comunidad Europea. Más de doce meses hubieron de estar los casi 100 barcos de las empresas mixtas o conjuntas bloqueados en puerto hasta lograr hace menos de un año una Sentencia provisional de la Corte Suprema de la Comunidad donde el abogado general acaba de emitir un informe previo a la Sentencia definitiva que apoya las tesis defendidas por los armadores españoles. Se trata de la victoria de unos empresarios frente al Parlamento inglés pero, sobre todo, de un triunfo de las reglas de juego comunitarias frente a posiciones nacionalistas.

Junto a las noticias favorables llegadas de la Comunidad, corren sin embargo vientos menos positivos en relación con la actividad de la flota de gran altura para caladeros como el de Namibia. Tras un año de ausencia institucional en aquellas aguas, la Comunidad y las autoridades del país africano han ido aplazando sus negociaciones durante los últimos meses hasta la reunión formal celebrada en las últimas semanas en un clima de gran pesimismo para los intereses de las flotas comunitarias y especialmente para la española. Según las primeras propuestas del Gobierno namibio, frente a un posible TAC superior a las 150.000 toneladas a juicio de especialistas independientes, para los responsables del país africano el Total Admisible de Capturas no debe superar las 60.000 toneladas y la mayor parte, unas 51.000 to-

COMUNIDAD

DE LONDRES A NAMIBIA

neladas, ya estarían en manos de concesionarios locales. Si no se modifica esta oferta, se podría hablar de un caladero perdido para la flota. Bruselas no ha dado la batalla por perdida y se espera poder mejorar esa oferta.

Noticia, tras algunos años de proyectos, ha sido la aprobación por el Gobierno de un Real Decreto por el que se crea la Guardia Civil del Mar. La creación de esta sección se enmarca dentro de la Ley Orgánica de Cuerpos de Seguridad del Estado de 1986. Su funcionamiento, en una primera fase se limitará a partir de septiembre a las provincias de La Coruña, Santander, Murcia y Barcelona y se irá extendiendo progresivamente al resto del país en un periodo de cuatro años. La Guardia Civil del Mar se encargará, entre otras misiones, de controlar actividades de contrabando, pesca ilegal, transporte de mercancías peligrosas, ordenación de tráfico y vigilancia de obra, sin entrar en guerras de competencias

con las actividades de la Armada o de Aduanas.

Con el nuevo Gobierno en marcha, ha vuelto también la actividad parlamentaria y, entre otras actuaciones, destaca el inicio de la tramitación del proyecto de Ley por el que se constituye el Consejo Económico y Social. Igualmente cabe destacar el desarrollo en el *Boletín Oficial del Estado* de la Ley de Prestaciones no Contributivas donde destacan las ayudas para las personas mayores de sesenta y cinco años sin recursos y el incremento de las prestaciones económicas por hijo a cargo que se comenzarán a cobrar a partir de julio.

Finalmente, entre otros temas, en este número recogemos la opinión de los principales sindicatos relacionados con el mar cuyos responsables anuncian una unidad de acción en los próximos meses en defensa de viejas reivindicaciones. ■

Vidal MATE



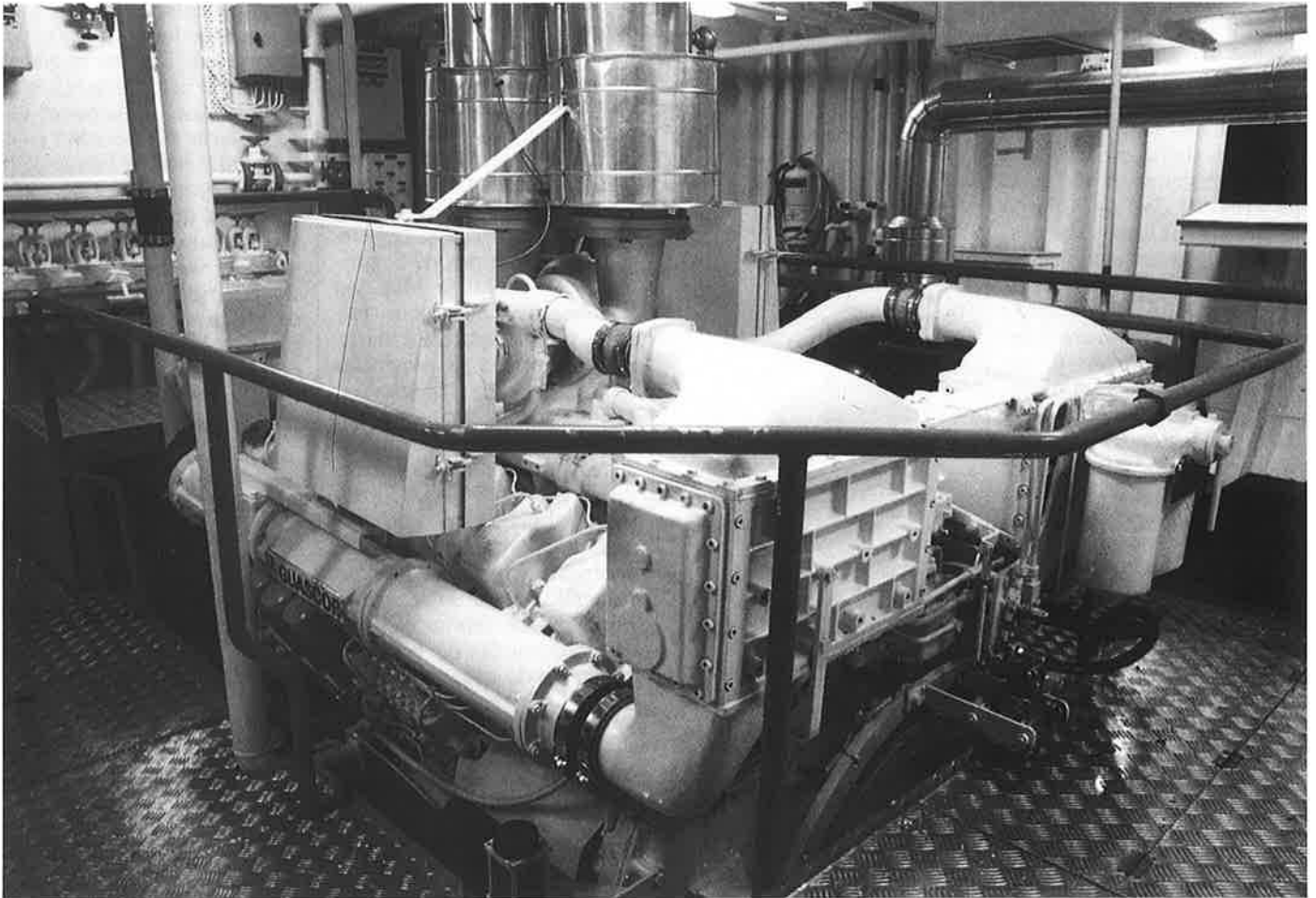


GUASCOR[®]

MOTORES
Y
SISTEMAS

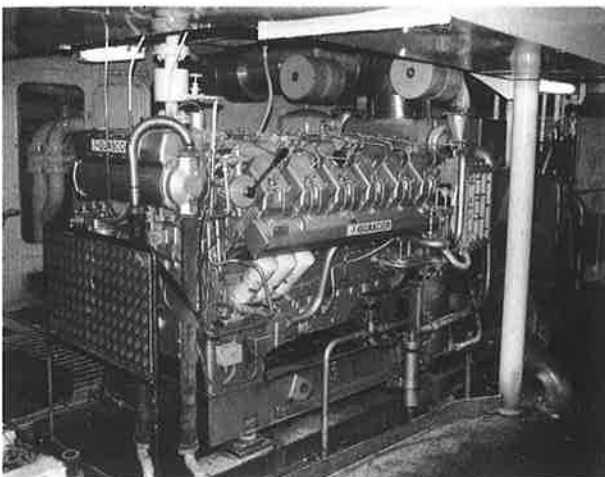
SISTEMAS DE PROPULSION MARINA

MOTOR DIESEL / INVERSOR-REDUCTOR / L. DE EJE / HELICE / TOBERA



SISTEMAS ENERGETICOS MARINOS

GRUPOS ELECTROGENOS MARINOS / MOTORES DIESEL AUXILIARES



Gutiérrez Ascunce Corporación, S.A.
GUASCOR

EDIFICIO GUASCOR. 20750 ZUMAIA / GIPUZKOA / ESPAÑA
APARTADO 30. Tel.: (943) 86 06 00. Telex: 38753 GUAZU-E
FAX: (943) 86 21 80



26

LAS EMPRESAS CONJUNTAS

Las empresas conjuntas, solución de pasado y futuro para eliminar flota.

6

SEMINARIO EN GRANADA SOBRE SEGURIDAD SOCIAL

Expertos comunitarios en Seguridad Social debatieron en Granada una posible convergencia de Sistemas.



17

GUARDIA CIVIL DEL MAR

El Gobierno dio luz verde a la Guardia Civil del mar.

61

REIVINDICACIONES SINDICALES

UGT y SLMM coinciden en sus reivindicaciones laborales en el sector marítimo.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Mate.

Redacción: Miguel Pedrero, Virginia Lavín, Ana Díaz y Raúl Gutiérrez.

Secretaría de Redacción: Virtudes Marhuenda y M.ª Carmen Guzmán.

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: Muelle Viejo, s/n - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Casa del Mar. 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 Monturiol, s/n - Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Avda. Hispano-América, s/n - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n. Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Avda. de Heredia, 35 - Tel. 22 72 75. Melilla: Inspector Torraiba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Antonio López, 48 - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 60 04. Tarragona: Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n - Tel. (977) 22 71 66. Valencia: Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (986) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Avda. de la Marina, s/n - Tel. (986) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20. 5.ª planta. MADRID 28004. Teléfonos 410 04 07 y 410 46 26. Télex: 23746-22107. Fax (91) 319 91 34-308 46 26

Publicidad: Vicente Barberá. Padilla, 80 - 1.º C - 28006 Madrid. Telés. (91) 401 50 17 y 402 96 57. Fax 309 11 40

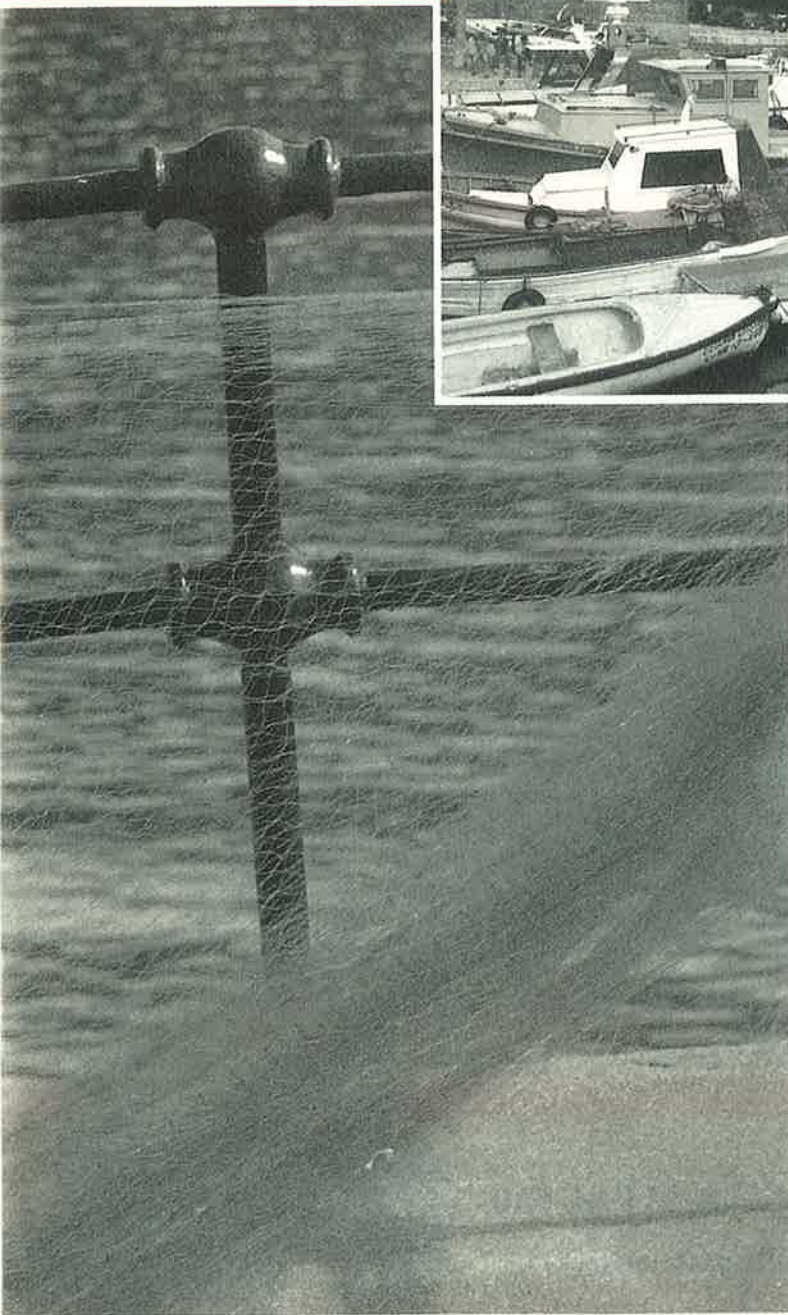
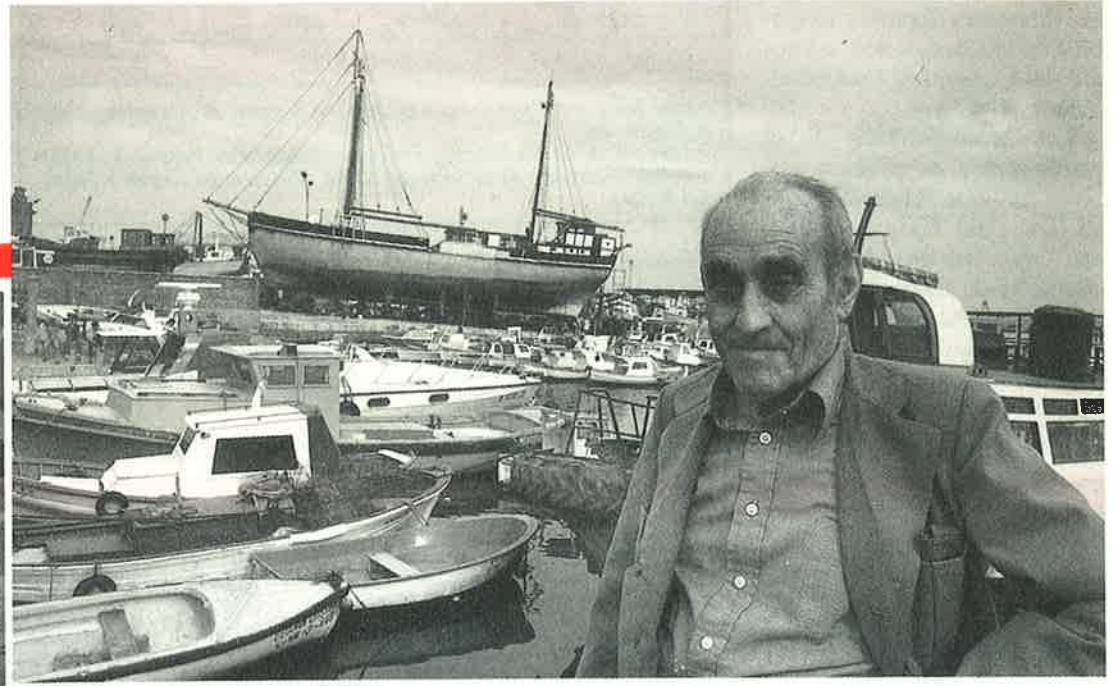
Imprime: GRAFOFFSET, S. L., Getale (Madrid). Depósito Legal: M. 16.516/1963. NIPO: 205-91-003-6

Cuando en el seno de la Comunidad Europea comenzó a hablarse de armonización social, o consecución de una Seguridad Social común a todos los países, los sueños pronto se desvanecieron, y la armonización se inscribió en el capítulo de las utopías históricas para dar paso a una versión más pragmática: la convergencia de políticas sociales. La convergencia propone que sea cada Estado, con sus propios mecanismos, el que intente acercarse hacia unos objetivos comunes europeos. Tales objetivos están aún por fijar, y hacia ellos han tratado de acercarse los expertos en materia de Seguridad Social que participaron en el Seminario Europeo sobre Convergencia de Políticas Sociales, celebrado en Granada a mediados de marzo.

Seminario sobre convergencia de políticas sociales en Granada



OBJETIVOS EUROPEOS DE PROTECCION SOCIAL



La protección social futura de los países comunitarios deberá dar facilidades a los trabajadores para que compartan su vida profesional con la familiar.

LA protección social europea deberá plantearse, en las próximas décadas, una serie de objetivos que respondan a los cambios estructurales que se están produciendo en la sociedad desde hace años. Una Seguridad Social europea futura deberá facilitar la alternancia de períodos profesionales y familiares, tanto a los hombres como a las mujeres, proporcionando períodos vacacionales y remuneración a los trabajadores que opten por permanecer

en el hogar al cuidado de los niños y los ancianos. Deberá favorecerse la reinserción profesional de estos trabajadores cuando deseen reincorporarse a sus puestos de trabajo, así como facilitar la concomitancia de las relaciones sociales y familiares con unos servicios y equipamientos de educación, guardería y tiempo libre. Tampoco deberá permitir que exista desigualdad de oportunidades entre los niños procedentes de diferentes estatus sociales. Todos estos objetivos se encuentran entre las conclusiones extraídas de las

sesiones sobre familia celebradas en el marco del Seminario Europeo sobre Convergencia de Políticas Sociales que tuvo lugar en Granada entre los días 12 y 15 de marzo. En el mismo participaron representantes de los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y Asuntos Sociales de los diferentes Estados miembros de la Comunidad, así como del Consejo de las Comunidades Europeas.

Los prologómenos de la convergencia de políticas sociales hay que buscarlos entre las líneas del Tratado de Roma, cuyo artículo 51 exige la adopción de medidas que faciliten la libre circulación de los trabajadores dentro de la Comunidad. De este modo, una vez adoptadas en el seno de la Comunidad medidas

Cuadro 1		
INGRESOS CORRIENTES DE PROTECCION SOCIAL Porcentaje sobre el PIB		
Funciones	Com. Europea	España
Cot. empleadores	11,8	9,8
Cot. trabajadores	6,3	2,9
Aport. Estado	7,7	5,8
Otros ingresos	1,4	0,4
Total	27,2	18,9

*Fuente: Eurostat y Proyecciones a medio plazo de gastos de protección social y su financiación.
Comisión de las Comunidades Europeas y Subdirección General de Análisis Económico-Financiero de la Seguridad Social. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.*

tendientes a la supresión de los obstáculos que impedían esta libre circulación, se abrió paso a lo que actualmente se conoce como técnicas de coordinación de legislaciones, que permiten la convivencia de los

sistemas nacionales, pero impidiendo que los trabajadores vean mermados sus derechos de protección social por haber trabajado en más de un Estado.

Posteriormente a la coordi-

nación, y en contraposición a la misma, comenzó a hablarse de armonización, con unos objetivos más amplios y más complejos. La armonización pretendía lograr un sistema único de protección social europeo que homologara las prestaciones recibidas por todos los trabajadores de la CE y que evitara las posibles distorsiones que la Seguridad Social podría provocar en la competencia de las empresas en el interior de la Comunidad. Pero la armonización pronto se reveló como una utopía imposible de llevar a término; los sistemas nacionales de Seguridad Social no aparecen espontáneamente, sino que son fruto de una determinada evolución social, jurídica, cultural e histórica que imposibilita la introduc-



La convergencia de políticas sociales debe evitar que la competitividad que debate el Mercado único deteriore la calidad de vida del trabajador.

ción de cambios radicales en sus estructuras profundas, tal y como hubiese exigido un proceso de armonización, dadas las estrictas diferencias entre unos países y otros en materia de prestaciones sociales. De este modo, la utópica armonización se sustituyó por una más pragmática convergencia, que ya no pretende la consecución de un sistema europeo único sino la aproximación de las políticas de protección social desde el ámbito propio nacional. La responsabilidad de llevar a cabo las medidas legislativas descansa, por lo tanto, en los propios Estados miembros. Pero este sistema no está libre de problemas. La diferencia entre las realidades de las políticas sociales sigue existiendo, y los objetivos a fijar no

ADOLFO JIMENEZ

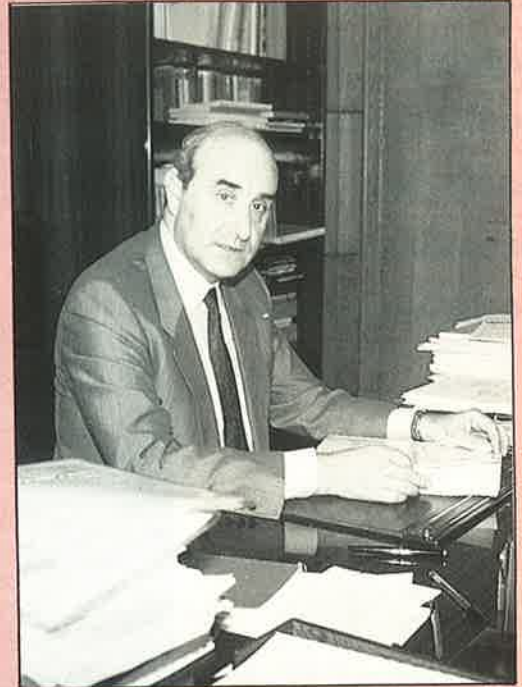
«La integración social y la económica deben avanzar paralelamente.»

LA existencia de una comunidad de propósitos sociales, aunque éstos se hallen confusamente proclamados en los textos fundacionales de la Comunidad Europea, invita necesariamente hacia la convergencia de las políticas sociales, en opinión del secretario general de la Seguridad Social, Adolfo Jiménez. Según su criterio, *«la internacionalización creciente de las economías europeas, de la que el Mercado Único se anuncia como la última y definitiva etapa, debe influir poderosamente en la consideración de los problemas y los propósitos sociales comunes; unas economías interdependientes requieren, cuando menos, unas políticas sociales internacionalmente coherentes».*

En ese marco internacional al que hace referencia el secretario general de la Seguridad Social, todos los propósitos comunes se agrupan en torno a dos pretensiones básicas formalmente declaradas: *«En primer lugar, la de suprimir los obstáculos que las distintas reglamentaciones sociales nacionales oponen a la libre circulación de los trabajadores, y en segundo lugar, la de instaurar la igualdad en el progreso de todos los ciudadanos comunitarios.»*

Para que estos objetivos sean una realidad, los programas de convergencia, afirma Adolfo Jiménez, deben concretarse en la definición de unos objetivos comunes debidamente seleccionados y muy precisos en cuanto a su alcance mínimo. En este sentido, caben, continúa, dos métodos de convergencia, dos maneras posibles de aproximar las políticas de protección social de los Estados. Un primer método consistiría en promover la adhesión de los Estados miembros, o de la Comunidad

como tal, a los instrumentos normativos internacionales sobre estas materias. *«Ese sería un método eficaz, ya que los instrumentos disponen de mecanismos de control de aplicación propios, y han recurrido al uso de las estadísticas para dotar de contenido exacto a sus compromisos sobre prestaciones, se-*



ría también flexible, porque ofrece a los Estados fórmulas alternativas para cubrir sus exigencias, y abierto, en el sentido de que deja libertad a los Estados para determinar las técnicas y los medios. Un segundo método sería recurrir a los fondos estructurales para financiar programas de protección social destinados a corregir los efectos negativos que la creación del Mercado Único puede causar a las economías nacionales más atrasadas.»

Adolfo Jiménez asegura que es razonable que los programas de convergencia social han de considerar unos plazos aproximados para su realización, que deben ser realistas y prudentes. *«Posiblemente no convenga establecerlos rígidamente, ni con carácter uniforme para todos los Estados. Tampoco deben desvincularse de los sucesivos pasos que puedan ser avanzados en materia de integración económica.»*

La reconocida necesidad de progresar en paralelo y de que la integración económica y la social avancen a un ritmo acorde justificaría, para el secretario general de la Seguridad Social, una cierta concreción en la predeterminación de un calendario de convergencias fijado de acuerdo con los objetivos de las políticas nacionales de protección social. ■

V.L.

«La Seguridad Social española ha tejido una red integral de protección con especial consideración hacia las personas más desfavorecidas.»



son fáciles de diseñar, tal y como se dedujo de los coloquios celebrados en el último seminario sobre el tema. En lo que coincidieron todos los participantes de los diferentes países fue en que la convergencia de las políticas sociales debía ponerse en práctica paralelamente a la entrada en vigor del Mercado único para evitar la gestación de un sistema productivo a dos velocidades: la económica y la social, con las consecuencias nefastas de desigualdad que esto podría acarrear.

La convergencia de políticas sociales debe marcarse, en opinión de Segismundo Crespo, subsecretario de Trabajo y Seguridad Social, dos objetivos. En primer lugar, evitar el «dumping» social, (disminución de las condiciones sociales a cambio de una mayor competitividad, uno de los efectos más temidos por los expertos comunitarios), y en segundo lugar, debe propor-

Cuadro 2

GASTOS DE PROTECCION SOCIAL POR FUNCIONES Porcentaje sobre el PIB		
COMUNIDAD EUROPEA		
Funciones	1980	1990
Enfermedad	6,3	6,1
Vejez	8	8,6
Empleo	1,6	1,8
Resto	9,6	9,1
Total	25,5	25,6

Fuente: Eurostat. Proyecciones a medio plazo de gastos de protección y su financiación.

Comisión de las Comunidades Europeas y Subdirección General de Análisis Económico-Financiero de la Seguridad Social. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Cuadro 3

GASTOS DE PROTECCION SOCIAL POR FUNCIONES Porcentaje sobre el PIB		
ESPAÑA		
Funciones	1980	1992
Enfermedad	4,1	5,1
Vejez	4,8	6,8
Empleo	2,2	2,7
Resto	4,7	5,4
Total	15,8	20,0

Nota: No contiene determinados gastos de protección social de Organizaciones no Gubernamentales, Administración local y Comunidades Autónomas, así como otros gastos sociales cuyo total puede estimarse en un punto del PIB.

Más cerca de la CE

España ingresó, en 1990, un 18,9 por cien de su Producto Interior Bruto en el apartado de gastos de protección social, mientras que en la Comunidad Europea el porcentaje del PIB ingresado para ese mismo objetivo fue del 27,2 por cien. De ese total, un 11,8 por cien sobre el PIB fue aportado en la Comunidad por los empleadores; ese mismo dato aportado por los empleadores se redujo a un 9,8 por cien en el caso español, de acuerdo con la información de Eurostat proporcionada por la Secretaría General de la Seguridad Social del Ministerio de Trabajo, con los que Juan Jiménez Aguilar, representante de la CEOE, no coincide. Según el criterio de los empresarios españoles, éstos aportan a la Seguridad Social el porcentaje más alto de toda la CE.

Las cotizaciones de los trabajadores, siguiendo con los datos de Eurostat, fueron en el mismo año de un 6,3 por cien sobre el PIB en la Comunidad Europea y de un 2,9 en España, y las aportaciones del Estado correspondieron a un 7,7 por cien en el caso europeo y a un 0,4 por cien en España.

En cuanto a los gastos de protección social distribuidos por funciones, la CE destinó en el 90 un 6,1 por cien a enfermedad, un 8,6 por cien a la vejez, un 1,8 por cien a empleo y un 9,1 por cien a otros apartados. En total, invirtió en protección social un 25,6 por cien de su PIB, mientras que en 1980 esta inversión fue del 25,5 por cien. En definitiva, en diez años la Comunidad Europea ha mantenido estable el volumen de gastos que ha destinado a labores de protección social, en relación con su Producto Interior Bruto. En el caso español en 1992 se destinará un 5,1 por cien del PIB a gastos de enfermedad (frente al 4,1 por cien gastado en 1980), un 6,8 por cien a la vejez (dos puntos más que en el 80), un 2,7 por cien a empleo y un 5,4 por cien a otros gastos de protección social. En total, en el 92 España habrá gastado un 20 por cien de su PIB en cobertura social, mientras que esta inversión fue del 15,8 por cien en 1980. La evolución de las cifras durante los últimos diez años refleja el esfuerzo español para colocarse a la altura de la media comunitaria en materia de protección social. ■

V. L.

cionar mayor protección a los colectivos más desfavorecidos por la propia dinámica del Mercado único.

La protección social española

Tanto el subsecretario de Trabajo y Seguridad Social, Segismundo Crespo, como el secretario general para la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, coincidieron en destacar el esfuerzo, tanto en materia de gestión como de prestaciones, hecho por la Seguridad Social española para acercarse a los sistemas de los países más avanzados de la CE. Estos esfuerzos, afirmó Adolfo Jiménez, han ido dirigidos a tejer una red integral de protección social con una especial consideración para las personas menos favorecidas. *«A este último objetivo se han encaminado acciones como la integración en la Seguridad Social de colectivos no protegidos por ella, la extensión y generalización llevadas a cabo en la política de servicios sociales y la universalización de la asistencia sanitaria, al reconocer el derecho a la misma a toda persona que se encuentre en situación de necesidad.»*

La protección social de los colectivos más débiles es, pre-

cisamente, el punto de encuentro de los criterios de todos los expertos. La Comunidad deberá velar especialmente, durante las próximas décadas, por las condiciones sociales de la que ya se ha llamado la «Cuarta Edad», sector de población potencialmente importante durante los años próximos, que requerirá una serie de gastos y prestaciones geriátricas a las que los Estados comunitarios deberán hacer frente con una población activa cuya proporcionalidad disminuirá progresivamente. En este sentido, los sistemas deberán desplegar las medidas adecuadas para evitar la exclusión social de las personas de edad, así como facilitar la posibilidad de que continúen integradas en el mercado de trabajo más allá de la edad de jubilación, en contraposición con lo que las medidas de jubilación anticipada provocada por la reestructuración empresarial ha venido marcando en los últimos años. También deberá garantizarse el mantenimiento de las rentas y los ingresos una vez que concluya la vida activa del trabajador, así como la equidad entre las generaciones, para lo cual será necesario revalorizar las pensiones conforme suba el nivel de vida y buscar un equilibrio mayor entre los intereses de la población activa y la jubilada.

La nota discrepante contrapuesta a tanta hipótesis y buenos propósitos la aportó el representante belga, Noël Bessi, cuando afirmó que no debía olvidarse que la CE poseía 14 millones de parados a los que se sumarían los procedentes de unos 400.000 puestos de trabajo que se perderán en el 93 como consecuencia de las reestructuraciones empresariales. Bessi apeló al pragmatismo cuando se refirió a la armonización como una auténtica convergencia, *«pero una convergencia que se sitúa al nivel de los sueños.»* ■

Virginia LAVIN



El sector marítimo-
pesquero tendrá
tres representantes
dentro del CES

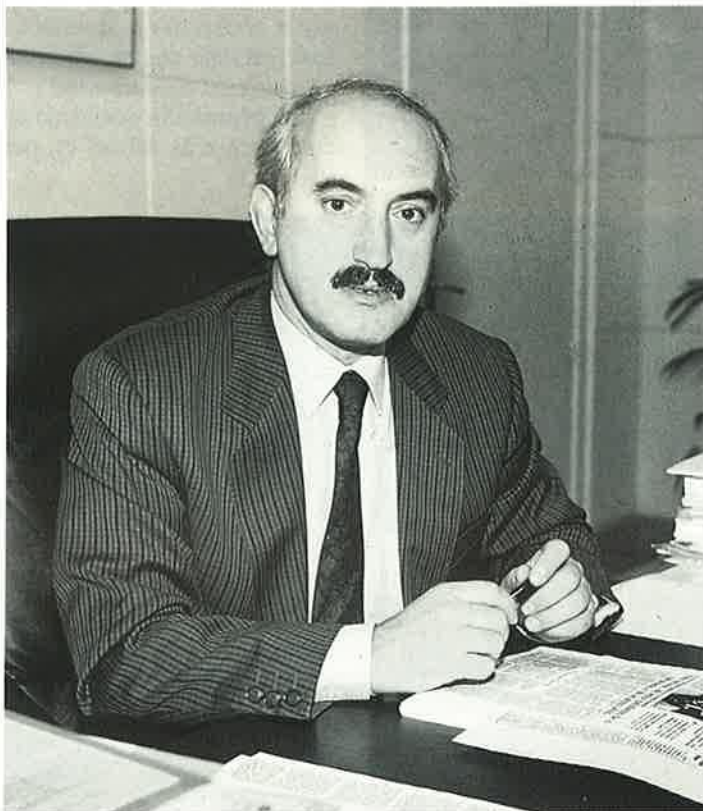
EL CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL, A DEBATE PARLAMENTARIO

EL debate parlamentario sobre el proyecto de Ley que contempla la creación del Consejo Económico y Social se inició el pasado mes de marzo, trámite que siguió a la aprobación del citado proyecto de Ley por el Consejo de Ministros celebrado el 7 de diciembre de 1990. Con la constitución del CES, el Gobierno cumplirá el acuerdo alcanzado con los sindicatos y la patronal por el que se propuso la creación de un organismo consultivo con participación de los agentes económicos y sociales del país y al que no pertenecerá ningún miembro del Ejecutivo.

Este proyecto de Ley, tal y como afirmó el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Luis Martínez Noval, el 13 de marzo pasado durante el debate de totalidad de este proyecto que tuvo lugar en el Congreso, «*responde al cumplimiento, por parte del Gobierno, del mandato constitucional dirigido a los poderes públicos, de promover y facilitar la participación de los ciudadanos en la vida económica y social*».

El Consejo Económico y Social constituirá un único organismo en el que estará representado un conjunto de asociaciones socio-profesionales, con un carácter independiente y

El Consejo Económico y Social, cuyo proyecto de Ley fue aprobado en diciembre por el Consejo de Ministros, entró a debate parlamentario el pasado mes de marzo. Su constitución supondrá la existencia de un órgano consultivo formado por expertos y representantes de los agentes socioeconómicos del país.



que alberga la aspiración de que sus opiniones y planteamientos sean oídos por el Gobierno antes de adoptar sus decisiones. Los dictámenes que emitirá serán consultivos y no vinculantes, y se referirán a los anteproyectos de Leyes, y Decretos legislativos que regulen materias socioeconómicas y laborales y sobre proyectos de Reales Decretos que, a juicio del Gobierno, tengan especial trascendencia en la regulación de las materias indicadas.

El CES estará integrado por 61 miembros, incluido su presidente. De ellos, 20 representarán a los sindicatos, y se verán designados por las centrales más representativas, en proporción a dicha representatividad; otros 20 pertenecerán a asociaciones de empresarios, elegidos por las organizaciones más representativas, y en la misma proporción. Un tercer grupo de 20 se distribuirá entre diferentes sectores: agrario, marítimo-pesquero (tres representantes), usuarios y consumidores, economía social y expertos en las materias de competencia del Consejo nombrados por el Gobierno a propuesta de los ministros de Trabajo y Seguridad Social y Economía y Hacienda. ■

V. L.

Desarrollada la Ley de Pensiones no Contributivas

Las empresas ya no tienen obligación de efectuar el pago delegado en concepto de hijos a cargo de los trabajadores.

Las prestaciones por hijo a cargo podrán cobrarse a partir de julio

El desarrollo de la parte dispositiva de la Ley de Pensiones Contributivas y del apartado de ésta que se refiere a las prestaciones por hijo a cargo ha sido contemplado en sendos Decretos.

En ellos se estipulan las cuantías de las pensiones a percibir y las condiciones que deberán cumplir los beneficiarios de las mismas. En el caso de las pensiones no contributivas, los beneficiarios mayores de sesenta y cinco años percibirán 364.000 pesetas anuales por persona. En cuanto a las prestaciones por hijo a cargo, las mínimas se han fijado en 36.000 pesetas anuales por cada hijo menor de dieciocho años y las máximas ascienden a 468.000 pesetas al año cuando sufra una minusvalía del 75 por cien.



DOS Decretos, publicados en el *Boletín Oficial del Estado* del 21 de marzo, desarrollan la Ley de Pensiones no Contributivas, que contempla la concesión de una pensión para quienes nunca hubieran cotizado a la Seguridad Social. Estos dos Decretos establecen, respectivamente, el desarrollo de la parte dispositiva de la Ley y el del apartado que contempla las prestaciones por hijo a cargo.

La Tesorería General de la Seguridad Social, abonará directamente la nueva asignación económica por hijo a cargo a partir del primero de julio de este año, y los pagos se harán semestralmente, de manera que el beneficiario recibirá dos pagas a lo largo del año. Las empresas, al mismo tiempo, dejarán de aportar la cantidad por este concepto a la que les obligaba la Seguridad Social hasta la aprobación de la Ley sobre Pensiones no Contributivas y tampoco podrán, obviamente, reflejar deducciones por esa causa en las liquidaciones de cuotas a este organismo público.

La cuantía anual fijada en la Ley de Pensiones no Contributivas es de 36.000 pesetas anuales por cada hijo menor de dieciocho años, asignación que se eleva a 72.000 pesetas al año en el caso de que este hijo menor de dieciocho años presente alguna minusvalía en grado igual o superior al 33 por cien. En el caso de hijos mayores de dieciocho años, se concede la prestación cuando éste presente una minusvalía del 65 por cien. En estos casos, la asignación anual será de 312.000 pesetas, cantidad que se acerca al medio millón, 468.000 pesetas anuales, concretamente, cuando la minusvalía sea superior o igual al 75 por cien y necesite ayuda de otra persona.

El límite de ingresos que establece el Real Decreto para ser beneficiario es de un millón de pesetas anuales, referidos al ejercicio anterior, cuantía que se incrementa en un 15 por cien por cada hijo a cargo, a partir del segundo, inclusive. También se contempla un nuevo derecho en favor del trabajador:

Un matrimonio en el que ambos cónyuges se beneficien de las pensiones no contributivas percibirá 618.000 pesetas anuales.



la consideración como período cotizado a la Seguridad Social del tiempo de excedencia solicitada para hacerse cargo del hijo durante su primer año de vida.

La gestión de esta asignación económica, según establece el mismo Real Decreto, corresponde al Instituto Nacional de la Seguridad Social, pero la determinación del grado de minusvalía corresponde a los

Equipos de Valoración y Orientación del INSERSO o del organismo autonómico que tenga transferidos estos derechos.

En cuanto al resto de la Ley de Pensiones no Contributivas, desarrollada en otro Real Decreto, con la misma fecha que el anterior, implanta en España el derecho de todos los ciudadanos con recursos insuficientes a una pensión de jubi-

lación e invalidez, garantizada para todos los ciudadanos mayores de sesenta y cinco años y a todos los inválidos mayores de dieciocho años o enfermos crónicos en grado igual o superior al 65 por cien, siempre que carezcan de recursos económicos suficientes y que hayan residido en España al menos durante cinco años (diez si se trata de la pensión de jubilación). De estas nuevas pensiones se beneficiarán unas 700.000 personas, la mayor parte de ellas, mujeres.

La cuantía de la pensión está en relación con el número de beneficiarios de la unidad de convivencia familiar, y será de 364.000 pesetas anuales durante 1991 para un solo beneficiario. Este importe aumenta si son dos los beneficiarios, totalizando, en el caso de un matrimonio que cumpla los requisitos, un importe de 618.000 pesetas anuales. Sus beneficiarios tienen derecho, además a la asistencia sanitaria y farmacéutica gratuita, así como a la protección familiar y servicios sociales.

El Real Decreto determina que, para evitar retrasos en el reconocimiento de las nuevas pensiones, se siga utilizando el actual baremo para determinar el grado de minusvalía, si bien está prevista la elaboración de nuevos baremos que actualicen los vigentes, de acuerdo con los avances médicos y la aparición de nuevas patologías.

Para acceder a estas pensiones, la Entidad Gestora no exigirá al beneficiario la aportación de documentos que pueda obtener la Administración por sí misma. El beneficiario deberá presentar su Documento Nacional de Identidad y el certificado de residencia, mediante el padrón municipal.

En el caso de las prestaciones por hijo a cargo, el propio Decreto que desarrolla este apartado de la Ley de Pensiones no Contributivas coincide con el anterior en que no se exigirán, tampoco, al beneficiario la presentación de documentos acreditativos que la propia Administración pueda obtener por su cuenta. ■

V. L.



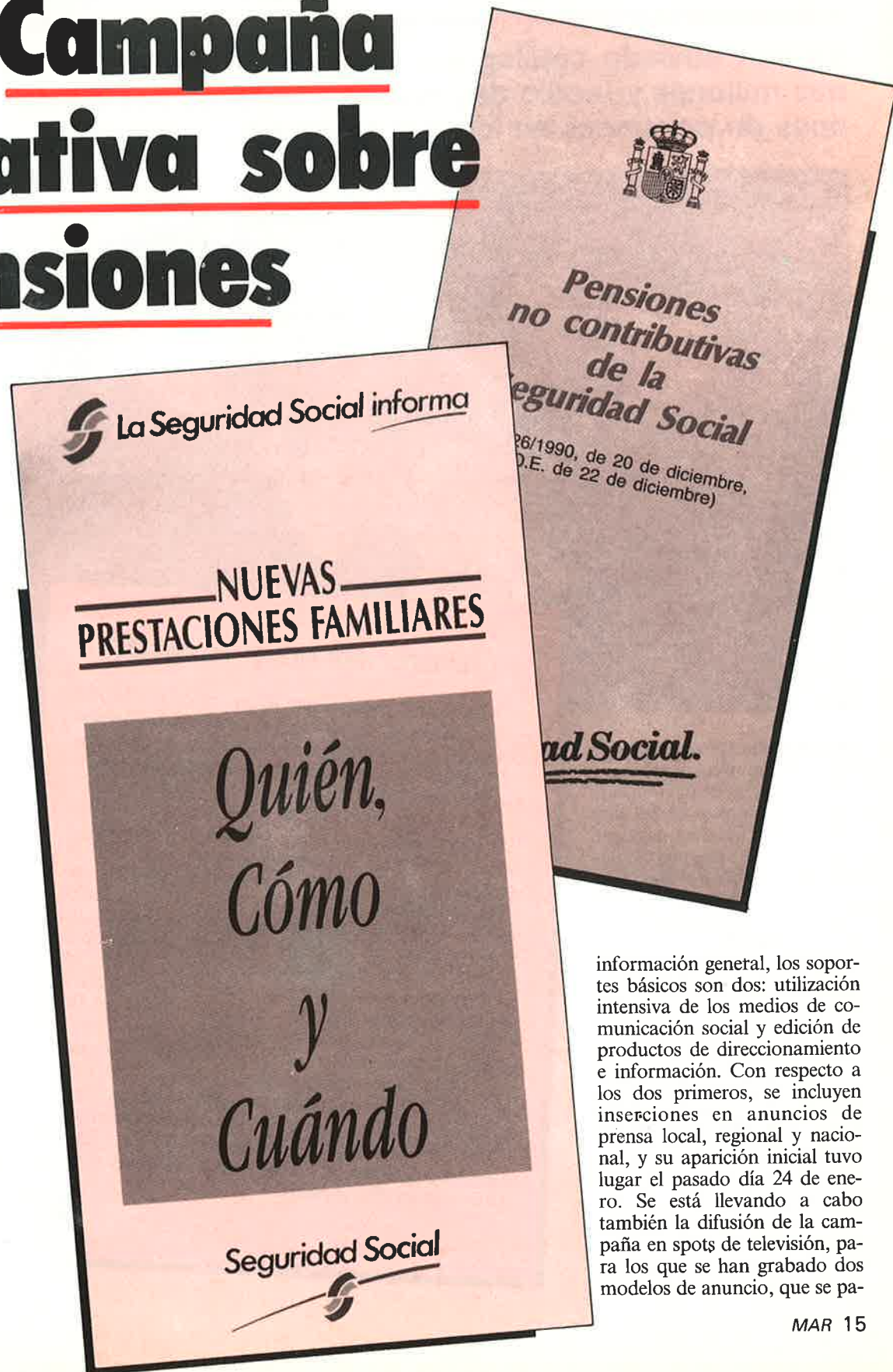
El Ministerio de Trabajo informa sobre cómo cobrar las pensiones no contributivas y las nuevas prestaciones familiares.

Campana divulgativa sobre las pensiones

La Seguridad Social está llevando a cabo una campaña informativa personalizada para divulgar entre los posibles afectados los detalles de aplicación de las prestaciones no contributivas, en su doble vertiente de jubilación e invalidez, y de las prestaciones familiares. El Instituto Social de la Marina, en lo que concierne al ámbito marítimo-pesquero, está efectuando esta campaña entre sus afiliados, a quienes se les informa mediante el envío a los domicilios particulares, de la información sobre el tema, publicada en un folleto para tal fin.

LA programación de divulgación que se ha diseñado para informar a los posibles afectados contempla dos líneas de actuación: una de ellas se refiere a la divulgación general de las prestaciones no contributivas, con un protagonismo preferente de las de jubilación e invalidez, y otra, al tratamiento informativo singular de las prestaciones familiares.

En cuanto a la campaña de



información general, los soportes básicos son dos: utilización intensiva de los medios de comunicación social y edición de productos de direccionamiento e información. Con respecto a los dos primeros, se incluyen inserciones en anuncios de prensa local, regional y nacional, y su aparición inicial tuvo lugar el pasado día 24 de enero. Se está llevando a cabo también la difusión de la campaña en spots de televisión, para los que se han grabado dos modelos de anuncio, que se pa-



Se han enviado catálogos a los domicilios de más de tres millones y medio de posibles afectados por los dos tipos de pensiones en los que se centra la campaña.



san en todas las cadenas estatales, autonómicas y privadas. Finalmente, se están emitiendo cuñas radiofónicas en las siete cadenas de cobertura nacional. Las salidas en estos dos últimos medios se produjo el día 25 del mismo mes, en los bloques horarios y la programación de mayor audiencia.

Además, para el direccionamiento se han editado y distribuido carteles y folletos, referidos exclusivamente a las pensiones no contributivas. Estos productos están ya disponibles en todas las Direcciones Provinciales del INSS y del INSERSO y, a través de ellas se harán llegar a las demás entidades del sistema y otros organismos colaboradores.

La segunda línea de actividad se centra en el tratamiento informativo de las nuevas prestaciones familiares que, a su

vez, integra dos acciones complementarias. Por una parte, el envío personalizado de información a los colectivos interesados, agrupados en dos bloques diferenciados: trabajadores percipientes de la extinguida protección familiar, que componen un número de tres millones y medio de destinatarios y que, una vez discriminados por el límite de bases de cotización o importe de las prestaciones percibidas, alcanzan una cifra en torno a los dos millones cien mil personas. A estos últimos, beneficiarios potenciales en su mayoría, se les facilita un divulgativo más explícito, detallando el «quién, cómo y cuándo» puede acceder a las nuevas prestaciones familiares.

Por otra parte, el dispositivo de acogida y atención al público demandante funciona, bien con presencia personal en las oficinas de los organismos componentes para formalizar solicitudes, bien por petición de información escrita o telefónica. Para este cometido se han impartido cursos de información, centralizada o descentralizada, tanto a funcionarios de las entidades del Ministerio como al personal de otros organismos colaboradores, como por ejemplo el Instituto de Relaciones Agrarias, que ha brindado su colaboración a través de la Red de Cámaras Agrarias.


En total, sin contar con las dependencias externas, se han habilitado más de 700 puntos de atención, información y entrega-recepción de solicitudes, para lo que han sido dotadas del material necesario. Asimismo, para ese mismo fin acaba de entrar en funcionamiento una línea telefónica que permite llamar gratuitamente y recibir contestación cualificada entre las nueve de la mañana y las ocho de la tarde. ■

Quién, cómo y cuándo

El folleto informativo que se ha enviado a los domicilios aclara las condiciones necesarias para percibir la pensión no contributiva de invalidez y de jubilación. En el primer caso es necesario tener entre dieciocho y sesenta y cinco años, haber residido un mínimo de cinco años en territorio español, tener una minusvalía o enfermedad crónica en grado superior al 65 por cien y carecer de ingresos o rentas suficientes. En el caso de la jubilación, las condiciones son similares para los mayores, obviamente, de sesenta y cinco años. La información indica que las solicitudes hay que plantearlas en las oficinas del INSERSO, en cualquier otra de la Seguridad Social o en las de los Servicios Sociales de las Comunidades Autónomas, bien personalmente o por correo, previa solicitud a cualquier oficina del INSERSO del formulario correspondiente. En cuanto a las nuevas prestaciones familiares, el tríptico informativo indica cómo acceder a ellas, y adjunta una tabla en la que se fijan las condiciones para tener derecho a percibir las, esto es, número de hijos, ingresos máximos, (1.033.000 con un hijo y 2.680.000 con 10 hijos), los límites para las familias con hijos minusválidos y el grado de minusvalía de éstos.

V. L.

La Guardia Civil contará con un servicio marítimo



El Gobierno ha aprobado recientemente un Decreto por el que se crea el servicio marítimo de la Guardia Civil. La Benemérita amplía así el territorio en el que venía ejerciendo sus competencias y pasará a partir de ahora a vigilar también el mar territorial español. Su implantación, que será paulatina durante cuatro años, comenzará a verse en la costa a partir del próximo septiembre.



La Guardia Civil contará con un servicio marítimo

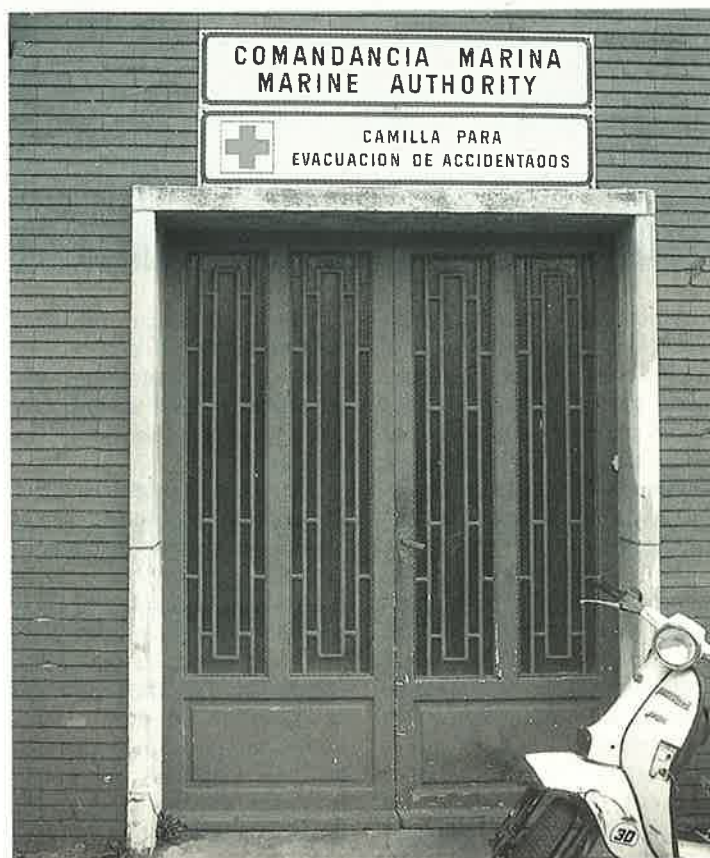
LOS primeros guardias civiles marítimos podrán empezar a verse en el litoral español después del próximo verano. Un reciente Real Decreto aprobado por el Gobierno regula la creación de este servicio, que venía gestándose y discutiéndose desde hacía ya unos años. El despliegue previsto por la propia Guardia Civil cuenta, no obstante, con un período mínimo de cuatro años para que este nuevo servicio llegue a alcan-

zar una cierta dimensión y cubra buena parte del litoral español.

Antes de que se cubra la totalidad del territorio, se piensa realizar una experiencia piloto en, al menos, cuatro provincias españolas. Las inicialmente elegidas son las de La Coruña, Cantabria, Barcelona y Murcia, que serán las que primero verán a estos agentes especiales de la Benemérita.

Por el momento son cerca de 200 personas, seis de ellas mujeres, las que siguen los cursos especializados para formar parte de este cuerpo, informó a esta revista el teniente coronel Yuste, encargado de su puesta en marcha. Su formación se lleva a cabo ya desde hace unos meses y pretende dotarles de capacidad para desenvolverse y





Los primeros agentes podrán verse en las provincias de La Coruña, Murcia, Barcelona y Cantabria tras el verano.

ejercer sus funciones en el medio marino. Serán estos los primeros agentes, que serán destinados a las cuatro provincias mencionadas, donde se llevará a cabo la experiencia piloto del despliegue del servicio marítimo de la Guardia Civil. No obstante, después de los cuatro primeros años de implantación se espera tener una fuerza compuesta por cerca de 2.000 agentes en todo el territorio nacional.

Tipos de patrulleras

Las embarcaciones que darán servicio, según este mismo plan, serán cerca de 90 al final del mencionado período de cuatro años. Dichas embarcaciones serán de tres tipos. Por una parte, patrulleras ligeras de hasta 12 metros de eslora y, por otra, patrulleras de tipo mediano con una eslora de 18 metros. Además de éstas, el plan previsto por la Guardia Civil contempla contar con alguna patrullera de altura de 30 metros, que dedicaría a tareas fuera de las aguas jurisdiccionales españolas en casos en que fuera necesario, y de manera ocasional, como misiones para el rescate y la seguridad de la vida humana en el mar. De las primeras, se piensa contar con 39 unidades, 36 del segundo tipo y 12 del tercero. No obstante, para el primer año de servicio se espera contar con al menos siete de las de tipo ligero y cinco de las de tamaño mediano.

La puesta en marcha de todo este servicio costará al erario público cerca de 12.000 millones de pesetas en los cuatro años en que está previsto el despliegue, de los que 1.000 millones se invertirán en este primer ejercicio y que serán destinados, fundamentalmente, a la adquisición de estas embarcaciones.

La Guardia Civil no tiene previsto dotar a sus agentes de un uniforme muy diferenciado respecto al que hoy visten sus agentes de tierra. Según el teniente coronel Rafael Yuste Martínez, el departa-



La Guardia Civil contará con un servicio marítimo

mento de intendencia del instituto está estudiando ligeras modificaciones para que el uniforme sea más práctico para el trabajo en la mar, pero no se plantea modificar el color verde de las actuales guerreras, ni su hechura fundamental, para que exista una identificación de este servicio con el del resto que componen este cuerpo policial.

Como en tierra

Las misiones que llevará a cabo este servicio marítimo de la Guardia Civil serán, según el teniente coronel Yuste, como las que vienen ejerciendo en tierra pero en el medio marítimo. Para él, no tiene por qué existir un conflicto de

competencias entre la Guardia Civil y la Armada o el Servicio de Vigilancia Aduanera, que ya ejercen algunas de las misiones que se les encomendarán a los agentes de la Benemérita, sino una colaboración entre todas las instituciones.

Las competencias de la Guardia Civil del Mar abarcarán desde la represión del contrabando, la pesca ilegal con explosivos, el mantenimiento del orden público y la seguridad ciudadana en el mar territorial, así como el control del transporte de mercancías nocivas y peligrosas y la ordenación del tráfico marítimo. Se le atribuye también la cooperación en la vigilancia de las aguas portuarias, edificios e instalaciones marítimas civiles y el resguardo fiscal del Estado.

Según fuentes del organismo, en cada lugar del territorio español en que se desplieguen agentes del cuerpo se dará una especialización de funciones. Así, explicaron, la lucha contra el contrabando tendrá mayor relieve en las

costas de Galicia, mientras que en el País Vasco se centrará más en operaciones antiterroristas como en el Estrecho en el control de la inmigración.

Este último aspecto y el hecho de que España se ha convertido en una de las fronteras más problemáticas de la Comunidad Europea ha decidido al Gobierno a incrementar la vigilancia de las costas españolas. Las misiones que la Guardia Civil lleve a cabo en las costas del sur peninsular y de Canarias irán encaminadas en buena manera hacia esta cuestión.

Orden ministerial

La creación de este servicio marítimo ya venía anticipada y reflejada en la Ley Orgánica de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado de 1986, pero ha sido un Real Decreto de 22 de febrero del 90 el que ha regulado y desarrollado dicha ley. Sin embargo, la total concreción de su desarrollo está pendiente

de una orden ministerial, que se espera organice el futuro despliegue de la Guardia Civil del Mar. Dicha orden deberá ser elaborada en coordinación entre los Ministerios de Interior y Defensa, con competencias en la materia.

Según el Real Decreto recientemente aprobado, la Guardia Civil del Mar ejercerá su tarea en las aguas marítimas españolas hasta el límite exterior del mar territorial determinado en la legislación vigente y excepcionalmente, fuera del mar territorial, de acuerdo con lo que se establece en los tratados internacionales en vigor. También fija que será el ministro del Interior el que se encargue del mando superior de este servicio, aunque cuando se emplee para tareas relacionadas con el resguardo fiscal del Estado y con las de prevención y represión del contrabando, actuará conjuntamente con las instrucciones que dicten tanto el Ministerio de Industria como el de Economía y Hacienda. ■

Miguel PEDRERO

EL TRIBUNAL DE LUXEMBURGO CONTRA LA «MERCHANT SHIPPING ACT»

El abogado general del Tribunal de Justicia de Luxemburgo de las Comunidades Europeas acaba de emitir un informe previo sobre las actuaciones que se siguen en relación con el contencioso planteado por los armadores españoles contra la «Merchant Shipping Act» del Reino Unido por la que se prohibía la pesca de casi un centenar de embarcaciones ubicadas en aquel país bajo la fórmula de empresas conjuntas. El informe del abogado general Jean Mischo no tiene carácter vinculante, aunque su valor radica en servir de base a la hora de que el caso sea visto por el conjunto de los miembros de la máxima Cámara de Justicia de la Comunidad Europea.

EN sus conclusiones, es el dato importante según señala Margarita Maiza, de la Asociación de Armadores de Empresa Conjuntas, la Comunidad se ratifica en sus posiciones anteriores y en contra de las actitudes adoptadas por las autoridades del Reino Unido. La sentencia definitiva que ponga fin a este contencioso se espera pueda ser conocida en el plazo de dos meses. Mientras tanto, los barcos ya se hallan faenando con normalidad y los empresarios españoles han logrado por primera vez que se ponga fuera de la circulación una Ley aprobada por el Parlamento británico.

Algunos armadores españoles, a la vista de la lentitud de

este proceso, optaron en su día por vender sus embarcaciones a unos precios por debajo de su valor real. Sin embargo, prefirieron lograr unos recursos y abandonar una actividad que en aquellas fechas se veía llena de interrogantes y, sobre todo, con unos procesos que se sabía cuándo habían comenzado pero no cuándo podrían terminar. A pesar de ello, quienes adoptaron esta actitud no fueron la mayoría, razón por la cual ahora se podría hablar de una flota mayoritariamente en manos de capital español y con tripulaciones de la misma nacionalidad.





Larga historia

La historia de las empresas conjuntas con el Reino Unido se remonta a los años previos a la década de los ochenta cuando la Administración española se vio obligada a poner en marcha una normativa que facilitase la salida de barcos excedentarios españoles hacia otros caladeros. En este contexto se sitúa una parte de la flota que hoy faena en aguas del Reino Unido con pabellón de ese país mientras otros barcos llegaron con posterioridad. En una Comunidad con escasa atención hacia la actividad de la pesca, las operaciones españolas no despertaron el interés en otros Estados miembros hasta los últimos años, especialmente cuando España se manifiesta como un importante país productor y, sobre todo consumidor de una serie de especies que se hallaban en esas aguas. Es entonces cuando comienzan a producirse denuncias contra las empresas españolas sobre todo, desde los sectores que pretenden hacerse con esas pesquerías y, sobre todo, con esos importantes mercados.

Los problemas de las empresas conjuntas en el Reino Unido se iniciaron fundamentalmente a finales de 1988 y, sobre todo, en los primeros meses de 1989, cuando entraba en vigor la denominada «Merchant Shipping Act». De acuerdo con esta normativa, para que un barco de una empresa cualquiera pudiera faenar en caladeros del Reino Unido debería pasar previamente por el correspondiente Registro de barcos pesqueros. Sin embargo, para acceder a ese registro, las autoridades británicas, con esa Ley en la mano, solicitaban una serie de condiciones que suponían prácticamente el paso de los buques a personas físicas o jurídicas del Reino Unido.

Las empresas conjuntas en el Reino Unido, unas 90, se habían constituido de acuerdo con la normativa correspondiente aprobada en su día por la Administración española y cumpliendo también las exigencias de las autoridades británicas. El capital de esas empresas conjuntas correspondía mayoritariamente a los armadores españoles que en la mayor parte de los casos controlaban más del 80 por cien del capital.

El informe del abogado general, paso previo a la sentencia definitiva, es favorable a los armadores españoles

La Ley británica señalaba la obligación de que, a partir de su entrada en vigor, el capital de este tipo de sociedades estuviera en un 75 por cien como mínimo, en manos de personas físicas o jurídicas inglesas. Las empresas que no se hubieran

adaptado a la nueva situación, tenían que paralizar sus barcos en puerto desde el 1 de abril de 1989.

A partir de esa fecha comenzó el deambular de los armadores españoles y sus abogados por los Tribunales del Reino Unido así como de la propia Comunidad en busca de una solución rápida a su problema. Metido el caso en los Tribunales, los armadores se armaron de paciencia temiéndose lo peor: una tramitación lenta de sus demandas y la imposibilidad de que los barcos siguieran parados por un tiempo superior al prudencial. Las presiones de los armadores y de la propia Administración española en Bruselas lograron acelerar los trámites. Las actuaciones de los Tribunales del Reino Unido pasaron hace dos años por estas fechas a la Corte de Justicia de la Comunidad que finalmente, el pasado mes de junio dictaba una sentencia provisional según la cual las normas de un país miembro de la Comunidad en ningún caso pueden ir en contra de las disposiciones y la filosofía imperantes en la propia Comunidad Europea. En consecuencia, dejaba sin efecto la Ley del Reino Unido, aunque se remitía a la sentencia definitiva. La decisión de la Corte Suprema de la Comunidad significaba sin embargo la posibilidad de que los barcos volvieran a faenar lo que suponía el fin de un calvario financiero que había durado dos años.

Con las embarcaciones en el mar, los armadores esperan que en el plazo de dos meses se pueda conocer la sentencia definitiva en relación con este contencioso. Los españoles tienen todas las cartas a su favor tras el informe del abogado general de la Corte de Justicia pero, sobre todo en el contexto de una Comunidad Europea que camina hacia un mercado único especialmente en sus actividades económicas.

Al cabo de dos años de contencioso, algunos medios del sector han señalado que las autoridades inglesas habían pretendido una salida negociada al conflicto antes de iniciar la vía de los Tribunales con el silencio de Agricultura. ■

Vidad MATE

NAMIBIA, DIFÍCIL ACUERDO

Las autoridades africanas elaboraron un primer borrador para una propuesta con la CE



SEGUN los estudios llevados a cabo por expertos noruegos para el Gobierno de Namibia, el Total Admisible de Captura (TAC) se elevaría para este año a solamente 60.000 toneladas de las que el 85 por cien sería para concesionarios locales donde se hallan las empresas que se han establecido con acuerdos privados. De las 9.000 toneladas restantes, el borrador elaborado por Namibia contemplaría solamente una cantidad de 5.000 toneladas para la flota de la Comunidad, oferta que no se ha tomado en consideración por los responsables comunitarios. Se espera que el país africano mejore su oferta aunque, en el mejor de los casos, se te-

Las autoridades de Namibia han hecho una primera propuesta a la Comunidad Europea para la firma de un convenio de pesca que supondría dejar fuera de aquellas aguas a la mayor parte de la flota que operaba con anterioridad a la independencia del país africano. Los responsables de Bruselas y representantes de los armadores españoles han calificado como inaceptables las condiciones ofertadas y esperan que Namibia ofrezca en un futuro un acuerdo razonable en función de las cifras reales de los recursos de la zona.

me que los resultados se queden cortos en relación con las necesidades de los barcos de la CE y especialmente los españoles que han faenado tradicionalmente en aquellas aguas.

Salida sin retorno

Los problemas en el caladero de Namibia se produjeron hace un año cuando, tras el acceso a la independencia del país africano, las nuevas autorida-

des dispusieron la salida provisional de todos los barcos que faenaban en aquellas aguas. Desde el 1 de abril de 1990, los grandes barcos congeladores que operaban en Namibia, en su mayor parte con base en el puerto de Vigo, hubieron de buscar salidas alternativas. De las aproximadamente 80 embarcaciones que faenaban tradicionalmente en el país africano, algunos barcos han permanecido parados en el puerto gallego. La mayor parte de las embarcaciones buscó salidas inicialmente en otros caladeros tradicionales como Malvinas. Posteriormente, la flota de los grandes congeladores se ha diversificado en otros mares y para diferentes especies, aunque su objetivo era volver a las

zonas clásicas de este tipo de pesca.

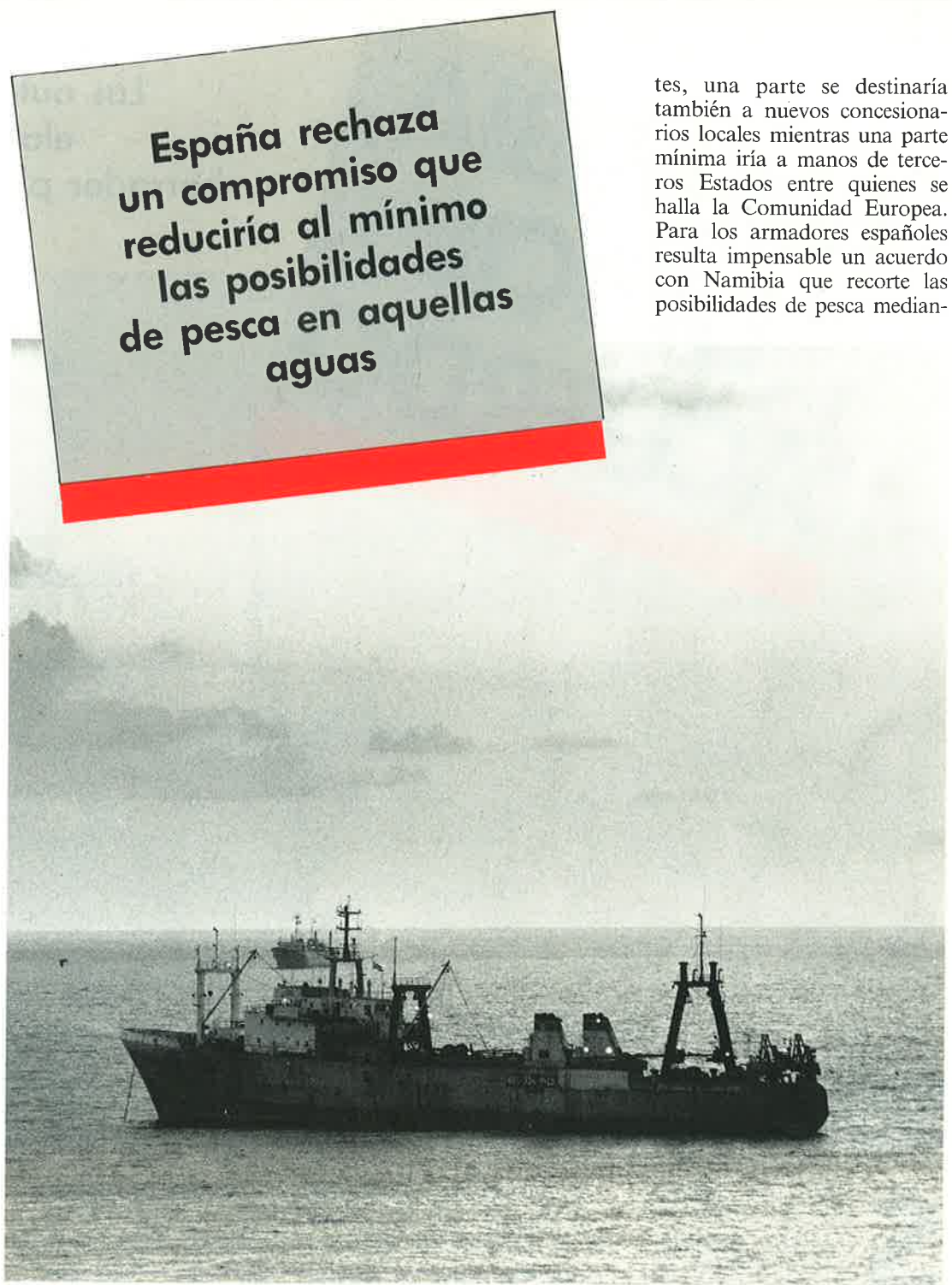
Dentro de las actuaciones llevadas a cabo por los armadores españoles para mantener la actividad de la flota, algunos empresarios establecieron conversaciones con las autoridades de Namibia mientras otros se arriesgaron a la pesca ilegal en la frontera de las aguas jurisdiccionales con aquel país. Según las cifras manejadas por el sector, aproximadamente unos 20 barcos lograron compromisos privados con el Gobierno de Namibia y pudieron seguir faenando en el país africano. Sin embargo, el coste de las pesquerías fue muy superior, razón por la cual consideraron siempre que se trataba de una situación coyuntural hasta que se firmase un nuevo acuerdo con la Comunidad.

En contra de lo que se esperaba en un principio, las conversaciones entre Namibia y la Comunidad se han retrasado algunos meses. Las autoridades namibias siguieron durante ese tiempo autorizando la pesca en sus aguas con mejores resultados económicos para las arcas del Estado. Durante ese tiempo, Namibia ha llevado a cabo, según han señalado en las últimas semanas, estudios sobre los recursos de aquellas aguas realizados por técnicos noruegos. Los datos ofrecidos por estos expertos han sido duramente criticados por los armadores españoles para quienes no existen razones objetivas que avalen las cifras dadas por esos estudios.

Para los responsables de la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo, señala José Ramón Fuertes, no es sostenible que los expertos noruegos puedan hablar de un TAC de solamente 60.000 toneladas, cuando en 1990, con el caladero en franco proceso de recuperación el Total Admisible de capturas ascendió ya a 110.000 toneladas. Anamer no reconoce la validez de ese estudio y considera que debería hacer lo mismo la propia Comunidad Europea.

Para los armadores españoles, especialistas de la Universidad de Barcelona están investigando los recursos de aquellas aguas desde hace diez años y se

España rechaza un compromiso que reduciría al mínimo las posibilidades de pesca en aquellas aguas



dispone de datos suficientes para conocer la situación actual de aquel caladero. De acuerdo con estos estudios, Namibia ha hecho una propuesta no ajustada a la realidad y se considera que sería posible un Total Admisible de Capturas no inferior a las 200.000 toneladas de merluza sin riesgo para aquellos caladeros.

Las autoridades de Namibia han hecho una primera propuesta basada en los datos aportados por los técnicos noruegos que parte de un Total Admisible de Capturas de solamente 60.000 toneladas de mer-

luza. De esta cantidad, el 85 por cien debería quedar en manos de concesionarios locales. Esto no supone que deban ser empresas nacionales. Se puede tratar de firmas que tienen suscritos acuerdos privados con las autoridades de ese país y que estarían pagando cantidades muy superiores por acceder a las aguas de Namibia, entre quienes se hallan empresarios españoles. De esta forma, los concesionarios locales se quedarían con 51.000 de las 60.000 toneladas contempladas en el TAC fijado para esta campaña. De las 9.000 toneladas restan-

tes, una parte se destinaría también a nuevos concesionarios locales mientras una parte mínima iría a manos de terceros Estados entre quienes se halla la Comunidad Europea. Para los armadores españoles resulta impensable un acuerdo con Namibia que recorte las posibilidades de pesca median-

te acuerdo a unas 5.000 toneladas.

La Comunidad Europea ha rechazado la oferta de Namibia y se confía en lograr un compromiso más favorable. Sin embargo, las negociaciones no se presentan fáciles y se teme que las mismas se pudieran prorrogar dos meses con las consiguientes pérdidas para los armadores nacionales que llevan ya prácticamente un año buscando caladeros estables alternativos a las pesquerías tradicionales de Namibia. ■

Vidal MATE

CONTENEMAR

C/. VELAZQUEZ, 150 - 3º - 28002 MADRID - Tif.: 91 / 262 57 00 - Télex: 22225 - 23823 - Fax: 91 / 261 67 87

TRANSPORTE DE MERCANCIAS ENTRE LA PENINSULA Y LAS ISLAS CANARIAS EN CONTENEDORES



AGENCIAS

OVIEDO. CONSIGNACIONES Y ESTIBAS GUIXAR, S.A.

C/. Melquiades Alvarez, 20 - 4º A - 33002 Oviedo
Tels.: 985/ 22 02 28 - 22 02 50 - Télex: 84365
Fax: 985/ 22 96 06

VIGO. CONSIGNACIONES Y ESTIBAS GUIXAR, S.A.

C/. Luis Taboada, 32 - 2º Dcha. - 36201 Vigo (Pontevedra)
Tels.: 986/ 43 38 38 - 43 37 77 - Télex: 83114
Fax: 986/ 43 26 56

BILBAO. CONTENEMAR BILBAO, S.A.

C/. Berastegui, 5 - 2º D - 48001 Bilbao
Tels.: 94/ 423 28 93 - 4 5 6 - Télex: 33192 - Fax: 94/ 424 12 47

MADRID. TERMISUR - EUROCARGO, S.A.

Ctra. de Andalucía, km. 11,300 - 28021 El Salobral (Madrid)
Tels.: 91/ 796 26 62-66 - Télex: 42161

BARCELONA.

CIA. BARCELONA DE CONSIGNACIONES, S.A.

Muelle Evaristo Fernández, s/n - 08004 Barcelona
Tels.: 93/ 332 28 58 - 332 29 00 - Télex: 51583
Fax: 93/ 422 69 66

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.

Presidencia Alvar, 52 - 6º - 35007 Las Palmas de G.C.
Tels.: 928/ 27 41 00-04 08 - Télex: 95228
Fax: 928/ 22 16 51

TENERIFE.

TENERIFENA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.

Francisco La Roche, 49 - Locales 1 y 2 - Edificio J.O.P.
38001 Santa Cruz de Tenerife
Tels.: 922/ 27 43 12-08 Télex: 92261 - Fax: 922/ 27 90 60

ARRECIFE DE LANZAROTE.

CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.

Avda. General Franco, 4 - 2º
35500 Arrecife de Lanzarote
Tels.: 928/ 81 69 14-15 - Fax: 928/ 80 25 87

SEVILLA. TERMISUR - EUROCARGO, S.A.

Dársena del Centenario - Muelle del Batán - 41002 Sevilla
Tels.: 954/ 45 04 87 - 45 09 50 - 45 02 11 - 45 42 58
Télex: 72834 - Fax: 954/ 45 38 08

ALICANTE. LA NAO - IBERBOX, S.A.

Plaza de Galicia, 2 - 1º D - 03003 Alicante
Tels.: 96 / 512 41 33 - Télex: 63828 - Fax: 96 / 512 51 81

VALENCIA. MARCARO, S.A.

Dr. J.J. Domínguez, 18 - 46011 Valencia
Tels.: 96 / 367 69 12-16 - Télex: 64700 -
Fax: 96 / 323 05 13

CADIZ. TERMISUR - EUROCARGO, S.A.

C/. Ribera del Río, 34 - Apartado de Correos, 308
11500 Puerto de Santa María (Cádiz)
Tels.: 956 / 86 40 89 - 86 29 47 - Télex: 76190

PALMA DE MALLORCA. ISCOMAR, S.A.

Prolongación Muelle Adosado, s/n
07012 Palma de Mallorca
Tels.: 971 / 72 66 70 - Télex: 68683 - Fax: 971/ 71 22 79

BURGOS. TRANSPORTES EBRO, S.A.

Agente Colaborador
Ctra. Madrid - Irún, km 7 - 09200 Miranda de Ebro (Burgos)

Tels.: 947 / 32 04 16 - 31 16 40 - Télex: 39461

Fax: 947 / 31 43 13

MURCIA. TRANSPORTES 'EL MOSCA', S.A.

Agente Colaborador
Ctra. Madrid - Cartagena, s/n
30500 Molina de Segura (Murcia)

Tels.: 968 / 61 09 41 - 61 01 02 - 61 23 62 - 61 21 74

Télex: 67121 - Fax: 968 / 61 61 15

SANTANDER. CANTABRICA DE SILOS, S.A.

Agente Colaborador
C/. Antonio López, 24 - 1º - Apartado de Correos 215

39009 - Santander

Tels.: 942 / 21 54 50 - Télex: 35831 - 35942

Fax: 942 / 31 32 75

ZARAGOZA. TASMAR, S.A. - Agente Colaborador

C/. Condes de Aragón, 14 - 50009 Zaragoza

Tels.: 976 / 55 48 85 - Télex: 58179 - Fax: 976 / 55 67 66

VALLADOLID. MNUFAR, SHIPPING, S.A.

Agente Colaborador

Paseo de Zorrilla, 39 - 10º A - 47007 Valladolid

Tels.: 983/ 23 93 14 - Télex: 26572

Fax: 983/ 23 10 68

SANTA CRUZ DE LA PALMA. PEREZ Y CIA. IBERICA, S.A.

Consignatario - C/. Real, 34

38700 Santa Cruz de la Palma (Tenerife)

Tels.: 922 / 41 35 48 -49 Télex: 92693

Fax: 922 / 41 52 13

PUERTO DEL ROSARIO. PEDRO ANTONIO RODRIGUEZ MEDINA (Consignatario)

Allonso XIII, nº 36 - 35600 Puerto del Rosario (Fuerteventura)

Tel.: 928 / 85 13 00 - Télex: 92693 - Fax: 928/ 85 13 04





Las empresas conjuntas, una vieja solución para la flota pesquera

La Comunidad dio al fin luz verde
a la constitución de empresas mixtas
para colocar los excedentes.

La Comunidad Europea decidió en los últimos meses, con la reforma del Reglamento 4.028/86, potenciar las actuaciones de las empresas mixtas como una medida para facilitar la salida al exterior de una parte de la flota excedentaria en la CE. Los responsables de la política pesquera de la Comunidad que hace seis años imponían a España un plan a siete años para la práctica eliminación de las empresas conjuntas, hoy parece han caído en la cuenta de que el sistema utilizado en su día por la Administración española constituye una fórmula con importantes posibilidades para el conjunto de la CE y especialmente para los Estados con un mayor potencial.

España tiene hoy más de un centenar de este tipo de sociedades con más de 200 barcos.

LA falta de caladeros suficientes en aguas de la Comunidad y las cada día mayores dificultades en otras aguas para lograr los mejores acuerdos, habrían aconsejado a Bruselas la vuelta al sistema utilizado en su día por España, aunque los diferentes Estados con caladeros ricos traten de poner mayores exigencias a la hora de establecer una empresa conjunta.

Como primer paso en este proceso, la Comunidad Europea contempla ya para este año una partida especial que solamente se estimaba en un principio en unos 15 millones de ecus. Se trata de una cantidad pequeña al igual que el presupuesto dispuesto para la aplicación del nuevo reglamento reformado. Pero, en este caso, más que el dinero que se espera incrementar en los próximos años, lo más destacable es el cambio de actitud adoptado por la Administración comunitaria a la vista de los excedentes de la flota pesquera.

Exigencia española

La Administración española ha logrado imponer sus reivindicaciones que se mantienen ya desde el momento justo del ingreso en la Comunidad. Los negociadores españoles trataron de lograr un mejor acuerdo para las empresas conjuntas, compromiso que se reflejó solamente en el establecimiento de un contingente a las importaciones procedentes de las empresas conjuntas con la fijación de unos aranceles reducidos durante un período de siete años. Al término de esos años, las empresas conjuntas deberían someterse a las reglas de juego generales que funcionan frente a terceros países con lo cual perdían sus beneficios.

Los cuadros 1 y 2 reflejan el contingente por especies fijado por la Comunidad con arancel reducido. Anualmente, las cantidades que disponían de esas



ventajas se han ido recortando hasta terminar con esta situación en 1992.

La Administración española, al ingreso en la Comunidad, aportaba en materia de pesca dos actuaciones importantes para cualquier flota: se trataba de los acuerdos internacionales con terceros Estados y las empresas conjuntas. En materia de acuerdos internacionales, se puede decir que la Comunidad ha mantenido los que ya existían con España y que incluso se han aumentado algunos. Pero, sucede sin embargo que no se ha profundizado justamente allí donde tenían más interés los armadores españoles. Esta situación de falta de peso o

Cuadro 1. CONTINGENTES DE EMPRESAS PESQUERAS CONJUNTAS DESDE 1986 A 1992

ESPECIE	1986	5 %	1987	10,5 %
BACALAO, salado no seco	1.650.000	82.500	1.567.500	164.587
MERLUZA CONGELADA	18.690.000	934.500	17.755.500	1.864.327
FILETES CONGELADOS	3.640.000	182.000	3.458.000	363.090
ATUN CONGELADO	1.650.000	82.500	1.567.500	164.587
PRODUCTOS VARIADOS CONGELADOS	4.700.000	235.000	4.465.000	468.825
PESCADOS VARIADOS FRESCOS	13.120.000	656.000	12.464.000	1.308.720
CALAMAR CONGELADO «Illex»	8.220.000	411.000	7.809.000	819.945
MOLUSCOS fresco y cong.	7.150.000	357.500	6.792.500	713.212
CRUSTACEOS CONGELADOS	6.820.000	341.000	6.479.000	680.295
CRUSTACEOS frescos o vivos	660.000	33.000	627.000	65.835
TOTALES	66.300.000	3.315.000	62.985.000	6.613.423



máticamente a este tipo de compromisos, razón por la cual las empresas conjuntas se presentaron como una de las mejores soluciones.

Con el funcionamiento de las empresas conjuntas, la Administración española, entre otros fines, pretende una reorientación de las capacidades de pesca excedentarias ante la existencia de grandes buques con dificultades para pescar en aquellos caladeros donde lo habían hecho habitualmente.

Por otra parte, la Administración pretendía también el abastecimiento en el mercado de pescado. Indirectamente, con estas pretensiones, se lograba también mantener el empleo en el sector ya que en los barcos seguía la tripulación española, el mantenimiento de la propia estructura empresarial en España y la apertura de relaciones con otros Estados.

Para el funcionamiento de las empresas conjuntas, el Gobierno aprobó una legislación que entonces no tenía precedentes. Se fijaba una serie de condiciones en materia de aportación de capital y control y a la vez se establecía una serie de beneficios para facilitar la constitución de las sociedades. Entre los requisitos más importantes se exigía una aportación española en el capital de la empresa de un 46 por cien como mínimo y que el buque aportado o vendido estuviera en aquel momento en explotación.

El mecanismo seguido para la constitución de las empresas conjuntas ofrecía, entre otras, dos posibilidades generales.

fuerza ante cualquier país negociador, en medios pesqueros se entiende que se pudiera producir cuando era solamente España el interesado en el acuerdo. La Comunidad tiene por el contrario un peso mucho mayor y con sus posibilidades de comercio podría lograr compromisos mucho más interesantes para la flota pesquera que faena en aguas exteriores.

En otro punto donde España aportaba una mayor experiencia era en el campo de las empresas conjuntas en caladeros considerados de interés por los armadores como se trataba de algunos países de Sudamérica como Argentina o Chile en especial, Marruecos en África y

el propio Reino Unido en la Comunidad. Lo chocante en aquellos momentos es que Bruselas no considerase en toda su importancia la petición española de un mejor trato y que con el Tratado de Adhesión se firmase una muerte lenta de las empresas conjuntas que afortunadamente no se ha producido.

Nuevo orden pesquero

El nacimiento de las empresas o sociedades conjuntas, actualmente denominadas como empresas mixtas por parte de la Comunidad Europea, se produce en 1976, al amparo de un Real Decreto del Ministerio de

Comercio, como principal respuesta de la Administración española a las nuevas condiciones que se imponen en las pesquerías internacionales con la extensión de la Zona Económica Exclusiva a 200 millas por parte de importantes países con ricos caladeros donde había faenado tradicionalmente la flota española. España se hallaba con una gran parte de su flota en aguas de terceros Estados y además con un gran mercado consumidor de esos pescados. Algunos países accedían a suscribir acuerdos bilaterales, con lo cual se daban soluciones a cada flota. Sin embargo, otros Gobiernos, sabedores de sus riquezas, se negaron siste-

1988	17,6 %	1989	24,9 %	1990	33,3 %	1991	50 %	1992
1.402.912	246.912	1.155.999	287.843	868.155	289.095	579.059	289.529	289.529
15.891.172	2.796.846	13.094.326	3.260.487	9.833.838	3.274.668	6.559.169	3.279.584	3.279.584
3.094.910	544.704	2.550.205	635.001	1.915.203	637.762	1.277.440	638.720	638.720
1.402.912	246.912	1.155.999	287.843	868.155	289.095	579.059	289.529	289.529
3.996.175	703.326	3.292.848	819.919	2.472.928	823.485	1.649.442	824.721	824.721
11.155.280	1.963.329	9.191.950	2.280.795	6.903.154	2.298.750	4.604.404	2.302.202	2.302.202
6.989.055	1.230.073	5.758.981	1.433.986	4.324.994	1.440.223	2.884.771	1.442.385	1.442.385
6.079.287	1.069.954	5.009.332	1.247.323	3.762.008	1.252.748	2.509.250	1.254.630	1.254.630
5.798.705	1.020.572	4.778.132	1.189.754	3.588.377	1.194.929	2.393.448	1.196.724	1.196.724
561.165	98.765	462.399	115.137	347.261	115.637	231.623	115.811	115.811
56.371.575	9.921.397	46.450.177	11.566.094	34.884.083	11.616.399	23.267.683	11.633.841	11.633.841

Sudamérica, Reino Unido y Marruecos, países donde se hallan instaladas la mayor parte de las empresas.



Por una parte, el armador español podía aportar su barco a la nueva empresa. En ese caso, el socio extranjero tenía que correr con la parte más importante del capital. La otra posibilidad era la constitución de la empresa donde el armador español debía aportar como mínimo el 40 por cien del capital. Posteriormente, la parte española vendería el buque a la sociedad.

Para animar a la constitución de este tipo de empresas conjuntas, la Administración española contemplaba una serie de beneficios fiscales entre los que destacaban los créditos a la exportación de buques de pesca en explotación, la cobertura de riesgos no comerciales de las inversiones y el funcionamiento de cupos para la entrada en España de las capturas realizadas por esos buques. Esta última medida era la que encerraba más interés para la propia Administración y los armadores. Para la Administración porque lograba un mejor abastecimiento del mercado interior a unos precios bajos. Para los armadores, por los beneficios que supo-

Período de apertura de los contingentes	Cantidades globales autorizadas con derecho nulo (Tms)	Disminución en %
Del 1-3-86 al 31-12-86	66.300	
Del 1-1-87 al 31-12-87	62.985	5
Del 1-1-88 al 31-12-88	56.355	10,5
Del 1-1-89 al 31-12-89	46.410	17,6
Del 1-1-90 al 31-12-90	39.808	24,9
Del 1-1-91 al 31-12-91	23.206	33,3
Del 1-1-92 al 31-12-92	11.603	50
A partir del 1-1-93	0	100

nía la libertad para acceder al mercado en esas condiciones.

Expansión y ajuste

Los resultados de las disposiciones legales del Gobierno para apoyar la constitución de las empresas conjuntas dieron rápidamente los frutos esperados. Según señala Miguel Maiza, entre 1984 y 1986, justamente cuando estaban ya en marcha las negociaciones con la Comunidad para el ingreso de España, el número total de unidades aportadas o vendidas a las em-

presas pesqueras conjuntas ascendió a 219 con 116.000 toneladas de registro bruto lo que suponía prácticamente el 15,2 por cien del total de toneladas de registro bruto de la flota nacional.

En una distribución por países, Marruecos y el Reino Unido se hallaban a la cabeza de los países elegidos para constituir este tipo de sociedades seguidos de Argentina y a gran distancia otros como Mauritania, México, Mozambique o Senegal.

Actuaciones similares a las desarrolladas por España con el fin de mantener en sus manos

posibilidades de pesca, se han realizado también en los últimos años por otros Estados, generalmente fuera del marco de la Comunidad. Destaca, en primer lugar, el esfuerzo de Japón para la constitución de joint-ventures o empresas conjuntas que en 1980 ascendían a más de 800.

Según señala Margarita Maiza, responsable de la Asociación de Empresas Conjuntas, compañías como Taiyo, Marubeni, Hoko, Nippon y Mitsubishi han tenido en este campo un importante desarrollo sabiendo utilizar correctamente socios locales equilibrando y compartiendo riesgos políticos y económicos. Las empresas japonesas cuentan con unos recursos financieros, en líneas generales y salvo algunas excepciones, muy superiores a los que tienen las empresas españolas. Esta situación juega en muchos casos contra los propios japoneses a quienes los respectivos Gobiernos donde tienen sus caladeros compartidos, les piden mayores inversiones. Los Estados Unidos también acometieron esta política de sociedades conjuntas



de sus exigencias de cara a lograr a medio plazo una infraestructura pesquera desde la extracción a la transformación en sus manos.

Beneficios y riesgos

Gracias a las empresas conjuntas, además de reducir flota excedentaria, se ha mantenido el aprovisionamiento a los mercados interiores. Los armadores se han beneficiado en muchos casos de condiciones especiales de financiación o ayudas establecidas en el país donde se formaba la nueva sociedad, aunque también en otros casos las circunstancias sociales y económicas de los mismos les han acarreado problemas.

Los Estados donde se constituyen las empresas conjuntas, generalmente en áreas subdesarrolladas, cada día fueron exigiendo más contrapartidas especialmente en lo que se refiere a la descarga y manipulación de las capturas. Se trata en muchos casos de Gobiernos que pretenden un desarrollo alimentario más importante con el fin de abastecer sus necesidades interiores. Desde esta perspectiva han pretendido montar en torno a la actividad de la pesca una infraestructura de almacenes, talleres, etcétera, que sirviera como base para el desarrollo de ese sector.

Junto a los probables beneficios que han tenido los responsables de las empresas conjuntas españolas en países general-

mente de zonas subdesarrolladas, también los armadores han asumido con esta vía algunos riesgos importantes. Se trata de países con Gobiernos inestables, donde los cambios políticos pueden suponer un vuelco a la actividad económica y concretamente a las pesquerías que se consideran como una de sus riquezas más estimables. Las medidas han sido duras en Estados subdesarrollados pero también han venido desde otros desarrollados o postindustrializados como es el caso del Reino Unido. En este caso, una Administración y un sector que había abandonado prácticamente la pesca, trató de recuperar su potencial a la vista de la existencia de mercados interesantes para sus armadores en base a las empresas conjuntas españolas. Afortunadamente para los empresarios españoles, la Comunidad paró los pies al Parlamento británico. Finalmente, entre las dificultades por las que han atravesado las empresas conjuntas, se hallan los problemas de infraestructura que existen en los países donde se ubican y los créditos nacionales excesivamente caros frente a la competencia exterior.

Actualmente, las asociaciones con el exterior tienen una doble denominación. Las constituidas hasta el ingreso de España en la Comunidad se denominan empresas conjuntas. Están en funcionamiento 74 con un total de 137 buques entre los que destacan los 51 del Reino Unido, los 32 de Marruecos, 11 de Mauritania, 10 de Mozambique, 9 de Argentina, 9 de Senegal y 6 de Sudáfrica. Por otra parte, las sociedades constituidas a partir de 1986 se conocen como empresas mixtas y su número asciende a 47 con un total de 66 barcos. Como en el caso anterior, destacan también las 34 embarcaciones en el Reino Unido y las 21 en Marruecos mientras en el resto del mundo su peso es mínimo (Cuadro 3).

Con la nueva normativa de la Comunidad Europea, en medios pesqueros se espera un apoyo real de Bruselas para dar salidas a la flota excedentaria como sucediera hace más de una década con la normativa nacional. ■

especialmente en Sudamérica, con unos resultados no especialmente satisfactorios. En otros países como los miembros de la Comunidad, con la excepción de España, las joint-ventures han sido un sistema escasamente utilizado.

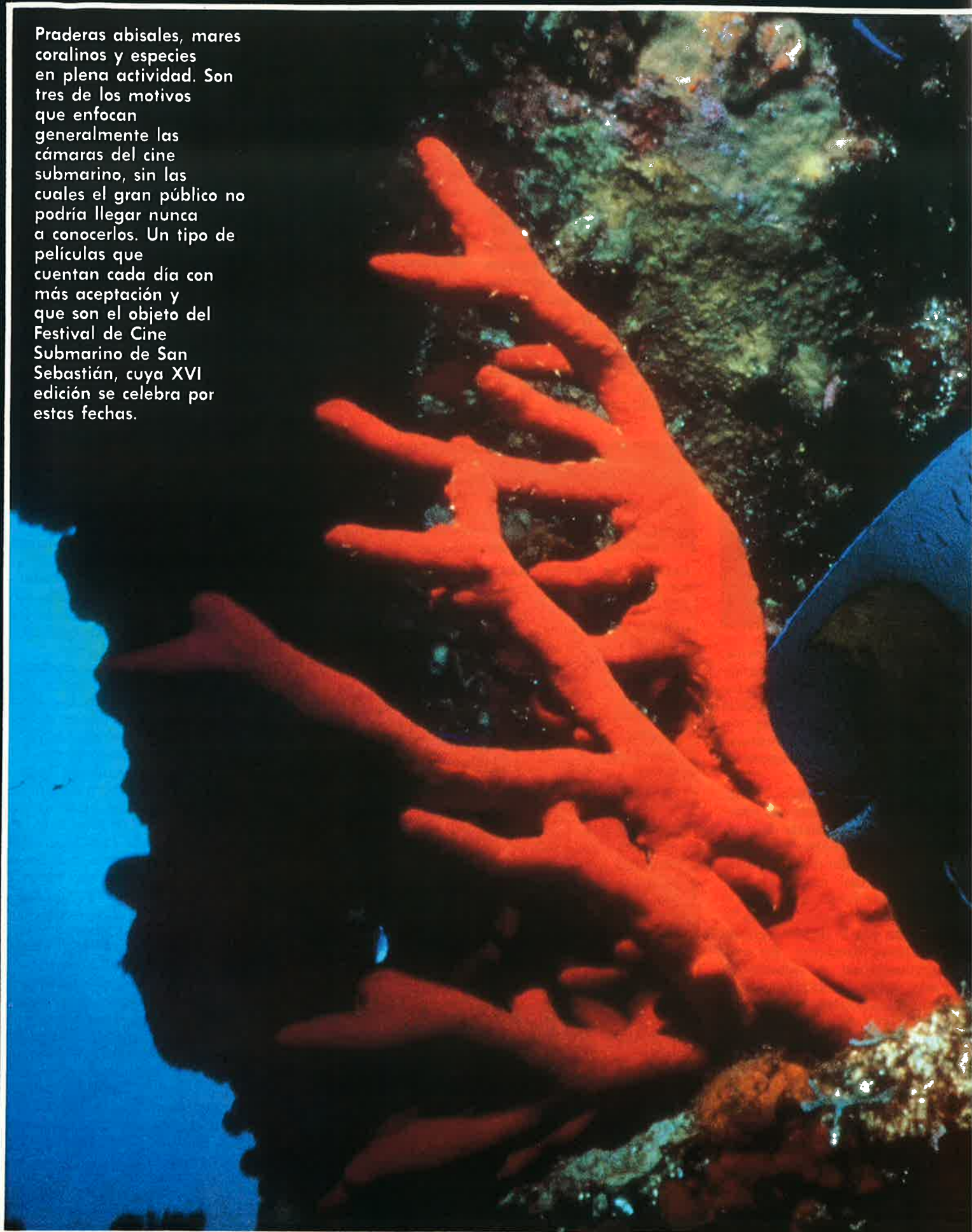
En el caso de España, la aparición de las restricciones internacionales en materia de caladeros coincidió con un momento de expansión de la industria en este sector junto con una abundante flota congeladora y unas posibilidades de pesca limitadas por la dependencia de caladeros exteriores. En esas circunstancias, la Administración optó por ese sistema que ha supuesto claras ventajas para la flota, pero que conlleva también inconvenientes para los armadores.


El sistema de empresas conjuntas en este período se ha demostrado como un instrumento eficaz para colocar en otros países flota excedentaria. Actualmente, los mismos Estados que en otro tiempo apenas si ponían condiciones para estas asociaciones, sabedores de sus recursos, han elevado el listón

Cuadro 3

RESUMEN DE LA FLOTA DE LA ASOCIACION NACIONAL DE ARMADORES ESPAÑOLES DE SOCIEDADES CONJUNTAS E INTERNACIONALES		
EMPRESAS PESQUERAS CONJUNTAS		
CEE		
Reino Unido	42	
Irlanda	9	51
LOME		
Mauritania	11	
Senegal	9	
Mozambique	10	30
MAGREB		
Marruecos	32	32
SPG 1		
Argentina	9	
Chile	3	
Ecuador	2	
Uruguay	1	15
TERCEROS		
Sudáfrica	6	
Namibia	1	
Australia	2	9
Total buques		137
EMPRESAS PESQUERAS MIXTAS		
CEE		
Francia	2	
Holanda	1	
Alemania	2	
Reino Unido	34	
Irlanda	1	40
MAGREB		
Marruecos	21	21
SPG 1		
Argentina	1	1
Total buques		66

Praderas abisales, mares coralinos y especies en plena actividad. Son tres de los motivos que enfocan generalmente las cámaras del cine submarino, sin las cuales el gran público no podría llegar nunca a conocerlos. Un tipo de películas que cuentan cada día con más aceptación y que son el objeto del Festival de Cine Submarino de San Sebastián, cuya XVI edición se celebra por estas fechas.





El cine
submarino
permite mostrar
al gran público
la belleza de
los fondos
oceánicos.

MARES DE PELICULA

El Festival de Cine
Submarino
de San Sebastián
es el pionero
del país y uno de
los más reputados
internacionalmente.

EL francés Jacques Cousteau ha popularizado una manera de hacer cine y de reflejar, al mismo tiempo, los encantos de la naturaleza. Pero no es él el único que lo hace ni sus películas son únicamente las que emanan esa misma belleza. Otros como Cousteau bajan con sus cámaras a

profundidades entre los 10 y los 60 metros para grabar sabanas de algas o especies de llamativas formas y colores. Lo hacen, si cabe, con mayores dificultades técnicas y con menos medios, pero con un entusiasmo similar por reflejar la vida natural bajo las aguas.

La afición por el submarinis-

mo ha ido acompañada también de este mismo fenómeno. El deporte subacuático ha ido parejo a un creciente interés y a una creciente producción de cine y fotografía submarina. Aficionados de todos los países se han zambullido en los mares más accesibles y sorprendentes y han intentado, a veces con más ganas

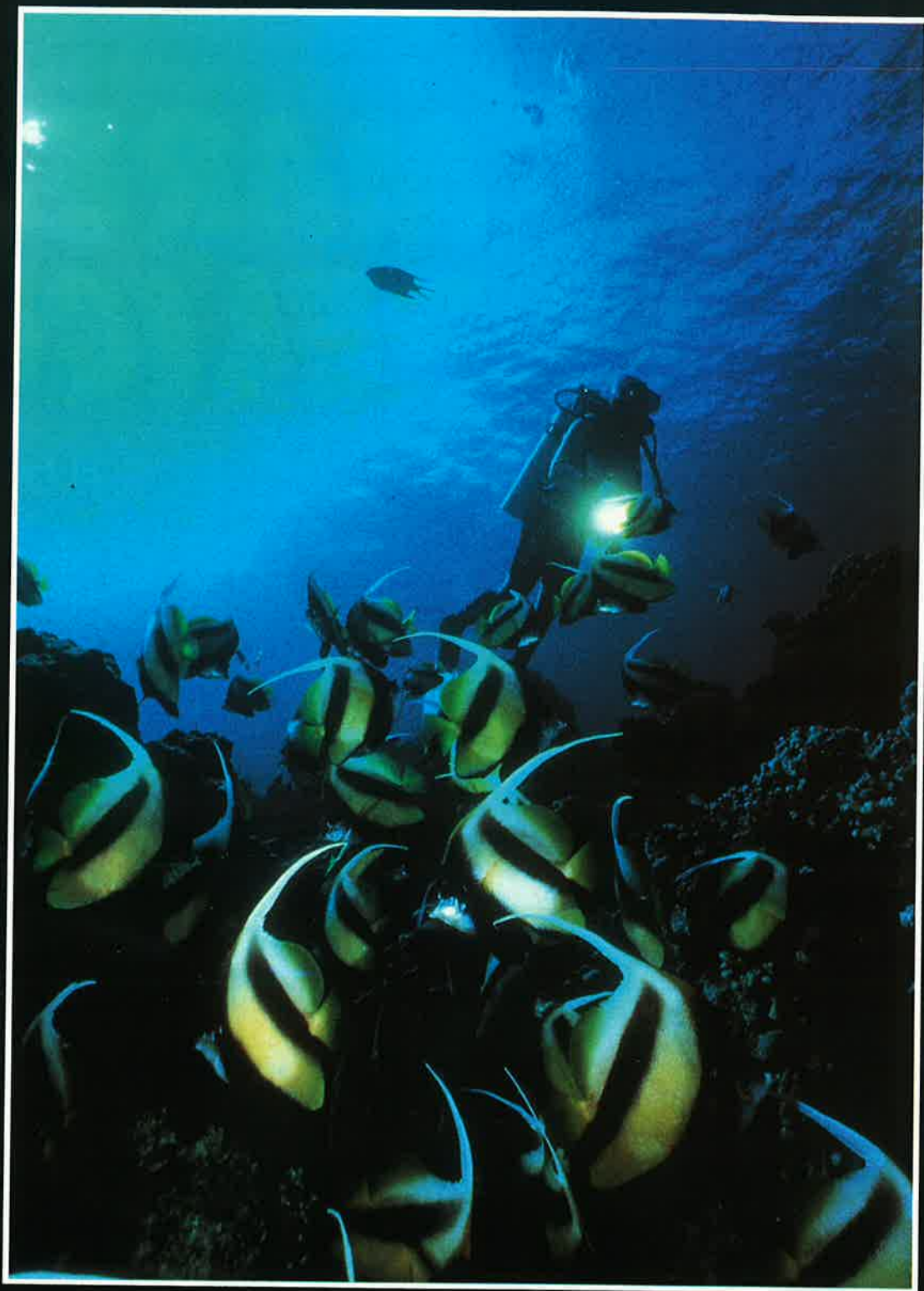
que medios, plasmar en sus películas el sosiego de la vida bajo el agua.

Los adelantos técnicos de las cámaras de hoy en día permiten más posibilidades que hace apenas unos años, cuando comenzaba el gusto por estas filmaciones. Las cámaras de vídeo facilitan actualmente esta actividad, si bien a la hora de proyectar no se consigue todavía con ellas la calidad técnica del cine. Por este motivo todavía siguen siendo muchos los realizadores que emplean cámaras de 16 milímetros, las más habituales, así como los hay que utilizan los tomavistas de súper ocho milímetros. De cualquier manera, un aparataje caro, que debe ser acompañado de iluminación artificial para poder captar las imágenes en su más pura belleza y cuyo coste mínimo viene a cifrarse en cerca de un millón de pesetas por equipo de filmación. Algo que, a pesar de todo, se puede encontrar hoy en el mercado, pero que hace unos años cada uno debía construirse poco más o menos que de forma casera y artesanal, lo cual no siempre era garantía de eficacia.

La evolución ha venido, además, en las posibilidades de filmar a mayores profundidades. Hoy se baja a más metros, con equipos de buceos y de filmación que han evolucionado lo suficiente en apenas pocos años y que son mejorados todavía. Pero es que además, se han llegado a grabar imágenes por medio de batiscafos o de submarinos en aguas que antes sólo estaban a la vista de la imaginación de Julio Verne y de su personaje, el capitán Nemo. En este sentido, destacan unas obtenidas así por un equipo francés, que consiguió filmar la vida de la fosa de las Kuriles, aunque sin llegar a los cerca de 11.000 metros que se calcula tiene su fondo.

Estrellas bajo el agua

Las películas de cine submarino, que están realizadas la mayor parte de las veces por auténticos profesionales, se centran en cualquier aspecto de la vida bajo el mar. A pesar de todo, existen determinadas «estrellas», buscadas con más ahínco por el objetivo de la cámara. Escualos y, en general, los animales más peligrosos son unas de las «estrellas»



El celacanto, la especie menos evolucionada y hasta ahora desconocida, es de las más perseguidas por las cámaras.

de esta variedad del séptimo arte, sobre todo por la peligrosidad que entraña su filmación y la belleza plástica de las imágenes que se llegan a conseguir.

No son estas especies, sin embargo, las únicas que se persiguen con mayor frecuencia ni tan siquiera las más reputadas. El celacanto, una especie descubierta recientemente en los mares de Madagascar, es tal vez la más perseguida en este particular «start system». Se trata del ani-



mal menos evolucionado de los que se conocen y del que, sin embargo, no se tenían ni noticias hasta hace bien poco tiempo. Por vivir en profundidades grandes ningún hombre había tenido hasta ahora contacto con él y solamente se le ha podido fotografiar muerto y no, en cambio, en su propio ecosistema y en plena vitalidad. Sus particularidades se acrecientan todavía más por la extraña forma que tiene y por su aspecto de animal prehistórico y

poco evolucionado. Tal es así, que además de unas extrañas aletas presenta cuatro apéndices a modo de patas, que tal vez permitirían encontrar el eslabón perdido entre el animal marino y el reptil anfibio de épocas remotas. Estos rasgos específicos y la dificultad de toparse con uno es lo que le ha llevado a la fama y convertido en objetivo a seguir de estos «paparazzi» de las profundidades.

Rarezas aparte, hay otras es-

pecies que aparecen con frecuencia en estas filmaciones y que, por su belleza o fotogenia, son perseguidas habitualmente por las cámaras. Así ocurre con la lamprea, otro animal de extraño aspecto, que forma parte también de este universo de estrellas del cine submarino. Los senóforos, unos seres vivos transparentes, que se esparcen por el agua como el placton, pero de casi medio metro de longitud, son también otros de los elegidos con

más frecuencia. En este caso, además de su particularidad, se debe a lo vistoso de sus formas y a los planos realmente espectaculares que se consiguen con una buena iluminación y en unas aguas apropiadas. Pero no son solamente ellos, de forma que estas películas vienen a centrarse en cualquiera de los múltiples aspectos que refleja la vida marina, donde la variedad es mayor que la que se pueda encontrar por encima de esas aguas que les sirven de frontera. Y lo hacen enfrentándose a mayores dificultades que las que pudiera haberse encontrado Rodríguez de la Fuente para conseguir las imágenes de los animales más salvajes y escurridizos que pueblan la superficie de la tierra.

Decorados de ensueño

Además de las especies, hay algunos mares del planeta que son más apropiados que otros para captar los decorados de mayor belleza. Quizá donde se reúnen en mayor medida, casi formando un plató de ensueño, es en el Mar Rojo, de muy reciente actualidad. Por ser las aguas más cálidas del planeta, la vida se ha desarrollado allí de múltiples formas y colores, lo que las hace muy adecuadas para ser registradas en este tipo de películas.

No es éste, en cambio, el único paisaje submarino que destaca por su riqueza y cromatismo. Otro de los más espectaculares lo forman las aguas del Golfo Pérsico, por lo que existe el temor de que la pasada guerra de Kuwait pueda haberlo dañado hasta el punto de que algunas de sus aguas sean irreconocibles tras los vertidos de crudo y la muerte de sus especies. El Caribe que rodea a la península mexicana del Yucatán se cuenta también entre los mejores lugares para la filmación, con una fama reputada de aguas cristalinas y sosegadas por la belleza que se observa.

Las aguas elegidas son, en general, las más puras e incontaminadas y las que reciben mayores radiaciones solares. En Europa esto viene a coincidir con el Mediterráneo, al ser también las filmaciones atlánticas mucho más difíciles y arriesgadas. Dentro del Mediterráneo, los aficionados prefieren las aguas italianas y, en España, las que bordean las Baleares y muy especialmente las

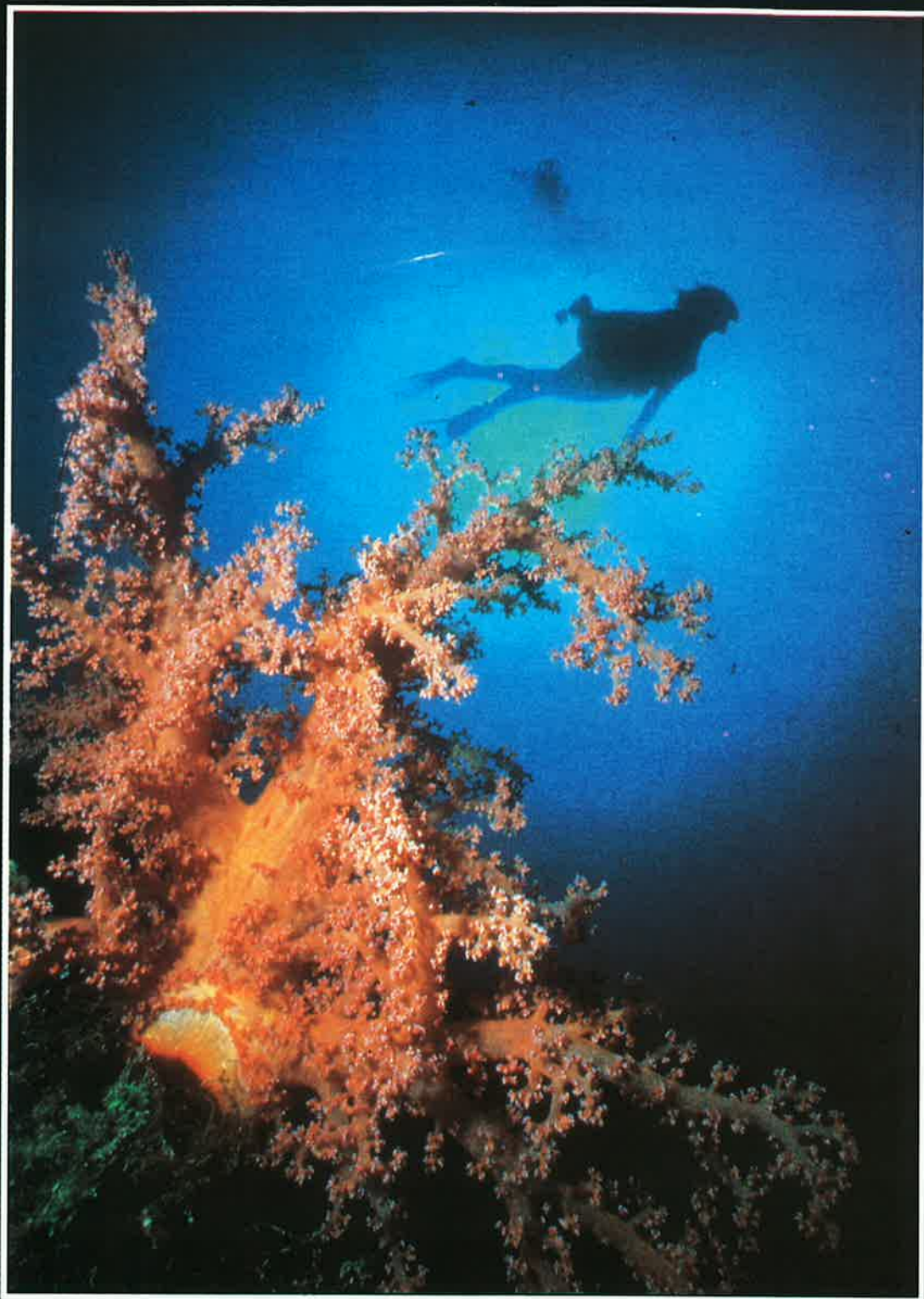
que se encuentran alrededor de la isla de Ibiza. Por este motivo, no es difícil encontrarse con equipos de filmación en esos mares. Los más conocidos y los que obtienen imágenes de mayor calidad suelen ser los norteamericanos, italianos, noruegos y franceses, donde la afición por el cine submarino es quizá mayor. Los españoles, no obstante, se encuentran también en un puesto destacado, que crece con los años por el aumento del gusto popular por las actividades subacuáticas en general y por las contemplación de estas imágenes en particular.

Cita de Donosti

El Festival de Cine Submarino de San Sebastián es, en este sentido, un precursor de esta actividad. Pionero en España y en Europa, comenzó hace dieciséis años a proyectar las imágenes tomadas de esta manera bajo las aguas del Globo. Su director, Francisco Pizarro, es un enamorado de este deporte, al tiempo que uno de los fundadores de la Federación Española de Submarinismo. Miembro destacado del Club de Actividades Subacuáticas encuadrado en la Real Sociedad de Fútbol, dice guiarse sobre todo por un enorme cariño hacia el mar y por el gusto de difundir entre el público lo que de espectacular tiene ese grandioso espacio que ocupa las cuatro quintas partes del planeta.

La próxima edición del festival, que se celebrará en la sala de proyecciones de la Caja de Guipúzcoa (Kutxa) de Donosti, desde el 15 al 18 de abril para las películas de estreno, se prolongará además hasta el mes de mayo para los filmes que han podido ser ya vistos en anteriores ediciones de este mismo certamen.

Serán dieciséis primicias no vistas hasta ahora en ninguna sala o festival del país y que proceden de realizadores de Canadá, Francia, Suiza, Austria, Estados Unidos, Alemania, Portugal, Reino Unido y de la propia España. Todas ellas elegidas con el criterio de que al menos cada país esté representado por una o dos de sus mejores películas. Además de éstas, se ofrecerán otros 31 films, rodados también en formato de 16 milímetros, y que ya han sido proyectados en ediciones anteriores de este mis-



Temor a que la guerra del Golfo haya destruido la apreciada belleza de las aguas del Pérsico y del Mar Rojo.

mo ciclo, pero que por su particular belleza pueden contar con la apreciación del público. Serán proyectadas no sólo en la sala de la Kutxa de San Sebastián, sino de forma itinerante en otros lugares de Euskadi.

Según cuenta Francisco Pizarro, con ello se proponen, sobre todo, dar a conocer el mar y alguno de sus secretos. «Muchos marinos —dice— no saben ni nadar y ni tan siquiera lo que hay debajo de su propio barco salvo



las especies que son de su interés. El mar —continúa— es el gran desconocido, a pesar de que constituye la mayor parte del planeta.»

Festivales en el mundo

En el certamen se concede un premio especial y otros seis premios a las mejores películas y que consisten, en los dos casos, en una placa plateada conmemorativa y

no, en cambio, en ninguna cantidad monetaria. Así lo hace, sin embargo, el Festival de Cine Submarino de Antives (Francia), de la misma antigüedad que el de San Sebastián pero quizá más conocido por esos premios que ofrece. Los dos son ejemplos de los festivales que se organizan con este mismo motivo en todo el mundo y que en España cuenta también con otro exponente en la Semana del Cine Naval y del Mar de Cartagena, aunque este último

no sólo centrado en las actividades subacuáticas.

El de San Sebastián, por ser el primero, es también el más conocido en su especialidad. Pero es que, además, las películas no solamente se proyectan en la capital guipuzcoana, sino que se envían a diferentes ciudades españolas, a solicitud de asociaciones y de interesados de cada una de ellas, así como de otros lugares del mundo. De este modo, durante el año pasado se llegaron a

ofrecer en salas de diferentes pueblos y ciudades de Guipúzcoa y Vizcaya, así como en Murcia, Gerona, Vigo, Valladolid, Barcelona, París y en la localidad italiana de Formia. Para esta XVI edición ya han recibido solicitudes de 20 lugares distintos, para que les remitan también algunas de las películas.

Financiación oficial

Los filmes no concurren, en cambio, de manera gratuita. El festival más que recibirlas como si de un concurso se tratara, las alquila para proyectarlas entre sus seguidores. Por eso mismo precisan de una financiación, en la que colaboran tanto el Gobierno Vasco, como las Diputaciones de Vizcaya y Guipúzcoa, Ayuntamiento de San Sebastián y, curiosamente, la Xunta de Galicia.

El presupuesto para el de este año es de cuatro millones de pesetas, «lo que contrasta —dice Francisco Pizarro— con las 40.000 pesetas con las que hicimos el primer certamen hace ahora dieciséis años». Una mayor financiación que les ha permitido, según cuenta, disponer de más cantidad de películas, «porque la calidad de los filmes viene siendo la misma», añade. Según él, esto es así porque hoy se sigue utilizando todavía el formato de 16 milímetros, «ya que el vídeo no nos permitiría proyecciones en pantalla grande de la misma calidad que la película, tal y como lo venimos haciendo».

Los realizadores que vienen concurrendo suelen ser profesionales o casi profesionales, ya que el aficionado suele grabar generalmente en formato de ocho milímetros. Unos aficionados, que por lo demás, aumentan cada día. El propio Francisco Pizarro señala al respecto que «el público está teniendo cada vez más cultura y conocimiento del mar y esto se traduce en el interés que despiertan ciclos como éste». Para él, este sentimiento va parejo también a una cada vez mayor preocupación ecológica, lo que este año se refleja en que la mayor parte de las películas que se verán en el certamen se refieren al Golfo Pérsico y al tema de la guerra y de la destrucción que esta última ha causado a la vida de esas aguas. ■

Texto: M. PEDRERO

Fotos: Carlo MARI

ESPAÑA ADOPTARA PROXIMAMENTE EL PROGRAMA COSPAS-SARSAT

S.O.S LLAMANDO A SATELITE

FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA

1. Emisión de una baliza COSPAS-SARSAT 121,5 MHz o 406 MHz. 2. Recepción y pre-procesamiento por los satélites Cospas y Sarsat. 3. Transmisión de los datos hacia las estaciones de recepción en tierra. 4. Recepción y localización de emergencias. 5. Procesamiento de las informaciones y transmisión de las alertas a los Centros de Coordinación de auxilios. 6. Puesta en marcha de los medios de salvamento.





El sistema puede aplicarse con éxito a la navegación, aviación y al transporte por carretera.

La vida humana en el mar es una de las cuestiones debatidas con mayor interés en los foros internacionales. En cada país, representantes y responsables de la política marítima se muestran, asimismo, preocupados por el tema diseñando y poniendo en marcha métodos y sistemas capaces de minimizar el riesgo derivado del trabajo en el mar. Uno de estos sistemas es, precisamente, el programa internacional COSPAS-SARSAT de localización de emergencias mediante el uso de satélites y en el que nuestro país, una vez integrado, tendrá mucho que decir. Pero qué es y cómo funciona en realidad este sistema.

Ante el umbral del año 2000, bien podemos afirmar que el cielo y el mar cada vez están más cerca. La línea del horizonte va haciéndose transparente y permeable, de tal modo que las actividades y fenómenos acuáticos son fácilmente detectados por los satélites. Tal es el caso de la teledetección, sistema por el que se pueden medir y determinar las oscila-

La tecnología espacial y el mar no son, en absoluto, términos incompatibles sino que se complementan de tal modo que aquélla sirve muy bien a los intereses y las actividades marítimas. Si gracias a la teledetección podemos determinar con facilidad las oscilaciones de las corrientes marinas o las migraciones de la fauna acuática, con el programa internacional COSPAS-SARSAT la vida humana en la mar está prácticamente fuera de peligro. A iniciativa del Ministerio de Defensa, nuestros barcos se beneficiarán próximamente de dicho sistema.

ciones de las corrientes marinas o las migraciones de la fauna acuática en orden a localizar bancos de pesca.

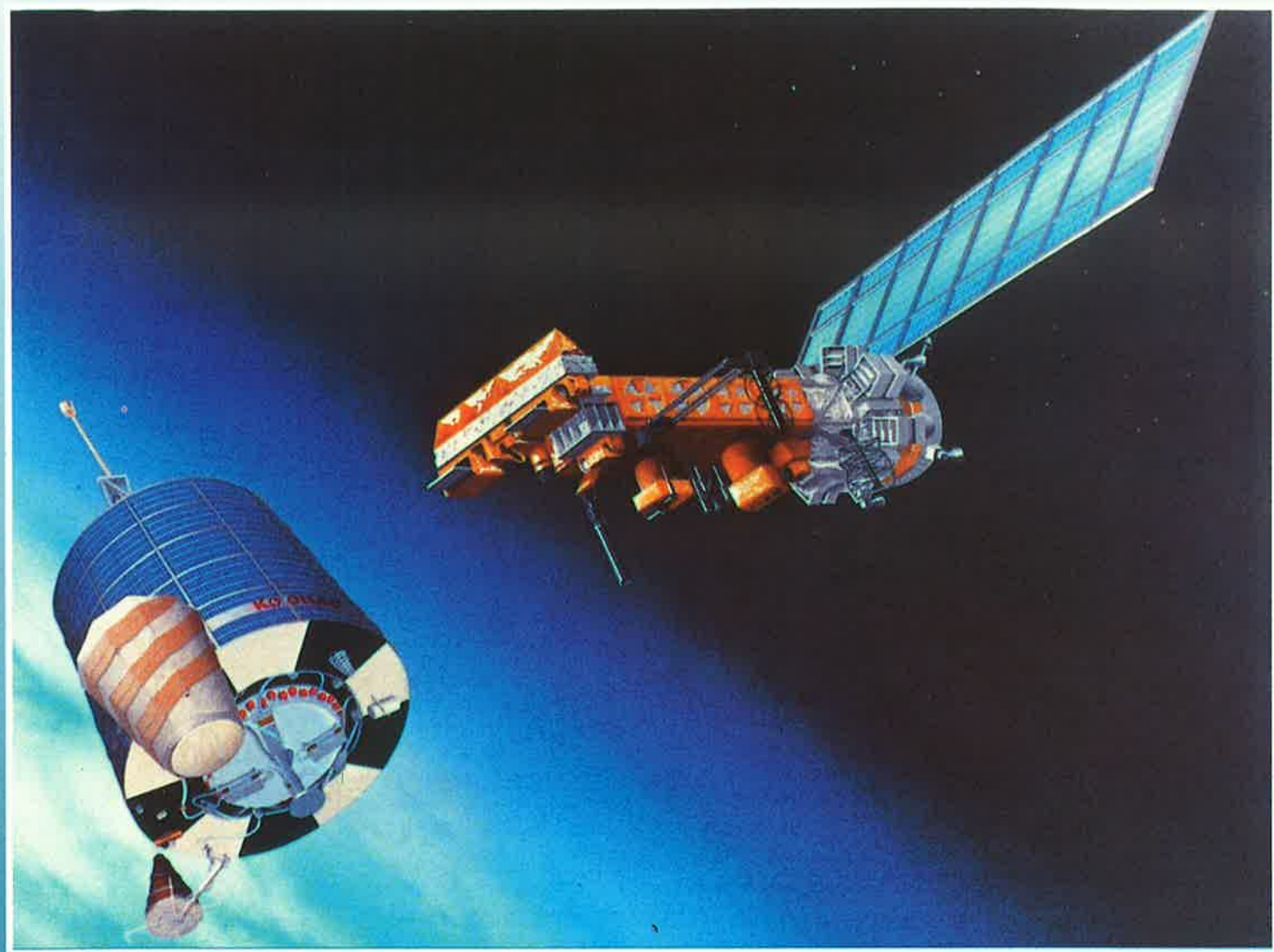
Dando un paso adelante en la evolución de la humanidad, el gobierno de los Estados Unidos propuso a mediados de los setenta a la NASA la elaboración de un informe en el que se evaluara el desarrollo de técnicas por las que, mediante el uso de satélites artificiales, se localizaran emergencias. En este sentido, las autoridades canadienses y americanas obligaron a sus barcos y aviones a llevar radioabalizas que, en caso de

emergencia, se activaran automáticamente dando a conocer la situación en la que se encontraban facilitando, de este modo, las tareas de rescate.

La recepción de estas señales (emitidas en la frecuencia civil de 121,5 Megaherzios y militar de 243 Megaherzios) se realizaba en principio, por medio de otros barcos o aviones que recogían el mensaje o las estaciones costeras que descifraban el SOS. A pesar de la ayuda que para las tareas de rescate suponían estas señales, el trabajo se hacía con bastantes dificultades ya que, si bien la emergencia se

detectaba inmediatamente, apenas si se tenía posibilidad de determinar el lugar exacto en el que se encontraba el avión o el barco siniestrado. No obstante, el uso de radiobalizas ha incidido favorablemente en las actividades de búsqueda y localización de emergencias con la consiguiente reducción de costes y rescate de las víctimas de accidentes aéreos y marítimos. Sin embargo, han sido la tecnología espacial y el uso de repetidores en satélites artificiales las causas del éxito en dichas actividades.

En julio de 1989 y tras un período experimental de siete años, Estados Unidos, Canadá, la Unión Soviética y Francia firmaron un acuerdo a cuatro partes por el que se comprometían a poner en marcha el programa COSPAS-SARSAT de localización de emergencias mediante el uso de satélites. El acuerdo incluía, además, la posibilidad de hacerlo extensivo a cuantos países estuvieran interesados en el mismo. De este modo, en la actualidad el sistema COSPAS-SARSAT ha sido aceptado por una veintena de naciones entre las que se en-



cuentran Inglaterra, Noruega, Italia, India, Taiwan, Hong-Hong o Chile. Otros Estados, como Venezuela o España, están en vías de hacerlo.

«Desde hace algunos meses, nuestro país participa como observador en las reuniones que los órganos de gobierno del COSPAS-SARSAT celebran periódicamente en la capital inglesa. Sin embargo, es muy probable que, en poco tiempo, España esté presente como miembro de pleno derecho en las sesiones abiertas del Consejo del COSPAS-SARSAT ya que, los encuentros cerrados son exclusivos de las cuatro naciones fundadoras del sistema», informó para MAR Julio Melián, director del centro espacial de Maspalomas.

Recepción en Maspalomas

Desde un primer momento, los países creadores del sistema son los encargados del segui-

miento espacial del programa que, por otra parte, lo ofrecen gratuitamente a cuantos países se interesen por el mismo, siempre y cuando sean estas segundas naciones las que instalen en su territorio las estaciones de recepción pertinentes. En España dicha estación quedaría instalada en la estación espacial que el Instituto Nacional de Técnicas Aeroespaciales (INTA) tiene en la localidad de Maspalomas en la isla canaria de Gran Canaria.

El sistema COSPAS-SARSAT de localización de emergencias está compuesto de cuatro satélites en órbita (dos soviéticos y dos americanos, aunque Francia y Canadá colaboran en el soporte de los mismos) y varios terminales de recepción en tierra denominados genéricamente LUT. En la actualidad, el sistema cuenta con casi una veintena de terminales situados en Estados Unidos, la India,

Australia, al sur de Inglaterra y un último en Toulouse (Francia). «Si se acepta la adhesión española al sistema, torre de recepción de las señales procedentes de los satélites quedará definitivamente instalada en Maspalomas. De este modo, estará perfectamente cubierta un área que se extiende desde el norte de Irlanda al Ecuador y se puede decir que quedarán aseguradas las rutas que, desde Sudamérica y Sudáfrica, se dirijan a Europa», nos comenta el director del centro de Maspalomas.

Es por este motivo por el que, tanto desde los organismos internacionales como desde la propia Administración nacional, se ve con buenos ojos la participación española en el COSPAS-SARSAT. La plena adhesión depende de su aprobación en próximos Consejos de Ministros. Precisamente será el Ministro de Defensa quien lleve a debate el tema, al consi-

derarse éste una cuestión de su incumbencia.

Radiobalizas de 406 Megaherzios

Desde los barcos o aviones siniestrados las balizas emiten señales de emergencia que son recibidas y retransmitidas a su vez por los cuatro satélites en órbita. Estas órbitas, separadas entre sí unos 45 grados, son casi polares y están a poca altura, características éstas que permiten una cobertura mundial al sistema, al tiempo que puede actuar con señales muy débiles como son las transmitidas en las frecuencias de 121,5 y 243 Megaherzios; si bien, lo ideal es el uso de radiobalizas que emitan en la frecuencia de 406 Megaherzios.

Una vez recogida la información, ésta se envía a los terminales de recepción en tierra desde donde se procesan los



datos y se distribuyen a los centros de control COSPAS-SARSAT que, según los casos y los tipos de siniestros, los envían a los centros de control extranjeros, a determinadas personas o entidades de países no participantes en el sistema o a los centros coordinadores de rescate de las fuerzas SAR.

Teniendo en cuenta estos hechos, se puede decir que el sistema COSPAS-SARSAT de localización de emergencias mediante satélites será un complemento idóneo del Plan Nacional de Salvamento Marítimo ideado por la Dirección General de la Marina Mercante ya que las señales recibidas por el receptor terrestre se enviarán al centro de coordinación de salvamento marítimo, en Madrid, o a sus centros periféricos (recordemos que en la actualidad sólo está en servicio el de Tarifa aunque en el Plan de Salvamento marítimo se contempla

En la estación espacial de Maspalomas, en Canarias, estará instalado el centro de recepción de señales de emergencia.

la existencia de varios repartidos por todo el litoral), que decidirán a su vez los organismos que deben actuar en cada caso.

Para que el sistema opere con total éxito, las autoridades recomiendan el uso de radiobalizas que emiten en la frecuencia de 406 Megaherzios, así como la protección de la banda de señales de emergencia contra las interferencias. «Las radiobalizas de 406 Megaherzios limitan las zonas de intersecciones, con lo que la precisión en la localización del aparato siniestros

trado es mucho mayor, calculándose un error de un kilómetro de diámetro», informaron fuentes de la Marina Mercante.

La situación actual de las radiobalizas en nuestros barcos es, en general, bastante negativa ya que no existe ningún registro de las mismas y las de 121,5 y 243 Megaherzios suelen emitir «falsas» alarmas. «Una gran parte de las emergencias que recibimos no pueden considerarse como tales ya que en numerosas ocasiones las radiobalizas, especialmente las conven-

cionales de 121,5 y 243 Megaherzios, suelen activarse solas sin motivo especial. Es por tanto, por lo que desde la Dirección General de la Marina Mercante se contempla la posibilidad de realizar un registro de balizas semejante al existente de barcos. Asimismo existe un gran interés por promocionar la instalación de radiobalizas de 406 Megaherzios, mucho más precisas y especialmente diseñadas para operar en el sistema COSPAS-SARSAT» informaron a MAR en el departamento de seguridad y contaminación marítimas de la Marina Mercante.

Con la adopción de este sistema de localización de emergencias mediante satélites se habrá dado sin duda alguna un paso adelante en relación a la seguridad de la vida humana en el mar. ■

Ana DIAZ

Numerosas actuaciones a lo largo del año

Máximo interés por el salvamento marítimo

La Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación de la Marina Mercante ha dado a conocer el que será su plan de acción para los próximos meses. Entre los aspectos más sobresalientes que tendrán lugar a lo largo de 1991 destacan la adhesión de nuestro país al Convenio de Hamburgo; los Acuerdos de cooperación con las distintas Comunidades Autónomas del litoral; aquéllos que se llevarán a cabo con el Ministerio de Defensa, Protección Civil y la Cruz Roja y, por último, la divulgación por los puertos deportivos y clubs de la ficha de Navegación.

NUMEROSAS son las actuaciones que la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación de la Marina Mercante desarrollará durante los próximos meses y hasta el final de 1991, siguiendo el calendario que la citada Subdirección ha dado a conocer a los medios de comunicación. Como en anteriores ocasiones, los ejercicios de salvamento ocupa-

rán un lugar destacado en el trabajo de los responsables de la seguridad y la contaminación marítimas de la Marina Mercante, «la prevención y la formación son elementos esenciales en la seguridad de la vida en el mar; de ahí el creciente interés que para esta subdirección tienen los simulacros de accidentes marítimos. Si se sabe cómo actuar, el trabajo es mucho más fácil y eficaz en situaciones reales», dijeron a MAR fuentes de Mercante.

Las diferentes acciones que se llevarán a cabo durante 1991 hacen referencia a la aplicación y el desarrollo en sus distintas partes del Plan Nacional de Salvamento y Lucha contra la



Contaminación. En este sentido, son importantes los acuerdos que la Dirección General de la Marina Mercante firmará con el Ministerio de Defensa, en relación a las actuaciones de la Armada y al Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR), Protección Civil, la Cruz Roja y las diferentes Comunidades Autónomas litorales.

Galicia ha sido la primera en colaborar con la Administración Central en materia de salvamento y lucha contra la contaminación ambiental con la firma de un convenio entre el Ministerio de Transportes y la Xunta que tuvo lugar el pasado mes de enero. En los próximos meses, las Comunidades valenciana y murciana ratificarán sus protocolos respectivos.

En otro orden de cosas, destaca la divulgación por los clubs náuticos y puertos depor-



**La participación
española
en Tratados
internacionales
será fundamental
para la coordinación
en tareas
de rescate.**

Colaboración con la Cruz Roja

El Consejo de Ministros del pasado 1 de marzo aprobó un Real Decreto por el que se autoriza al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones a establecer Convenios de colaboración en materia de salvamento con Entidades públicas y privadas. La Cruz Roja Española ha sido el primer organismo en firmar uno de tales Acuerdos.

La Cruz Roja Española ha sido la primera de las Entidades en firmar un Acuerdo de colaboración en materia de salvamento marítimo con la Marina Mercante. Desde dicha Dirección General se espera la participación en tareas de rescate de Protección Civil y el Servicio de Búsqueda Aérea (SAR); organismos con los que próximamente se ratificarán Convenios de colaboración.

Tradicionalmente, la Cruz Roja ha puesto al servicio del salvamento marítimo embarcaciones y helicópteros que han contribuido satisfactoriamente al rescate de vidas humanas en el mar; dichas actuaciones venían definidas por el Real Decreto 1512/1977, de 10 de junio, por el que se autorizaba a los entonces Ministerios de Marina y de Comercio a adquirir o contratar unidades destinadas al salvamento marítimo, cuyos uso y mantenimiento quedaban encomendados a la Cruz

Roja. Estas adquisiciones se cargaban a los presupuestos ministeriales de 1977 y 1979; por lo que, agotado el plan de acción a que se refería el citado Decreto, se ha hecho necesario actualizar los mecanismos de cooperación entre el Ministerio de Transportes y la Cruz Roja Española y otras Entidades, tanto públicas como privadas.

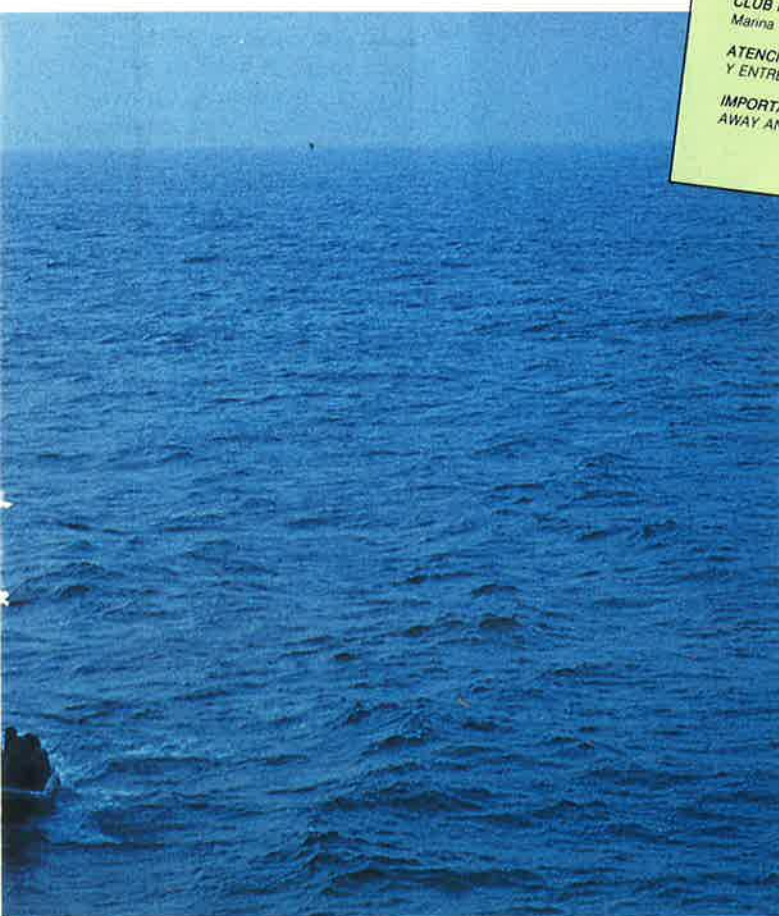
En orden a definir las líneas generales que en el futuro tendrán estos Convenios de colaboración, el Consejo de Ministros del pasado 1 de marzo aprobó un Real Decreto por el que se autoriza al Ministerio de Transportes a establecer Acuerdos de cooperación con cualquier entidad pública o privada que desee participar en las actividades de salvamento. La nueva normativa, no supeditada a la limitación temporal, permitirá una ampliación del contenido de los Acuerdos según lo vaya aconsejando la práctica de los mismos. ■


tivos de la denominada ficha de navegación que, sin duda, contribuirá a la localización de embarcaciones en situaciones de emergencia. «Lo ideal sería que no sólo las embarcaciones de recreo sino también los pesqueros tuvieran su ficha de navegación en los puertos», nos dijeron en Marina Mercante.

La ficha de navegación es un cartón de pequeño formato que los patrones de embarcaciones deben dejar en puerto antes de hacerse a la mar. En ella se incluyen datos sobre el barco, así como el recorrido que está previsto realizar.

Con la intención de dar a conocer a las tripulaciones el modo en que tienen que actuar en caso de emergencias, la Dirección General ha editado una serie de folletos a disposición de todos los interesados. Asimismo, la Subdirección General de Salvamento Marítimo y Contaminación va a elaborar periódicamente una publicación sobre emergencias marítimas en la que se informará cronológica y estadísticamente de







DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

CENTRO NACIONAL DE COORDINACION DE SALVAMENTO
MARITIME RESCUE COORDINATION CENTRE

PLAN DE NAVEGACION
SAILING PLANNING

NOMBRE DEL BARCO _____ TIPO _____
Ship's name _____ Type _____

NACIONALIDAD _____ PUERTO DE REGISTRO _____
Nationality _____ Port of register _____

ESLORA _____ COLOR CASCO _____
Length _____ Hull colour _____

Nº DE PALOS _____ COLOR Y TIPO DE VELAS _____
Number of masts _____ Colour and type of sails _____

EQUIPO RADIO _____ PERSONAS A BORDO _____
Radio equipment _____ People on board _____

PROPIETARIO _____ TELEFONO DE CONTACTO _____
Owner _____ Contact phone _____

FECHA Y HORA SALIDA _____ DESTINO, FECHA Y HORA LLEGADA _____
Date and time of departure _____ Destination, date and time of arrival _____

OTROS DATOS QUE FACILITEN SU BUSQUEDA EN CASO DE ACCIDENTE:
Any other information that may facilitate your search in case of distress: _____

CLUB NAUTICO O PUERTO DEPORTIVO DE: _____
Marina or Nautical Club of: _____

ATENCION: POR SU SEGURIDAD NO OLVIDE RELLENAR LA FICHA ANTES DE HACERSE A LA MAR
Y ENTREGARLA EN SU CLUB NAUTICO O PUERTO DEPORTIVO.

IMPORTANT: FOR YOUR OWN SAFETY DON'T FORGET TO FILL IN THE DATES BEFORE SAILING
AWAY AND LEAVE THE INFORMATION IN YOUR MARINA OR NAUTICAL CLUB.

La ficha de Navegación es muy útil para localizar embarcaciones perdidas.

los accidentes e incidentes habidos en las zonas de responsabilidad asignadas a España por la OMI o a los buques españoles dañados en cualquier zona.

Centros de coordinación de salvamento

Para 1991 estará acabado el Centro Regional de Salvamento de Finisterre, esencial para cubrir las emergencias que tengan lugar en el noroeste peninsular. También lo estarán prácticamente en su totalidad los centros de Tenerife, Cabo Peñas y Bagur. Si a esto añadimos que

se prevé la construcción de un nuevo centro en el puerto de Barcelona (que presumiblemente quedaría inaugurado antes de los Juegos Olímpicos del verano del 92) y la instalación de un proyecto de comunicaciones en el centro regional de salvamento de Tarifa, bien puede decirse que el Plan Nacional de Salvamento Marítimo y lucha contra la Contaminación de la Marina Mercante ha cumplido sus objetivos no sólo respecto a la creación y puesta en servicio de instalaciones terrestres, sino también en relación a la adquisición de embarcaciones. En este sentido, destacan los remolcadores que se ubicarán en Cas-

Ejercicios de salvamento programados para 1991

Enero

Ejercicio «Galicia 91», con motivo de la firma del Acuerdo de colaboración con la Xunta.

Marzo

Ejercicio hispano-francés «Golfo de Vizcaya 91».

Abril

Ejercicio en colaboración con el servicio de Rescate Aéreo (SAR), «Estrecho 91».

Mayo

Ejercicio «Barcelona 91» con motivo de la

activación del plan «Autoprotección y emergencia del transporte marítimo», previsto durante la celebración de los Juegos Olímpicos.

Septiembre

Ejercicio hispano-francés «Golfo de León 91».

Octubre

Ejercicio SAR «Canarias 91».

Noviembre

Ejercicio SAR «Levante 91».

tellón y Cartagena y la entrada en servicio de unidades menores en La Coruña, Palma de Mallorca y Santander y de limpieza en los puertos de Valencia, Gijón, La Coruña y Málaga.

Para que todos los medios sean utilizados correctamente en el supuesto de una emergencia, la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación no ha olvidado la formación y el reciclaje del personal dedicado a estas tareas. De este modo, a lo largo del año se organizarán cursos para los trabajadores de los distintos centros regionales de salvamento, así como para aquéllos dedicados al salvamento y a la lucha contra la contaminación.

También se ha previsto desde la Dirección General de la Marina Mercante la divulgación de publicaciones, la realización de cursos especiales de buceo e intercambios con organizaciones internacionales dedicadas al salvamento.

Acuerdos con países vecinos

El año en curso servirá para perfeccionar y desarrollar algunos de los Acuerdos internacionales ratificados ya por nuestro país, como el Tratado de Lisboa; la adhesión al Convenio de Hamburgo y el establecimiento de relaciones de cooperación en materia de salvamento y lucha contra la contaminación ambiental con las naciones cuyas áreas de responsabilidad sean colindantes con las españolas; esto es, Francia, Portugal, Reino Unido, Marruecos y Argelia.

Asimismo, uno de los aspectos más sobresalientes será la participación española en el programa COSPAS-SARSAT de localización de emergencias mediante satélites, en colaboración con la Dirección General del Instituto Nacional de Técnicas Aeroespaciales. La participación de nuestro país en dicho programa internacional será de vital importancia para el sistema ya que en la localidad canaria de Maspalomas quedará instalada una de las estaciones de recepción de las señales de socorro. ■

A. D.

ISONELL
SISTEMAS DE HABILITACION NAVAL

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

	CASE
MAMPAROS ISONELL de 26, 40 y 60 mm.	B-19
PERFILERIA:	
PUERTAS ISONELL P-30	B-15
PUERTAS ISONELL P-50	A-50
SUELOS FLOTANTES 8F-50	A-30
SUELOS FLOTANTES 8F-79	A-60
CUBIERTAS BEPALITE de 40 mm.	A-60



DBW - MONTERO, S. A.

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



Tiene una duración de tres años y entró en vigor el 31 de julio de 1990

RATIFICADO EL ACUERDO PESQUERO CON MAURITANIA

LA Comunidad Europea abonará a las autoridades de Namibia un total de casi 30 millones de ecus en un período de tres años, de acuerdo con las condiciones fijadas en el acuerdo de pesca con ese país, cuyo protocolo fue firmado en julio de 1990 y que ha sido ratificado por el Consejo de Ministros de Pesca de la CE.

El acuerdo con el país africano, con una duración de tres años hasta el 31 de julio de 1993, tiene especial importancia para las flotas españolas tanto de la Península como las ubicadas en Canarias, Ceuta y Melilla.

De acuerdo con el contenido de este compromiso, las posibilidades de pesca en aquellas aguas se centran en la actividad de langosteros con una media mensual anual de 1.950 Toneladas de Registro Bruto. En lo que afecta a los barcos marisqueros, la media mensual anual asciende a 10.000 Toneladas de Registro Bruto. En el caso de

Bloqueadas las negociaciones con Namibia a la espera de una mejor oferta del país africano.

los arrastreros y palangreros de fondo para la pesca de merluza negra, la media mensual anual será de 15.000 Toneladas de Registro Bruto. En cerqueros y arrastreros pelágicos la media anual mensual es de 9.000 Toneladas de Registro Bruto.

Para los atuneros cañeros y palangreros de superficie, el acuerdo contempla la actividad de un total de 38 barcos. En la modalidad de atuneros cerqueros congeladores, podrán operar en Mauritania 25 barcos, posibilidad que era inédita para la Comunidad Europea en este caladero.

El compromiso con Mauritania no es barato, al igual que sucede con los acuerdos que se tratan de lograr en los últimos años. Las autoridades de terceros países tratan de lograr las

máximas compensaciones de la Comunidad Europea para el desarrollo de sus propias pesquerías y el mantenimiento de sus recursos. En el caso de Mauritania, la compensación financiera asciende a 27,7 millones de ecus. La cooperación científico-técnica será de 900.000 ecus en el mismo período de tres años y se concederán igualmente bolsas de estudio para la formación de tripulaciones en ese país por una cuantía de 360.000 ecus.

Por otra parte, las autoridades de la Comunidad y el Gobierno de Namibia no llegaron a un acuerdo para la firma del nuevo acuerdo para faenar en aquellas aguas. Las ofertas finales del país africano no fueron suficientes para los negociadores de la Comunidad, lo

que está suponiendo el que se hayan suscrito ya acuerdos privados entre empresas y las autoridades de ese país con un coste muy superior para los armadores. Bruselas espera una mejora en la oferta de Namibia, aunque mientras tanto son los armadores españoles quienes están saliendo más perjudicados.

Junto a las negociaciones y los acuerdos para buscar salidas a la flota comunitaria en aguas de terceros Estados, el comisario Manuel Marín prosigue con sus estudios y documentos para la reducción de la flota comunitaria y el mantenimiento de los caladeros. Se trata de un debate que será protagonista en los próximos meses. Los problemas de pesquerías, de caladeros con problemas, de exceso de capacidad de algunas flotas mientras otras se renuevan y tratan de ocupar mercados de productos de la pesca como el español, son la nota dominante en el sector. ■

V. M.

La Comunidad Europea ha concedido 30.200 millones de pesetas para la protección del medio ambiente español. Entre los lugares que se verán beneficiados con esta financiación figuran, de manera importante, tres puntos de la costa española que se caracterizan por su hasta ahora alta contaminación. Estos son la desembocadura del Segura en la provincia de Alicante, la murciana bahía de Portman, así como la protección atmosférica de Cartagena y los vertidos industriales de Huelva.

El Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) financiará en 30.200 millones de pesetas algunos planes de lucha contra la contaminación del medio ambiente en nuestro país. Así lo ha aprobado recientemente la Comisión Europea, que recogió una propuesta en este sentido del comisario encargado de las políticas regionales, señor Millán. Esta financiación por valor de 237 millones de ecus, supone el 60 por cien del programa operativo plurirregional de cuatro años (1990-93) destinado al medio ambiente y recursos hídricos en las regiones del objetivo primero de España. El 40 por cien restante corresponde a aportaciones nacionales. El Gobierno español ha pedido, además, a través del programa comunitario Envireg, otros recursos suplementarios que serán destinados a esta tarea.

El programa operativo incluye la participación de diversas instancias administrativas (central y autonómica) y

de empresas públicas en acciones relacionadas con la vigilancia de la calidad del aire y de la contaminación marina, el encauzamiento de márgenes y acciones en playas y costas, así como en lo relativo a residuos urbanos industriales y recuperación ambiental de zonas específicas con graves problemas como la Bahía de Portman (Murcia) y la protección atmosférica de Cartagena, también en esa región. Asimismo, tie-

ne previsto llevar a cabo inversiones contra la contaminación generada por el polo industrial de Huelva (Andalucía) y a favor de la pureza de las aguas en la desembocadura del Segura, en la localidad alicantina de Guardamar. Además de estos objetivos se persigue también la promoción de tecnologías limpias para el medio ambiente, la creación de parques naturales y la lucha contra la erosión por medio de obras

de regeneración hídrico-forestales.

Especial hincapié se pone en lo referente al saneamiento y la depuración de las aguas residuales, así como se contempla también la construcción de un pabellón dedicado a temas medioambientales en la Exposición Universal de Sevilla del 92. Comentando ha declarado que «este programa es importante no sólo por su volumen financiero, sino porque subraya la re-

COSTAS MAS LIMPIAS

LA CE CONCEDE MAS DE 30.000 MILLONES PARA LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE ESPAÑOL





levancia del medio ambiente en las regiones del llamado objetivo primero y porque representa la voluntad expresa de conciliar desarrollo regional y medio ambiente».

Aguas residuales

De gran importancia para la limpieza de las costas y para la pureza de las aguas es también la directiva aprobada recientemente por la Comisión Europea que obliga a

Las bahías de Portman (Murcia) y Huelva, así como la desembocadura del Segura recibirán importantes inversiones.

las ciudades de más de 100.000 habitantes de tratar sus aguas residuales. Esta medida podrá exigirse a todo los núcleos de población de más de 2.000 habitantes después del año 2005, así como después de 1998 para todas las poblaciones de más de 10.000 habitantes que se encuentren situadas en zonas sensibles.

La medida afecta, además de a las poblaciones, a las industrias particularmente contaminantes, como las de con-

servas de pescado y vegetales, producción de alcoholes, mataderos e industrias lácteas. Con estas medidas se quiere recuperar la limpieza de las costas europeas, así como de los ríos y de las aguas contaminadas que ahora se vierten al mar, en detrimento de los ecosistemas y con una repercusión importante en la fauna marina que vive más próxima al litoral. ■

M. P.

Con la entrada de la primavera llegan al Mediterráneo los primeros atunes para reproducirse, atrayendo a una serie de barcos, sobre todo italianos y franceses, para pescar este atún que es el de mayor precio del mercado. Emplean diversos sistemas de pesca, incluyendo las redes de deriva, que calan dentro de las 12 millas jurisdiccionales, afectando a la reserva total del atún. Estos barcos, que no disponen de licencias, interfieren la actividad de los barcos artesanales de las islas, lo que ha dado lugar a constantes denuncias por parte del sector pesquero balear.



Pescan solapando la actividad pesquera balear



Atuneros extranjeros, piratas del Mediterráneo

EL problema no es de hoy. Desde hace años se viene detectando en aguas de Baleares la presencia de barcos extranjeros faenando en la captura del atún. Pero cuando se hace evidente es tres años atrás, y comienzan las denuncias del sector pesquero a través de las Cofradías de pescadores, por los que se solicita de la Administración Central intensifique la vigilancia de los buques extranjeros que pescan dentro de las 12 millas de las aguas territoriales españolas.

Miguel Massuti Oliver, biólogo y director general de Pesca de La C. A. de Baleares, afirma que existe un hecho biológico muy puntual, que sucede en los meses de primavera cuando, a través del estrecho de Gibraltar, entran en el Mediterráneo los reproductores del atún procedentes del Atlántico. Esta reproducción se hace en las áreas concretas del Mar Balear y Mar Tirreno.

«En esta zona —dice Massuti— permanecen todo el verano, en época de reproducción, y los juveniles nacidos en estas dos áreas, y los supervivientes reproductores, regresan al Atlántico en otoño. Estos reproductores son los de mayor tamaño, ejemplares entre 200 y 315 kilogramos de peso, y es lo que atrae a los barcos pesqueros, sobre todo italianos, franceses y algún español del continente. Y es que este atún es el que mayor precio tiene en el mercado.»

En aguas del archipiélago balear, se encuentra una gran flota de estos barcos desde principios de junio hasta primeros de septiembre, en busca de este tipo de atún. Las artes empleadas son muy diversas; desde el palangre de superficie, el cerco, la caña y, lo que es peor, las redes de deriva, prohibidas por la CEE, que tienen una longitud entre 40 y 60 kilómetros de longitud y una altura de paño de ocho metros, pescando todo lo que se encuentra a su paso.

El atún es un gran migrador, incluso el llamado «pelágico oceánico», y es una especie con repercusiones comerciales internacionales, y el hecho de que



Atuneros extranjeros, piratas del Mediterráneo

se lo mate masivamente en época de reproducción, afecta a las reservas de la especie, pues cada año van disminuyendo los juveniles que, más tarde, serán reproductores.

Calan encima de sus artes

El problema con que se encuentran los pescadores de Baleares, es que estos intrusos pescan en aguas autonómicas, dentro de las 12 millas, solapando su actividad e interfiriendo con los barcos artesanales de las islas. El pescador mallorquín, menorquín o ibicenco, no busca el atún, pues no tiene mercado en las islas Baleares, pero coincide la estadia de los

buques atuneros extranjeros con la época de la pesca de la langosta, entorpeciendo su trabajo.

La consecuencia de la actuación de estos buques «piratas», es que destrazan las redes, calan encima de las artes caladas por los pescadores de aquí, destruyendo todos sus sistemas legales operativos; de ahí viene el problema y la protesta. A esta protesta se suma la de los centros de investigación y de las administraciones autonómicas, por contravenir acuerdos de pesca, fundamentalmente los de las CEE.

El solapamiento viene por dos razones. Una, por el hecho

en sí, otra, porque los barcos artesanales de las islas no pescan por fuera de las 12 millas, demostrando claramente que estos barcos, italianos y franceses, pescan dentro de ellas y, además, sin licencia. «Es más —agrega Massuti— las veces que hemos entrado a bordo de estos buques italianos, bien por parte de la Guardia Civil o nuestros inspectores, en su rol se ve que llevan una anotación de la Administración Pesquera Italiana, donde consta que no pueden alejarse más de 20 millas de la costa italiana. Al estar en Baleares infringen su propia normativa.»

La presencia de estos barcos se hace evidente cuando entran en puertos de las islas; los más

frecuentes son Ciudadelá, Mahón, Fornells, Alcudia, Porto Colom, Sóller, Palma e Ibiza, que es donde recalán para repostar o refugiarse por temporal o avería. «Siempre que se les ha hecho inspecciones —agrega el director general de Pesca— se han buscado sistemas indirectos para luchar contra ellos, como las licencias de pesca o las artes de deriva.»

Denuncias sin respuesta

Un fin de semana, coincidiendo con fechas de temporal, se llegaron a contabilizar surtos en el puerto de Ciudadelá 22 barcos italianos, causando la indignación de armadores, trabaja-



dores del mar y de las mismas autoridades de pesca que, en ocasiones, se sienten impotentes ante la pasividad de la Administración.

«Si el hecho se desarrolla en aguas españolas —se lamenta Massuti— le corresponde a la Dirección General de Ordenación Pesquera la vigilancia de estos barcos, pero pensamos que las patrulleras con base en Palma de Mallorca o Mahón, son insuficientes para este cometido. Y al pedir que se intensificara la vigilancia queríamos que se hiciera de una forma real. Sin ánimo de enmendar la plana al Ministerio de Defensa pensábamos que, si había (que ya no los hay) unos dragaminas en la base naval de Porto Pi, harían lo

que hacen Francia y Marruecos, situar barcos de guerra a vigilar la línea de las 12 millas.»

Pero, al parecer nadie está conforme con la postura de la Administración pues, como respuesta —puntualiza Massuti— «se nos dijo que habían dado orden a las Comandancias de Marina de intensificar la vigilancia con sus patrulleras, pero no aumentaron ni una más, porque no las hay. Y entonces se hizo una denuncia por parte de la Dirección General de Pesca del Govern Balear a ICCAT (Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico) pues en medidas internacionales, el Mediterráneo es subsidiario del Atlántico».

La ICCAT tiene poder en

aguas internacionales, pero al ser órgano consultivo lo que hace es, a través de los países miembros de esta organización, adquirir el compromiso de respetar estas reservas de atún reproductor. Los países no pertenecientes no tienen por qué cumplirlo. Aquí cabe una puerta abierta para un futuro a corto plazo. El día en que la CEE ponga en marcha la política azul del Mediterráneo, una de las primeras actividades será ampliar las aguas de la zona exclusiva de los países miembros del Mediterráneo, hasta donde puedan.

Justamente ahora que se está celebrando en Palma de Mallorca la Conferencia para la Seguridad y Cooperación Europea

en el Mediterráneo, tanto en las delegaciones de los países participantes como los no integrantes, existe diversidad de opiniones, aunque la mayoría se adhiere a la Carta de Helsinki y a la propuesta hispano-italiana, para mejorar la calidad de vida del Mediterráneo y de los países ribereños.

Pero baste observar una carta náutica para ver que las 200 millas son imposibles de aplicar en el Mediterráneo, pero algo se va a ampliar después de estos debates internacionales. Si las aguas territoriales son superiores a las 12 millas, se ampliará la capacidad de vigilancia por parte de los Estados miembros, aparte de que la CEE tome para sus países, y ahí si que están

Atuneros extranjeros, piratas del Mediterráneo



Italia y Francia, la prohibición absoluta de pescar el atún reproductor durante los meses de verano en el Mediterráneo, lo que despierta una esperanza de que se tomen medidas serias contra este atentado biológico, económico y ecológico.

Tanto el GOB (Grupo Ornitológico Balear) como el movimiento ecológico «Greenpeace» están denunciando incansablemente estas actuaciones arbitrarias por parte de buques de banderas extranjeras. Las manifestaciones multitudinarias en tierras, y los impedimentos en alta mar contra estos atentados, son una prueba evidente de la imperiosa voluntad de todos, por acabar con estos desastres. Se tiene constancia fehaciente de barcos italianos, franceses y catalanes, en una proporción de 20-8-1, en el mismo orden, que en su conjunto forman una flota «pirata» de más de 60 buques en tan poco espejo de agua.

Pero a éstos hay que añadirles los buques asiáticos que también concurren en el Mediterráneo para la captura del atún. También se hizo denuncia de ellos ante la Embajada del Japón, pues se había detectado la presencia de barcos orientales en la zona. La res-



puesta del Embajador a la Dirección General de Pesca fue que, ellos no venían al Mediterráneo, y que tenían una vigilancia en el Estrecho para no dejar entrar ningún barco nipón, pero no hay certeza de ello.

Otra de las explicaciones que han dado las autoridades japo-

nesas es que eran barcos con bandera de conveniencia, generalmente sudamericanos, pero con tripulación oriental, pero no japonesa. Sin embargo, el buque «Orient 1», de bandera hondureña, detectado por «Greenpeace», estaba compuesto por tripulación coreana y taiwanesa, mientras la perso-

na encargada de supervisar las capturas, era de nacionalidad japonesa; por eso no cuadran los datos. En cualquier caso estos buques orientales, siempre se han mantenido fuera de las 12 millas, y nunca se han visto estos buques en puertos de las Baleares.

Desde cualquier organismo se sigue insistiendo en que España podría vigilar de una forma exhaustiva la zona de las 12 millas, pues a estos barcos que entran en la jurisdicción de nuestro país, se los puede apresar y sancionar. Este problema se ha trasladado a Bruselas, y un Decreto obligará a la reconversión de la pesca en Baleares, pues esta área está al límite de la sobreexplotación. Respecto al atún, la ICCAT ha manifestado que el atún rojo del Mediterráneo ha descendido en un 60 por cien, y es especialmente grave en los individuos reproductores con un 80 por cien.

Aunque los barcos de bandera de conveniencia no son miembros de la ICCAT, y no tienen que respetar los acuerdos adoptados por la Comisión, la mayoría de las capturas va destinada a un país que sí es miembro, Japón. ■

Emilio MORANCHO

CONSTRUCCION DE BARCOS
DE PESCA Y DEPORTIVOS
EN MADERA Y EN
POLIESTER REFORZADO,
HASTA 30 M DE ESLORA

TALLER DE ARMAMENTO

REPARACIONES NAVALES

CONSTRUCCION DE
MAQUINILLAS DE PESCA

Primer astillero de España
que construyó
buques de pesca en PRFV,
habiendo construido
el que en su día fue
el mayor pesquero de Europa
en este material



ASTILLEROS BLASCO

Avenida Santiago Bernabeu, 35
Apartado 10
Teléfonos:
Oficinas: 41 18 71
Talleres: 41 17 67 y 41 11 78
Particular: 41 11 75
SANTA POLA (Alicante)
España



Pesquero nombrado "BELLA" de 7 metros de Eslora y 116 T.R.B.,
dedicado a la pesca de arrastre y fabricado en PRFV.



Pesquero "Nuestra Sra. del
Carmen II", de 8 metros de
Eslora, dedicado a la
pesca artesanal.



Pesquero nombrado "PIXARE II" de 25 metros de Eslora y 96 de T.R.B.,
dedicado a la pesca de palangre y fabricado en PRFV.

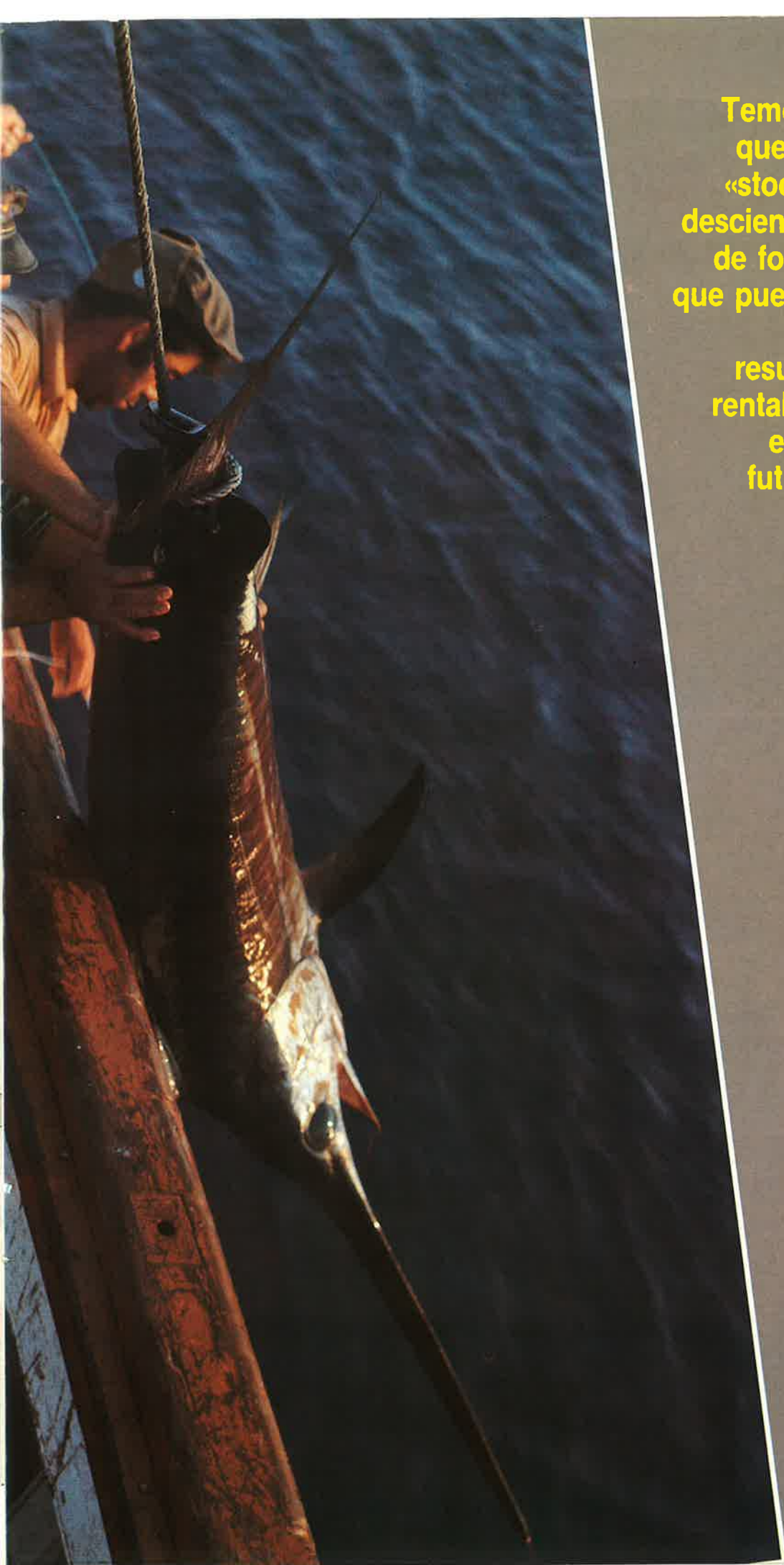
LOS BARCOS DEL FUTURO, HOY

LAS CAPTURAS DEBERAN REDUCIRSE A PARTIR DE JULIO, SEGUN RECOMENDACIONES INTERNACIONALES

Las capturas de pez espada atlántico deberán reducirse a partir del próximo 31 de julio, según las recomendaciones de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT). Estos Acuerdos, suscritos por la Administración española, se traducirán en la prohibición de desembarcar ejemplares de menos de 25 kilos o de 125 centímetros de longitud. Con ello se quiere preservar a los ejemplares más jóvenes, aunque de una forma con la que no está del todo de acuerdo la flota afectada por la medida.

EL PEZ ESPADA, a la baja





Temor a que los «stocks» descieran de forma que puedan no resultar rentables en el futuro.

LA Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) ha acordado establecer varias medidas para la conservación de los «stocks» de pez espada y de otros túnidos en esas aguas oceánicas. La medida, tomada en la conferencia celebrada por el organismo hace unos meses en Madrid, ha sido suscrita ya por 16 países, entre los que se cuenta España. Además de la Administración española, han firmado por ahora el Convenio otros como Angola, Canadá, Corea, Estados Unidos, Francia, Ghana, Japón, Marruecos, Portugal, Suráfrica, Unión Soviética y Venezuela.

Este acuerdo supone, entre otras cuestiones, el compromiso de los países firmantes de prohibir el desembarco en sus puertos de ejemplares de pez espada de menos de 25 kilogramos de peso o de menos de 125 centímetros de longitud, con lo que se quiere preservar los ejemplares más jóvenes y eliminar la presión actual en los caladeros. La comisión, no obstante, admite la aplicación de esta medida con cierto laxitud, al permitir el desembarco de estos ejemplares por parte de aquellos barcos que hayan infringido de forma fortuita esa recomendación, a condición de que no sobrepasen, en ningún caso, el 15 por cien del total del número de peces desembarcados en cada ocasión.

La ICCAT quiere que, además de esta medida, los países firmantes adopten cuanto antes unas normas similares para garantizar la protección de los individuos más pequeños de pez espada y recomienda que esto no se haga únicamente con el establecimiento de vedas de zona y época, sino que se complete además con otro tipo de medidas complementarias.

Todo esto, al partir la ICCAT del convencimiento de que las actuales capturas de pez espada no pueden ser mantenidas durante mucho tiempo por las distintas flotas dedicadas a su captura en el Atlántico norte, que es donde se aplicará la medida. Según los informes científicos con que cuenta esta



Quedará prohibido capturar ejemplares jóvenes de menos de 25 kilos de peso o de 125 centímetros de longitud

comisión, los «stocks» pueden verse reducidos de manera importante en un futuro no muy lejano y hacer, por tanto, que dejen de ser rentables los esfuerzos pesqueros dedicados a esta especie.

Fluctuaciones de capturas

ANAPA, la asociación española que engloba a la flota del palangre de superficie y dedicada a esta pesquería, se ha lamentado últimamente de estas fluctuaciones en las capturas de pez espada que ha denunciado también la ICCAT. No obstante, miembros de esta asociación se muestran algo escépticos con las medidas propuestas, al afirmar que lo que realmente sería preciso en primer término es llevar a cabo un censo creíble y exhaustivo sobre las variaciones de la población de esta especie migratoria en el Atlántico, antes que proponer las restricciones apuntadas. Una objeción parecida fue la planteada por Pilar García Doñoro, directora general de Relaciones Pesqueras Internacionales, en la conferencia mantenida por la comisión hace unos meses. Según la representante española, habría

que identificar primero las poblaciones de pez espada existentes en el Océano Atlántico, antes que restringir las capturas sólo en las aguas del hemisferio norte de ese océano y no en todas ellas.

Las medidas restrictivas recomendadas por la ICCAT ya fueron adelantadas en cierta medida por la propia Administración española, que en los últimos años no ha autorizado la construcción de nuevas embarcaciones dedicadas a esta pesquería, dada la incertidumbre sobre la rentabilidad de sus capturas y sobre la evolución de sus «stocks». Una medida que ha sido completada también con la prohibición de acceder a un cambio de modalidad por parte de un barco que no se dedicará al palangre de superficie y que quisiera hacerlo, tal y como han llegado a solicitar algunos armadores.

Redes de deriva

La comisión también acordó en su reunión de Madrid el prohibir la utilización de redes de deriva para la pesca del atún y del pez espada a partir de 1992, a pesar de que España propuso

que esta prohibición entrará en vigor a partir del presente año. Estas redes de deriva, suspendidas a modo de cortina en alta mar y a veces con longitudes de hasta 50 kilómetros, son consideradas como un método de pesca destructivo, al capturar accidentalmente un elevado número de cetáceos, tortugas marinas y especies que no son objeto, en principio, de ningún interés por parte de la pesquería en cuestión.

Las Naciones Unidas aprobaron el pasado año una moratoria que entraría en vigor el 30 de junio de 1992, para el uso de este tipo de artes en todos los océanos del mundo, por considerarlas un método altamente destructivo. Asimismo, la ONU recomendó en 1989 el cese de la expansión de estas redes en aguas internacionales, lo que hizo de detonante para que algunos países, entre ellos España, prohibieran la pesca de túnidos con estas llamadas redes de deriva.

En la reunión que mantuvo en Madrid la ICCAT se definieron dos posturas diferentes respecto a esta cuestión. Por una parte, la defendida por España y por Estados Unidos de restringir el uso de estas artes y,

Ninguna flota podrá emplear redes de deriva para pescar atún o pez espada en el Atlántico a partir de 1992.



por otra, la de países como Francia, Taiwan, Corea y Japón, que defendieron que esta técnica no tiene por qué ser dañina, siempre que se haga un buen uso de ella.

La flota atunera francesa, según señala la asociación ecologista «Greenpeace», utiliza profusamente estas redes de deriva en la zona comprendida entre el norte de las Azores y el golfo de Vizcaya. Francia inició esta práctica pesquera —muy rentable por otra parte— en 1986 y desde entonces ha incrementado su flota. Hoy serán cerca de 40 embarcaciones francesas las que utilizan esta técnica, según denuncia la asociación ecologista, con redes de una longitud que va desde los 5 a los 20 kilómetros que llegan a alcanzar algunas.

«Greenpeace» también señala al respecto que la flota de Taiwan, presionada por la creciente oposición al uso de estas artes en el Pacífico, se ha trasladado al Atlántico, donde los recursos pelágicos ven incrementada su amenaza con la presencia de la flota taiwanesa.

La asociación ecologista también denuncia el caso español, en donde las redes de deriva están prácticamente prohibidas, pero no para todos los casos. El Ministerio de Agricultura publicó una Orden ministerial en el *Boletín Oficial del Estado*, del 24 de octubre pasado prohibiéndolas para las pesquerías de pez espada, marrajo, atún y bonito del norte, tanto para los barcos españoles como para aquellos extranjeros que faenen en aguas jurisdiccionales españolas. Una Orden que ha entrado en vigor el pasado 31 de marzo de 1991. «Greenpeace» puntualiza, sin embargo, que el uso de estas artes sigue estando permitido para capturar melva y bonito en el Mediterráneo. Aunque reconoce que por el momento son pocos los pesqueros que utilizan estas redes, también llamadas boniteras de deriva, y que las zonas en que se emplean no están muy alejadas de la costa, hace hincapié en la necesidad de evaluar el daño que podrían causar estas artes sobre especies como los delfines o las tortugas. ■

¡NUEVO! Mediante la Enmienda 15.212 del Ministerio de Asuntos Exteriores publicada en el B.O.E. del 11 de Junio 1986, España se ha adherido al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, siendo obligatorio el cumplimiento de las normas de dicho Convenio.

Sólo se salvarán si son vistos

Una nueva generación de materiales retrorreflectantes que mejora las probabilidades de rescate nocturno en el mar.

Utilice la Lámina Reflectante "Scotchlite" High Intensity de 3M.

La Lámina Reflectante Scotchlite es un material retrorreflectante que aumenta de 8 a 10 veces la detección, en relación con los equipos no marcados.

Es un material reflectante de una nueva generación, específicamente diseñado para ser utilizado en equipos salvavidas.

Combina las mejores propiedades ópticas con una

construcción suficientemente fuerte como para soportar las condiciones de uso en el mar, proporcionando una gran angularidad y brillantez para conseguir la mayor eficacia.

La Lámina Scotchlite lleva incorporadas millones de

esferas microscópicas de vidrio para captar la luz y devolverla a su fuente de origen, para que las personas estén protegidas con un producto que mejora las probabilidades de rescate y aumenta la seguridad en el mar.

Lámina Scotchlite High Intensity, la mejor ayuda para el rescate nocturno.

Si desea recibir más amplia información sobre la Lámina Scotchlite High Intensity, sin ningún compromiso por su parte, envíe este cupón a:

Departamento Productos Reflectantes 3M España, S. A. Apartado 25. 28080 Madrid.

Nombre _____

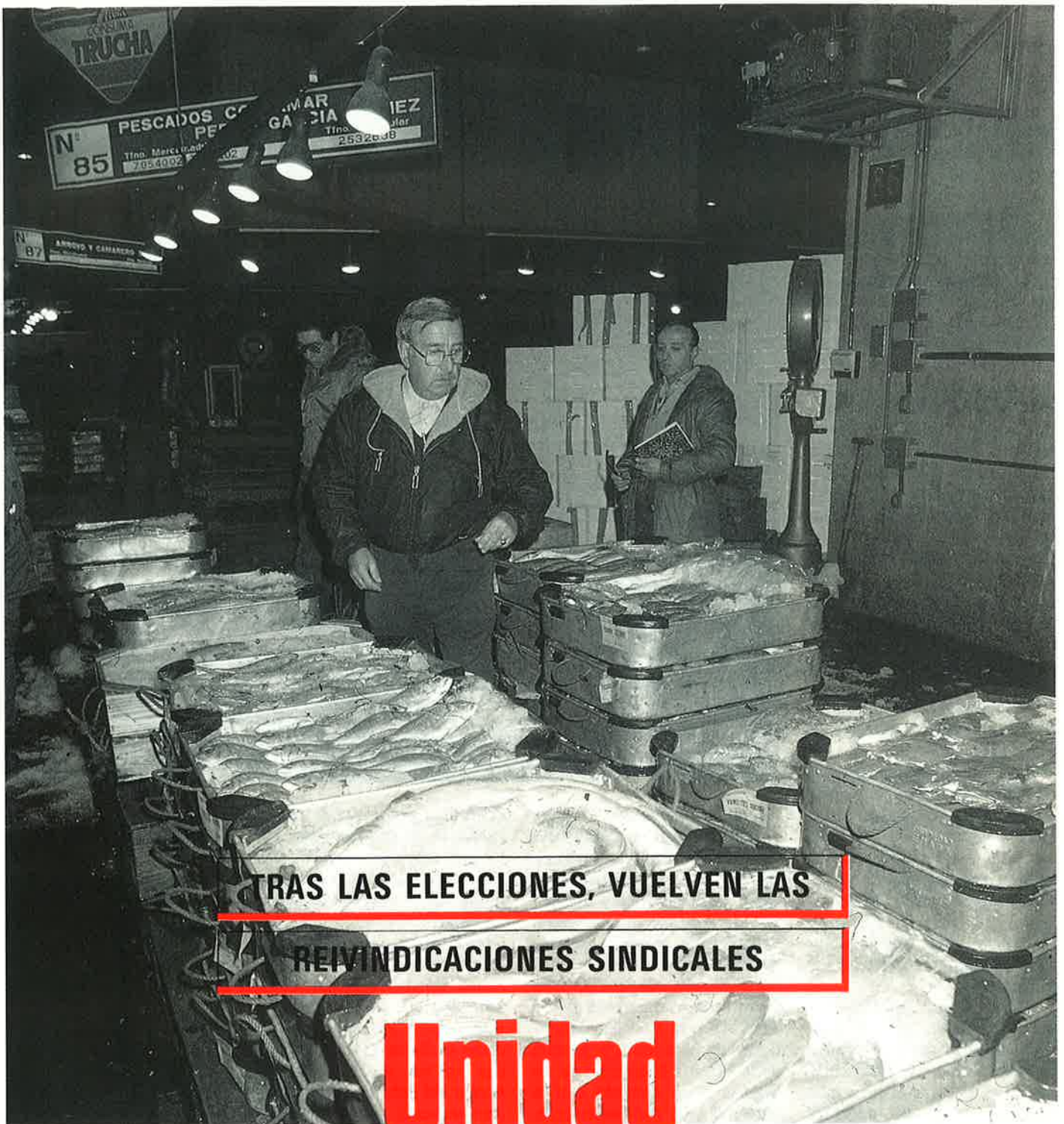
Empresa _____

Dirección _____

C.P. _____ Población _____

Provincia _____

3M



**TRAS LAS ELECCIONES, VUELVEN LAS
REIVINDICACIONES SINDICALES**

Unidad de acción en el mar

Terminada la carrera electoral, las aguas vuelven a su cauce y los sindicatos reivindican de nuevo sus posiciones. En el mar, la unidad en los objetivos caracteriza la lucha de los

representantes de los trabajadores, tanto de la Marina Mercante como de la Pesca que, tras los cambios ministeriales, muy probablemente tendrán que negociar con nuevas caras políticas.

DURANTE los pasados meses, los acontecimientos del Golfo han paralizado y velado en cierto modo el pulso del día a día en nuestro país. Finalizada la guerra, las tintas periodísticas se han centrado en una crisis de Gobierno que no acababa por llegar. Sin embargo, marzo comenzaba con nuevas caras en los Ministerios con competencias marítimas: José Borrel sustituía a Barrionuevo en Transportes en una cartera que abarcaba también departamentos pertenecientes anteriormente al MOPU; Carlos Romero ofrecía el testigo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a Pedro Solbes y Julián García Vargas trasladaba su despacho del Ministerio de Sanidad y Consumo al de Defensa. Nuevos personajes en la escena política que probablemente y de manera paulatina harán cambios en los departamentos que dirigen.

A quienes no parece importar en demasía los cambios es a los sindicatos que, una vez acabada su particular contienda electoral del pasado otoño y cuando los resultados de dichas votaciones no se han computerizado aún en su totalidad, al estar pendientes de revisión algunas de las listas salientes del proceso electoral, han vuelto a las negociaciones reivindicando mejoras para los trabajadores.

En el mar, cuando los próximos meses se presentan algo calientes desde el punto de vista político, la unidad de acción es la característica más sobresaliente de las acciones emprendidas por los sindicatos del sector.

La búsqueda de un marco marítimo estable y definido y el establecimiento de un tejido asentado, que sirva como alternativa de futuro a los trabajadores del sector, son los objetivos fijados por UGT y el Sindicato Libre de la Marina Mercante, organizaciones mayoritarias en el sector, como prioridades en la lucha sindi-



cal de los meses que vienen.

Los pronósticos temporales para esta primavera apuntan a marejada. A la huelga anunciada en el cabotaje y desconvocada a última hora, excepto en la Naviera Pinillos, hay que añadir las reivindicaciones que los sindicatos marinos llevarán a cabo para los petroleros y el TRAMP que podrían desembocar en una huelga general de la Marina Mercante, de no llegarse a un acuerdo con la patronal y la Administración.

«Los sindicatos no estamos de acuerdo con la reordenación que se está llevando a cabo en el cabotaje sin nuestra participación. Queremos que se constituya una mesa de acción a tres bandas en las que estemos presentes junto a la patronal y la Administración. Creemos, asimismo, en la calidad como el punto de partida para conseguir la tan deseada competitividad del sector; no es válido que el

abaratamiento de costes, consecuencia de la liberalización, pase por una mala calidad del transporte marítimo del cabotaje. Somos conscientes de que la reorganización del sector obligará a un excedente laboral; no sólo queremos que éste sea el menor posible, sino que exigimos una alternativa para los trabajadores que sufran en su carne el desempleo y en esa lucha no nos detendremos. La huelga del cabotaje ha quedado desconvocada pero hay mucho que hacer también con los petroleros y el TRAMP», manifestó Andoni Lecertúa, del Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM).

Segundo registro en Canarias

La determinación del segundo registro de buques en Canarias y la puesta en marcha

de la Ley de Ordenación de la Marina Mercante forman también parte de la agenda de trabajo de los sindicatos marinos para los próximos meses. «Sabemos que la Administración es favorable al establecimiento de un segundo registro de buques en Canarias, así lo manifestó Barrionuevo en la Asamblea General de ANAVE del pasado verano. Lo que nos falta es información sobre el tema. No sabemos cómo se va a llevar a cabo por lo que, mientras no exista una postura clara al respecto, el segundo registro de Canarias no es más que una estructura en el aire», dijeron fuentes sindicales.

Tanto para UGT como para el SLMM, el segundo registro canario puede ser una de las opciones más atractivas para modernizar el sector pero «no debe entenderse exclusivamente como un apoyo a Canarias o como una simple reduc-



ción de costes de Seguridad Social o IRPF», señalaron los sindicatos.

Respecto a la Ley de Ordenación de la Marina Mercante de la que las organizaciones sindicales afirman poseer más información no demuestra sino «un choque directo con otros textos legales, como la Ley de Puertos, lo que no hace otra cosa que incidir en la cuestión de la duplicidad y triplicidad de competencias que políticamente se dan en el mar. Algo que para nosotros es inadmisibile», comentaron los sindicalistas.

Mantener la formación

No hay duda de que la formación de los trabajadores y la seguridad en los barcos es esencial para los sindicatos. «Para nosotros, la seguridad no es discutible, para ella no hay 'tiras y aflojas'. Podemos discu-

tir mejoras salariales; denunciar la exportación de barcos; criticar la contratación de mano de obra, procedente de terceros países, en situaciones de explotación pero no discutimos sobre la seguridad. Esta está por encima de cualquier negociación y diálogo; es una exigencia a cumplir por todos, ya que en ella está en juego la vida de los hombres», manifestaron en UGT.

Muy cercana a la seguridad está la formación de los trabajadores. En sus reivindicaciones, los sindicatos van a exigir el mantenimiento de los actuales niveles de formación, algo que se contradice con la recientemente creada Guardia Civil del Mar de la que discrepan los sindicatos.

Actuaciones en bajura

La regulación de las actividades extractivas en los caladeros nacionales y la mejora de las condiciones de seguridad y protección sociales para los trabajadores del sector serán los ejes sobre los que gire el trabajo de los sindicatos pesqueros. «Para nosotros es esencial controlar y regular las vedas porque en algunas ocasiones las extracciones y los paros

Los sindicatos de la Marina Mercante no descartan una huelga general del sector para esta primavera.



no se realizan de manera ordenada, sino que obedecen a directrices privadas, como es el caso del cerco en el Mediterráneo. Es deseable que la Administración y las Comunidades Autónomas se plantearan seriamente la regulación de las paradas y, por ello, vamos a insistir en que dialoguen», manifestó Jesús Cuesta, del Sindicato del Mar de CC.OO.

Entre otras actividades, las organizaciones sindicales consideran esencial intensificar su trabajo en la bajura, olvidada respecto a su hermana mayor, la pesca de altura. Según los sindicatos, son muchos los pescadores que faenan en barcos de menos de 10 TRB que trabajan sin subsidio de desempleo. En este sentido, el Sindicato del Mar solicitará a la Administración y a los diferentes grupos parlamentarios su actuación al respecto. Asimismo, los sindicatos exigirán el desarrollo del Decreto de 23 de febrero del 90 ya que, desde su punto de vista, es un avance para el sector en

donde comienza a darse una mayor transparencia fiscal al cotizarse, no por unas bases máximas y mínimas, sino por un derecho de los trabajadores: «Hasta ahora no se ha aplicado el Decreto, incluso, con el consentimiento de los inspectores de trabajo», denunciaron los sindicalistas.

En otro orden de cosas, los sindicatos están empeñados en reforzar la campaña de los coeficientes reductores. No van a aceptar ningún coefi-

ciente inferior al 0,30 para cualquier marinero embarcado, cantidad pactada, según los sindicalistas, en la comisión técnica creada al respecto y en la que participaban junto al Instituto Social de la Marina, las cofradías y la patronal.

Basándose en las modificaciones establecidas a principios de año sobre el 4028 y la clasificación diferenciadora entra flota coyuntural (la de altura) y estructural (la de ba-

jura) que se contempla, los sindicatos pretenden potenciar las ayudas a embarcaciones no protegidas hasta ahora, así como el fomento de la constitución de empresas mixtas con empresas de terceros países, «lo que puede ser una salida a barcos que no tenían caladeros fijos o que faenaban en caladeros de terceros Estados», nos comentaron fuentes sindicales.

En cualquier caso por encima de todo ello están las condiciones sociales de los trabajadores. Los sindicatos intentarán por todos los medios que nuestros trabajadores no queden desprotegidos frente a legislaciones laborales de otros países en los que tan sólo quedan como trabajadores emigrantes: «Es nuestro deber intentar que a los trabajadores españoles se les aplique nuestra legislación laboral estén donde estén», terminaron diciendo los representantes sindicales. ■

La mejora de las condiciones laborales de los trabajadores es esencial para los sindicatos pesqueros.

A. D.

Varias especies marinas podrán obtener una denominación especial

«Producto galego de calidad»

EL Gobierno autonómico ha pretendido adelantarse así a la normativa comunitaria con una denominación que es pionera también en España, y que servirá como punto de arranque para poder competir en el Mercado Único a partir de 1993.

Ha sido precisamente esta fuerte competitividad que existe en el sector de la pesca, marisqueo y acuicultura una de las razones más importantes que han llevado a la publicación del Decreto como un paso más hacia la introducción de estos productos que tendrán así una garantía de calidad y potenciarán su comercialización.

Según fuentes del departamento de Pesca es probable que próximamente se incluyan dentro de esta calificación a algunos crustáceos, como la nécora o el centollo.

Podrán ampararse bajo la denominación de calidad aquellos productos del mar de Ga-

licia que se distinguen por sus especiales características de naturaleza, origen, elaboración o transformación, y deberán cumplir las normativas que les afecten.

Las personas físicas o jurídicas que pretendan obtener dicha denominación deberán solicitarla a la Consellería de Pesca que la autorizará o denegará tras realizar las comprobaciones oportunas y una vez solicitados informes de las Consellerías de Sanidad, y de Industria y Comercio. Con la solicitud deberá presentarse un estudio riguroso de lo que se pretende.

Para el control de esta denominación se creará un consejo rector, con al menos dos representantes de la Administración, y en el que participen productores, envasadores y demás sectores implicados. Se hizo constar, asimismo, que para lograr la etiqueta de «Producto galego de calidad» se exigirán condiciones muy estrictas y no se concederá «alegremente».

En vigor el Decreto sobre primera venta

El día 12 de marzo entró en vigor el controvertido Decreto que regula la primera venta de los productos de la pesca y al que se habían opuesto distintas asociaciones y grupos relacionados con este sector. En la normativa se establece que la pesca y marisco frescos alijados en los puertos o centros de descarga tendrán que ser subastados obligatoriamente en las lonjas o centros de venta ubicados en Galicia y autorizados para este fin.

El control de las descargas y subastas será llevado a cabo

Diversas especies marinas podrán obtener la etiqueta de «Producto galego de calidad» en virtud de un Decreto aprobado por la Xunta de Galicia el pasado día 7 de marzo. Los objetivos que se persiguen con esta norma son: garantizar la calidad de los productos de mar autóctonos, (al tiempo que se diferencian de los importados que en ocasiones pretenden pasar por gallegos), y favorecer su promoción. Según la Consellería de Pesca será el mejillón, las conservas, los salmones y rodaballos criados en granjas los primeros candidatos a optar a tal denominación.



por la entidad de la que dependen las respectivas lonjas y los centros autorizados, que será la responsable de que se cumpla la normativa establecida para la comercialización de los productos descargados.

La misma disposición prohíbe la venta directa de los productos pesqueros fuera de los canales comerciales establecidos en el Decreto, que también regula las condiciones de transporte. En el artículo 11 se establece que la subasta se realizará a la baja y antes de dar comienzo se expondrá la totalidad de las especies en el lugar destinado a este fin. Si la subasta se pretende realizar al alza, deberá obtenerse previamente un permiso de la Consellería de Pesca.

El artículo 13 dice que aquellas entidades concesionarias de lonjas o responsables de centros de venta que tengan telefonía debidamente autorizada podrán hacer la venta de las capturas obtenidas en la modalidad de pesca de cerco que les comuniquen las embarcaciones desde el mar. Asimismo, el Decreto autoriza el suministro de carnada en el mar, supuesto en el que el patrón del barco abastecedor tendrá que comunicar en la lonja del puerto base la identificación de la embarcación a la que abastece y la cantidad de especies suministradas.

El Conselleiro de Pesca, Acuicultura y Marisqueo, Enrique López Veiga, manifestó que es necesario controlar las mallas, especialmente las empleadas para evitar la captura de especies de tamaños pequeños, para lo que considera vital introducir la claridad en los canales de distribución mediante este Decreto. Asimismo, la Consellería pretende incidir especialmente en la inspección para hacer cumplir las tallas legales y, en una segunda etapa, pasado un año, estudiará la posibilidad de adaptarlas a la realidad de crecimiento de las distintas especies.

Previamente a la publicación del Decreto López Veiga había expresado cuáles serían las líneas maestras por las que se va



a mover la Administración autonómica para introducir la lógica en el sector pesquero gallego, y manifestó que «non se trata de atacar o sector pesqueiro; non é controlar por contralrar, senón por unha maior protección dos recursos que ten Galicia». Dentro de las medidas a adoptar anunció una campaña «agrevisa» dirigida a los consumidores gallegos para que no compren especies de tallas ilegales.

Entre otras cosas el responsable de Pesca dijo que el control de la comercialización es un paso adelante para eliminar el furtivismo como forma de pesca y tras anunciar la campaña

para no consumo de inmaduros, se reafirmó en su idea de que acabará por triunfar la racionalidad en el sector porque «o escudarse en que non hai estudos nin datos non é máis que unha forma de resistencia».

La CE y la flota gallega

Armadores gallegos por una parte, y la Consellería de Pesca por otra, han mostrado su preocupación por la pretensión de la Comunidad Europea de llevar a cabo una drástica reducción de la flota comunitaria en un 40 por cien. Según Pesca, comparte la política de re-

cuperación de recursos, pero incide en que la Comisión parece olvidarse algunos de los principios básicos de la política pesquera y la aplicación progresiva de las medidas correctoras, y con las previsiones de reducción la Comunidad gallega se verá afectada muy negativamente, por lo que habrán que buscarse medidas compensatorias.

Por su parte los armadores gallegos de fresco ven con escepticismo la entrada en vigor del Acta Unica Europea en enero de 1993 y la reforma de la política pesquera comunitaria para el decenio 1993-2002. Según Arposol, asociación con base en Vigo a la que pertenece el grueso de la flota de altura española que puede faenar en aguas comunitarias (300 barcos), el Tratado de Adhesión de España a la CE ha sido hasta ahora fuente continua de discriminaciones para los pesqueros españoles y los armadores creen que algunas consecuencias de esta situación se prolongarán incluso a la desestabilización del sector, opinan, sobre todo si no se tienen en cuenta los graves efectos que las medidas restrictivas, en la flota y en las capturas, pueden producir en regiones periféricas que, como Galicia, tienen una fuerte dependencia de la pesca.

También la Cooperativa de Armadores y las Asociaciones de Pesca del puerto de Vigo, que agrupa a 271 empresas armadoras de 402 embarcaciones de pesca, han planteado la difícil situación que atraviesa el sector ante la Xunta de Galicia, el Gobierno central y la Comunidad Europea. En un documento enviado a estos tres organismos se habla de las causas de la crisis que achacan a la falta de caladeros y la reducción de capturas; el fuerte incremento de las importaciones procedentes de terceros países; el negativo comportamiento del mercado interior y, finalmente, la elevación de los costes de explotación, a lo que se une una deficiente aplicación de la política común de pesca de la CE. ■ E. C.



1990 fue el mejor de los últimos veinte años para la pesca en Asturias

La flota del Principado vendió más de 25 millones de kilos de pescado

La flota pesquera asturiana ha tenido en 1990 el mejor año de los últimos veinte en lo que a kilos de capturas se refiere. Según los datos facilitados por la Dirección Regional de Pesca y relativos a los resultados de las 17 Cofradías de Pescadores con que cuenta el Principado de Asturias así como de la Cooperativa de Pescadores de Bustio, durante el referido 1990 se ha subastado un total de 25,3 millones de kilos de pescado en las «rulas» por un importe, en primera venta, del orden de los 7.062 millones de pesetas. En el año 1989 se habían desembarcado 22,5 millones de kilos de pescado por un valor, también en venta inicial, de 6.154 millones de pesetas.

ESTOS datos, que indican claramente que hubo unos mejores resultados en el último ejercicio —consultando las estadísticas queda demostrado que son las mejores cifras de las dos últimas décadas— contrastan, en cambio, con la crisis que se vive en algunas de las Cofradías de Pescadores de Asturias que hasta hace aún muy poco tiempo tenían una gran pujanza. Y en este sentido cabe destacar el declive del puerto de Cudillero

que en 1990 tan sólo ha «rulado» 440.736 kilos por un importe de 270 millones de pesetas cuando el año anterior había tenido unas ventas del orden de los 333 millones de pesetas.

El puerto que más kilos de pescado ha vendido en el pasado año ha sido el de Avilés, con 19 millones de kilos por un importe en primera venta de 4.709 millones de pesetas, lo que supone un rendimiento final de 813 millones de pesetas más que en el año anterior. A Avilés le sigue en importancia Gijón, que en 1990 ha «rulado» 4,2 millones de kilos frente a los 3,8 millones del año anterior por un importe en el pasado año de 1.094 millones de pesetas, algo más de 68 millones de pesetas por encima de los resultados de 1990.

En el occidente asturiano hay que registrar el despegue que está alcanzando la Cofradía de Pescadores de Puerto de Vega, que es la que ha conseguido un aumento más espectacular en sus ventas puesto que pasó de los 48.647 kilos vendidos en 1989 a los 221.683 del pasado año. Aunque las cifras de los kilos y de los ingresos son positivas en el análisis general de los resultados de las Cofradías de Pescadores asturianas durante el año 1990 lo cierto es que siete de ellas han experimentado un descenso ciertamente estimable. Son las de Llanes, Ribadesella, Lastres, Tazones, San Juan de La Arena, Viavélez y Ortiguera. Tan sólo Tazones aumentó sus ingresos aunque haya vendido menos kilos de pescado. ■



Es el mercante de mayor calado y con más carga que llegó a El Musel

El «Elbe Ore» hizo historia en el puerto de Gijón

LA del 10 de marzo es una fecha para la historia del puerto gijonés de El Musel. A las doce y doce minutos de la mañana de ese domingo entraba en la nueva terminal de graneles sólidos el mercante «Elbe Ore», de bandera liberiana, que es el barco de mayor calado y con más carga que llegó jamás a las aguas del puerto gijonés. Este «mastodonte» de 300 metros de eslora tiene un registro bruto de 77.249 toneladas y transportó desde Tubarao —Brasil— hasta El Musel un cargamento de 143.000 toneladas de mineral de hierro para las factorías de Ensidesa en Avilés y Gijón. El calado de este barco en El Musel ha sido de 16,46 metros.

El mineral transportado por el «Elbe Ore» fue descargado por la nueva instalación European Bulk Handling Installations (EBHI), que está realizando pruebas desde hace dos meses y que será entregada a la empresa explotadora ya de in-



mediato, en una operación que ha tenido una duración de una semana. Hasta que llegó el «Elbe Ore» el barco que más mercancía había descargado por la nueva terminal de graneles sólidos

había sido el mercante de pabellón liberiano «World Dulce», de 75.485 toneladas de registro bruto, que llegó a las dársenas del puerto exterior, procedente de Australia, el 6 de

junio de 1984 con un cargamento de 105.738 toneladas de carbón para Ensidesa. El barco de mayor calado hasta la llegada del «Elbe Ore» era el británico «Nordic Patriot», llegado en febrero de 1981 y diciembre del año siguiente con cargamentos de graneles sólidos. Tenía un calado en ambas ocasiones de 13,72 metros, que frente a los 16,46 metros del «Elbe Ore» es todo un récord a favor del último.

La nueva terminal de graneles sólidos, que alcanzó ya un rendimiento medio de 2.500 toneladas de descarga a la hora va a ser explotada por una empresa que acaba de crearse en Gijón y que está integrada por la Junta del Puerto, Ensidesa, Hidroeléctrica del Cantábrico y Tudela Veguín.

En resumen, que el «Elbe Ore», construido en el año 1972 en los astilleros franceses de Chantiers de France-Dunkerque y botado con el nombre de «Bretagne» hasta el año 1976 que fue adquirido por la Krupp, ha hecho historia en el puerto gijonés de El Musel como el barco de más calado y de mayor tonelaje de cuantos han entrado en sus aguas desde que el puerto recibe mercantes. ■

J. A.

J. A.

Quedó suspendida, por segunda vez, la de portacontenedores El Musel-Rotterdam

Próxima inauguración de la línea «ferry» entre Gijón y Lorient

EN el mes de abril, posiblemente en los últimos días, quedará inaugurada la línea «ferry» entre Gijón y el puerto francés de Lorient, estando previsto que sea el barco «Oleander» quien realice tres viajes de ida y vuelta semanales entre ambos puertos. Este barco tiene capacidad para más de 60 remolques de camión y puede transportar 12 camiones enteros, por lo que la rentabilidad de la línea se sitúa en torno al 50 por cien de la ocupación total del buque. Las salidas de Gijón se realizarán los martes, jueves y sábados y el resto de los días desde el puerto de Lorient. La empresa explotadora de la línea confía en que la confianza de los clientes se conseguirá en el plazo de un año y medio a dos años y que hasta entonces será necesario realizar un esfuerzo comercial para garantizar la carga del buque en todos los viajes.

Por otra parte, la línea marítima de porta-

contenedores que une los puertos de Gijón y de Rotterdam ha sido suspendida a causa de los problemas financieros surgidos a la firma holandesa «Van Nievel», encargada de la gestión de la citada línea regular. La línea entre El Musel, Bilbao, La Havre y Rotterdam fue inaugurada el 25 de octubre de 1989 y hasta el día 28 del pasado mes de febrero, el buque «Gimo Trader», encargado de este servicio, realizó 14 escalas en El Musel, generando un tráfico total tanto en carga como en descarga de 127 contenedores.

La «ABS Lines», encargada actualmente de la explotación de la línea regular, está buscando un nuevo buque para reiniciar la explotación lo antes posible, con lo que sería la tercera vez, en pocos meses, que se abre y se cierra la línea regular de El Musel con Rotterdam, vía Bilbao. ■



El Tribunal Superior de Justicia confirma la sanción Multados dos barcos de arrastre por faenar en zona prohibida

Dos barcos de arrastre han sido sancionados con sendas multas de 250.000 pesetas, por faenar en zona prohibida por existencia de cables submarinos. Ante la sanción impuesta por la Comandancia Militar de Marina, los armadores presentaron recurso Contencioso-administrativo que, el Tribunal Superior de Justicia de Baleares, resolvió confirmando la sanción en favor de la Administración General del Estado, a cuya Sentencia tuvo acceso MAR.

LA Sala de lo Contencioso-administrativo del TSJ de Baleares, ha desestimado un recurso interpuesto por Bartolomé J. C. y Pedro C. G., armadores de los pesqueros de arrastre nombrados «Rosa de Abril» y «Conde de Altea» respectivamente, contra la sanción impuesta por la CMM de Mallorca, por la que se les imponía una multa de 250.000 pesetas, por «violación de un precepto técnico-marítimo al faenar con el arte de arrastre en zona prohibida, por existencia de tendido de cables submarinos», tipificado como falta leve.

En los Fundamentos de Derecho, el Tribunal declara como probados los hechos de que el día 30 de enero de 1987, los pesqueros mencionados se encontraban faenando con el arte de arrastre a las 9.15 horas, en situación al 040 del faro de Cala Figuera, y a una distancia del mismo de dos millas. También se señala que dicha posición se encuentra dentro de la zona prohibida de fondeo y pesca de arrastre «por existencia de cables submarinos que viene delimitada en las cartas de navegación».

No obstante, los pesqueros no se encontraban a una distancia igual o menor a 0,250 millas del cable submarino más próximo, distancia que viene determinada por la Ley de Protección de Cables Submarinos, de fecha 12 de enero de 1987.

La Sentencia señala que

la certeza de los hechos está basada en documentos públicos como el cuaderno de bitácora, carta náutica y acto de la vista con las declaraciones contenidas en la misma, en las que los actores reconocen la existencia de la zona de cables submarinos y la prohibición de la pesca de arrastre y fondeo, circunstancias que discuten los recurrentes, sin que hayan aportado pruebas.

La prueba pericial reafirma los hechos al señalar que ésta es «práctica marinera que al tener que dar posición de unos cuantos buques (cuatro en este caso) muy próximos entre sí, se

da la de uno de ellos o una intermedia entre todos, procurando que coincida con el minuto de arco, evitando así la utilización de decimales y que se hallaría en veriles inferiores a 50 metros, donde igualmente está prohibido el arrastre.

La sanción se deduce de la aplicación de los principios generales que inspiran el derecho Penal, referido al Derecho Administrativo sancionador, coincidentes sustancialmente con los principios esenciales reflejados en el artículo 24 de la Constitución. Y, partiendo de esta doctrina y acreditados los hechos relatados, es decir, la pesca de arrastre o «la rastra dada» en veriles inferiores a los 50 metros, en zonas donde existen cables submarinos y tener conocimiento de ello los patronos y armadores de los barcos «Rosa de Abril» y «Conde de Altea», el juez

procedió a desestimar el recurso Contencioso-administrativo.

En consecuencia, el TSJ ratifica las resoluciones de la Comandancia Militar de Marina, confirmadas por otras resoluciones de la Dirección General de Ordenación Pesquera y, en su virtud, sancionar con 250.000 pesetas a cada uno de los armadores ya mencionados por «violación de un precepto técnico-marítimo», sanciones impugnadas en favor del Estado y no de la Comunidad Autónoma de Baleares, «ya que no se trata de infracciones referentes a la actividad pesquera, sino a la navegación en general y, más concretamente, de protección de cables submarinos, que no ha sido objeto de transferencias, por ser exclusiva del Estado». ■

E. M.



Desde 1968 se explotaban los mismos fondos

Nuevo caladero de gamba para los pescadores de Palma

Un nuevo caladero será explotado por los pescadores de la Cofradía de Palma, primero que se abre desde 1968. Se trata de un banco denominado Emile Baudot, de 800 metros de

profundidad y 30 millas de longitud, situado entre las islas de Cabrera y Formentera, al suroeste de Mallorca y tiene las características óptimas para la pesca de gamba de profundidad.

EN el año 1981, el buque oceanográfico «Odón de Buen», del Instituto Español de Oceanografía, llevó a cabo una campaña de explotación batimétrica y de prospección pesquera con vistas a una futura explotación industrial. El proyecto denominado «Baudot 9.103», se desarrollaba en una zona que se extiende desde las proximidades de la isla de Cabrera hasta la altura de la de Formentera.

Esta zona aplacerada, definida como caladero de pesca, se denomina Emile Baudot, en honor al famoso inventor francés, electricista y telegrafista, tiene una longitud de unas 30 millas y fondos de 800 metros, con sedimento de fango, características útiles para la extracción de pescados y crustáceos principalmente la gamba de profundidad.

El estudio de estos fondos en aguas internacionales, fue dirigido por Miguel Massutí, actual director general de Pesca de Baleares, y de cuyos resultados positivos pudo valorar los rendimientos de pesca, estimados en unas 28 toneladas anuales, lo que resulta interesante con vistas a una potencial explotación comercial en esta zona y fondos.

El problema que se planteaba era la distancia existente entre el caladero y los puertos base, que obligan a una ampliación de horario, controlado, para acceder a estos fondos la flota profesional de arrastre. Para ello, en marzo de este mismo año 91, la Cofradía de Pescadores, de Palma, solicitó a la Consellería de Agricultura y Pesca de la Comunidad Autónoma de las islas Baleares, su colaboración administrativa y una ayuda económica para el proyecto de desplazar dos embarcaciones de arrastre de talud (gamberas), durante setenta y dos horas la zona indicada para, disponiendo del informe correspon-

diente a la campaña de 1981, repetir la prospección pesquera con vistas a la comercialización.

«Lo que pretendemos —afirma Miguel Massutí— es fijar las características técnicas de la operaciones de arrastre, como rumbos

y distancias, óptimas para una actividad de pesca comercial. Asimismo, determinar las distancias del puerto base al caladero, para hacer un estudio de las necesidades de ampliación de horarios de pesca. Y, como tercer objetivo,

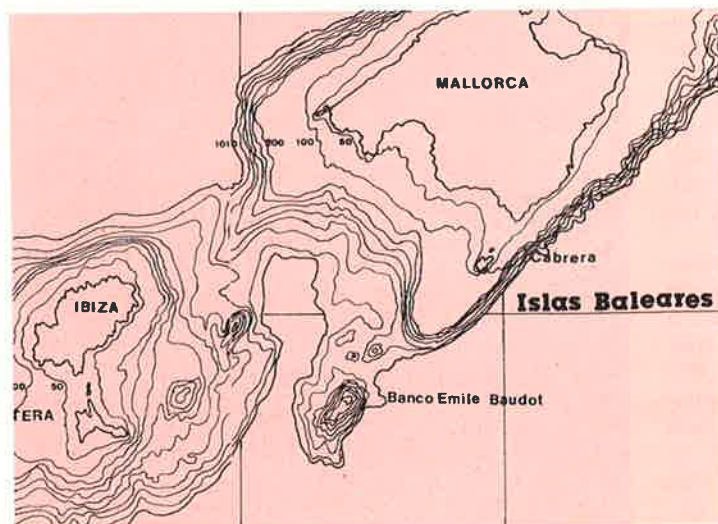
analizar los resultados de las operaciones de pesca con el fin de evaluar los resultados actuales y potenciales del nuevo caladero.»

Para que en breves días pueda llevarse a cabo el proyecto operativo, se han solicitado autorizaciones pertinentes a distintas instituciones. A la Comandancia Militar de Marina, para el embarque de biólogos a bordo de los pesqueros que se desplazarán a la zona, «Esperanza» y «Predominio», así como la ampliación de horarios de pesca por setenta y dos horas. Al Centro Zonal de Baleares de Meteorología, para la previsión de cinco días de buen tiempo en la mar y en la zona de trabajo. Al Centro Oceanográfico de Palma, del IEO, la presencia de biólogos pesqueros en la Campaña, como apoyo técnico. Y a la propia Consellería de Agricultura y Pesca, la coordinación de todo el proyecto, así como arbitrar las ayudas económicas que sean necesarias para cubrir el proyecto.

Pero, el objetivo primordial de explotar un nuevo caladero de arrastre es «diversificar el esfuerzo de pesca de arrastre de talud para descargar las zonas próximas intensamente explotadas», como las de Sóller, Palma y Cabrera. Al mismo tiempo, se pone en explotación un caladero rentable que representará un aumento en la producción de gamba en las Baleares.

Según el director general de Pesca, Miguel Massutí, no cree en la afluencia de pescadores de la Península al nuevo caladero, pues su distancia a la costa peninsular es enorme y lo hace improbable «aunque hay que tener en cuenta que el talud 'Baudot' está en aguas internacionales, fuera de la jurisdicción española, zona que estará incluida en la ampliación de aguas que concede la CE». ■

E. M.





La Federación de Consejos de Usuarios de Transporte Marítimo ha mostrado su protesta por la reducción de buques en el transporte Península-Canarias acordada por los armadores.

EN un comunicado emitido por dicha Federación ésta señala que tal reducción afecta a más de la mitad de los buques que en la actualidad efectuaban el transporte en ese trayecto al pasar de 45 a 22 buques. Para los usuarios esta reducción se ha hecho también sin tener en cuenta las opiniones de otras partes implicadas sino que se ha optado por la decisión unilateral de los armadores. En este sentido critican el hecho de que no se haya consultado a los que utilizan estos barcos para transportar sus productos que son, señalan textualmente «los que en definitiva pagan los fletes».

Califican los usuarios de «desconsideración hacia los clientes» la actitud de los armadores añadiendo también que «les parece impropia de cual-

quier empresa sería, poniendo ello de manifiesto que el monopolio de armadores solamente tiene en cuenta a los usuarios para comunicarles los aumentos de tarifas de cada año».

Consideran asimismo los usuarios «perjudicial para toda la sociedad canaria la medida adoptada a no ser que los armadores lo que pretendan es sustituir los buques que ha retirado por otros más modernos y en mejores condiciones». A pesar de ello los usuarios comprenden que la situación requería tomar medidas dada la reducción del tráfico pero no pasaba precisamente por la reducción de la flota.

También lamentan los usuarios haberse enterado de estas medidas por los medios de comunicación sin que hayan podido exponer sus opiniones al respecto, lo que hace suponer,

según la nota, que «esta reducción de buques no se ha efectuado pensando en unos mejores servicios a sus clientes, sino para reducir gastos y aumentar los ingresos de este monopolio».

La nota termina señalando que «esperan recibir pronto una respuesta o explicación urgente de por qué se ha tomado una medida tan drástica ya que —entienden los usuarios que— «no es beneficiosa para nadie excepto para los propios armadores y además va a alterar la frecuencia de los servicios».

En torno a este tema señalar también que los sindicatos de la Marina Mercante de UGT y CC.OO. han mostrado su rechazo a la decisión de reducir el número de buques de la flota de cabotaje que opera entre la Península y el archipiélago canario. ■

J. A.





Para los puertos de Las Palmas y de la Luz

Los empresarios piden cambio de denominación

LA Confederación Canaria de Empresarios y el Club de Exportadores de Las Palmas han dirigido un escrito al presidente de la Junta de los Puertos del Estado en Las Palmas solicitando el cambio de denominación del Puer-

to de la Luz y de Las Palmas por el de Puerto de Gran Canaria.

Pretenden con este cambio los empresarios que se dé a conocer a través del Puerto el nombre de la isla y no el de la provincia como viene siendo

hasta ahora, y citan como ejemplo en su escrito el caso del aeropuerto de la isla que sustituyó el nombre de Gando por el de aeropuerto de Gran Canaria.

En el escrito los empresarios también señalan que este cam-

bio en la denominación del puerto no presenta mayores dificultades técnicas o logísticas que las que podría haber sufrido el aeropuerto con su actual cambio de nombre. El escrito también añade que la denominación de la isla por su nombre, Gran Canaria, es poco habitual y hasta ahora poco conocida a pesar de ser la más poblada e importante del archipiélago canario y al que ha dado su nombre, por lo que se puede extender también a su Puerto principal.

Consideran asimismo los empresarios que la actual denominación ha sido superada por la realidad actual y señala textualmente el escrito que «dados los beneficios de todo orden que el cambio propuesto va a reportar a la isla de Gran Canaria se trasmite la solicitud de la nueva denominación».

A la propuesta de los empresarios manifestada a través de la Confederación Canaria de Empresarios y el Club de Exportadores se ha unido también el Cabildo Insular de Gran Canaria que a través de su comisión de Gobierno con el apoyo unánime de todos los grupos decidió también apostar por el cambio de denominación. ■ J. A.

La Universidad investiga las aguas de las islas

14 científicos, la mayoría de ellos pertenecientes a la Facultad de Ciencias del Mar de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria están realizando una campaña oceanográfica alrededor de Gran Canaria y en los canales situados entre las islas de Fuerteventura y Tenerife a bordo del buque «García del Cid».

Esta investigación oceanográfica está centrada en la identificación de estructuras hidrológicas relacionadas con la presencia de la isla en el paso de la corriente de Canarias. La existencia de remolinos al Sotavento de la isla produce un aumento de la productividad plactónica, así como acumulaciones de organismos zoolactónicos y de huevos y larvas de peces. Esta época es la mejor para realizar estos muestreos porque las temperaturas son más frías y, por tanto, la mezcla vertical en la columna de agua es más patente, siendo las condiciones de productividad plactónica máximas.

La expedición está compuesta por 12 científicos pertenecientes en su mayor parte al Grupo de Oceanografía Biológica de la Facultad de Ciencias del Mar, además de dos investigadores pertenecientes al departamento de Química de la Universidad de las Palmas de Gran Canaria.

La campaña está dirigida por el doctor Hernández León y cuenta además con la participación del doctor Aristegui como responsable del trabajo relacionado con la producción primaria.

En tierra contarán con el apoyo del equipo de Teledetección y el de Pesquerías de la Facultad de Ciencias del Mar. Estos se encargarán de medir la temperatura superficial del mar mediante imágenes de satélites y de suministrar los registros de capturas de pesca alrededor de Gran Canaria con el apoyo de las Cofradías de pescadores. ■



Según un estudio de la Comunidad Europea Cantabria realiza el control más completo del agua de las playas

Cantabria es la Comunidad Autónoma que realiza el más exhaustivo control de calidad de las aguas de sus playas, según un estudio publicado por la Comunidad Europea sobre los análisis efectuados en todas las playas españolas.

EN 1988, un Real Decreto adoptó la normativa española a la comunitaria en materia de calidad de las aguas de baño. A partir de esa fecha, las autoridades sanitarias debían efectuar mediciones en 19 parámetros, ocho de ellos obligatoriamente y los otros cuando se observaran indicios de un deterioro importante.

Las Consejerías cántabras de Medio Ambiente y Sanidad analizan 10 parámetros de tipo microbiológico y físico-químico con la frecuencia reglamentada para conocer la salubridad de las aguas. De forma ocasional se realiza también un undécimo test para detectar «salmonella».

El servicio de control de contaminación de la Consejería de Medio Ambiente ha asegurado que todos los resultados de mediciones realizadas en aguas de la región se encuentran por debajo de los niveles considerados permisibles. Sólo los datos obtenidos en la playa de Suances permiten asegurar que sus aguas están contaminadas.

Los análisis microbiológicos evalúan los niveles de coliformes totales y los fecales, así como los estreptococos fecales. Los parámetros físico-químicos cuyo conocimiento es obligatorio son el pH, la espuma persistente (indicio de que hay sustancias que reaccionan con el metileno), los fenoles y los materiales flotantes, entre ellos los residuos alquitranados.

Cantabria cuenta además con ocho playas calificadas con el distintivo Bandera Azul (premio comunitario a la limpieza), cuyas aguas se inspeccionan con mayor rigor. Estas distinciones exigen el control de la

arena y una buena red de servicios paralelos.

Por otro lado, estas ocho playas cántabras (la primera de El Sardinero y las de Somo; Ris, en Noja; Berria, en Santoña; Salvé, en Laredo; Valdearenas, en Liendres; Comillas; y el Rosal-Merón, en San Vicente de la Barquera) han sido incluidas en una campaña de promoción que va a realizar este año la Secretaría General de Turismo en el extranjero.

El País Vasco, donde se miden nueve parámetros, es otra de las Comunidades Autónomas que muestran gran preocupación por el estado de las aguas en sus playas, mientras que autonomías como Catalu-

ña, Andalucía, Baleares o Melilla (que analizan dos parámetros) figuran «a la cola» de la vigilancia, según el estudio comunitario.

Este incumplimiento mayoritario es el origen de un expediente de infracción que la Comunidad Europea tramita actualmente contra España.

Acuerdo para financiar el saneamiento de las marismas de Santoña

La Diputación Regional de Cantabria y el Ministerio de Obras Públicas (MOPU) han acordado firmar un convenio para la financiación conjunta del plan de saneamiento del río Asón y las marismas de Santoña.

Este principio de acuerdo se alcanzó en el curso de una en-

trevista que mantuvieron en Madrid el director general de Medio Ambiente del MOPU, Enrique Clemente, y el consejero cántabro del mismo ramo, José Luis Gil.

La reunión se concertó para que el Gobierno cántabro entregara la documentación que debe engrosar la defensa jurídica de la Administración española ante la denuncia presentada por la Comisión de las Comunidades Europeas por el deterioro de las marismas de Santoña.

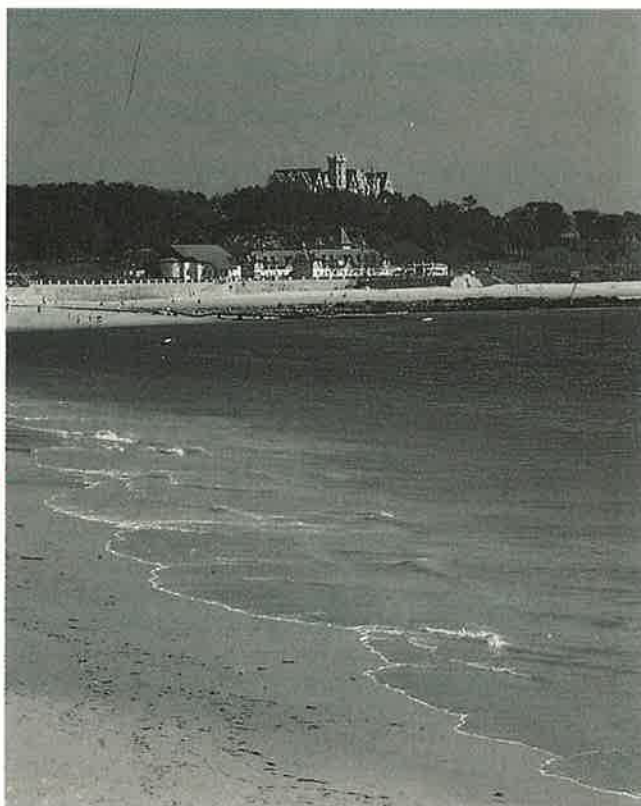
El representante cántabro hizo ver a Clemente que Cantabria no dispone de recursos suficientes para afrontar la renegociación de las marismas santofesas.

Por otro lado, 15 colectivos de ornitólogos de seis Comunidades Autónomas han redactado un manifiesto que pide la paralización del proyecto del polígono industrial de Laredo por las consecuencias ecológicas negativas que supondría su instalación. La creación de esta zona industrial obligaría a desecar una extensión de 235.000 metros cuadrados de marisma.

El escrito será enviado al ministro de Obras Públicas, al presidente del Gobierno español, a la Comisión de las Comunidades Europeas y a la Secretaría del Convenio del RAMAT, organización que vela por la conservación de las zonas húmedas.

Operación de desembarco de contrabando fallida

La Guardia Civil del pueblo cántabro de Castro-Urdiales sorprendió el pasado 5 de febrero a dos embarcaciones que trataban de hacer llegar a tierra un alijo de tabaco de contra-



San Vicente de la Barquera

Grave situación en el puerto

bando, según fuentes de la Delegación de Gobierno. Al advertir la presencia de los agentes, los dos barcos se dieron a la fuga en dirección a aguas vizcaínas. Aunque la Guardia Civil no pudo apresar a los componentes de la tripulación, sí detuvo al conductor de una furgoneta que esperaba el cargamento en la costa.

La operación comenzó cuando la Guardia Civil descubrió la presencia de dos camionetas aparcadas junto a la playa de Arenillas, en Oriñón, cuyos ocupantes huyeron apresuradamente al ser sorprendidos.

Ante la sospecha de que pudiera tratarse del desembarco de contrabando, la Guardia Civil rastreó la costa hasta dar con una embarcación, del tipo Zodiac, abarloada a un pesquero que se hallaba a 80 metros del litoral castreño. Ambos barcos emprendieron la huida, sin que la Guardia Civil pudiera darles alcance.

Los agentes sospechan que se trataba del desembarco de un alijo de tabaco que se iba a trasladar desde el pesquero hasta la playa de Arenillas en la embarcación más ligera, para posteriormente cargarlo en las furgonetas.

Los bastidores de los dos vehículos aprehendidos en la operación habían sido manipulados para borrar los números de identificación.

En 1990, los servicios aduaneros en Cantabria incautaron mercancías de contrabando por valor de más de cuatro millones de pesetas. El tabaco representa más del 50 por cien de lo incautado en pesetas, al realizarse 18 aprehensiones valoradas en 2,4 millones.

Dos automóviles, siete aparatos emisores de radio, un video y un reloj, son algunos de los objetos de contrabando almacenados en el Depósito Franco. El número de incautaciones realizadas por las fuerzas de seguridad en el puerto de Santander es insignificante en relación con el resto de las operaciones. ■

Violeta GONZALEZ

EL presidente de la Cofradía de Pescadores de San Vicente de la Barquera, Miguel Angel Cortabitarte, ha denunciado la «grave» situación del puerto barquereño, ya que la acumulación de arena a lo largo del canal de la ría impide la navegación de embarcaciones durante las bajamareas.

Según Cortabitarte, esta situación se produce tan sólo un año después de haber finalizado el dragado en el canal de navega-

ción de la ría, obra en la que se invirtieron 31 millones de pesetas, y que en su opinión ha resultado inútil, los casi 50.000 metros cúbicos de arena extraídos han vuelto a cubrir la entrada.

Actualmente, las embarcaciones de San Vicente de la Barquera se ven obligadas a esperar más de dos horas a la entrada de la ría, si su partida o regreso coincide con la bajamar, debido a la falta de calado. Los pescadores están preocupados porque el es-

tado del puerto puede generar situaciones peligrosas, ya que los barcos no podrían acceder al abrigo del puerto con rapidez en caso de producirse temporales.

Además, el sector considera que esta situación tiene consecuencias negativas para el sistema ecológico de la zona, al cubrir la arena una extensa área de fango de la ría en la que se están llevando a cabo proyectos de cultivos marinos. Consideran también que se está produciendo un grave daño sobre la playa de San Vicente, de donde la corriente traslada la arena hacia la ría.

Para los pescadores, la solución es sencilla y nada costosa. Ellos proponen inyectar hormigón a lo largo del muro de piedra que rodea la playa, junto a la entrada de la ría, por el que se filtra la arena. El presupuesto de esta obra, según sus cálculos, no supera los 12 millones de pesetas.

El presidente de la Cofradía barquereña ha solicitado una entrevista con el consejero cántabro de Obras Públicas, José Luis Vallines, para trasladarle la preocupación de los marineros y pedirle el cierre urgente con hormigón del muro. Solicitará asimismo la construcción de una lonja de manipulación y pesaje de pescado ya que la actual resulta insuficiente y no reúne las condiciones sanitarias exigidas por la Comunidad Europea.

El puerto de San Vicente de la Barquera es uno de los más importantes de la región por sus ingresos y capturas. El valor de las capturas vendidas en la lonja de este puerto cántabro durante 1990 creció un 15 por cien en relación a 1989, subida que rompe la tendencia descendente de los últimos años. Este importante aumento se debe básicamente al mayor volumen de capturas, que han pasado de 817 a 925 toneladas.

En 1990 se vendieron 925.000 kilogramos de pescado, que han supuesto unos ingresos de 371 millones de pesetas, frente a los 326 obtenidos en 1989. ■

Violeta GONZALEZ



Nuevas licencias comunitarias para pescar anchoa

La Comunidad Europea (CE) ha concedido en Cantabria 42 licencias para faenar durante la costera de la anchoa en 1991, permisos que permitirán pescar a 71 embarcaciones matriculadas en siete puertos de la región.

El puerto más beneficiado ha sido Santoña, donde se ha autorizado a pescar anchoa a 30 barcos, seguido de Colindres (14); Santander (13); San Vicente de la Barquera y Laredo (5); Castro Urdiales (4) y Suances, con una sola embarcación con licencia.

Las autorizaciones comunitarias, distribuidas en los últimos días de febrero por la Federación Cántabra de Cofradías, entraron en vigor el día 1 de marzo y caducan a finales de junio. En este período de tiempo las 71 embarcaciones cántabras pueden ejercer su actividad en los caladeros comunitarios, entre las 12 y las 200 millas de la costa francesa del golfo de Vizcaya, donde la Comisión de Pesca de la CE estableció un cupo de capturas.

Un total de 274 embarcaciones está autorizado a pescar por la Comunidad Europea, distribuidas en las provincias de Guipúzcoa (87); Vizcaya (91), Asturias (10), Lugo (5) y La Coruña (10).

El pasado año se capturaron 14.986 toneladas de anchoa, de las que 2.404 entraron en puertos cántabros. ■

V. G.



La primera inversión será de 6.000 millones de pesetas

Próxima remodelación de los puertos de Ondárroa y Bermeo

De COSTA a COSTA

EL puerto vizcaíno de Ondárroa será remodelado en los próximos meses con el fin de superar deficiencias en sus instalaciones y prever las carencias que se puedan plantear en el futuro. El Gobierno Vasco ya ha anunciado que invertirá una primera partida de 4.000 millones de pesetas.

Ondárroa cuenta con el puerto de altura al fresco más importante de Euskadi, sin embargo, su infraestructura no se encuentra en las condiciones deseadas, ya que las medidas puestas en marcha hasta la fecha, encaminadas especialmente a evitar el colapso, sólo han constituido un «parche», según han reconocido Cofradías de Pescadores y los propios responsables del Ejecutivo Vasco.

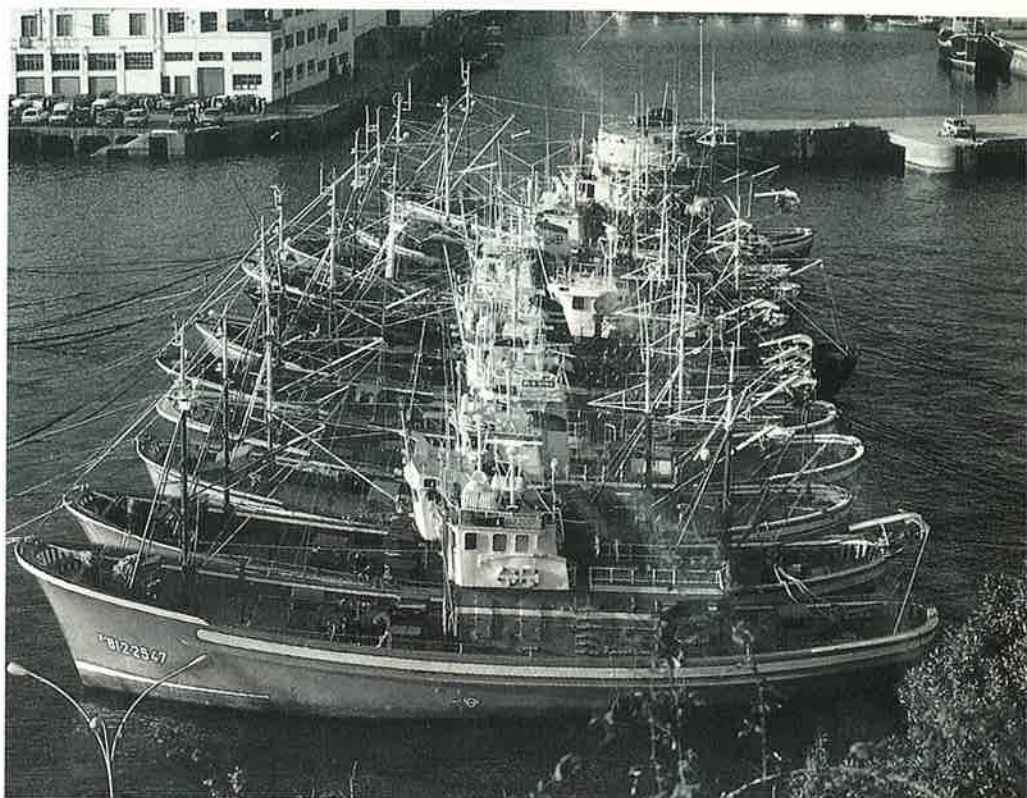
Coincidiendo con el cambio de Gobierno Autónomo, si bien la cartera de Pesca prosigue en manos del Partido Nacionalista Vasco (PNV), ha decidido dar una nueva orientación al plan de remodelación del puerto del Cantábrico. Ha sido el titular de la Consejería de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas, Josu Bergara (PNV) quien visitó recientemente las instalaciones del puerto de Ondárroa, el que ha expresado su intención de dar un giro a lo ya existente.

«Hay que hacer un plan mucho más ambicioso que el actual y que sirva para cumplimentar las carencias que surjan en el futuro.» El responsable político señaló que este cambio consistirá en una reconducción del proyecto promulgado por su antecesor Pedro Ruiz de Alegría.

«Las instalaciones no pueden estar por encima de las necesidades», argumentó durante su estancia en Ondárroa, Josu Bergara.

El pasado año se realizaron obras en el puerto de Ondárroa por un total de 56 millones de pesetas, centrados en la ejecución del cantil metálico en el puerto

(Pasa a pág. siguiente)



(Viene de pág. anterior)

interior y la consolidación del dique de la playa del mismo puerto.

Actualmente se está acometiendo la obra del nuevo acceso al puerto, cuyo presupuesto alcanza la cifra de cerca de 429 millones. «Este proyecto es importante, ya que tras su finalización quedarán solucionados los accesos al puerto. El colapso que registra Ondárroa es un hecho y las soluciones aportadas hasta ahora son de carácter inmediato. Así que es necesario realizar un estudio exhaustivo donde se analicen los pormenores de dicha problemática y posteriormente elaborar un proyecto que será analizado por el propio departamento de Obras Públicas», insistió el consejero de este departamento con motivo de su visita a las obras del puerto vasco.

El puerto de Bermeo será también objetivo de remodelación en los próximos meses. Si en 1990 las instalaciones portuarias ya fueron objeto de obra por un montante de 500 millones de pesetas, este año las inversiones superarán los 1.700 millones.

Esta cantidad irá destinada mayoritariamente a ampliar el dique rompeolas. Por otro lado, las obras realizadas en la lonja para la exportación de pescado, constituida recientemente, y en la que se han invertido 115 millones no están cubriendo las necesidades, por lo que la carencia de instalaciones obligará al Gobierno Vasco a construir un nuevo pabellón.

Ya la Cofradía de pescadores ha denunciado la falta de altura de la edificación, que, en su criterio, cuenta además con un número excesivo de columnas.

Un estudio elaborado por un equipo investigador francés propone como solución óptima levantar lonjas nuevas, más apropiadas para la manipulación y la exportación de la pesca. Para ello sería necesario invertir aproximadamente 730 millones de pesetas.

El puerto de Bermeo registró en 1990, cerca de 120.000 toneladas de mercancía, destacando las placas de yeso y los tubos de acero. ■



Malos tiempos para los arrantzales

Los arrantzales vascos no están teniendo suerte en los últimos tiempos con la pesca. Mientras la flota artesanal de Bermeo ha manifestado su intención de comenzar a faenar con redes de costa para paliar la inactividad durante ciertos períodos del año, la campaña de la anchoa se ha iniciado con un fracaso debido al mal tiempo.

LOS pescadores del puerto vizcaíno de Bermeo dedicados a la merluza llevan tiempo estudiando posibilidades que les ayuden a superar los largos períodos de falta de trabajo. Períodos en los que se ven obligados a permanecer amarrados en puerto ante la nula rentabilidad de los caladeros.

La crisis de la flota artesanal, ya no sólo de Bermeo, sino vasca en general, se está agudizando durante los últimos años ante la desaparición de las especies en las que tradicionalmente se ha apoyado la economía de los arrantzales.

A esto se ha añadido que la utilización de artes menores

siempre ha resultado polémica por la disparidad de criterios existentes en el seno del sector.

Actualmente la legislación impone la zona comprendida entre el cabo Villano y la punta de Santa Catalina como zona reservada para la pesca de anzuelo. Excepcionalmente, las Cofradías permitían faenar con artes de costa en profundidades inferiores a 50 metros, apoyándose en que algunas embarcaciones son incapaces de llegar hasta los caladeros alejados de la costa en ocasiones.

Hace ya algunos años, la flota artesanal basaba sus capturas en un amplio espectro de especies: merluza, besugo, chicharro, bonito, ver-

del, etcétera. Por el contrario, hoy en día, la flota subsiste de las capturas de bonito y verdel, ante la alarmante desaparición de las otras especies de anzuelo.

Por si fuera poco, tras finalizar la costera del verdel, los arrantzales entran en un descanso obligado hasta la entrada del bonito. Prolongándose así su obligado «impasse» hasta la primavera. Así las cosas, los responsables de las merluceras de Bermeo ya han comunicado en la última reunión mantenida por la Federación de Cofradías de Bajura de Vizcaya, su intención de faenar con artes de costa durante este tiempo de «paro».

De cualquier forma no serán todas las embarcaciones las que salgan a faenar y las que lo hagan cumplirán el reglamento actual que prohíbe este tipo de actividad en profundidades superiores a los 50 metros. ■

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

ASTILLEROS MURELAGA, S.A.



CONSTRUCCION, REPARACION Y ALARGAMIENTO DE BARCOS DE MADERA

BARRIO ARROPAIN, S-N
TEL. (94) 684 09 56

LEKEITO
(VIZCAYA)



LA JORNADA LABORAL

POR jornada de trabajo, ha de entenderse, de acuerdo con el número 2 del artículo 34 del E. T., el tiempo que semanalmente el trabajador invierte en la realización o prestación de sus servicios en ejecución de su contrato de trabajo; ya que se toma la semana, como unidad de jornada normal de trabajo.

Respecto de la limitación de ésta, existen normas imperativas, de derecho necesario, que obligatoriamente se han de respetar (como inciso, conviene aclarar, que hablar de derecho necesario en la Jurisdicción social, es hablar de topes máximos de una regulación determinada, los cuales pueden ser mejorados a la baja, por vía individual o por convenio colectivo).

En la actualidad la norma imperativa en relación a la duración máxima de la jornada laboral, nos viene dada por el artículo 34, punto 2, del E. T. (Estatuto de los Trabajadores), al establecer que: «La duración máxima de la jornada ordinaria será de cuarenta horas semanales de trabajo efectivo.»

Las horas incluidas en estas cuarenta semanales, son las que, podríamos denominar, las horas normales u ordinarias de la jornada, por contraposición a las horas extraordinarias, que serían las que exceden de dicho cómputo.

La jornada puede ser continuada o partida, en cuyo caso, debe existir un descanso ininterrumpido mínimo de una hora. Por el contrario, si se realiza jornada continuada, el trabajador tiene derecho a un descanso no inferior a quince minutos.

Como en todo el campo de lo Social, los convenios colectivos, una vez más, podrán regular jornadas anuales de trabajo, respetando, en todo caso, el límite establecido que, para la jornada ordinaria de trabajo, esté fijado en cada momento. Convenios que podrán, asimismo, regular el horario, el trabajo a turnos... teniendo en cuenta a este respecto otro

límite, cual es el de que no se podrán realizar más de nueve horas ordinarias de trabajo efectivo al día.

El Gobierno, a propuesta del Ministerio de Trabajo y, previa consulta a las organizaciones sindicales y asociaciones empresariales más representativas, queda facultado, según previene el número 5, del artículo 34, del E. T., para establecer ampliaciones o limitaciones a la jornada de trabajo.

En este contexto y, en uso de la facultad que le otorga el artículo mencionado, el Gobierno, ha dictado el Real Decreto (R. D.) 2001/83, de 28 de julio, que trata «Sobre regulación de la Jornada de Trabajo, Jornadas Especiales y Descansos». Cuya regulación marca la pauta en el tema de la Jornada de Trabajo.

1.1. *Trabajo a Turnos.* El Estatuto de los Trabajadores, en su artículo 36 autoriza el trabajo en varios turnos. Generalmente son tres: mañana, tarde y noche, y en los casos en los que la actividad de la empresa es continua durante las veinticuatro horas del día.

Dichos turnos han de ser rotatorios para los trabajadores y, salvo voluntad del trabajador, no se podrá tener al operario en el turno de noche más de dos semanas consecutivas.

1.2. *Jornada nocturna.* Tiene el carácter de nocturna la jornada realizada entre las diez de la noche y las seis de la mañana, según dice el artículo 34,6 del E. T.

La jornada nocturna tiene dos limitaciones o prohibiciones muy claras:

— Se prohíbe el trabajo nocturno a los menores de dieciocho años.

— No pueden realizarse horas extraordinarias en jornada nocturna.

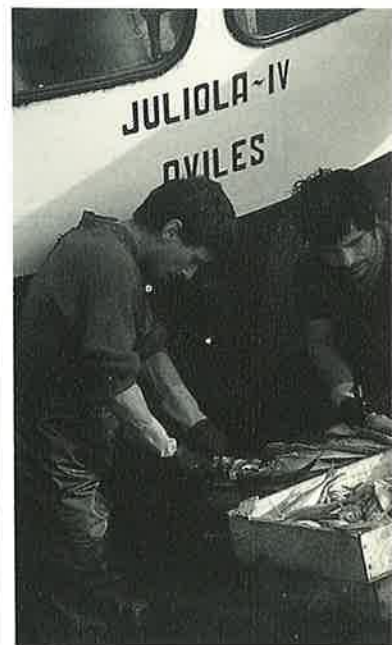
1.2.1. *Remuneración.* La remuneración de la jornada nocturna, se retribuye con un incremento mínimo de un 25 por cien sobre el salario base, excepto si el salario se ha establecido teniendo en cuenta la naturaleza nocturna de dicho trabajo, por lo que en di-

cho caso, el sueldo ya estará incrementado en relación a los que hagan otros turnos.

2. El calendario laboral

Es el regulador de la Jornada Laboral. Se elabora anualmente por la empresa, que deberá ponerlo en lugar visible en cada centro de trabajo.

Este calendario comprende el horario de trabajo, la distribución anual de los días de trabajo, de los festivos, descansos semanales o descansos entre jornadas, y los días inhábiles o de fiesta laboral,



observando, como es preceptivo, el tope relativo a la Jornada Máxima Legal.

2.1. *Visado.* En calendario laboral al que se ha hecho referencia en el punto anterior, se presentará ante la Autoridad Laboral, en este caso, en las Delegaciones Provinciales de Trabajo que son los órganos competentes para este cometido del visado, y se hará anualmente y cada vez que el mismo sea modificado en relación al anterior, en ambos casos, a la presentación del calendario, se acompañará el informe de los representantes de los trabajadores. Y en caso de discrepancia en-

INFORMACION

JURIDICO-

LABORAL

tre la empresa y los representantes de los trabajadores, la Autoridad Laboral, solicitará, en su caso, el informe de la Inspección de Trabajo al respecto.

3. Horas extraordinarias

Como ya se ha dicho al hablar de la Jornada de Trabajo y, por contraposición a las horas ordinarias de la jornada normal, son horas extraordinarias, las horas de trabajo que sobrepasan el límite de duración máxima de la Jornada Ordinaria.

Teniendo en cuenta que el tope máximo de la jornada ordinaria es de cuarenta horas semanales, el número de horas que sobrepasen de cuarenta, deberán



ser consideradas como horas extraordinarias.

3.1. *Límites.* Estas horas tienen unos límites que el Gobierno puede suprimir o reducir, en función de que puedan crearse más oportunidades de colocación respecto de los trabajadores en paro.

Dentro de estos límites, en la actualidad, el número de horas extraordinarias, no podrá ser superior a ochenta al año, tope que no se tendrá en cuenta, al igual que el máximo de duración de la jornada ordinaria, cuando se trate de prevenir o reparar siniestros u otros daños urgentes, si

bien en estos casos, el abono de las horas que excedan de cuarenta a la semana, se hará como si de horas extraordinarias se tratase.

Otra prohibición señalada en el artículo 35 del E. T., es la de que no se podrán realizar horas extraordinarias en períodos de trabajo nocturno, excepto si se trata de casos o actividades especiales y con autorización expresa del Ministerio de Trabajo.

La idea de limitar el número de horas extras de cara a incrementar el empleo de trabajadores en paro, tiene su reflejo en la cotización de estas horas a la Seguridad Social, que llevan un recargo adicional, más o menos, dependiendo de que sean horas de carácter estructural o de fuerza mayor, o que no tengan dicho carácter. Penalización en la cotización que ejerce un efecto disuasorio, con vistas, como ya se ha dicho, a incrementar el empleo.

Conviene dejar claro que la realización de horas extraordinarias, es de carácter voluntario. Por tanto, ningún trabajador puede ser obligado a realizarlas, salvo que dicha realización se haya pactado en convenio colectivo o en contrato individual, siempre dentro de los límites ya indicados.

3.2. *Remuneración.* Las horas extraordinarias se abonarán con un incremento no inferior al 75 por cien sobre el salario que corresponda a cada hora ordinaria. Así, a título de ejemplo, si el valor de la hora ordinaria está en 100, la hora extraordinaria, debe cobrarse como mínimo a 175.

Si en vez de dinero, se opta por disfrutar el tiempo equivalente de descanso, se retribuirán en el mismo porcentaje anterior. Por cada hora extra, una hora y tres cuartos de descanso.

4. Descanso semanal, fiestas y permisos

4.1. *Descanso semanal.* Es una institución de origen religioso, dedicada en principio al culto y celebraciones espirituales. Institución que se ha secularizado, y que por otra parte, el reconocer como festivos los domingos, se

ha convertido en una obligación asumida por el Estado y, que como tal, consta en los Acuerdos con la Santa Sede, publicados en el BOE el día 15 de diciembre de 1979.

Por descanso semanal, debe entenderse el descanso mínimo a que todo trabajador tiene derecho. Descanso, que de acuerdo con el artículo 37 del E. T. es de un día y medio ininterrumpido a la semana. Generalmente comprende el domingo, más la tarde del sábado o la mañana del lunes. Excepto si por contrato individual, convenio colectivo o disposición legal, se regule otro régimen de descanso.

4.2. *Fiestas.* A los domingos se asimilan las llamadas fiestas laborales que, al igual que ellos, tienen el carácter de retribuidas y no recuperables. Estas fiestas, no podrán exceder de 14 al año, dos de las cuales serán locales. Las 12 no locales, las señala el Gobierno, teniendo las Comunidades Autónomas competencia para señalar, dentro de ese número total de 14, las fiestas de cada una de ellas que le sean propias debido a su arraigo y tradición dentro de su ámbito territorial.

4.3. *Permisos.* Los permisos, por las causas y duración que establece el artículo 37.3 del E. T., son los que a continuación se expresan. Permisos o días de los que el trabajador puede disponer sin tener que recuperar, al ser retribuidos al igual que las fiestas laborales.

Así, el trabajador, previo aviso a la empresa y justificación si la misma lo exigiera, tiene derecho a:

— Quince días naturales en caso de matrimonio.

— Dos días, con motivo del nacimiento de hijos; por enfermedad grave o fallecimiento de parientes cosanguíneos o afines, hasta el segundo grado: padres, abuelos, hijos, nietos, hermanos, cónyuge y suegro.

Estos dos días se amplían a cuatro, en los casos en los que, por los motivos indicados, el trabajador tenga que desplazarse fuera de su domicilio.

— Un día por traslado de domicilio.

— Por el tiempo indispensa-

ble para el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público y personal.

Por deber público inexcusable, viene entendiéndose, deber de carácter personalísimo, que nadie puede hacer por otro. Y aquí se incluye la participación en elecciones generales y locales. Tanto en calidad de elector, como de elegible o cargo electoral.

Ahora bien, si el tiempo que se invierte en ese cumplimiento de los deberes públicos e inexcusables, excede del 20 por cien de las horas laborales computadas en un período de tres meses, la empresa podrá pasar al trabajador afectado a la situación de excedencia forzosa.

— Para realizar funciones sindicales o de representación del personal, de acuerdo a como se establezca legal o convencionalmente. Aquí entraría el crédito horario de los representantes de los trabajadores, que se abordará al hablar del Comité de Empresa.

— Las trabajadoras, en caso de lactancia de un hijo menor de nueve meses, tienen derecho a una hora diaria, que podrá dividirse en dos fracciones. Y si la mujer quiere, este derecho, lo podrá sustituir o cambiar por una reducción de la jornada normal diaria en media hora.

— El trabajador que tenga a su cargo un hijo menor de seis años, un disminuido físico o psíquico que no ejercite actividad retribuida, tiene derecho a una reducción de jornada en un mínimo de un tercio, y un máximo de la mitad, de su duración. Por lo que, como máximo, la reducción de la jornada será de cuatro horas. En este caso y, a diferencia de los permisos citados, la reducción de jornada lleva implícita una reducción proporcional del salario.

No obstante lo indicado, podrá pedir el trabajador permisos para lo que se llama «asuntos propios», cuya duración, retribución y carácter, habrá que estar a lo que se establezca en los convenios colectivos o normas del sector, en su caso. ■

José Manuel MARTINEZ GALAN
Abogado

Te interesa
SABER

ESGUINCES, LUXACIONES Y FRACTURAS

ESGUINCES

El esguince se produce al realizarse una flexión o extensión excesiva de la articulación más allá de sus límites normales, lo que provoca un estiramiento o desgarro de los ligamentos aunque continúan en contacto las caras articulares.

Los síntomas que nos hacen pensar en un esguince son:

- Dolor en el sitio de la lesión que se acentúa con los movimientos.
- Hinchazón.
- Pérdida de fuerza.

La localización más frecuente de los esguinces son las muñecas y los tobillos.

La actuación ante un esguince será:

- Inmovilizar la articulación con férula o vendaje.
- Reposo absoluto de la articulación.
- Elevación de la zona lesionada.
- En un principio se puede aplicar hielo en la zona.

LUXACIONES

El mecanismo de producción es el mismo que en el caso de los esguinces, flexión o extensión de la articulación más allá de los límites normales o un golpe directo, pero a diferencia del esguince las superficies articulares quedan separadas y se

acompaña de desgarro o rotura de los ligamentos que intervienen en la articulación.

Las manifestaciones clínicas de la luxación son similares a las de los esguinces:

- Dolor, aunque en este caso es muy intenso.
- Hinchazón.
- Pérdida de fuerza.
- Gran deformidad de la articulación, que se manifiesta comparándola con la articulación del lado opuesto.

Frecuentemente la luxación se asocia con fractura de alguno de los huesos que intervienen en la articulación.

Nuestra actitud ante una luxación, en espera de un tratamiento médico, será inmovilizar la articulación, evitando en lo posible manipularla innecesariamente.

FRACTURAS

Una fractura es la rotura de algún hueso, producida generalmente por traumatismos mecánicos, como golpes o caídas.

Las manifestaciones clínicas que presenta una fractura son:

- Dolor que se acentúa con la presión en el foco de fractura.
- Deformidad, sobre todo en aquella fractura en que existe desplazamiento de los fragmentos.
- Hinchazón, pudiendo aparecer un hematoma en el foco de fractura.
- Incapacidad funcional, el miembro afectado tiene muy disminuida o incluso abolida la capacidad de movimiento.

— Movimientos anormales, en algunos casos puede existir movilidad en el foco de fractura, pero no debe explorarse para no dañar los alrededores de la lesión.

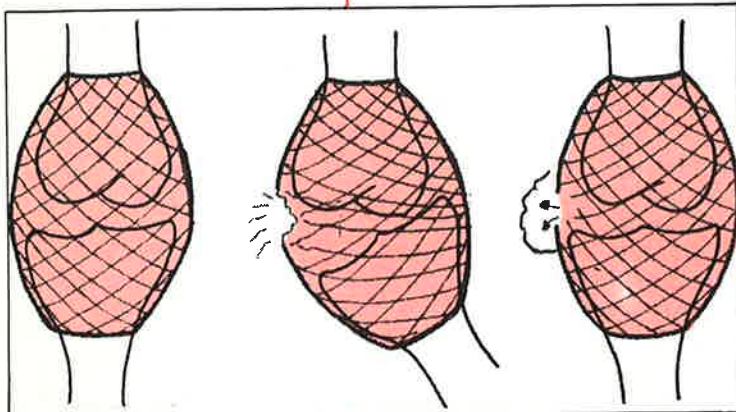
— Crepitación, frecuentemente aparece crepitación en el foco de fractura, pero tampoco debe explorarse por la misma razón que apuntábamos en el apartado anterior.



Sanidad a bordo



Inmovilización provisional del miembro superior fracturado utilizando el tronco como férula.



Rotura de ligamentos de una articulación.

— Chasquido, muchas veces el paciente nota un chasquido en el momento de producirse la lesión. Este ruido advertido por el paciente es muy sugestivo de una fractura aunque no siempre sea así.

Si se sospecha la existencia de una fractura, hay que evitar que el lesionado realice movimientos innecesarios de la zona, por ello se debe retirar la ropa cortándola.

la o descosíendola con el fin de examinar al herido buscando posibles lesiones asociadas, heridas, hemorragias, otras fracturas, etcétera.

Por las mismas razones que hemos visto en las luxaciones, no debemos ensayar la reducción de la fractura, salvo que se reciban instrucciones médicas de hacerlo.

Una vez que se haya localizado la zona de fractura se debe proceder a inmovilizarla, para lo cual debemos realizar una inmovilización que abarque la articulación anterior y posterior al foco de fractura, tomando las siguientes precauciones:

— En fracturas de miembro superior, retirar anillos, pulseiras, etcétera, ya que después de unas horas la zona se va a hinchar y un elemento apretado puede producir problemas circulatorios importantes.

— Debe comprobarse que la presión ejercida por la inmovilización no es excesiva, lo que podría lesionar vasos o nervios, para lo cual la inmovilización no debe incluir partes alejadas como dedos de manos o pies con el fin de comprobar:

1. La sensibilidad, preguntando al paciente si nota que le tocamos.

2. La movilidad, pidiéndole que mueva los dedos.

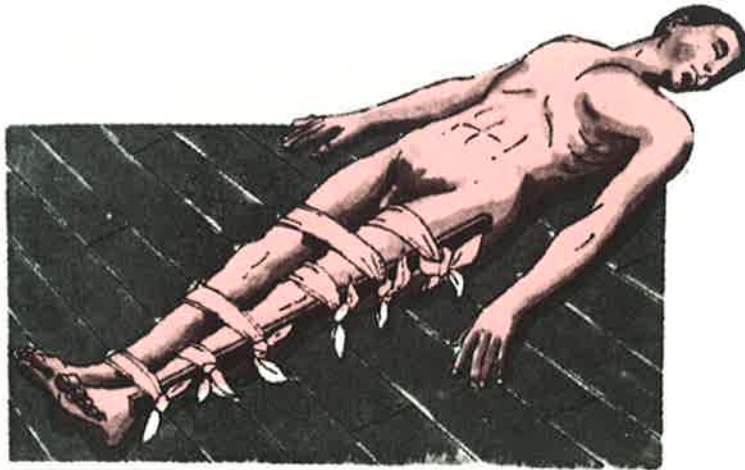
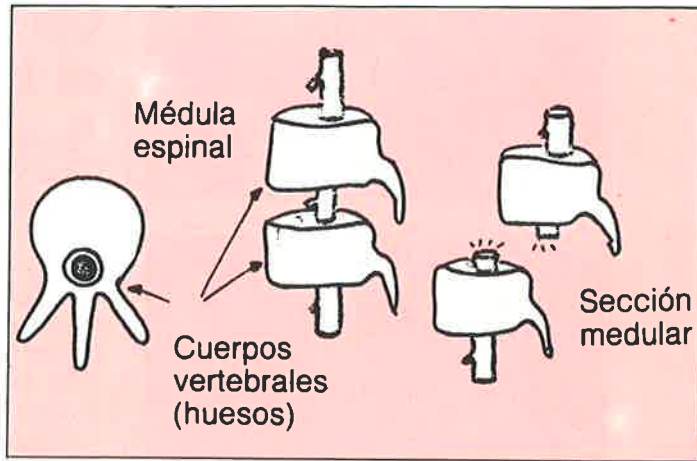
3. El aporte sanguíneo, observando si la piel o el lecho de las uñas se vuelve pálido o amorado.

Cualquier alteración de este tipo nos llevaría a pensar que la inmovilización es demasiado compresiva y que es necesario aflojarla.

Para realizar la inmovilización acudiremos a una férula. Una férula es cualquier elemento rígido que nos permita impedir el movimiento de la articulación. A bordo son muy útiles las férulas hinchables. También podemos usar como férula el propio cuerpo, por ejemplo inmovilizaríamos un dedo con otro, una pierna con la otra o el brazo con el tórax.

TRAUMATISMOS DE LA COLUMNA VERTEBRAL

La columna vertebral forma el armazón central del cuerpo constituyendo el eje principal de



Inmovilización provisional del miembro inferior izquierdo fracturado utilizando el miembro derecho y un palo como férulas.

sustentación del mismo. Además de esta importante función mecánica, la columna alberga en su interior la médula espinal.

La gravedad de las lesiones de la columna vertebral no se debe a las fracturas de los huesos que la forman, sino a las posibles lesiones que puedan producirse en la médula espinal. De estas lesiones la más importante es la sección medular que tendrá como consecuencia la sección de los nervios que se dirigen a brazos, piernas, etcétera, y consecuentemente la pérdida de movimiento y sensibilidad de la zona de influencia de los nervios seccionados.

La sección medular se produce, generalmente, como consecuencia del desplazamiento de los cuerpos vertebrales que se han fracturado, y dependiendo de la altura de la lesión (cuanto

más próxima al cráneo será más grave) puede producir desde la muerte instantánea o parálisis de brazos, piernas o ambos.

Nuestra actuación ante un traumatismo en la columna debe ser especialmente cuidadosa, y debemos tomar las siguientes precauciones:

— No actuar precipitadamente, moviendo bruscamente al enfermo, flexionándolo o girándole la cabeza.

— Manejar al enfermo entre varias personas con el fin de conseguir mantenerlo estirado. Una persona vigilará y sujetará su cabeza para que mantenga la línea de la columna y no tenga rotaciones a derecha o izquierda.

— Si se tienen dudas sobre la manera más segura de movilizar al enfermo, o de cómo hacerlo es preferible no moverlo, abri-

garlo, vigilar sus constantes vitales y mantenerlo a la espera de personal entrenado en el transporte de este tipo de heridos.

TRAUMATISMOS CRANEO ENCEFALICOS

La importancia de estos traumatismos reside en el gran valor de las estructuras nobles alojadas en el cráneo.

Los tipos de lesiones más frecuentes son:

— Fractura de la bóveda craneal, simple o con hundimiento. Si existe afección de las estructuras internas puede aparecer una sintomatología muy variada desde la muerte inmediata hasta permanecer asintomático. Son muy frecuentes las convulsiones y la pérdida de conocimiento.

— Fractura de la base craneal. Puede aparecer asociada a fractura de vértebras cervicales, por lo que ante esta sospecha debemos tener gran cuidado al manejar estos pacientes. Los síntomas más sugerentes de este tipo de fracturas son:

● Salida de sangre o líquido cefalorraquídeo (líquido transparente similar al agua) por la nariz, los oídos o ambos.

● Hematomas alrededor de los ojos, como si fueran un anteojo o unas gafas de aviador.

— Puede ocurrir que no haya fractura de los huesos del cráneo y exista, no obstante, lesión encefálica.

Ante un traumatizado de cráneo debemos:

— Comprobar si existe respiración y latido cardíaco. En caso negativo comenzar inmediatamente las maniobras de reanimación cardio-pulmonar.

— Explorar el estado de conciencia, las pupilas (tamaño, simetría, reacción a la luz), tipos de respiración.

— En el transporte de estos pacientes no debe olvidarse que pueden tener asociada una lesión de columna.

— No se le debe dar ningún tipo de bebida ni comida.

— Controlar periódicamente las constantes vitales.

— Realizar a la mayor brevedad una consulta radiomédica. ■

José TOSCANO
Carlos MONTAÑES
Elena GARCIA ACEBES

Te interesa
SABER

Un invento español
revolucionará la náutica

Levar anclas

El arquitecto madrileño, Alfonso García, ha revolucionado el mundo de la Náutica con el Ankorex, un pequeño dispositivo que, instalado entre la cadena y el ancla de las embarcaciones de recreo, permite levantar el ancla cuando ésta ha quedado enganchada en el fondo del mar o en una grieta marina.

«El enrocamiento del ancla —según palabras del propio inventor del Ankorex— ha sido un problema constante para la gente aficionada al mar ya que, en numerosas ocasiones, ésta puede engancharse en cualquier obstáculo del fondo marino. Con el Ankorex, al tirar en dirección contraria a la que quedó enganchada, se desenrosca el ancla fácilmente evitando tener que abandonarla», nos dijo Alfonso García.

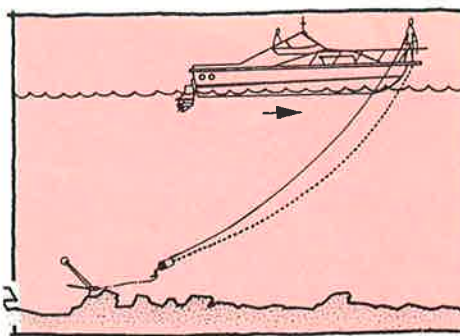
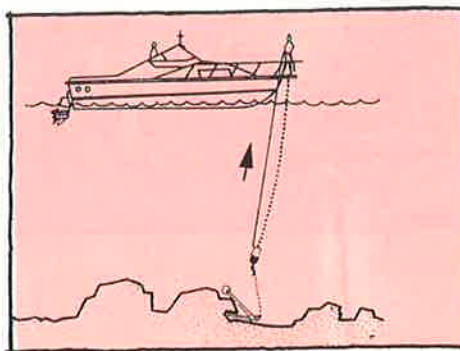
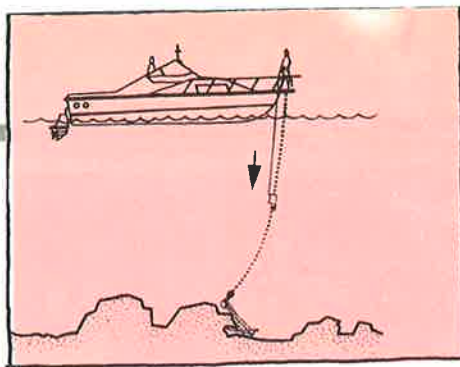
Precisamente es la posibilidad de ahorrar dinero ante la pérdida del ancla lo que ha despertado un interés de los aficionados por el aparato. En este sentido, el Ankorex ha sido galardonado con la medalla de oro en el decimoquinto Salón de Inventiones y Técnicas Nuevas de Ginebra; así como reconocido en numerosos certámenes internacionales de la náutica. Por otra parte, el invento español está siendo utilizado por la Comisión de Energía Atómica de Francia en sus experimentos submarinos y por numerosos organismos dedicados a la investigación submarina.

En sus dos versiones (Ankorex 101, para barcos de hasta 10 metros de eslora y 4 Tm; y el Ankorex 102 para barcos de hasta 18 metros y 16 Tm) este pequeño aparato es una solución para las anclas enrocadas.

El aparato sirve para todo tipo de anclas. Fabricado en acero inoxidable, su funcionamiento es de lo más sencillo. Una vez situada la embarcación sobre el ancla, se lanza un gancho especial que puede colocarse en la cadena en cualquier punto. Al llegar al dispositivo, un pequeño tirón dejará libre la caña del ancla, quedando unido a ella por una pequeña cadena sujeta a la parte inferior. Avanzando más la embarcación, el ancla se libera fácilmente.

Aun cuando el Ankorex se ha diseñado y fabricado especialmente para embarcaciones deportivas y de recreo, su inventor no descarta la posibilidad de que pueda usarse también para los pequeños pesqueros.

Exportmarina, S. A., es la empresa española que posee la patente del invento y es



responsable de su fabricación y comercialización. Por unas 30.000 pesetas, el Ankorex pondrá fin a los quebraderos de cabeza que un ancla enrocada haya causado a los patrones de embarcaciones deportivas. ■

Curso de pesca en Escocia

El Aula del Mar de la Fundación Caixa Galicia ha organizado un nuevo curso en el extranjero en apoyo del sector pesquero de Galicia. La localidad escocesa de Aberdeen y concretamente el Instituto Torry Research Station será la sede en donde se impartirá durante los próximos 8 al 14 de abril el seminario sobre pesca, procesamiento y comercialización de pescado.

El seminario incluye conferencias y ponencias sobre diversos temas como los recursos pesqueros en el Reino Unido; la manipulación del pescado en la mar; el deterioro del pescado y su inhibición; la calidad del pescado; higiene. La seguridad en los alimentos o el procesamiento de pescado en el Reino Unido; sesiones prácticas como experiencias en laboratorio; visitas a la lonja y al puerto de Aberdeen y al Seefood Park.

El importe total del curso es de 300.000 pesetas, precio que incluye los desplazamientos, alojamiento, asistencia al curso y todas las visitas profesionales programadas. La fundación Caixa Galicia concederá una beca de 100.000 pesetas a cada uno de los participantes, asistentes al curso por lo que la cuota neta a pagar será de 200.000 pesetas.

Quien desee recibir más información sobre el curso puede ponerse en contacto con José María Bouzas Araujo, director del Aula del Mar, o en cualquiera de las oficinas de la Caixa Galicia.

La dirección del Aula del Mar es: C/ Amador Ríos, 7; 15706 Santiago de Compostela, para aquellos que deseen ponerse en contacto por escrito o por teléfono en los números (981) 56 44 96 o 56 55 00. ■

Curso de medicina subacuática e hiperbárica

El Departamento médico de la unidad de Terapéutica Hiperbárica del Hospital de la Cruz Roja de Barcelona ha organizado para los próximos días 6 al 9 de mayo el XI Curso de Iniciación a la Medicina Subacuática y para los días 28 al 31 de mayo, el IX curso de actuación en medicina hiperbárica. Asimismo, se ha organizado el primer curso Básico de reanimación y primeros auxilios en medio acuático para las fechas del 11 al 12 de

mayo y numerosos seminarios relacionados con el mundo del buceo.

Quien desee obtener más información sobre el desarrollo y los programas de estos cursos puede ponerse en contacto con el doctor Jordi Desola Alá, jefe del departamento del CRIS y de la Unidad de Terapéutica Hiperbárica del Hospital de la Cruz Roja de la Ciudad Condal, sito en la calle Dos de maig, 301. 08025 Barcelona o en el teléfono (93) 433 15 51. ■

Revista MOPU



Una publicación mensual de grandes reportajes con respuesta para todo lo que a usted le interesa: ecología, medio ambiente, vivienda, costas, carreteras, agua, arquitectura, urbanismo, cartografía, astronomía...

Un lujo de conocimientos al alcance de todos



Y nuestros grandes monográficos de más de 200 páginas ilustradas a todo color: «Las obras públicas en el siglo XVIII», «Guía de las costas de España» y «Guía de los ríos de España».

TARJETA DE SUSCRIPCIÓN

NOMBRE _____

PROFESION/EMPRESA _____

DOMICILIO _____

CIUDAD _____ **C. P.** _____

MODALIDAD DE SUSCRIPCIÓN	ESPAÑA	EXTRANJERO
<input type="checkbox"/> 1 año (11 números)	2.500 ptas.	3.500 ptas.
<input type="checkbox"/> 2 años (22 números)	4.400 ptas.	6.160 ptas.
<input checked="" type="checkbox"/> Envíeme gratuitamente «Las obras públicas en el siglo XVIII», que regalo a los nuevos suscriptores.		
<input type="checkbox"/> Número extraordinario suelto	700 ptas.	1.000 ptas.
<input type="checkbox"/> Oferta de 2 extraordinarios juntos	1.100 ptas.	1.500 ptas.
<input type="checkbox"/> Oferta de 3 extraordinarios juntos	1.500 ptas.	2.000 ptas.

SI HA SOLICITADO EXTRAORDINARIOS, SEÑALE LOS QUE DESEA:
 El siglo XVIII Guía de Costas Guía de Ríos

FORMA DE PAGO
 Envío cheque adjunto Envío giro postal núm. _____
 Contra reembolso (sólo nacional y con recargo de 150 ptas.)
 Domiciliación bancaria.

Enviar a: Revista MOPU. Nuevos Ministerios. 28046 Madrid. Información: (91) 254 92 91

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