

MAR

N.º 284 MAYO 1991

Más de 150
muertos
y miles
de toneladas
de petróleo
vertidas al mar

MEDITERRANEO,
MAREA
DE
FUEGO Y MUERTE



Programa de control de costos

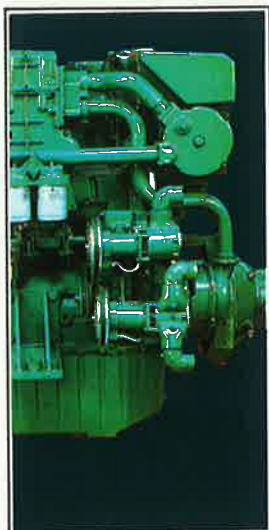
¡Optimiza su instalación, mejora su cálculo de costos!

El resultado: tranquilidad durante la vida de su barco.

Desarrollado a través de más de 80 años de experiencia en el mar, el Programa de Control de Costos de VOLVO PENTA le ofrece un enfoque integrado hacia la fiabilidad, eficacia y economía en el mar.

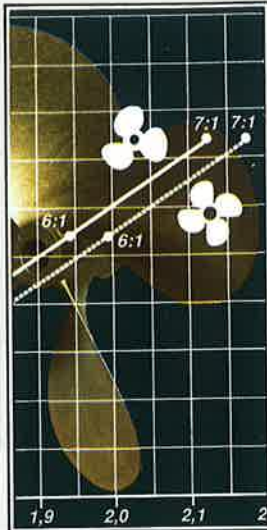
El programa reúne todos los elementos que afectan a sus prestaciones técnicas y comerciales, para hacer la máquina de su barco segura y eficiente y mejorar su rendimiento a largo plazo en costos de operación y mantenimiento.

Para más información ¡llame ahora a su concesionario VOLVO PENTA!



Consumption	25	1825	3.1
Oil	22	918	2.1
Parts	25	1041	3.1
Labour	18	759	2.1
Timing	17	688	2.1
Parts	6	237	0.1
Labour			
TOTAL	1169	48718	146
excl fuel	112	4658	13

CM Multiplan: TAM122



Motores marinos específicos

- Motores de propulsión desde 168 kW (228 hp) hasta 405 kW (551 hp).
- Motores auxiliares desde 110 kW hasta 390 kW (=125 - 447 kVA).
- Diseñados para una facilidad en el servicio.
- Sistemas de combustión adaptados para operar barcos de trabajo.
- PTO'S facilitando el encaje de equipamiento extra.

Cálculo de costos por computadora

- VOLVO PENTA le ofrece conocer con detalle sus costos basados en condiciones reales de operación. Gastos anuales; costos de fuel y lubricantes, costos de mantenimiento y costos de reparaciones y reacondicionamiento. Simplemente cambie alguna de las variables básicas -tiempo de operación, carga, precio del carburante, etc.- y sabrá inmediatamente el impacto en el costo total.

Asistencia profesional a las instalaciones

- Cálculos de velocidad, empuje e impulso.
- Elección de equipos extras.
- Cálculos torsionales.
- Posibilidad de clasificación.
- Sistemas de transmisión perfectamente encajados, basados en un conocimiento profundo del mercado.

Contratos de servicios opcionales

- Garantía de hasta tres años válida en todos los países europeos sin límite de horas de uso. Test de comprobación de condiciones de funcionamiento dos veces al año.
- Plan de protección de piezas y componentes que cubre todas las piezas vitales.
- Contratos de servicio completos para un control exhaustivo del motor y de sus costos de mantenimiento.

Servicio continuado de suministro de piezas de recambio

- Red de concesionarios de suministro continuado de piezas de recambio, especialmente entrenados y equipados para darle un apoyo rápido y profesional.
- Stock de piezas de recambio adaptado y muy completo para cubrir la mayor parte de sus necesidades.
- Sistemas de apoyo 24 horas al día para suministro de piezas de recambio de emergencia.

Debido a condiciones locales, no todos los mercados son capaces de cubrir todas las actividades del Programa de Control de Costos. Compruébelo en su importador VOLVO PENTA.

**VOLVO
PENTA**

TIEMPO de siniestros. Durante las últimas semanas, tanto en España como en aguas de otros países, la siniestralidad ha sido protagonista de una actualidad teñida en unos casos por la pérdida de vidas humanas y en otros por la preocupación ante los graves problemas de contaminación. En España, siete marineros perdieron la vida a orillas de la Torre de Hércules en La Coruña en un lugar donde éste no ha sido el primero de los accidentes de estas características sin que pudieran hacer nada por el rescate de los marineros los servicios de salvamento con que cuenta la Administración. A escasos cientos de kilómetros de las costas españolas, 150 personas perdían la vida en sendos accidentes frente a los puertos italianos de Livorno y Génova y donde además se vertían miles de toneladas de petróleo al mar.

Por desgracia no son éstos los primeros siniestros que se producen en el mar por su magnitud ni por su cercanía con España. En los últimos ocho años, dicen las estadísticas, murieron en el mundo más de 4.000 personas en los 24 accidentes más significativos, sucesos que acaecieron especialmente en países asiáticos como India o Bangladesh. En cuanto a las mareas negras, vertidos de petróleo o accidentes con barcos transportando mercancías peligrosas, siniestros como el ocurrido ante las costas italianas también fueron protagonistas en el pasado en aguas cercanas a las playas españolas.

En consecuencia, aunque cuesta hacerse a la idea, se podría decir que los ciudadanos del mundo estamos ya habituados a que, cada

13 DIAS

SINIESTROS

EN EL MAR



cierto tiempo cunda alguna voz de alarma sobre la siniestralidad en el mar especialmente en lo que se refiere a sus efectos contaminantes. Pero, a diferencia de otras ocasiones, en este caso, la explosión del petroleo «Haven» en aguas italianas, en el mar Mediterráneo, a las puertas mismas de la Comunidad Europea y de unas zonas con altos intereses turísticos y comerciales, ha sido un golpe que ha servido para reabrir una polémica que afecta a la seguridad del transporte por mar, a la seguridad para mantener el medio ambiente y, en definitiva los derechos de los ciudadanos en defensa de su calidad de vida. El vertido del petróleo y la marea negra que se produjo frente a las costas italianas ha constituido el punto de partida para la denuncia de las miles de actuaciones ilegales de vertidos que se hacen en este mismo mar por los barcos petroleros lavando bo-

degas, por los vertidos urbanos o industriales de los países del entorno del Mediterráneo.

Accidentes como el del «Haven», si se hubieran des-parramado las más de 100.000 toneladas que se hallaban en sus bodegas en el momento del siniestro, son catástrofes de impredecibles consecuencias para las zonas afectadas. Pero, dejando a un lado esa parte negativa, podrían y deberían servir definitivamente como un punto de partida para que el conjunto de las Administraciones internacionales comunitarias, nacionales o regionales adoptasen las medidas oportunas para la defensa del medio ambiente. Porque, en definitiva, la destrucción de los mares no es cosa simplemente de mareas negras o accidentes espectaculares sino obra diaria de vertidos incontrolados desde tierra o desde las propias embarcaciones con la aplicación de una normativa mucho más estricta.

Junto a la preocupación general por los vertidos y las mareas negras en el Mediterráneo, la mirada del sector de la pesca en España ha estado puesta en Bruselas. Se ha ratificado el acuerdo por tres años con Mauritania en vigor desde julio de 1990, pero se plantean más problemas de los previstos con Namibia. Cal y arena en la política de caladeros exteriores mientras se abren muy lentamente las negociaciones con los países del cono sur; y, en el marco de la Comunidad, el comisario Manuel Marín sigue adelante con sus estudios para reducir la flota y ajustarla a los caladeros y recursos. En pesca no van a pintar precisamente copas. ■

Vidal MATE

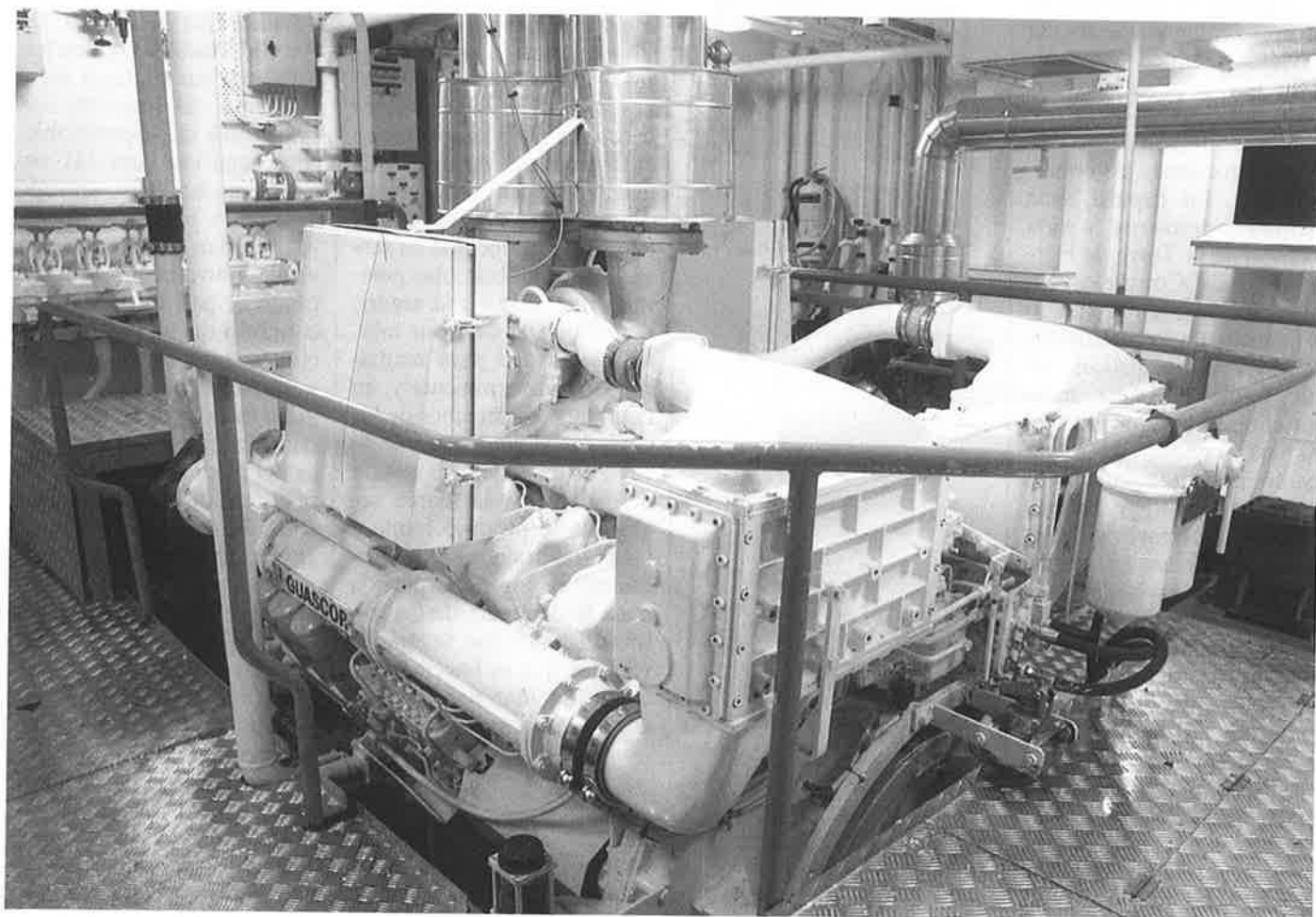


GUASCOR[®]

MOTORES
Y
SISTEMAS

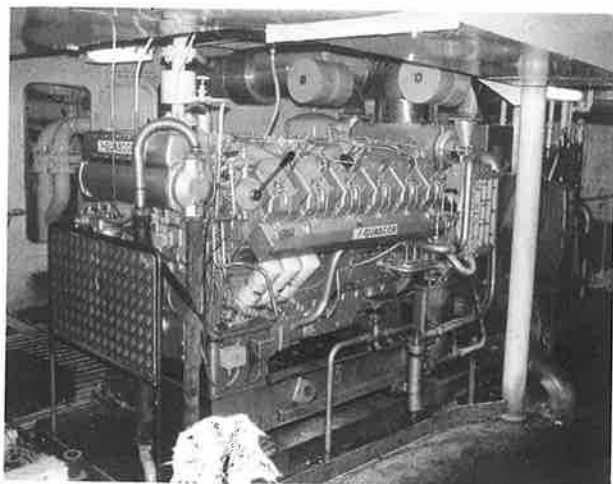
SISTEMAS DE PROPULSION MARINA

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



SISTEMAS ENERGETICOS MARINOS

GRUPOS ELECTROGENOS MARINOS / MOTORES DIESEL AUXILIARES



DPTO. PROPIO / 91

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

6

FRAUDES A LA SEGURIDAD SOCIAL

En 1990 se detectaron 100.000 infracciones de liquidación de cuotas.



26

FUEGO Y MUERTE EN EL MEDITERRANEO

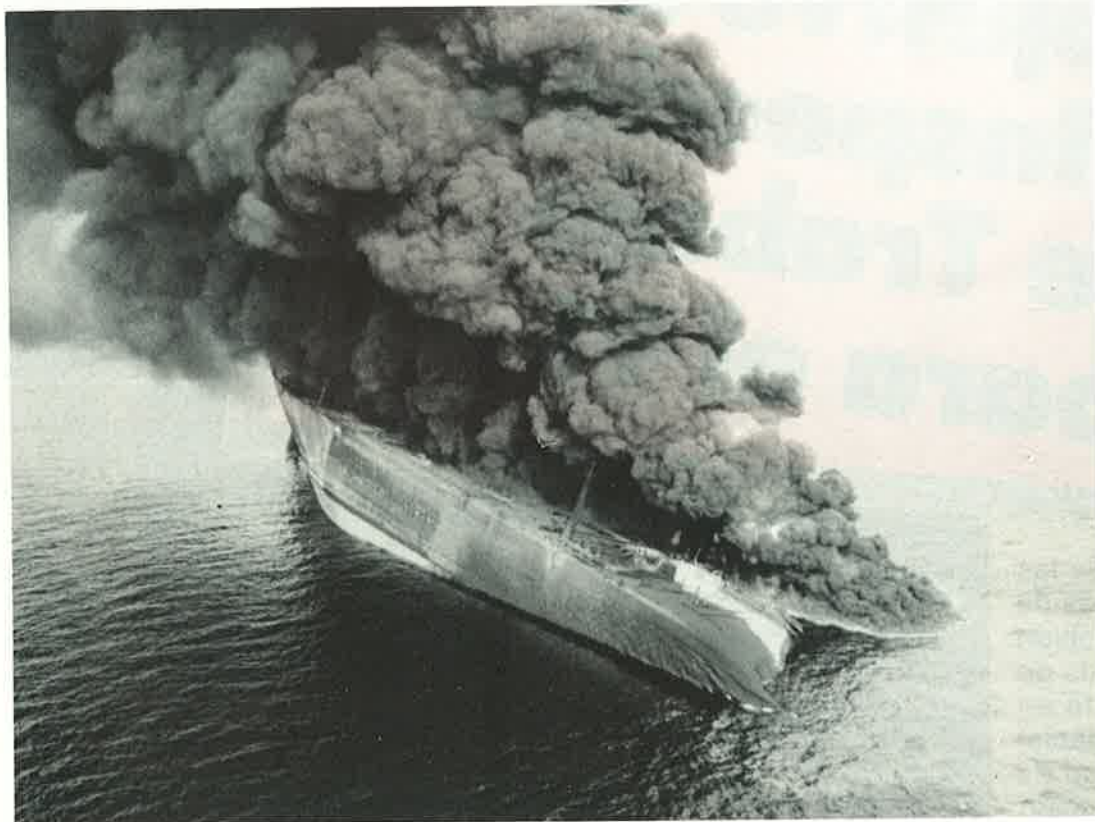
Marea negra y más de 150 muertos frente a las costas italianas.



61

RECUPERACION CONSERVERA

La industria conservera sale de la crisis.



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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Mate.

Redacción: Miguel Pedrero, Virginia Lavin, 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 Dalo, 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: Carnil 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 Torralba, 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 80 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 Orllamar - 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. Teléfs. (91) 401 50 17 y 402 96 57. Fax 309 11 40

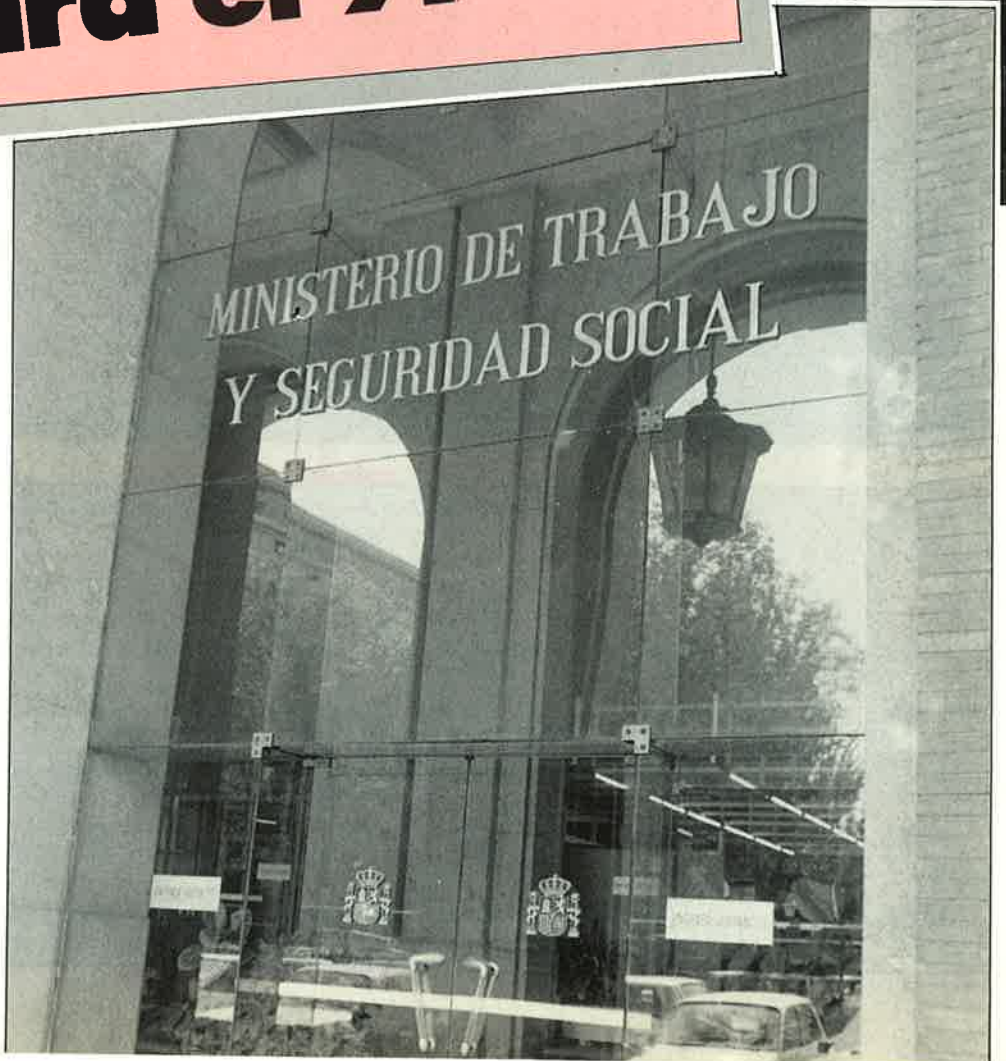
Imprime: GRAFOFFSET, S. L., Getafe (Madrid). Depósito Legal: M. 16.516/1963. N.I.P.O.: 205-90-002-6

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

En 1990 se detectaron más de 100.000 infracciones en la liquidación de cuotas a la Seguridad Social

Los fraudes de contratación, objetivo de la Inspección de Trabajo para el 91

El fraude en el uso de las modalidades de contratación, el cobro indebido por prestaciones de desempleo, concretamente en el Régimen Especial Agrario, y la precariedad de las medidas de protección colectiva, en materia de seguridad e higiene en el trabajo, son las causas que exigieron mayor dedicación a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social durante el año 1990. Precisamente estas áreas han sido las más tenidas en cuenta a la hora de diseñar la campaña de actuación para 1991, que se centrará en el control del fraude en la contratación y en las medidas de seguridad e higiene en el trabajo.





LOS servicios de inspección del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social efectuarán, en 1991, más de 600.000 visitas a las empresas y centros de trabajo, (exactamente 603.075). El objetivo principal sobre el que está previsto que incida es el control del fraude en la contratación, además de las condiciones de higiene y seguridad en el trabajo. El ejercicio de la inspección se diversificará en materia de empleo, Seguridad Social y relaciones laborales, y algo más de 100.000 de estas visitas estarán destinadas a controlar las condiciones de seguridad e higiene de las empresas.

Estas previsiones suponen un incremento del 18 por cien con respecto al año 1990, en el que se llevaron a cabo algo menos de medio millón de visitas a centros de trabajo (495.552).

Más de 100.000 de las visitas que efectuará la Inspección durante este año estarán destinadas a controlar las condiciones de higiene y seguridad en el trabajo.

Este aumento se dirigirá, fundamentalmente, al área de la construcción, sector que ocupa una posición de prioridad en el plan de actuación fijado para este año.

La Inspección tiene previsto recaudar durante este ejercicio 70.000.000 de pesetas en liqui-

dación de cuotas y expedientes de sanción de la Seguridad Social.

En el área de empleo, las actuaciones de la Inspección de Trabajo han dado cumplimiento a los acuerdos adoptados el 31 de enero de 1990 entre el Gobierno y las centrales sindicales

UGT y CCOO. En ellos se contemplaban los aspectos relacionados con el empleo y la contratación laboral, y se preveían medidas de colaboración con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. De este modo, esta Dirección General presentó a las organizaciones sindicales y empresariales más representativas los documentos a los que hace referencia la Orden del 17 de enero de 1991, donde se detalla la actuación inspectora en contratación laboral del último año, y las previsiones para 1991.

Balance de 1990

En el año 1990 la Inspección de Trabajo hizo 495.552 visitas a centros de trabajo, que derivaron en 112.911 actas de liquidación de cuotas a la Seguridad Social, con un importe econó-



mico que asciende a 77.000.000 de pesetas. En materia de empleo, Seguridad Social y seguridad e higiene la acción de los inspectores se saldó con un volumen de 16.000.000.000 de pesetas.

Durante el pasado año, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social llevó a cabo varias campañas específicas, las más destacables de ellas son las realizadas en el sector de la construcción, el control del subsidio agrario en las Comunidades de Andalucía y Extremadura y las actuaciones en las áreas de emigración y extranjeros.

En la campaña de controles de seguridad en el área de la construcción se efectuaron 47.095 visitas a empresas de la construcción y obras públicas, y se levantaron 15.274 actas de infracción, con propuestas de sanción por importe de casi

ESTADÍSTICA DE ACTAS DE INFRACCIÓN Y LIQUIDACIÓN (AÑO 1990)		
	Actas infracción	Importe (mill. de ptas.)
Empleo	41,169	5,247
Seguridad Social	69,619	4,794
Relaciones laborales	7,962	2,054
Seguridad e higiene	23,688	3,197
Obstrucción	8,800	853
Total	151,238	16,145
	Actas liquidación	Importe (mill. de ptas.)
Seguridad Social	112,911	76,905

2.000.000.000 de pesetas. Además, fueron paralizadas un total de 556 obras por carecer de las condiciones consideradas adecuadas para la seguridad.

Entre las infracciones más

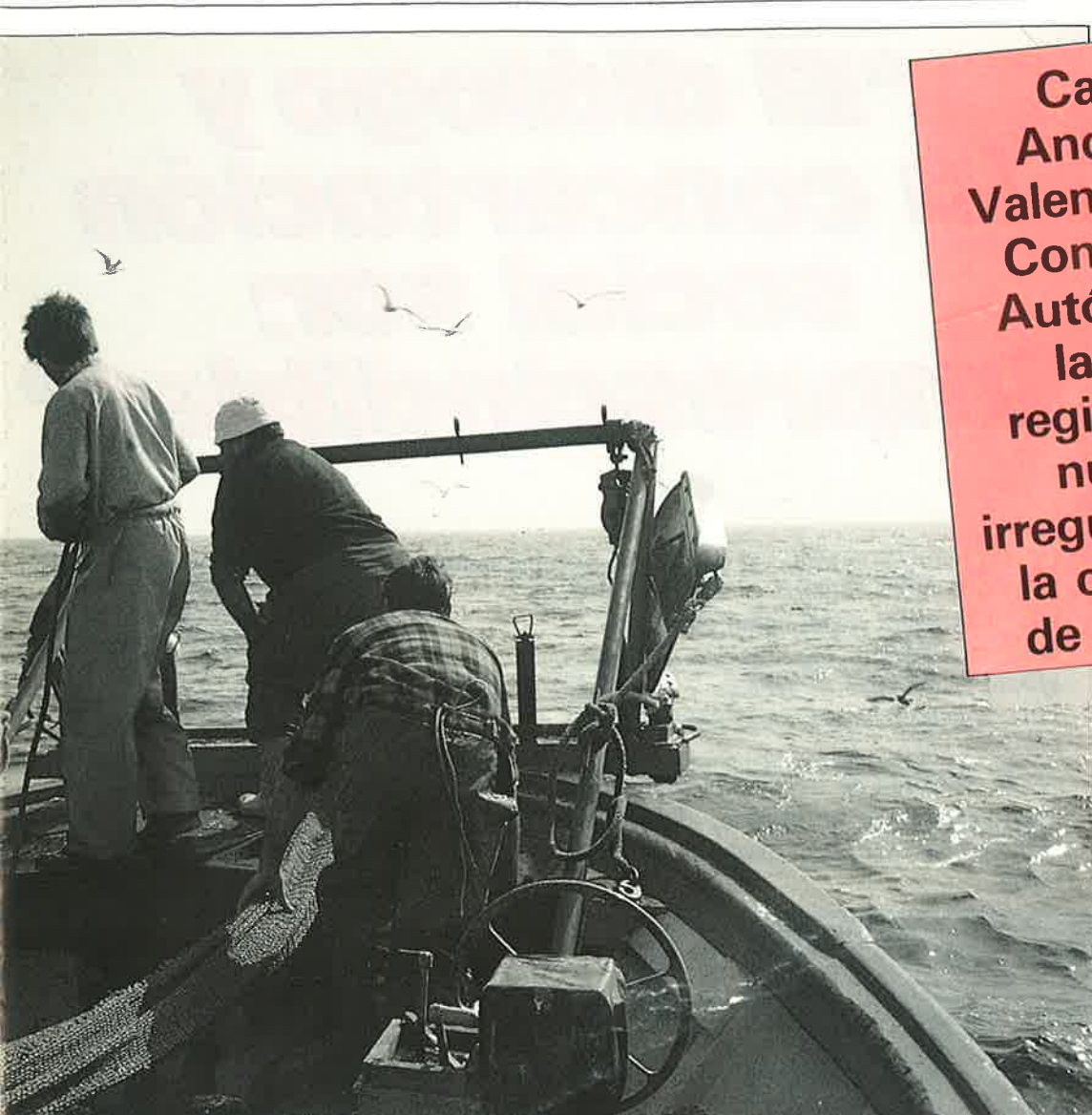
frecuentes detectadas destacan la falta de protección de huecos y aberturas de pisos, deficiencias en instalaciones de andamios y carencias de medios de protección personal.

Subsidio agrario

En el sector agrario la campaña más importante efectuada durante el pasado año se dedicó al control del subsidio de desempleo de los trabajadores eventuales en las Comunidades de Andalucía y Extremadura.

El volumen total de controles realizados sobre empresas fue de 29.157, más los 95.331 efectuados sobre los trabajadores. En total, el balance que arrojan fue de casi 3.500 actas de infracción y liquidación de cuotas a la Seguridad Social, por un importe de 549.000.000 de pesetas, y la extinción de más de 9.000 prestaciones a trabajadores que cobraban el subsidio agrario de manera indebida.

En cuanto a los extranjeros, en 1990 se detectó la presencia de casi 5.000 extranjeros sin per-



**Cataluña,
Andalucía y
Valencia son las
Comunidades
Autónomas en
las que se
registró mayor
número de
irregularidades en
la contratación
de extranjeros.**

En el área de empleo, la infracción más frecuente es el fraude en el uso de las modalidades de contratación, con un 41,7 por cien. Le sigue, en orden de importancia, el cobro indebido de prestaciones por desempleo, concretamente en el Régimen Especial Agrario, que provocó un 25,3 por cien de las causas de infracción.

En cuanto a la Seguridad Social, el hecho más destacable es el descenso que se ha producido en las irregularidades de inscripción, afiliación o alta al Régimen General, que representaron, en 1990, el 27,9 por cien de la actividad sancionadora de este área, frente al 40 por cien que se registró en 1989.

Los principales incumplimientos detectados en el área de la seguridad e higiene han sido las infracciones en las medidas de protección colectiva, con el 38,9 por cien, y las deficientes condiciones del lugar de trabajo, con un 29,7 por cien de actas levantadas.

Finalmente, en el área de trabajo y relaciones laborales, prácticamente el 33,4 por cien de la actuación sancionadora correspondió a irregularidades de la jornada laboral y las horas extraordinarias, seguidas de la falta de pago de salarios, (9,5 por cien) y la modificación de las condiciones de trabajo, concretamente un 7,7 por cien. ■

Virginia LAVIN

miso de trabajo, como consecuencia de lo cual las empresas que los acogieron fueron sancionadas con 1.714.000.000 de pesetas.

Las actuaciones sobre el control de los trabajadores extranjeros ascendieron a 6,32 y el número de actas de infracción fue de 2,3.

La Comunidad Autónoma que se sitúa a la cabeza de actas de infracción es Cataluña, con 811, seguida de Andalucía, con 314, y Valencia, con 264.

El seguimiento de los principales incumplimientos detectados por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social durante 1990 aporta datos aclaradores sobre cuáles son las infracciones más frecuentes, datos que han sido tenidos en cuenta por este organismo a la hora de elaborar el plan de actuación para el año en curso.

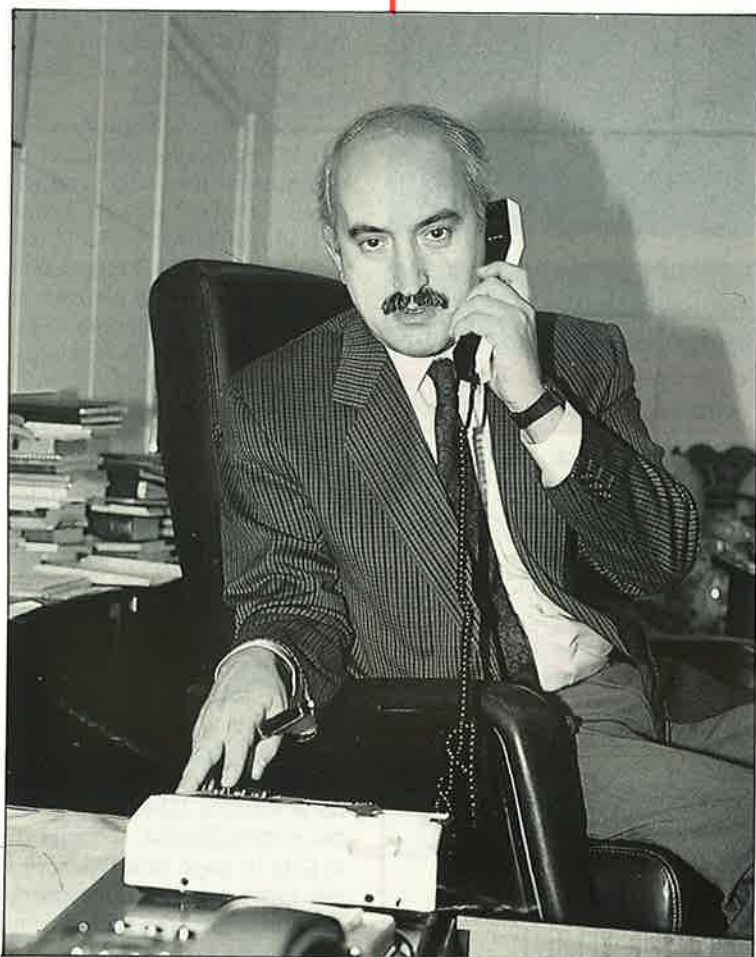
EVOLUCION DE LAS ACTAS DE INFRACCION LEVANTADAS POR LA INSPECCION DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL DURANTE 1990	
A. Area Común de Actuación de Inspectores de Trabajo y Controladores Laborales (Empleo y Seguridad Social).	
Número de centros de trabajo inspeccionados....	324.241
Número de Actas de Infracción de Empleo por cada 100 centros de trabajo inspeccionados	12
Número de Actas de Infracción de Seguridad Social por cada 100 centros de trabajo inspeccionados	21
B. Area específica de Actuación de Inspectores de Trabajo y Seguridad Social (Trabajo y Seguridad e Higiene).	
Número de centros de trabajo inspeccionados....	71.901
Area de Relaciones Laborales	
Número de Actas de Infracción por cada 100 centros de trabajo inspeccionados	14
Número de centros de trabajo inspeccionados .	99.410
Area de Seguridad e Higiene	
Número de Actas de Infracción por cada 100 centros de trabajo inspeccionados	24

Martínez Noval interviene en unas jornadas sobre «Economía de la salud» en Oviedo

«El diálogo y la concertación social son imprescindibles»

En el momento actual, «el Estado es más permeable a las demandas sociales, y asume el diálogo y la concertación social como elementos imprescindibles de legitimación y eficacia», afirmó el ministro de trabajo y Seguridad Social, Luis Martínez Noval, en el marco de las jornadas sobre «Economía de la Salud» organizadas por la Facultad de Económicas de Oviedo. Según expuso en su discurso, el Estado ha perdido el monopolio del poder sobre el bienestar social.

to en que ha distribuido gran parte de sus poderes, unas veces en beneficio de otros entes públicos, y otras en favor de determinados sujetos sociales, como ejemplifica el hecho de que buena parte del bienestar de los trabajadores asalariados dependa de la capacidad de los sindicatos para definir, en uso de sus poderes sociales, un marco móvil, progresivo y equilibrado de condiciones de trabajo».



LA idea de que la concertación social es un instrumento estrechamente ligado al estado de bienestar fue el eje principal sobre el que giró la conferencia que bajo el título «Vigencia de una política de bienestar social», pronunció el ministro de Trabajo, Luis Martínez Noval, el pasado 12 de abril en Oviedo, en las Jornadas sobre Economía de la Salud organizadas por el decanato de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de Oviedo.

Para Martínez Noval, en el momento actual el Estado es «permeable a las demandas sociales y asume el diálogo y la concertación social como elementos imprescindibles de legitimación y eficacia, en tanto reconoce la necesidad de habilitar amplios espacios a la participación de los interlocutores sociales en la definición de las políticas públicas».

Según el ministro, se trata de «un Estado que ha perdido el monopolio respecto al bienestar social, desde el momen-

Según Martínez Noval, las diferentes modalidades de concertación social y tripartismo ensayadas en las democracias occidentales muestran que en una economía de mercado un sistema de bienestar social altamente desarrollado no puede ser sostenido a largo plazo sin la cooperación y el acuerdo entre los grandes grupos sociales. De esto deduce que las iniciativas progresistas que proponen la participación de los sindicatos y de las organizaciones de empleados en proceso de concertación social constituyen una oportunidad para avanzar en la construcción de las nuevas fronteras del Estado de bienestar.

Seguridad en el empleo

Desde un punto de vista político, para el ministro de Trabajo y Seguridad Social, el nuevo Estado de bienestar, que ha atravesado una profunda crisis económica en los países desarrollados, reafirma



como objetivos prioritarios el derecho al empleo y suficientes niveles de seguridad, lo que, paralelamente, reclama la universalización de los derechos de educación, en materia de salud y también de protección social.

En lo que se refiere a España, Martínez Noval dijo que la historia del Estado de bienestar en España ha transcurrido sin paralelismo cronológico con el resto de Europa. Según él, la transición democrática tuvo que hacer frente a tres importantes desafíos en un corto período de tiempo: asen-

tar las nuevas instituciones, hacer frente a la crisis económica y sentar los cimientos del Estado democrático.

Pero a pesar de todo ello, según el ministro de Trabajo y Seguridad Social, resulta significativo que, trece años después de aprobada la Constitución, el gasto público destinado a protección social, medido sobre el Producto Interior Bruto ha pasado del 9,9 por cien en 1977 al 18,5 por cien en 1990. Además, se ha completado un nuevo diseño de relaciones laborales, basado en la libertad sindical y el

principio de autonomía colectiva, y las prestaciones sociales básicas en materia de educación, salud y pensiones ha alcanzado la universalización.

En resumen, para Martínez Noval, el desarrollo democrático ha permitido avanzar en la construcción de una completa red de instituciones y prestaciones sociales en un Estado de bienestar consolidado, pero «*todavía queda un trecho del camino por recorrer para alcanzar el objetivo de homologarnos a los países socialmente más avanzados de Europa*». ■
V. L.

El 19 de abril se renovaron siete cargos en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

CARLOS NAVARRO, NUEVO SUBSECRETARIO DE TRABAJO

CARLOS Navarro López es el nuevo subsecretario del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, que sustituye a Segismundo Crespo, actual delegado del Gobierno en Madrid. Carlos Navarro, de cincuenta y dos años, ha sido, dentro de este mismo Ministerio, inspector de Trabajo y Seguridad Social, director general de Empleo, desde diciembre de 1982 a abril de 1985; director general de Trabajo desde mayo de ese mismo año hasta junio de 1990, fecha desde la cual, y hasta su último nombramiento, ha desempeñado el cargo de secretario general técnico.

Junto a él, en el Consejo de Ministros del día 19 de abril se nombraron otros siete cargos del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Así, Alvaro Espina, hasta entonces secretario general de Empleo y Relaciones Laborales, abandonó este Ministerio al ser nombrado secretario de Estado de Industria, y su puesto lo ha pasado a ocupar Jesús Arango Fernández, que hasta entonces era el secretario general de Estructuras Agrarias, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, cargo que desempeñaba desde 1987. Antes de su incorporación a ese Ministerio, Jesús Arango Fernández, de cincuenta y un años, fue consejero de Agricultura y Pesca del gobierno asturiano y diputado de la Junta General del Principado de Asturias.

El cargo de secretario general técnico abandonado por Carlos Navarro lo ocupa Francisco González, ex director general de Trabajo. Francisco González de Lena había sido, anteriormente, subdirector general para la Negociación Colectiva y Condiciones de Trabajo de la Dirección General de Trabajo, departamento en el que también ocupó la Subdirección de Relaciones Laborales.

La actual directora general de Trabajo es Soledad Córdova, anterior subdirectora general de Reestructuración de Empresas,



Carlos Navarro López.



Jesús Arango Fernández,
nuevo secretario general
de Empleo
y Relaciones Laborales.



en ese mismo departamento. Soledad Córdova es madrileña y licenciada en Derecho por la Complutense.

El actual director general de INEM es Ramón Salabert Parramon, anterior director general de Cooperativas y Sociedades Laborales del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Este cargo lo ha pasado a ocupar Juan José Barrera Cerezal, anteriormente director técnico del Fondo de Promoción de Empleo del Sector Siderúrgico Integral. Juan José Barrera es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Complutense, y es especialista en gestión empresarial de cooperativas.

La Dirección General de Informática y Estadística la ocupa, desde el pasado 19 de abril, Pedro Maestre Yenes, que hasta entonces era gerente de Informática de la Seguridad Social. Anteriormente a 1988, fue subdirector general en los Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo y de Educación y Ciencia. ■

V. L.



**Europa
en los
noventa**

La Comunidad Europea acaba de salir de un final de década en el que el crecimiento del empleo alcanzó cotas históricas, y entra, aparentemente, en una nueva cuyos inicios auguran otra etapa de prosperidad. Sin embargo, sobre este panorama brillante a primera vista, se ciernen varias sombras: la competencia en el mercado internacional de los países en desarrollo, la falta de trabajadores altamente cualificados y el paro de larga duración, un mal endémico que ni las etapas más prósperas conseguirán erradicar.

**El paro de
larga
duración y la
falta de
trabajadores
altamente
cualificados
serán los
caballos de
batalla
europeos en
los
noventa.**

LENTA PERO SEGURA





EL inicio de la década de los noventa es, para la mayor parte de la Comunidad Europea, una época de crecimiento económico, de creación de puestos de trabajo y de baja inflación. Así lo indica un informe sobre el empleo en Europa elaborado por la Dirección General de Empleo, Relaciones Industriales y Asuntos Sociales de la Comisión de las Comunidades Europeas. «El empleo, —dice el informe—, ha crecido a un ritmo superior al de cualquier otra época desde los años cincuenta, y el paro, aunque sigue siendo alto, ha disminuido significativamente. Ante esta situación, la Comunidad puede esperar con una cierta confianza la década recién iniciada.»



Esta época, según los expertos, promete ser un período de enormes oportunidades para la Comunidad. La consecución del Mercado interior, junto con los avances hacia la unión monetaria y la mayor coordinación de otros aspectos de la política comunitaria, brindan la posibilidad de mejorar los resultados económicos, conseguir un desarrollo más equilibrado y aumentar la cohesión social en la

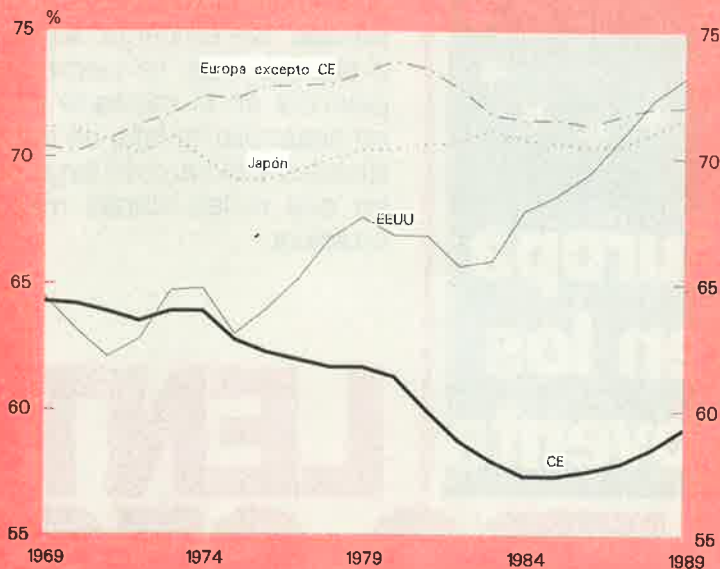
Comunidad. Los cambios ocurridos en los países del Este y Europa Central son considerados como una posibilidad de estrechar los lazos comerciales y de alcanzar «un mayor entendimiento político que puede tener consecuencias trascendentales para el poder, la prosperidad y la estabilidad de las economías europeas, tanto del oeste como del este».

Sin embargo, el informe con-

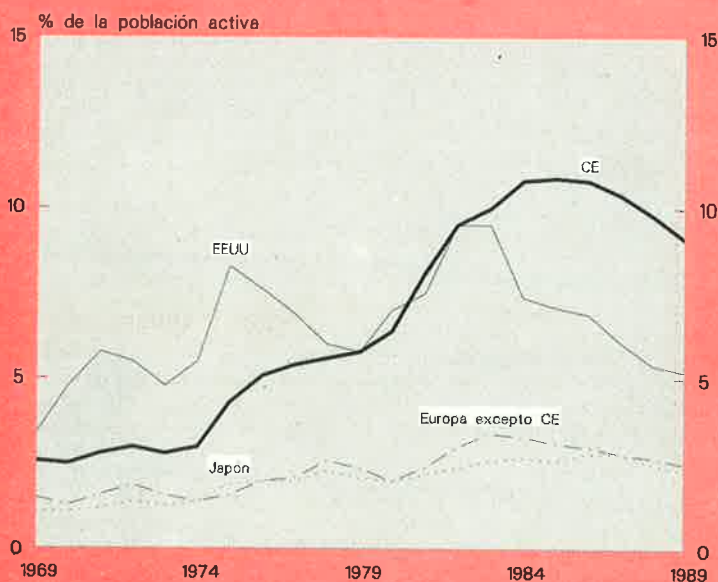
sidera que, junto a las grandes oportunidades, la CE deberá superar algunos problemas y retos importantes. En primer lugar, los productores de la Comunidad se enfrentan a una dura y creciente lucha por los mercados por parte de productores no europeos; en particular, las grandes empresas de Estados Unidos y Japón tienden a dominar los mercados de productos de alta tecnología y elevado valor añá-

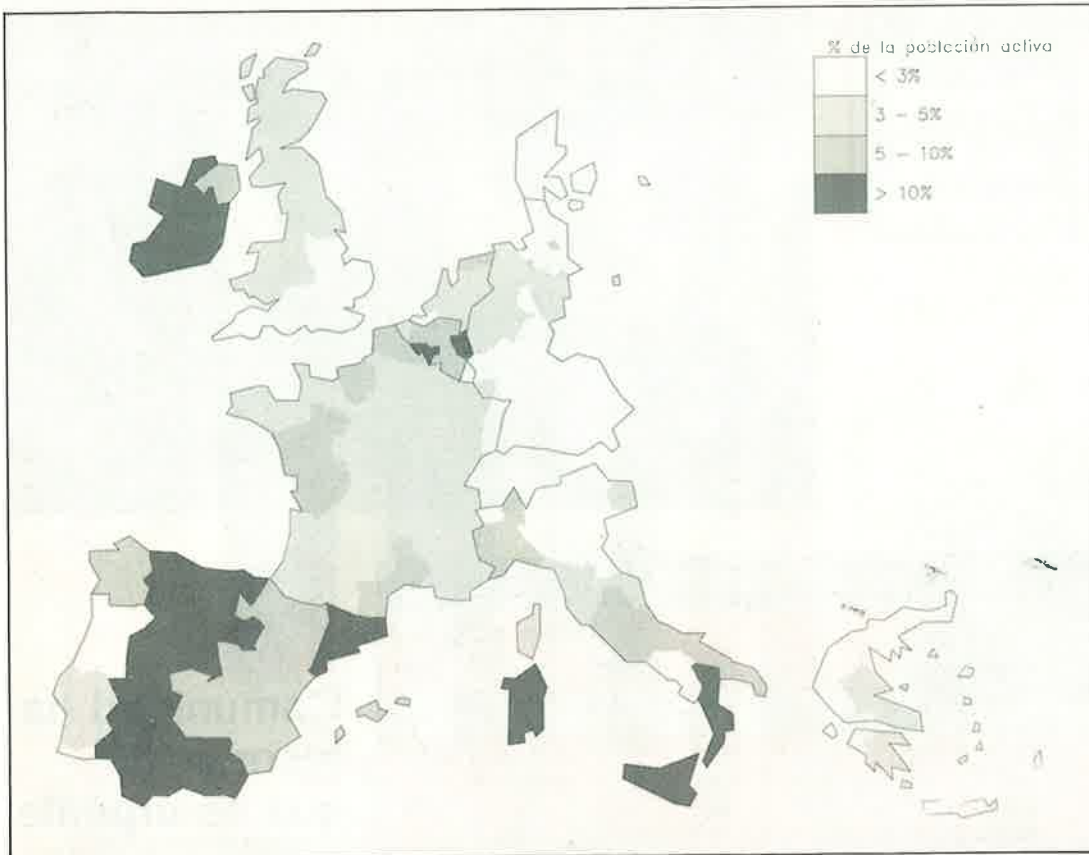
dido, como los ordenadores o los equipos de telecomunicaciones. Y éste no es el único aspecto en el que la lucha entre los mercados aumenta. A medida que los países en desarrollo se industrializan, siguen una línea de crecimiento basada en las exportaciones, a imagen y semejanza de las economías europeas y otras economías occidentales. Si antes, los países en desarrollo tendían a efectuar sus incursio-

Proporción de la población en edad activa que está ocupada, en la Comunidad y fuera de ella 1969-1989



Tasas de paro, en la Comunidad y fuera de ella 1969-1989





Lucha contra el desempleo de larga duración

La proporción de parados de larga duración, es decir, aquellos que permanecen en el paro durante un año o más, así como la duración de estos períodos de inactividad, han aumentado, pese a la reducción significativa que ha experimentado el desempleo en general durante los últimos años en la Comunidad Europea. Este tipo de paro se ha convertido en un problema especialmente arraigado en muchas zonas deprimidas de la CE, aunque no se limita exclusivamente a ellas.

Cada vez está más claro, para los expertos, que el problema no puede abordarse sólo mediante medidas de carácter general, por lo que se han adoptado diversas medidas especiales destinadas a la categoría de personas a las que se considera susceptibles de estar en peligro de convertirse en parados permanentes.

El desempleo de larga duración está concentrado en diversas zonas de la Comunidad y en determinados grupos sociales. Se da principalmente en las zonas atrasadas o en declive, en las mujeres y los varones no cualificados y en las personas con minusvalías. En algunas de estas áreas afecta fundamentalmente a los jóvenes.

Todos los Estados miembros introdujeron medidas, en los años ochenta, destinadas a combatir el paro de larga duración. En un

principio se prestó especial atención al reciclaje y a la formación, así como a los programas públicos de creación de empleo. Incluso, en el norte de la Comunidad han comenzado a concentrarse los esfuerzos de los países en conseguir una formación más específica combinada con la orientación personal. En el sur, sin embargo, asegura la Dirección General de Empleo, el énfasis ha cambiado menos. «*Los cambios de política se han visto motivados, tanto por factores presupuestarios como por las dudas de la eficacia de los distintos enfoques, dada la falta de una evaluación propiamente dicha, e incluso de un control de la mayoría de los programas.*»

Con la reforma de los Fondos Estructurales Comunitarios, la reducción del paro de larga duración se ha convertido en uno de los principales objetivos de la política comunitaria. La Comunidad ha establecido, además, el programa ERGO, que pretende fomentar la concienciación del problema, dar información sobre las medidas posibles y desarrollar métodos de evaluación para determinar la rentabilidad. Consideran que un factor importante del éxito de las iniciativas públicas es la eficacia en la identificación de los destinatarios. ■

V. L.

El empleo en Europa, durante los últimos años, ha crecido a un ritmo superior al de cualquier otra época desde los años cincuenta, y el paro, aunque sigue siendo alto, ha disminuido significativamente.

nes en el mercado a través de productos manufacturados básicos, como los textiles o la confección, cada vez es mayor el número de ellos, especialmente en lo que se refiere al sudeste asiático, que está dirigiendo sus productos y exportaciones hacia líneas más sofisticadas, como los artículos electrónicos, a medida que aumenta la cualificación de su mano de obra.

El programa del Mercado interior, concebido para eliminar las restricciones que pesan sobre la capacidad de los productores comunitarios de vender en otros mercados, es una respuesta a estas tendencias. Aunque aumentará más el grado de competencia dentro de Europa, favorecerá también la expansión de las empresas más preparadas, y en áreas críticas de la alta tecnología, en particular, fomentará el aumento de la escala de operaciones, con el fin de que las empresas de la Comunidad puedan competir en condiciones de mayor igualdad con las empresas transnacionales, en manos de capital extranjero.

Por otra parte, la tecnología continúa avanzando a un ritmo muy rápido, como también está

aumentando la velocidad con la que se difunden de unos países a otros las innovaciones de las técnicas de producción y el desarrollo de nuevos productos. Las empresas se ven en la obligación de actualizar continuamente sus métodos de producción, así como los productos y servicios que ofrecen, si no quieren quedarse rezagados en la lucha por los mercados.

Otro de los retos a los que debe enfrentarse Europa es la expansión del comercio con los países de Europa Central y del Este. Los niveles actuales de intercambio comercial son bajos, y la mayoría de estos países ha acumulado grandes deudas exteriores que limitan enormemente



Europa en los noventa



INDICADORES DE EMPLEO CLAVES DE LA COMUNIDAD

	Unidades: Millones						
	1965	1975	1985	1986	1987	1988	1989
Total							
Población total	292,2	312,2	322,0	322,8	323,6	324,6	326,1
Población en edad activa (14-64)	188,0	198,1	216,0	216,9	217,6	219,0	
Empleo total	122,6	124,8	124,3	125,3	128,1	130,5	132,6
Proporción empleo-población	65,3 %	63,0 %	57,6 %	57,8 %	58,9 %	59,6 %	
Desempleo total	2,6	5,5	14,9	14,9	14,6	13,8	12,7
Tasa de desempleo	2,1 %	4,3 %	10,8 %	10,7 %	10,3 %	9,7 %	9,0 %
Tasa de desempleo juvenil (14-24)			23,1 %	22,3 %	20,9 %	19,6 %	17,4 %
Empleo en la agricultura	20,1	13,9	10,5	10,1	9,7	9,4	9,0
Empleo en la industria	49,5	48,3	40,7	40,6	41,2	41,5	42,1
Empleo en los servicios	53,1	62,2	73,1	74,6	77,2	79,5	81,4
Proporción de empleo en la agricultura	16,4 %	11,2 %	8,5 %	8,1 %	7,6 %	7,3 %	6,8 %
Proporción de empleo en la industria	40,3 %	38,8 %	32,7 %	32,4 %	32,2 %	31,8 %	31,7 %
Proporción de empleo en los servicios	43,3 %	50,0 %	58,8 %	59,5 %	60,2 %	60,9 %	61,5 %
Varones							
Población total		151,9	156,6	157,0	157,5	157,5	158,8
Empleo total		82,2	78,1	78,2	79,6	80,5	81,2
Desempleo total		3,3	8,0	7,8	7,4	6,7	6,0
Tasa de desempleo			9,4 %	9,2 %	8,6 %	7,8 %	7,0 %
Tasa de desempleo juvenil (14-24)			21,4 %	20,6 %	18,8 %	17,2 %	14,9 %
Empleo en la agricultura			6,8	6,5	6,4	6,1	
Empleo en la industria			31,4	31,2	31,6	31,9	
Empleo en los servicios			39,9	40,5	41,7	42,5	
Proporción de empleo en la agricultura			8,8 %	8,4 %	8,1 %	7,6 %	
Proporción de empleo en la industria			40,1 %	39,9 %	39,7 %	39,6 %	
Proporción de empleo en los servicios			51,1 %	51,7 %	52,2 %	52,8 %	
Mujeres							
Población total		160,3	165,4	165,8	166,1	166,5	167,3
Empleo total		42,5	46,2	47,0	48,6	49,9	51,4
Desempleo total		2,3	6,9	7,1	7,2	7,1	6,7
Tasa de desempleo			12,9 %	13,0 %	12,9 %	12,5 %	11,9 %
Tasa de desempleo juvenil (14-24)			25,0 %	24,3 %	23,3 %	22,2 %	20,1 %
Empleo en la agricultura			3,7	3,5	3,5	3,3	
Empleo en la industria			9,4	9,4	9,5	9,7	
Empleo en los servicios			33,0	34,0	35,6	37,0	
Proporción de empleo en la agricultura			8,0 %	7,5 %	7,3 %	6,6 %	
Proporción de empleo en la industria			20,5 %	20,1 %	19,8 %	19,3 %	
Proporción de empleo en los servicios			71,6 %	72,4 %	72,8 %	74,1 %	

La Comunidad ha reconocido que es urgente tomar medidas para proteger el medio ambiente de la emisión de productos tóxicos.

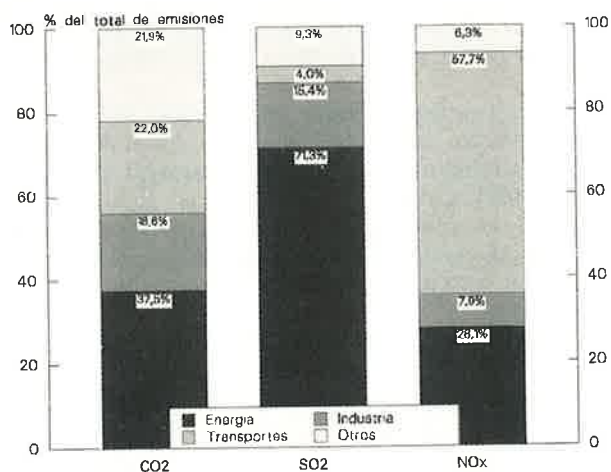
su capacidad de financiar el crecimiento de las importaciones, indispensables para su crecimiento económico. Además, su largo aislamiento de los mercados mundiales y de la competencia mundial ha retrasado la introducción de nuevas tecnologías y la adopción de métodos modernos de producción, lo que hace que la mayoría de sus industrias no sea competitiva. Estas necesitarán bastante tiempo y grandes inversiones para poder competir de manera eficaz con las industrias de otros países.

Crecimiento y medio ambiente

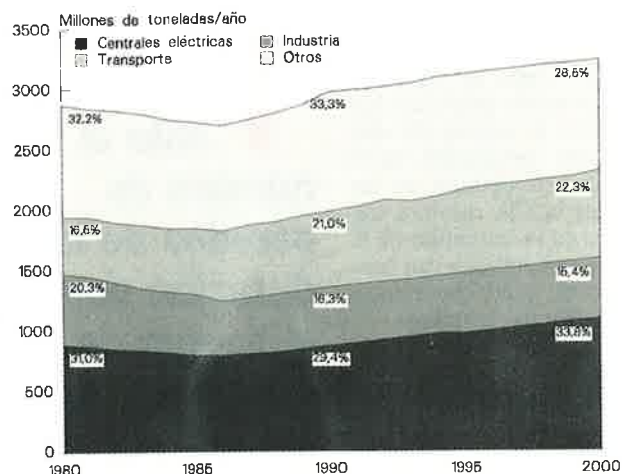
Los problemas relacionados con el medio ambiente, y en especial la amenaza del recalentamiento,

FUENTES DE LA CONTAMINACION DEL AIRE EN LA COMUNIDAD

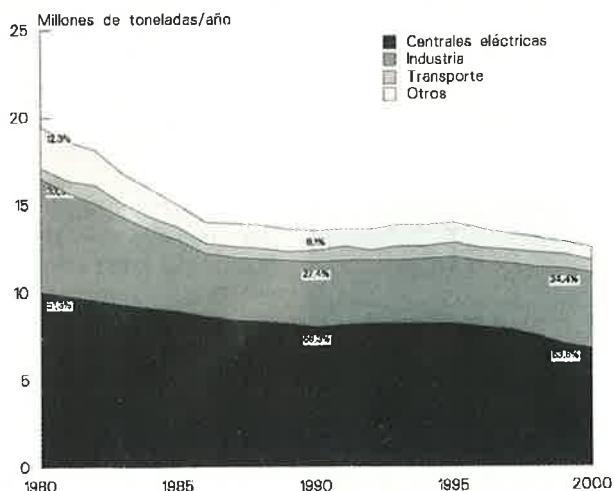
Fuentes de la contaminación del aire en la Comunidad por sectores 1988



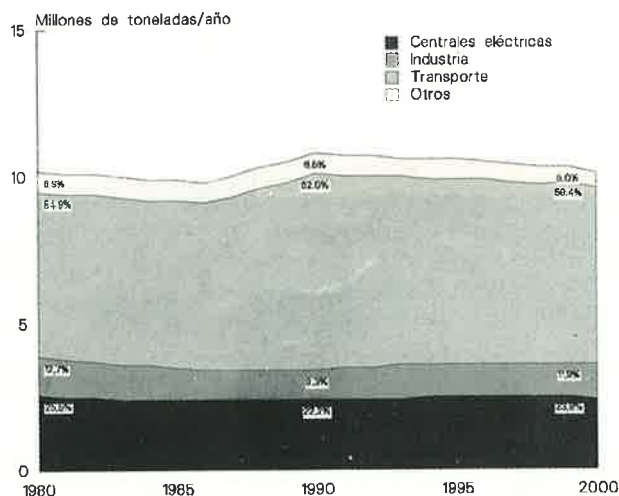
Fuentes de la emisión de CO2 en la Comunidad 1980-2000



Fuentes de la emisión de SO2 en la Comunidad 1980-2000



Fuentes de la emisión de NOx en la Comunidad 1980 - 2000



miento del planeta, la creciente destrucción de los recursos naturales y la creciente contaminación, imponen nuevas restricciones en el desarrollo económico, y la Comunidad deberá abordar este problema. Los expertos lo tienen en cuenta, aunque puntualizan: «Eso no quiere decir que se deba aceptar con agrado un crecimiento más lento de la economía europea, y menos aún de

la mundial. Hay muchísimas partes del mundo que necesitan crecer desesperadamente para poder desarrollarse más, aumentar el empleo y el nivel de vida hasta niveles aceptables. Sin embargo, si quiere decir que la necesidad de proteger y mejorar el medio ambiente sí debe desempeñar un papel cada vez más importante a la hora de establecer la orientación del desarrollo, la pauta de creci-

miento, la clase de bienes que se producen y los métodos que se utilizan para hacerlo.»

La Comunidad ha reconocido que es urgente tomar medidas para proteger el medio ambiente de daños mayores y ha introducido disposiciones específicas en la legislación comunitaria para imponer unos criterios mínimos sobre la emisión de productos tóxicos, sobre la calidad del

agua y sobre el grado de contaminación en general. Estas medidas significan que la Comunidad puede esperar que la industria del medio ambiente experimente una gran expansión, tanto en sus actividades como en el número de personas que emplea, así como la introducción de cambios en la industria química y en el sector de transporte.

Reacción del mercado de trabajo

Todos estos cambios que se están produciendo o deberán producirse en un futuro próximo tienen importantes consecuencias para el mercado de trabajo europeo. La intensificación de la competencia mundial, unida a los propios cambios tecnológicos, produce cambios sustanciales en la demanda de trabajo. Igualmente, la necesidad de otorgar mayor prioridad a la protección y la mejora del medio ambiente introducirá, inevitablemente, en opinión de los técnicos de la CE, cambios significativos en la estructura de la economía comunitaria, con consecuencias de igual importancia para la demanda de trabajo.

Estos cambios del mercado de trabajo presentan varios aspectos, y dan lugar a grandes variaciones en la distribución ocupacional y sectorial de la población activa. Es probable que alteren la distribución geográfica de la actividad. Irán asociados, casi inevitablemente, a la aparición de desequilibrios significativos en la demanda y la oferta de determinados tipos de cualificaciones en muchas zonas de la Comunidad y en diversas áreas de actividad. Ya hay empresas en toda la CE que declaran tener una gran escasez de mano de obra cualificada, en concreto,



Tanto el número de parados de larga duración como el tiempo de inactividad han aumentado en la Comunidad, pese a la reducción significativa que ha experimentado el desempleo en general.

Perspectivas futuras

Las perspectivas de la economía y del empleo comunitarios siguen siendo, según el informe de la Dirección General de Empleo, Relaciones Industriales y Asuntos Sociales, favorables. La Comisión de las Comunidades Europeas prevé que el crecimiento económico será moderado respecto a las altas tasas registradas en 1988 y 1989, aunque considera que, a pesar de ello, la producción debería aumentar entre este año y el anterior alrededor de un 3 por cien al año, cifra superior a la media anual de los años ochenta.

Después de los aumentos considerados sin precedentes registrados en 1988 y 1989, se espera que el empleo continúe aumentando significativamente: alrededor de un 1 por cien en 1991. En términos absolutos, se espera que se creen alrededor de 3.000.000 de puestos de trabajo entre 1990 y 1991, y que aumente el empleo industrial, en contra de la tendencia descendente que ha experimentado en estos últimos años.

Aunque el paro seguirá disminuyendo, según los expertos, en la mayoría de los Estados miembros, lo hará más lentamente que en los últimos años y seguirá siendo elevado. El paro de larga duración continuará siendo un problema que requerirá de atención específica y que no se resolverá únicamente con la expansión económica.

Una de las principales razones por las que no se cree que el aumento del empleo vaya a reducir significativamente el paro es que se espera que la población activa crezca más de 2.000.000 de personas entre el año pasado y éste. Este aumento esperado sería una consecuencia, tanto del incremento de la tasa de actividad, ya que la existencia de puestos de trabajo está atrayendo a más personas, y especialmente a las mujeres, como el crecimiento de la población en edad activa, fruto en gran parte de la inmigración. ■

V. L.



científicos altamente cualificados, ingenieros y técnicos, al tiempo que existe en muchas zonas un gran número de parados que no encuentra trabajo.

Pero este tipo de desequilibrios no es considerado nada nuevo, y los analistas lo toman como una consecuencia inherente a los rápidos cambios tecnológicos y económicos. La cuestión que se plantean es saber si es cierto que la escasez de trabajadores cualificados está debilitando gravemente a la larga la posición competitiva de los productores de la Comunidad y aumentando las presiones inflacionistas, tanto a escala local como nacional, y por tanto, limitando el desarrollo económico de la CE. Es una cuestión de vital importancia a la que, por ahora, los técnicos comunitarios no encuentran una respuesta clara. ■

Virginia LAVIN



CENTRO RADIO - MEDICO
ESPAÑOL

Actualmente está en preparación un nuevo programa de formación sanitaria que responde al nombre de SEAMAC.

MACNET se adentra en los noventa

El programa MACNET, que aglutina, desde su creación a mediados de los ochenta, a los centros radiomédicos de varios países europeos, se enfrenta, en el 91, a una renovación parcial de sus subprogramas. Los que se diseñen este año estarán vigentes, al menos, durante el próximo trienio. Entre los objetivos que pretende reforzar está la coordinación interestatal, punto básico para el desarrollo futuro del programa.

LOS programas MACNET para los próximos tres años serán una realidad en un plazo de tiempo breve. El ISM, en colaboración con SACES, la empresa especialista coordinadora y gestora del programa MACNET (Medical Advice Centers Net-Work), dirigida por Mario Corvi, está trabajando en ello.

Aunque de momento no hay nada definitivo, el equipo responsable del Instituto Social de la Marina en este área está trabajando en varias propuestas y programas a los que Bruselas deberá dar el visto bueno.

El programa MACNET integra a varios centros médicos europeos: el Centro de Consultas Médico-Marítimas de Tou-



lousse, el Centro Internacional Radiomédico de Roma, el Centro Radiomédico de Atenas y el Centro Radiomédico que el Instituto Social de la Marina tiene en Madrid. MACNET, desde su constitución, ha dado lugar, a su vez, al diseño y puesta en marcha de otros subprogramas, tales como FARMAC o FORMAC. El primero de ellos se constituyó en 1986, en la Comunidad Europea. En él participaron expertos en sanidad marítima de todos los países de la CE. A partir de este programa se definió una Directiva comunitaria que fijaba las condiciones de unificación de los contenidos de los botiquines a bordo de las embarcaciones comunitarias, con objeto de que desde los centros de ayuda médica en la mar se disponga de una información puntual de los medios sanitarios con los que cuenta la embarcación.

El programa FORMAC, en el que participan el Instituto Social de la Marina, junto al resto de países de la CE, trata de definir los parámetros sobre los que se debe asentar la formación sanitaria de los traba-

Objetivo: 93

El punto de mira de Mario Corvi, responsable de la empresa SACES, coordinadora y gestora del proyecto MACNET, con la que cada país miembro del programa mantiene un contrato, está situado en el año 1993: *«En el año 1993 Europa va a permitir la libre circulación de trabajadores, pero ¿cómo se va a llevar esto a cabo? Hacien falta estrategias que nos preparen para el 93, no podemos llegar desprevenidos y encontrarnos con sorpresas.»*

Desde su punto de vista, el principal obstáculo a la hora de conseguir una perfecta coordinación entre los países europeos miembros del programa son las propias diferencias entre unos y otros, tanto en lo que se refiere a nivel de desarrollo, potencia pesquera o a la propia organización interna de los países. *«Ni Francia ni Italia, Portugal o Grecia, por poner algunos ejemplos, tienen un organismo como el Instituto Social de la Marina que aglutine las responsabilidades y competencias que se juntan en él. Esto quiere decir que a la hora de intentar coordinarse, el primer problema con el que nos encontramos es la dispersión de competencias; luego, hay que luchar contra las propias estructuras burocráticas de los países, y las gestiones se complican considerablemente. Por eso el esfuerzo ha de ser mayor. Los objetivos son difíciles de conseguir, pero no imposibles.»*

El trabajo conjunto de todos los países debe centrarse en conseguir evitar que los más retrasados retarden, a su vez, el ritmo de los demás. Todos estos temas intentarán encontrar visos de solución en la reunión de directores de MACNET que se celebrará a mediados de año para tratar temas de estructura, elemento de cuya flexibilidad depende el que se facilite u obstruya la intercomunicación entre los países. ■

V. L.

adores del mar, de cara a la adecuada utilización de los medios sanitarios de los que disponen y a la prestación de los cuidados a bordo en caso de accidente o enfermedad. Pero FORMAC no es capaz de satisfacer, en la actualidad, todas las necesidades de formación. Para completarlo se está estudiando la creación de un nuevo programa de formación sanitaria que responde al nombre de SEAMAC.

SEAMAC pretende ser un programa de formación sanitaria específica para gente del mar, y es una réplica a la normativa comunitaria que establece las condiciones sobre la asistencia médica a bordo, según la cual *«la persona que maneje el botiquín a bordo de un barco deberá tener unos conocimientos mínimos sobre el manejo de este botiquín»*. La novedad que incorpora SEAMAC es la introducción de nuevos cursos de formación sanitaria específicos, dirigidos a capitanes, oficiales, patrones de pesca, etcétera, sobre los que pueda delegar la responsabilidad del manejo del botiquín. Pero los objetivos de este programa



no terminan ahí, ya que su punto de mira está situado sobre los marinos que están aún en formación, bien en los últimos cursos de las escuelas náutico-pesqueras, bien en cualquier otro centro de formación de tripulantes de buques, ya sea de altura, de bajura, etcétera.

Un segundo aspecto en el que se ha comenzado a trabajar es la unificación de la historia clínica, de modo que ésta sea única para los trabajadores del mar. Este es un objetivo mucho más asequible para el ISM, por su propia configuración, que el resto de los organismos internacionales integrados en MACNET, ya que ningún país posee un centro que agrupe en sí mismo las competencias que asume en España el Instituto Social de la Marina. Como consecuencia, la dispersión es el mayor enemigo de los miembros de MACNET a la hora de lograr la unificación de las historias médicas del trabajador.

En la actualidad, el banco de datos del ISM cuenta con una

relación de pacientes ordenados alfabéticamente y por números de Documento Nacional de Identidad, junto a los que constan todos los posibles modelos de información sanitaria sobre los trabajadores (modelo de reconocimientos médicos, modelo de consulta radiomédica, asistencia sanitaria en el «Esperanza del Mar», modelo de hospitalización, modelo de repatriación sanitaria y modelo de evacuación).

Si los objetivos de este programa prosperan, todos los centros radiomédicos integrados en MACNET contarán con un modelo de consulta radiomédica único.

Entre los objetivos que se persiguen para este próximo trienio figuran también la elaboración de un mapa sanitario internacional y la modificación de las estadísticas existentes, de modo que incorporen datos precisos para elaborar estudios específicos detallados, fundamentalmente epidemiológicos. ■

V. L.

SEGURO A TODA MAR



SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

**Condiciones expresamente adaptadas para pesqueros
Delegaciones en los principales puertos españoles**

DIRECCION:

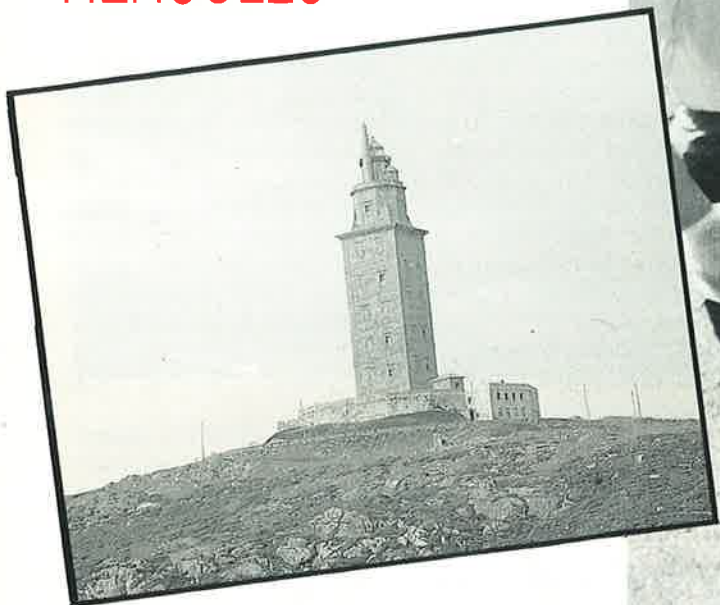
Augusto Figueroa, 3, 2.ª planta

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

Apartado, 249 • 28004 MADRID

Aún queda por recuperar el cuerpo de uno de los tripulantes

EL «GONDIEZ UNO» HUNDIDO FRENTE A LA TORRE DE HERCULES



El Centro Nacional de Salvamento Marítimo de la Marina Mercante tuvo conocimiento el pasado 9 de abril de una llamada de socorro en la que se pedía urgentemente la evacuación de la tripulación del «Gondiez uno», pesquero con base en Burela que se dirigía a La Coruña para vender pescado. El barco embarrancó en la zona conocida como Piedra del Buey, frente a la Torre de Hércules, hundiéndose de inmediato. A pesar de la rapidez con la que actuaron los servicios de rescate, sólo pudieron rescatarse con vida tres de los 10 marineros que componían la tripulación.

EL «Gondiez uno» era un pequeño pesquero de madera que nunca volverá a navegar. El fin de su vida quedó marcado el pasado 9 de abril cuando, tras embarrancar en la Piedra del Buey, frente a la Torre de Hércules, se hundió de inmediato y con él parte de la tripulación que permanecía en su interior. El «Gondiez uno» navegaba rumbo a La Coruña para vender parte de la carga capturada y regresar a su base, en el

puerto de Burela. Nunca logró su cometido.

A las 22.30 horas del pasado 9 de abril, en el Centro Nacional de Salvamento se registraba un mensaje de socorro por el que se pedía urgentemente medios para evacuar a la tripulación del «Gondiez uno». A pesar de la rapidez con la que actuaron los medios de salvamento, las condiciones meteorológicas hicieron suspender las tareas de rescate en varias ocasiones. A las tres horas

después de producirse el siniestro eran recuperados con vida José Aruce Miguels (patrón de pesca), José Antonio Cortés Mesa y Manuel Camaño Quintas, quienes fueron trasladados al hospital Juan Canalejo de La Coruña. Poco a poco, casi con cuentagotas, iban apareciendo los cuerpos sin vida del resto de la tripulación: Antonio Vázquez Castro, José Antonio Sánchez Porca, José Luis Méndez Casas, Manuel Díez Eijo, José Manuel Gómez Marcote y José Vilas. En el momento del cierre de este número, aún quedaba sin encontrar el cuerpo de César Méndez Casas.

Los medios enviados por la Dirección General de la Marina Mercante, la Cruz Roja del Mar, la Comandancia de Marina de La Coruña, los helicópteros de la Xunta y el SAR, así como el grupo de buceadores de la Guardia Civil, no pudieron hacer nada para recuperar con vida algún

miembro más del «Gondiez uno».

A la ya de por sí triste noticia del hundimiento del pesquero, se une la dificultad que para identificar los cadáveres tuvieron los familiares de los fallecidos. Tanto es así que, en medio de la confusión, uno de los tripulantes fue enterrado en nombre de otro. José Manuel Gómez Marcote recibió sepultura en la villa lucense de Cervo en lugar de Antonio Vázquez, copropietario y mecánico del arrastrero hundido. Una vez conocido el suceso los familiares, desconcertados, se preguntaban cómo había sido posible la equivocación, al tiempo que se producían escenas de enfrentamiento entre ambas familias.

Tras el hallazgo de seis de los siete desaparecidos, aún continúa la búsqueda de César Méndez Casas, único de los tripulantes del «Gondiez uno» que aún queda por localizar. ■



Las autoridades del país africano consideran que sus recursos han sido saqueados

Namibia confisca cinco congeladores españoles

Las autoridades namibias han apresado ocho congeladores españoles en menos de seis meses, acusándoles de faenar ilegalmente en sus aguas. Los juicios de los cinco primeros capitanes detenidos concluyeron con similares sentencias, sumamente duras: a las penas de cárcel, conmutables por elevadas multas, añadieron la confiscación de los barcos, los aparejos y las capturas. La sentencia quiso ser ejemplar en un país recientemente independizado que no está dispuesto a permitir más incursiones en sus caladeros y recursos propios.

LAS autoridades judiciales de Namibia pronunciaron el pasado 10 de abril una sentencia que sorprendió, por su dureza, a implicados en el juicio y observadores que estaban pendientes del desarrollo del proceso. La condena impuesta a los capitanes de los pesqueros «Friopesca I» y

«Friopesca II» fue de unas multas de 400.000 rands (unos 16.000.000 de pesetas) y 300.000 rands, respectivamente, conmutables por sendas penas de seis y cuatro años de cárcel. Además, las autoridades judiciales tomaron una decisión tan dura como inesperada: la incautación de los barcos capitaneados por los



dos condenados, José Martínez Curras y Francisco Branca Rial.

Los capitanes de los otros tres barcos apresados junto al «Friopesca I» y el «Friopesca II», esto es, el «Isla de Tambo», «Friolero» y «Puente Belasar» fueron condenados a penas similares; en total, entre los capitanes de los cinco barcos, con sede en los puertos de Vigo y Marín, acumularon más de veintiún años de cárcel, sustituibles por el pago de casi 62.000.000 de pesetas. El fallo establecía que el Gobierno namibio se quedaría con los barcos, capturas y aparejos que llevaban a bordo en el momento de su apresamiento. Los barcos están valorados en más de 3.000.000.000 de pesetas y sumando las multas y las cap-

turas, las cifras ascienden por encima de los 5.000.000.000 de pesetas.

La Asociación Nacional de Buques Merluceros Congeladores, ANAMER, reaccionó con estupor ante la sentencia, que calificó de «desproporcionada». En este mismo sentido, Ramón Cortegoso, defensor de los capitanes del «Puente Belasar» (Manuel Méndez Piñeiro), el «Friolero», (Carlos Pérez Redondo) y el «Isla de Tambo», (Manuel Magdalena Martínez), manifestó al diario gallego *El faro de Vigo*, que la confiscación de los barcos, las capturas y el aparejo era el aspecto de la sentencia que consideraba más conflictivo. En cuanto a la globalidad de la sentencia, afirmó que «en general ha sido un juicio tremenda-

mente politizado, ya que las autoridades y la opinión pública han presionado para conseguir una condena ejemplarizante».

En este mismo sentido se pronunció el embajador de España en Namibia, Carlos Sánchez Boado, quien afirmó, después de conocer la sentencia, que las autoridades judiciales namibias «han preferido imponer mano dura para sentar precedente, ya que, si son suaves las sentencias, al día siguiente tendrían aquí a otros 20 barcos españoles que preferirían arriesgarse».

El temor que manifestaba el embajador, además, se refería a la suerte que los capitanes de los otros tres pesqueros apresados por la misma razón, faenar ilegalmente en

aguas namibias, podrían sufrir. Probablemente, la misma que sus compatriotas recientemente juzgados.

Estos tres barcos son el «Cotorredondeo IV», el «Cabo Primero» y el «Atlas IV». Según Carlos Sánchez Boado, la dura sentencia podría repetirse con los capitanes de estos tres congeladores, apresados en marzo, precisamente el mismo día en que se cumplía el primer aniversario de la independencia de este pequeño país africano.

El problema de un caladero

La conclusión que se deduce de este caso es que el Gobierno namibio está firmemente resuelto a explotar sus propios caladeros y a no permitir más incursiones que las que autoricen las escasas licencias proporcionadas, innecesarias hasta hace un año. El propio Gobierno español ha tenido que manifestarse en este sentido, y en palabras del embajador Carlos Sánchez de Boado «el Ejecutivo español está al margen de las actividades ilegales de las empresas pesqueras españolas en aguas namibias, y reconoce la soberanía de sus aguas». También pidió a las empresas pesqueras españolas que faenaran fuera de las 200 millas de su zona económica exclusiva. El propio comisario europeo de Pesca, Manuel Marín, recomendó a los armadores que negociaran entre ellos para llegar a un acuerdo con las autoridades del país africano, y expuso las dificultades que encerraría la hipotética negociación de un acuerdo pesquero entre las autoridades comunitarias y Namibia.

Mientras tanto, las autoridades namibias consideran que sus recursos han sido saqueados, y la opinión pública del país, sintetizada en los titulares de la prensa nacional, se muestra indignada y dispuesta a defender de la explotación extranjera un recurso que considera exclusivamente suyo. ■

V. L.

PASCH Y CIA., S.A.



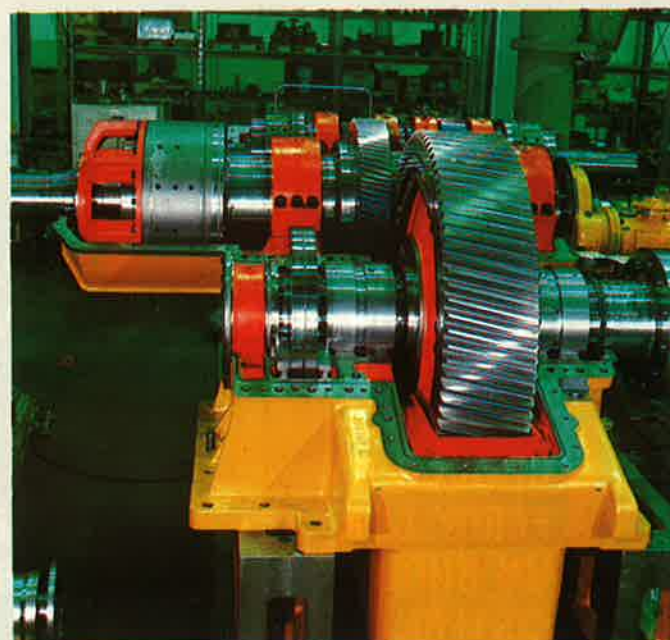
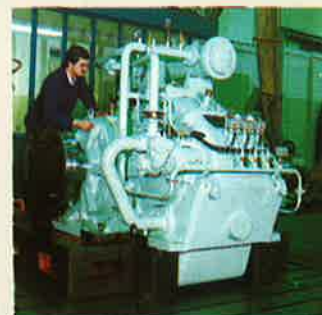
Se adapta a su buque

Cuando la tecnología avanza rápidamente, se impone la adaptabilidad.

RENK-TACKE, líder indiscutible en la fabricación de reductores y tomas de fuerza, ofrece una amplísima gama de posibilidades que cubren cualquier necesidad.

Posibilidad no sólo de elegir, sino de adaptarse a los requerimientos concretos de su buque.

Y la garantía que ofrece la larga experiencia adquirida en buques de cualquier tipo.



PASCH Y CIA., S.A.

28020 MADRID

Capitán Haya, 9
Telf.: 91-597 27 27
Telex: 22696 - pasch-e
Fax: 91-555 13 41

08010 BARCELONA

Gran Vía de les Cortes
Catalanes, 645
Entresuelo 3.ª
Telf.: 93-412 55 34
Fax: 93-412 54 77

48007 BILBAO

Campo Volantin, 24-3ª
Telf.: 94-446 12 00
Telex: 22696 - pasch-e
Fax: 94-446 66 85



MEDITERRANEO, UN MAR EN LLAMAS

**140 PERSONAS
MURIERON EN EL
PUERTO DE
LIVORNO AL
CHOCAR UN
FERRY CON
UN BUQUE
CISTERNA.**

**EL PETROLERO
«HAVEN» SE
INCENDIO Y SE FUE
AL FONDO DEL MAR
CON 100.000
TONELADAS DE
PETROLEO EN
SUS BODEGAS.**



MAS de 150 personas muertas y miles de toneladas de crudo vertidas en el mar fueron las consecuencias directas de los dos graves accidentes marítimos que se produjeron frente a las costas italianas durante las últimas semanas. El pasado 10 de abril, posiblemente por un error humano, aunque todavía no se han dado a conocer las causas exactas, el transbordador «Moby Prince» colisionaba apenas abandonar el puerto de Livorno con el buque cisterna «Agip Abruzzo» provocando la muerte por asfixia de todos los tripulantes y pasajeros menos una persona que logró abandonar el barco. Pocas horas más tarde, en las inmediaciones del puerto de Génova, cuando se realizaban las tareas de carga y descarga, se incendiaba el petrolero «Haven» con más de 100.000 toneladas de crudo en sus bodegas provocando la muerte de otras 11 personas mientras lograban salvarse los 23 miembros restantes de la tripulación. El capitán del

barco, el griego Petros Grigorakakis permaneció en el barco hasta el final y se halla entre las víctimas.

Los países ribereños del Mediterráneo, especialmente los más cercanos a Italia, han vivido unas semanas de angustia por los efectos del petróleo vertido en el mar. Había preocupación por la contaminación de unas aguas que ya sufren una fuerte presión diaria de vertidos urbanos e industriales. Pero, en este momento, por encima del interés de la grave situación del Mediterráneo, los temores se centraron en los operadores turísticos, en los negocios de las costas italianas y francesas que podían sufrir seriamente esta temporada.

En España, la explosión del petrolero finalmente sepultado bajo las aguas se miró con cierta lejanía. A pesar de ello, se adoptaron medidas preventivas y se ofreció colaboración a las autoridades italianas.

Entre otras medidas destacó la actuación de la Administración obligando a varios petroleros que hacían cola a la entrada del puerto de Cádiz a la espera de una subida del crudo a que se retirasen a unas aguas más lejanas.

El accidente del ferry «Moby Prince» con sus 140 muertos pero, sobre todo, la explosión del petrolero «Haven», ha sido también el inicio de una vieja polémica entre los hombres de la Marina Mercante, los sindicatos, las autoridades y los trabajadores para quienes, una de las fórmulas para evitar en alguna medida este tipo de siniestros serían las buenas condiciones laborales, jornadas justas, horas de trabajo reglamentadas, tripulaciones preparadas, barcos bien diseñados y con un correcto mantenimiento. Por encima de siniestros concretos como éste, lo del «Haven» ha sido un aldabonazo más a la conciencia del conjunto de la sociedad sobre el trato que se da desde las costas y en el propio mar al medio marino que soporta miles de toneladas de vertidos ilegales y peligrosos como si se tratara de una fosa negra. ■

V. M.



**La CE movilizó
todos sus recursos
para controlar
el siniestro**



«HAVEN», marea de fuego y muerte



Once personas muertas y más de 20.000 toneladas de crudo vertidas al mar que llegaron a provocar una mancha de más de 50 kilómetros cuadrados han sido los efectos directos más inmediatos del accidente ocurrido al petrolero «Haven» frente a las costas de Génova cuando se encontraba realizando la descarga de unas 140.000 toneladas de petróleo iraní. Las consecuencias a medio plazo son por el momento imprevisibles aunque todos los grupos defensores del medio ambiente y las propias autoridades comunitarias han coincidido en los graves problemas de contaminación que tiene ya el Mediterráneo así como en la necesidad de buscar soluciones para evitar la presión de vertidos controlados e incontrolados que soportan esas aguas. En este contexto, por desgracia, el accidente del «Haven» se enmarca dentro de la grave problemática general para la defensa del medio ambiente. La recuperación del crudo que permanecía en las bodegas del barco en una operación que según las autoridades italianas se hallaba bajo control, puede suponer una reducción de los riesgos de contaminación en la zona pero que, en ningún caso hará olvidar la magnitud del siniestro en unas aguas con menos posibilidades de recuperación que en los mares abiertos del Atlántico.



CASI a la misma hora que se producía el choque entre el ferry «Moby Prince» con el buque tanque a la salida del puerto italiano de Livorno, en las inmediaciones del puerto de Génova se anunciaba una explosión en uno de los tanques del petrolero «Haven» cuando se hallaba en plena tarea de descarga. El «Haven» había salido hace algunos días del puerto iraní de Kharg Island y en el momento de la primera explosión había descargado unas 40.000 toneladas mientras quedaba en las bodegas un mínimo de otras 100.000 toneladas. Una buena parte de la tripulación compuesta fundamentalmente por filipinos, indios y griegos, enrolados en el barco de nacionalidad chipriota, se lanzó al agua en balsas salvavidas y se puso a salvo mientras 11 personas con su capitán incluido, permanecieron atrapados en el buque.

Emergencia y negocio

El «Haven» era un petrolero construido hace aproximadamente dieciocho años en los astilleros de Cádiz al igual que el «Amoco» había sufrido hace algunos años dos impactos de misiles durante la guerra entre Irán e Irak y había sido reparado en unos astilleros de Singapur. Para algunos técnicos, las reparaciones no se hicieron con las garantías suficientes y señalaban que el «Haven» era algo parecido a una bomba flotante.

Nada más producirse el suceso, el Gobierno italiano decretó el estado de emergencia en la región con el fin de combatir el siniestro y las consecuencias de la marea negra no solamente para la actividad de la pesca en la zona sino también y, posiblemente, sobre todo, para evitar que la contaminación por el crudo llegase a las costas y playas de la Riviera italiana así como a la Costa Azul francesa. Probablemente, considerando unas relaciones fundamentalmente económicas entre el vertido de petróleo y la importancia del siniestro, las autoridades italianas se apresuraron a señalar que la situación del buque «Haven» se hallaba bajo control, aunque nadie negaba la existencia de un desastre. Las Administraciones municipales trataron de poner en marcha diferentes acciones para evitar los problemas de contaminación en las costas poniéndose en evidencia la falta de medios suficientes para ello según denunciaron reiteradamente los Verdes italianos. Los planes de emergencia reales, según apuntaron las mismas organizaciones, se pusieron en marcha cuando ya había pasado el mayor peligro de contaminación en el aire tras el grave incendio que afectó al barco.

Por parte de la Comunidad Europea se pusieron en marcha los mecanismos para actuar en la zona lo que supuso la movilización de unas 70 embarcaciones, especialmente de Francia e Italia que operaron en la zona en las tareas de extracción de crudo, instalación de cámaras de televisión bajo el mar



El barco se hundió frente a las costas de Génova con casi 100.000 toneladas de crudo en sus bodegas.



para ver la evolución de la embarcación y la situación del crudo y extendiendo miles de metros de barreras flotantes en el agua para evitar el avance de la marea negra.

Cuatro días después de que se declarase el siniestro, el petrolero «Haven» se hundió frente a las costas de Génova a unos 70 metros de profundidad en una zona arenosa que facilitó las tareas para recuperar el crudo y evitó que el casco de la embarcación sufriera un mayor y más peligroso impacto.

Responsables de las Administraciones de Francia e Italia como el ministro francés del Mar Jacques Mellick y el ministro de Medio Ambiente italiano Brice Lalonde, visitaron el lugar del siniestro y coincidieron en aquellos momentos en sus mensajes de tranquilidad para que «nadie se deje llevar por el pánico».

Por parte de grupos ecologistas se han llevado a cabo durante las últimas semanas duras críticas contra la situación en que se halla el conjunto de la navegación por el mar de mercancías peligrosas o contaminantes así como por las acciones concretas que se estaban desarrollando en Italia. Greenpeace señaló que el petróleo se estaba enterrando en agujeros hechos en las propias playas lo que suponía un riesgo de daños mayores.

El incendio en el barco «Haven» ha sido por otro lado una razón más para analizar en los medios de comunicación la actual situación del tráfico marítimo y el hecho de que la mayor parte de los siniestros

correspondan a embarcaciones de empresas privadas donde en muchas ocasiones se acude a las tripulaciones más baratas con el fin de ganar una mayor competitividad en el mercado. Según los datos de Greenpeace, el 22 por cien de las naves inspeccionadas en 1988 carecía de diversos elementos obligatorios en ese tipo de barcos como mapas náuticos, dispositivos sonoros, instrumentos de salvamento o de lucha contra incendios. Igualmente, con ocasión de este siniestro se ha reabierto la polémica sobre la necesidad de que los petroleros tengan una doble pared de seguridad para que en caso de choque no sea tan fácil el vertido del crudo. Según datos de investigaciones realizadas en los Estados Unidos, el 50 por cien de las mareas negras que se producen en el mar son consecuencia de choques entre barcos.

Finalmente, hay otro dato a tener en cuenta a la hora de valorar la gravedad del siniestro de Italia y las consecuencias de una marea negra. Se ha producido en el Mediterráneo. Una masa de agua de 3.700.000 kilómetros cúbicos cuyas aguas se mueven muy poco y donde, a través del estrecho de Gibraltar únicamente se produce el paso anual de 2.000 kilómetros cúbicos. Eso significa que una gran parte de la contaminación se queda en el propio mar y que no tiene salida al Atlántico, razón por la cual se imponen medidas mucho más drásticas para evitar los vertidos incontrolados. ■

V. M.

Miles de toneladas ardieron en el mar mientras se recuperaba el petróleo para evitar un mayor desastre.



Mientras veían por televisión
el partido Barcelona-Juventus

El ferry Moby Prince se empotró en el petrolero Agip Abruzzo

Se estaban jugando los últimos minutos del partido que enfrentaba a la Juventus y al Barcelona en el Camp Nou cuando en el interior del ferry «Moby Prince» se oyó como un gran terremoto. El humo y el fuego se apoderaron de todos los rincones del barco. La gente pretendía correr a la desesperada intentando buscar una salida en aquel infierno de llamas y, sobre todo, de gases y humo que lo invadía todo. Pero, fue un esfuerzo inútil. Viajeros y tripulación, hasta un total de 140 personas, perecieron asfixiados en el interior del ferry mientras solamente una persona, un joven miembro de la tripulación lograba salvar su vida «milagrosamente». «No soy un héroe —repetía horas después Alessio Bertrand. He caminado por encima de mucha gente muerta. Estoy vivo de milagro...»

EL «Moby Prince», con 141 personas a bordo de las que 67 eran tripulantes y el resto pasajeros, realizaba habitualmente la ruta entre Livorno y la localidad de Olbia, en la costa de la isla de Cerdeña. En condiciones normales, en época de mayor afluencia de turistas, los pasajeros en el «Moby Prince» podrían haber sido de varios cientos de personas, pero, en esta ocasión, en ese viaje, el ferry hacía el recorrido casi de vacío.

Eran las primeras horas de la noche cuando el ferry «Moby Prince» abandonaba el puerto de Livorno para hacer un recorrido casi rutinario. El barco, propiedad de la compañía Navarma,

apenas había recorrido dos millas, cuando se topó de frente con el petrolero «Agip Abruzzo», de 280 metros de eslora y que esperaba, con unas 82.000 toneladas de materia prima a bordo, entrar en puerto para las tareas de descarga. Nadie se esperaba aquel encuentro violento en las inmediaciones del puerto. El ferry se empotró en uno de los tanques del buque cisterna de cuyas bodegas comenzaron a salir toneladas de petróleo. Según las estimaciones hechas en su día por los técnicos, ardieron unas 12.000 toneladas de crudo mientras otras 3.000 toneladas cayeron al mar. Consecuencia del impacto entre ambas embarcaciones, la peor parte correspondió al «Moby Prince». Una intensa hu-

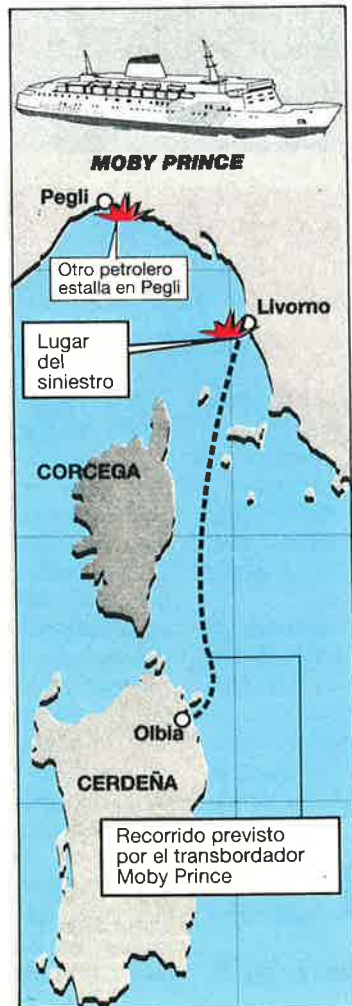


Sólo se salvó una persona de las 141 que iban en el barco



mareada invadió la embarcación donde la mayor parte de las personas se hallaba en el salón viendo los últimos minutos del encuentro de fútbol entre la Juventus y el Barcelona. El fuego y el humo se propagaron de tal forma que el barco se convirtió en una especie de trampa de la que resultaba imposible salir y donde tripulación y pasajeros murieron por asfixia. Los trabajadores del petrolero, un total de 28 personas, intentaron desde un primer momento apagar el siniestro en la embarcación «Moby Prince». Pero, fue imposible, razón por la cual desistieron de su objetivo y optaron por arrojar al agua.

Hasta este momento, no se han aclarado las causas que originaron este grave siniestro, uno de los más importantes de los últimos años y, sobre todo el de mayor envergadura que se registra en un país occidental donde se supone que son mayores las medidas de seguridad. «La culpa la tiene el fútbol» —llegaron a exclamar algunos familiares de las víctimas. Sus denuncias las argumentaban en el sentido de que la tripulación y los responsables en especial de regir el rumbo del barco, estuvieran en ese momento viendo, como todos los demás, la retransmisión del



encuentro entre la Juventus y el Barcelona. No están claras las cosas. Es un hecho que tripulantes y pasajeros se hallaban ante el televisor. Pero, tampoco se ha demostrado que se hubieran abandonado los puestos de mando y que el accidente se produjera llana y simplemente por una negligencia.

Expertos del puerto de Livorno señalaron en su día que en aquel momento había una espesa niebla que dificultaba la visibilidad. Otras versiones apuntan que la visibilidad era buena para esa hora. En cualquier caso, se trataba de una embarcación con los más sofisticados sistemas de radar como para superar un problema de niebla más o menos fuerte. Por otra parte, se trataba de unos marineros y una tripulación que hacían habitualmente esa ruta y que conocían sobradamente la misma como para caer en semejante error.

A la espera de las actuaciones oficiales, según responsables de marina italianos, todo parece indicar que nos hallamos ante un fallo humano relacionado indirectamente con el encuentro de fútbol que acaparó en exceso el interés de la tripulación.

En medio de tanta muerte, solamente una persona, el miembro

de la tripulación, Alessio Bertrand, logró salvarse de la quema y ni el propio afortunado es capaz de contar cómo sucedieron los hechos. De una forma que no se explica muy bien, en el momento de declararse el incendio, Alessio corrió por encima de montones de cadáveres hasta alcanzar la cubierta y permanecer agarrado a una barra de hierro colgado sobre el agua hasta que llegaron los barcos de rescate. Para Alessio Bertrand los miembros de la tripulación se hallaban en sus puestos en el momento del accidente aunque no se explica muy bien las razones del choque con el petrolero. El ministro italiano de Marina Mercante, Carlo Vizzino señalaba a su vez su creencia de que el accidente era consecuencia de un error humano. Posiblemente la niebla pudo despistar a la tripulación pero se trataba de una ruta que hacían habitualmente y donde sabían perfectamente la ubicación de los petroleros...

Por parte de la Comunidad Europea se arbitró urgentemente una ayuda de un millón de ecus para las familias afectadas por este siniestro. ■

V. M.



En los últimos ocho años

Veinticuatro accidentes con más de 4.000 muertos

En los últimos años, los 24 accidentes más importantes ocurridos en el mar arrojaron un balance superior a los 4.000 muertos. Los países asiáticos y, especialmente India y Bangladesh se hallan a la cabeza de este tipo de accidentes que acabaron con la vida de cientos de personas especialmente a bordo de los ferries.

● **25 mayo 1983:** hundido un transbordador en el Nilo. 281 muertos, 45 desaparecidos.

● **23 noviembre 1983:** un transbordador naufraga frente a Filipinas. 200 muertos.

● **14 agosto 1985:** se hunde un ferry en China. 161 muertos.

● **18 enero 1986:** naufraga un ferry en Indonesia. 47 muertos y 61 desaparecidos.

● **11 abril 1986:** se hunde un transbordador en un río de China. 129 muertos.

● **20 abril 1986:** naufraga un ferry en un río de Bangladesh (India). 200 muertos.

● **25 mayo 1986:** se hunde un transbordador en un río de Bangladesh. 600 muertos.

● **16 agosto 1986:** hundido un transbordador en Bangladesh. 500 desaparecidos.

● **13 septiembre 1986:** se hunde un ferry en un río de Bangladesh. 70 muertos.

● **6 marzo 1987:** naufraga un transbordador en Bélgica. 45 muertos y 164 desaparecidos.

● **6 julio 1987:** naufraga un ferry en el río Luapula. 23 muertos y 367 desaparecidos.

● **19 enero 1988:** se hunde un transbordador al sur de Filipinas. 30 desaparecidos.

● **8 mayo 1988:** naufraga un ferry en India. 41 muertos.

● **6 agosto 1988:** naufraga un transbordador en el río Ganges (India). 400 muertos.

● **27 diciembre 1988:** hun-

dido un transbordador en Bangladesh. 250 desaparecidos.

● **1 enero 1989:** se hunde un transbordador frente a Guatemala. 83 muertos.

● **Junio de 1989:** se hunde

un ferry en Mozambique. 74 muertos.

● **Septiembre de 1989:** se hunde un transbordador indonesio. 100 muertos.

● **8 noviembre 1989:** colisión de un ferry con un carguero en el mar del Norte. Tres muertos y siete heridos.

● **28 febrero 1990:** se hunde un transbordador chino. 113 muertos.

● **8 marzo 1990:** un ferry peruano se hunde. 50 muertos.

● **7 abril 1990:** se incendia un ferry en el mar del Norte. 208 muertos.

● **9 abril 1990:** incendio en un ferry irlandés en alta mar. Un muerto y 25 heridos.

● **29 abril 1990:** se hunde un ferry en Trapani (Italia). Seis muertos y siete desaparecidos.



En 1990 y con efecto sobre la contaminación

Los accidentes en aguas españolas

● **3 marzo:** el buque «Pharos», de bandera griega, produjo un derrame de unas 16 toneladas durante las operaciones de descarga en la Terminal de Escombreras (Cartagena).

● **6 marzo:** contaminación de hidrocarburos en un área de 100 metros de largo y cuatro de ancho, a tres millas de Puerto Guimar (Tenerife). Origen desconocido.

● **13 marzo:** se combatió una mancha de petróleo, de 80 metros de largo y tres de ancho, en el muelle de San Diego, en el puerto de La Coruña. Origen desconocido.

● **22 marzo:** el buque «Happy Cecilie» derramó tres toneladas de petróleo durante las operaciones realizadas en la planta desgasificadora del puerto de Cádiz.

● **4 abril:** el buque iraní «Avaj 2» produjo un derrame de 18 toneladas durante las operaciones de descarga en la Terminal del Puerto de Málaga.

● **7 julio:** una pequeña contaminación de

hidrocarburos tuvo lugar en la bahía de Santander. Origen desconocido.

● **6 agosto:** como consecuencia de la colisión entre los buques LPG «Hesperus», de bandera noruega, y Obo «Sea Spirit», de bandera chipriota, este último vertió al mar 12.000 toneladas de fuel-oil pesado. El accidente tuvo lugar a cinco millas al noroeste de cabo Espartel (Marruecos) y la mancha, por efecto de las corrientes, se adentró en el mar Mediterráneo afectando a las costas de España, Marruecos y Argelia.

● **16 octubre:** en la terminal de petroleros del puerto de La Coruña se produjo un derrame de aproximadamente cinco toneladas de hidrocarburos, por rotura de la manguera de carga.

● **13 diciembre:** un derrame de unas 20 toneladas de fuel oil pesado, procedente de Asturiana del Zinc, afectó a las playas de Arnao, Santa María del Mar y Salinas.

Ante la presencia de siete superpetroleros en el golfo de Cádiz

La Administración regula el fondeo de buques-tanque en aguas nacionales

La presencia de siete superpetroleros de bandera extranjera en el golfo de Cádiz, con casi 2.000.000 de crudo en su interior, ha impulsado a las autoridades españolas a elaborar una orden ministerial por la que se regula el fondeo de buques tanque en aguas jurisdiccionales o en la

zona económica exclusiva de nuestra competencia. A partir de ahora los buques que pretendan fondear en nuestro territorio marítimo, sin tener como destino uno de nuestros puertos, deberán darlo a conocer a la Administración española que podrá o no dar su autorización al respecto.

LOS accidentes marítimos ocurridos en Italia han sensibilizado a la opinión pública de tal modo que cuando se tuvo noticia de que siete superpetroleros de bandera extranjera permanecían fondeados en aguas del golfo de Cádiz, en espera de recibir órdenes de sus armadores para descargar el crudo que llevaban en su interior, las autoridades españolas se vieron en la necesidad de actuar ante la inexistencia de un instrumento legal que contemplara el supuesto.

En el mundo del transporte marítimo es habitual que, una vez cargados, los superpetroleros permanezcan fondeados en un punto en el mar a la espera de que en el mercado internacional suban los precios de crudo. A partir de ese momento, los armadores les dan órdenes y determinan el puerto de descarga del carburante.

En esta situación se encontraban los buques «Trace Honor» de Chipre con 200.000 toneladas de crudo en su interior, «Mountain Spirit» de Liberia con 253.000 toneladas, «Berge Chief» de Noruega con 282.500 toneladas, «Indiana» de Bahamas con 292.000 toneladas, «Karama Maersk» de Dinamarca con 310.000 toneladas, «Emerald» de Chipre con 234.000 toneladas y «Berge Boss» de Noruega con 313.000 toneladas de petróleo que permanecían atracados a 13 millas de la costa gaditana hasta que, desde Marina Mercante, se dispuso la orden por la que se regula el fondeo de buques-tanque en aguas jurisdiccionales o en la zona exclusiva española.



De este modo, los siete petroleros tuvieron que abandonar su posición.

Hasta el momento, no existía ningún instrumento legal que regulara la permanencia de buques en aguas de nuestra competencia, sin tener como destino uno de nuestros puertos. A partir de ahora, el buque-tanque que pretenda fondear en tales circunstancias deberá solicitar un permiso a la Administración marítima española que, una vez tenga conocimiento de los datos de la embarcación, podrá o no autorizar la presencia del barco.

Cuando la Administración lo permita, el barco deberá fondear en la posición geográ-

fica dictada por las autoridades marinas y ser sometido a una inspección de seguridad a su llegada al fondeadero, donde deberá contratar a un remolcador que, durante su estancia, permanecerá en posición de «stand by». Asimismo, tendrá que mantener el equipo de propulsión en situación de funcionamiento inmediato, la línea del sistema contraincendios preparada y las señales reglamentarias de fondeo. Cada quince minutos tendrá que comprobar su situación geográfica y anotarla en el Diario de Navegación y, durante su estancia, deberá mantener las guardias de puente y máquinas y no podrá realizar ningún tra-

siego de carga, limpieza de tanques, ni trabajos de reparación sin previa autorización.

Si la Administración marítima deniega su autorización, el buque partirá de inmediato hacia alta mar lo mismo que sucederá cuando incumpla alguno de los puntos exigidos en la nueva normativa.

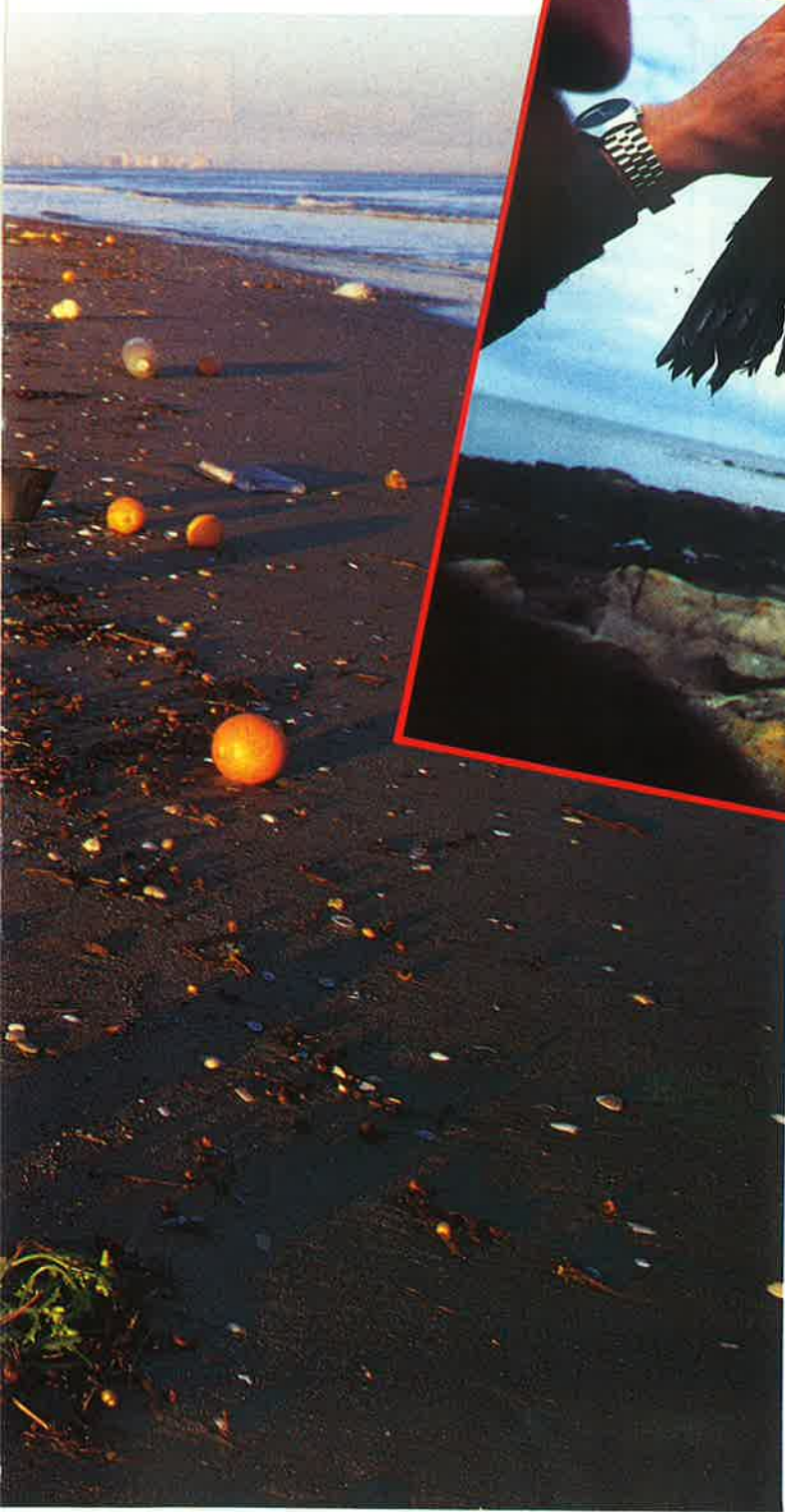
Con esta orden se pretende salvaguardar el tráfico marítimo en nuestras aguas jurisdiccionales y proteger los recursos naturales y medioambientales de las zonas marítimas que puedan ser afectadas en situaciones similares a la que ha tenido lugar en el sureste español. ■

A. D.



MERCANTE EXIGE
INFORMACIONES
PRECISAS SOBRE
LOS ACCIDENTES

Nueva normativa contra la contaminación del mar

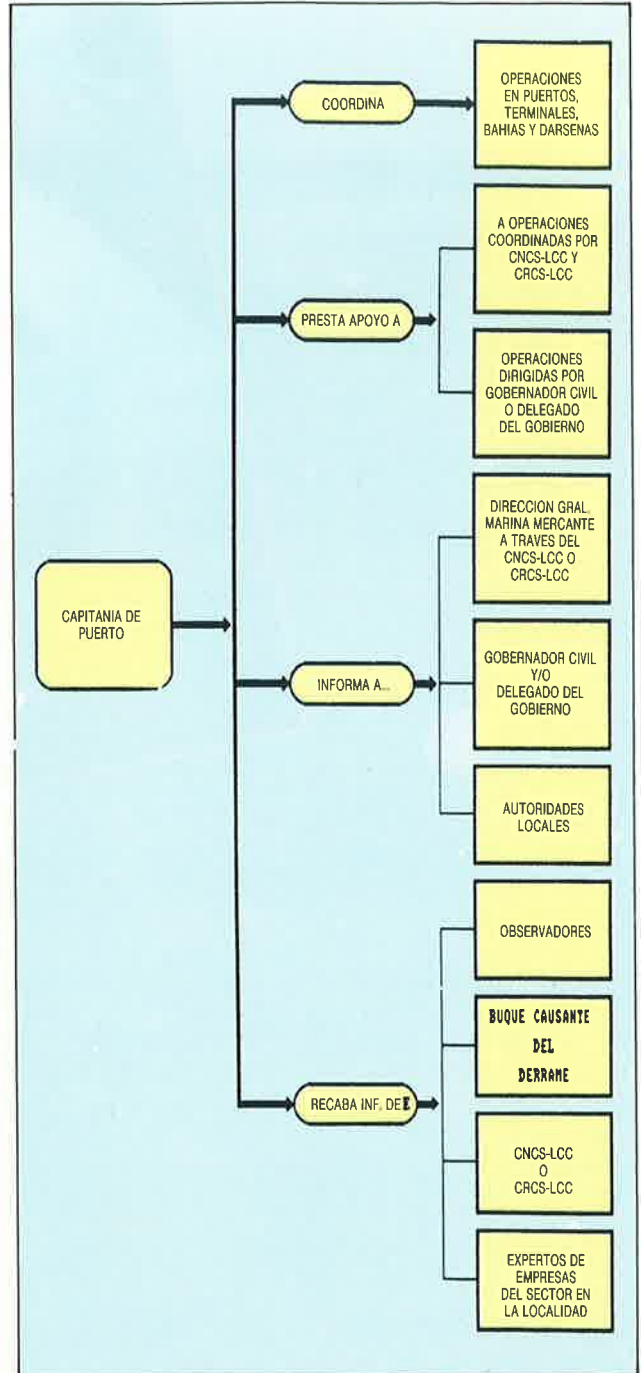
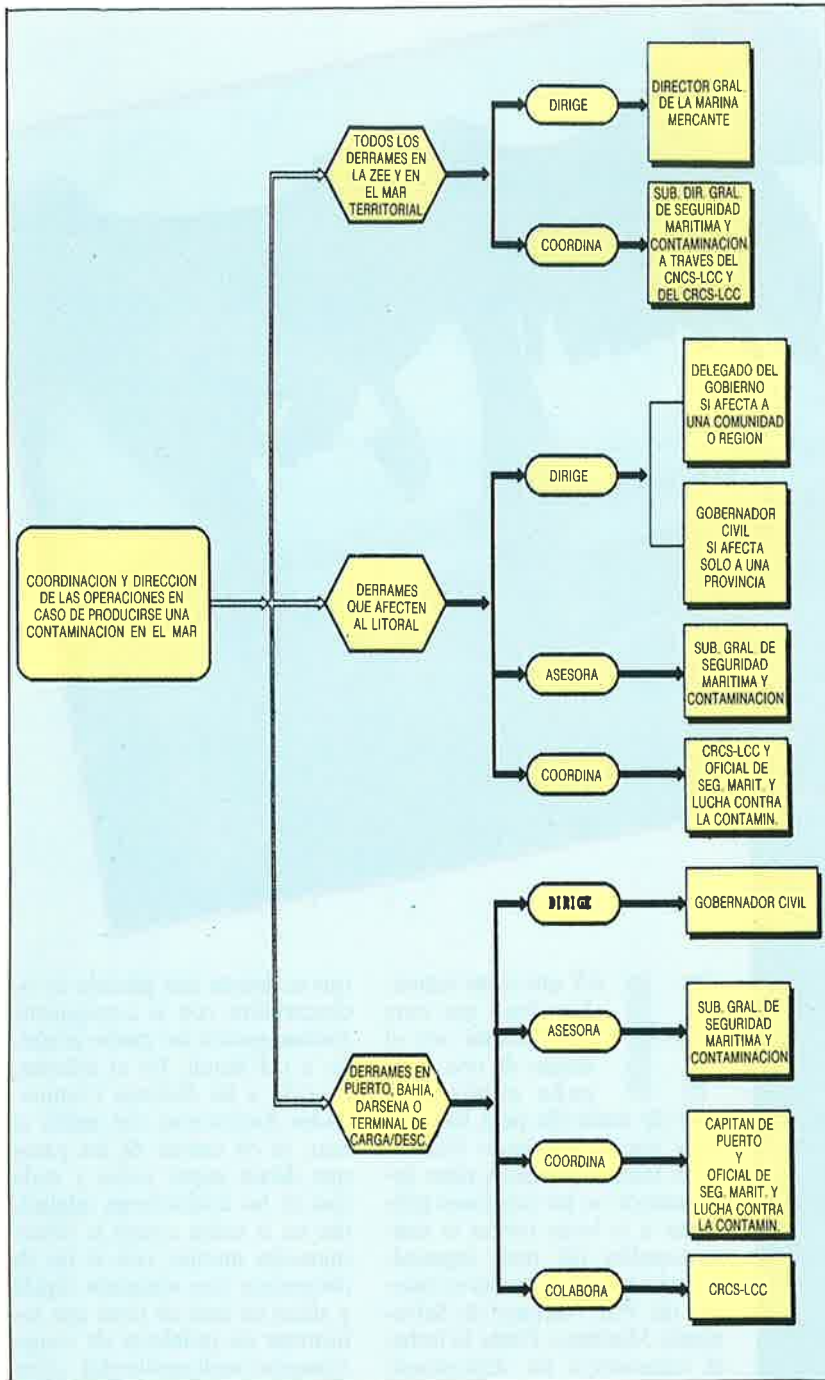


El Centro Nacional de Salvamento Marítimo opera desde el pasado mes de febrero con nuevas instrucciones de actuación en las operaciones contra la contaminación del mar. Desde entonces, la Dirección General de la Marina Mercante se ha preocupado por darlas a conocer en las Comunidades Autónomas ribereñas que, a su vez, las han difundido en sus municipios costeros.

HAY que saber actuar. Esta frase que muy bien podría ser el slogan de una campaña publicitaria sirve de maravilla para los intereses que la Dirección General de la Marina Mercante viene demostrando en las cuestiones referentes a la lucha contra la contaminación del mar; especialmente a raíz de la puesta en marcha del Plan Nacional de Salvamento Marítimo. Hasta la fecha, la experiencia ha demostrado que no existe mejor «skimmer» que la actuación coordinada cuando cada parte implicada sabe, de memoria y corrido, lo que tiene que hacer para no cometer fallos tontos que, de darse, no sólo se traducirían en una pérdida de tiempo y dinero, sino también en un posible empeoramiento de la situación.

Conscientes de la importancia del tema, en Marina Mercante se ha elaborado un informe en el que quedan recogidas las normas a seguir ante un accidente en el

que se detecta una pérdida de hidrocarburos con la consiguiente contaminación del medio acuático o del litoral. En el informe, enviado a las distintas Comunidades Autónomas con salida al mar, se da cuenta de los pasos que deben seguir todas y cada una de las instituciones implicadas en la lucha contra la contaminación marina, con el fin de determinar una actuación rápida y eficaz en caso de tener que solucionar un problema de contaminación medioambiental. *«Desde nuestro punto de vista, no podemos más que dar la bienvenida a estas instrucciones ya que, desde su aplicación, no sólo se nos facilita el trabajo sino que por fin existen unas normas iguales para todos; con lo cual, las tareas de descontaminación llevadas a cabo desde aquí o desde el área afectada por el accidente están coordinadas»*, nos comentaron desde el Centro Nacional de Salvamento Marítimo de la Marina Mercante.



Datos precisos

Cuando alguien comunique al Centro Nacional de Salvamento Marítimo de la Marina Mercante la existencia de un accidente en el mar y cuando éste haya sido el causante de un proceso de contaminación del medio acuático o del litoral, no sólo deberá identificarse al completo sino que, además, deberá dar cuenta de los datos sobre la fecha y la hora en los que ha tenido lugar

el suceso; la situación geográfica del centro de la mancha, el lugar de la costa donde se ha producido o su localización respecto a algún punto conocido, un cabo, un faro o una torre. Asimismo, se necesitan conocer las informaciones concernientes a la extensión de la mancha, desde su centro a los extremos, así como su color. En este sentido, el comunicante deberá tener en cuenta una escala elaborada al respecto en la que se determina si la man-

cha apenas es visible en perfectas condiciones luminosas hasta cuando su color es muy oscuro y su espesor denso en contacto con el agua. También se precisa saber la composición del producto derramado y la deriva que toma la mancha, su rumbo y velocidad de desplazamiento.

El comunicante deberá también dar cuenta de las condiciones atmosféricas que se daban en el momento de suceder el accidente, así como las previstas en

las siguientes doce horas al derrame. Si no las conoce, éstas deberán obtenerse a través del Servicio Meteorológico de la zona afectada.

Por último, además de dar su nombre y localización, el comunicante deberá informar de la persona encargada de la recogida de datos y el método que ha utilizado en su análisis.

Una vez confirmados los datos y dando cuenta de su veracidad, el Centro Nacional de Salvamen-



to Marítimo se ocupará de transmitirlos a su vez al subdirector **general de Seguridad Marítima y Contaminación**, al jefe del Servicio de Defensa del Medioambiente y a las autoridades de la zona más próxima al siniestro.

De acuerdo con la magnitud del siniestro y siempre que el coordinador de las operaciones lo considere oportuno, se enviará un mensaje de alerta a la «Task Force», grupo comunitario de expertos en medioambiente con sede en Bruselas que actuará oportunamente.

Protagonismo de las Capitanías

La Capitanía de Puerto de la zona marítima donde se ha producido la contaminación será la encargada y la responsable de las operaciones desarrolladas en el área siniestrada, según las órdenes que le lleguen desde el Centro Nacional de Salvamento Marítimo en Madrid.

En el supuesto de que un buque, presunto causante de un siniestro de contaminación, se encuentre fondeado en puerto español o esté prevista su entrada en alguno de nuestros puertos, el capitán de puerto evitará que tal buque se haga de nuevo a la mar hasta que su armador o responsable legal garantice la cobertura de los posibles daños y gastos producidos por la contaminación. Así, en función de la magnitud del siniestro, la Dirección General de la Marina Mercante ha establecido unas cuantías de hasta 10.000 pesetas/litro en accidentes en los que se hayan perdido hasta 100 litros de crudo y 20.000 pesetas por litro cuando la magnitud del siniestro alcance los 1.000 litros de petróleo derramados. Cuando el accidente sea de mayor gravedad, corresponderá al director general de la Marina Mercante, al ministro de Transportes o al Consejo de Ministros decidir la cuota a pagar por los responsables del buque siniestrado; de acuerdo con lo establecido en el título II de la Ley de Costas.

Asimismo, será responsabili-



dad de las Capitanías de Puerto solicitar el asesoramiento que consideren oportuno, así como pedir los medios humanos y técnicos necesarios a su juicio para detener y limpiar la mancha de petróleo.

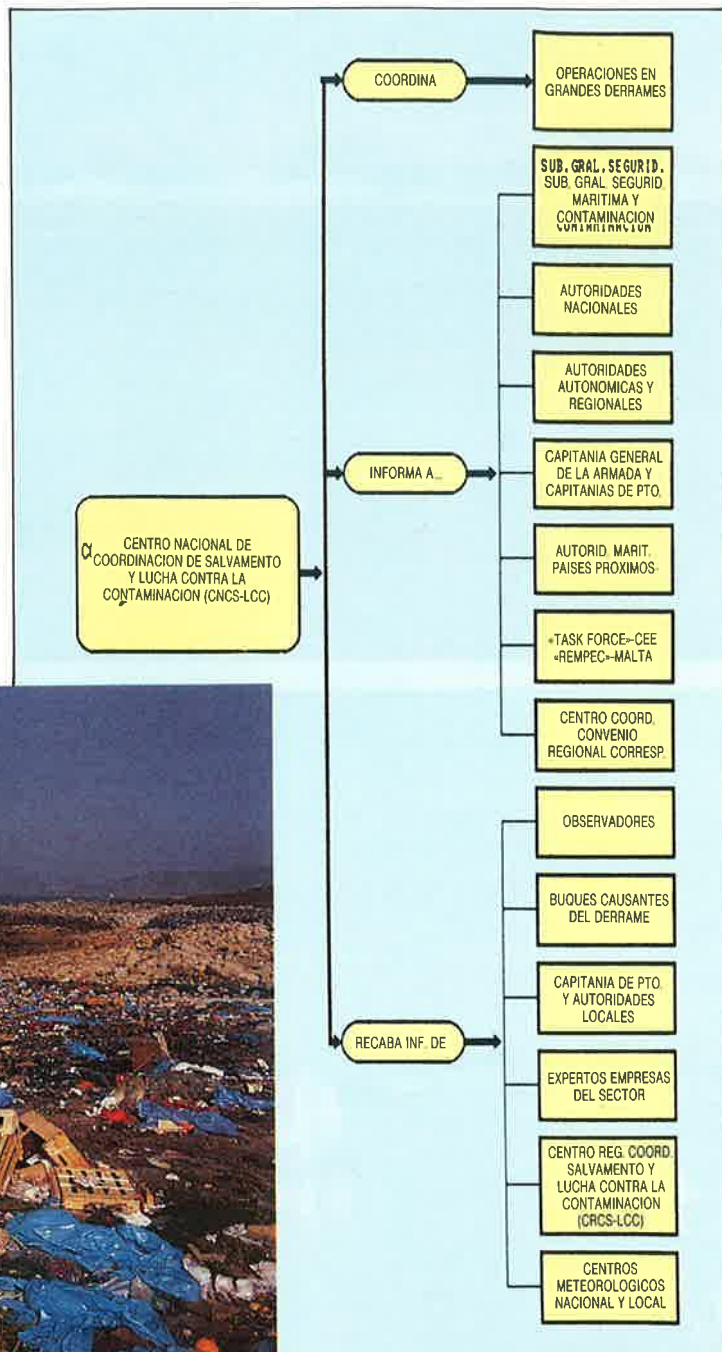
Interés en la costa

«Desde su entrada en vigor, las Comunidades Autónomas ribereñas han demostrado un interés creciente por conocer las nuevas normas de actuación en la lucha contra la contaminación marina», informaron a MAR desde el Centro Nacional de Salvamento Marítimo.

Por el momento, es el País Vasco la Comunidad Autónoma con mayor interés en la nueva

normativa de la Marina Mercante, se considera de suma importancia y utilidad que todas las autoridades costeras tengan conocimiento de esta normativa porque nadie está libre de poder sufrir en algún momento un accidente de este tipo. Por ello se hace necesario difundir al máximo los modos de actuación que han de seguirse; esos métodos operativos que garanticen el máximo grado de eficacia y coordinación y, por tanto, de éxito, en la lucha contra la contaminación», precisó Juan Manuel Eguiagaray.

Desde Marina Mercante se espera que las actuaciones seguidas en el País Vasco se imiten en el resto de las Comunidades Autónomas costeras para que todos sepan actuar en los siniestros en los que se pone en peli-



normativa elaborada por Mercante. En este sentido, los municipios costeros de Vizcaya y Guipúzcoa han recibido las instrucciones de actuación en siniestros que contaminen el medioambiente marítimo.

Juan Manuel Eguiagaray, delegado del Gobierno en el País Vasco, decidió enviar a los municipios costeros vascos las instrucciones dictadas desde Mercante porque «aunque tales instrucciones atañen exclusivamente a los centros de la Dirección Ge-

Los municipios costeros saben cómo actuar en caso de sufrir un siniestro en el área de sus competencias.

gro el ecosistema marino.

Tal como nos señalaron responsables del Centro Nacional de Salvamento Marítimo, el tiempo y la experiencia demostrarán si esta normativa es válida o por el contrario debe modificarse en algún sentido. Por el momento sirve para contar con un instrumento al servicio de quienes colaboran en los procesos de descontaminación del mar. ■

A. D.



CUANDO hasta nuestros oídos llegan noticias como la del accidente del «Haven», hundido en la riviéra italiana con más de 140.000 toneladas de crudo o la existencia de seis superpetroleros de bandera extranjera, a 12 millas de la costa gaditana, con más de 2.000.000 de toneladas de petróleo almacenadas en su interior, no sólo se nos ponen los pelos de punta sino que nos hacen pensar en el riesgo que conlleva el transporte marítimo de crudo y materias peligrosas.

En las terminales de descarga de los puertos es donde el riesgo de siniestralidad alcanza sus cotas más altas; más incluso que durante la navegación.

Conscientes de este hecho y dado el importante aumento que el transporte marítimo de mercancías peligrosas ha experimentado en las últimas décadas, las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional han

El índice de siniestralidad
aumenta en
las labores de descarga

Estado de alerta en los puertos

Las tareas de descarga de crudo y materias peligrosas en los puertos es uno de los momentos en los que el índice de siniestralidad alcanza sus cotas más altas. Desde 1989, una normativa jurídica regula en nuestro país la admisión, manipulación y el almacenamiento de este tipo de carga en los recintos portuarios. En cumplimiento del citado texto jurídico, nuestros puertos están elaborando planes de emergencia interna que deberán estar en funcionamiento en 1993.

pedido a las distintas Administraciones la puesta en marcha de instrumentos adecuados para evitar daños a las personas y los bienes y reglamentar así un transporte sin riesgo para los barcos y las tripulaciones. En nuestro país y debido a que la legislación existente al respecto, el «Reglamento para el embarque, transporte por mar y desembarque de materias peligrosas», databa de 1918 y, por consiguiente, quedaba desfasado en cuanto a los medios técnicos de los que dispone el transporte marítimo en la actualidad, así como a la diversidad de tipos de mercancías peligrosas transportadas, se optó por la elaboración de una nueva normativa que desde 1989 regula la admisión, manipulación y el almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos.

En virtud de la citada norma, nuestros puertos se han comprometido a elaborar planes de emergencia internos (los cuales comprenden una zona marítima



y otra terrestre) que deberán entrar en funcionamiento en un período máximo de dos años.

Plan de emergencia tipo

Con objeto de coordinar y normalizar en lo posible los diferentes planes de emergencia de nuestros puertos, la Dirección General de la Marina Mercante elaboró una especie de «plan tipo» a modo de modelo a seguir por las distintas instalaciones portuarias.

Según éste cuatro son las partes que debe contener un plan de emergencia: a) Área contemplada y equipos, donde se informaría de la zona cubierta por el plan, del inventario de equipos y materiales disponibles y su localización en un mapa diseñado al efecto; b) Organización, ejercicio y cooperación, donde se incluirían la estructura de mando del puerto, la asignación del personal, responsabilidades y descripción de funciones con equipo, a utilizar por cada uno de los trabajadores; programas de capacitación continuos con simulacros de alerta periódicos e inspecciones y puesta a punto del material disponible; c) operativa, fase en la que se establecerían los sistemas de alarma existentes, los métodos de decidir estrategias de actuación ante una emergencia y los modos de acción según el tipo de ésta; y d) Centro de control de emergencias, donde se registrarían los gastos de las operaciones y su difusión, tanto a los medios de comunicación y a la población como a los servicios públicos de la zona, autoridades y cuantos tengan algo que ver con los buques siniestrados.

La política de la Dirección General de la Marina Mercante en materia de seguridad va, sin embargo, más allá del mero establecimiento de directrices que deben seguir los planes de emergencia de cada uno de nuestros puertos. Con objeto de mejorar la formación en temas de seguridad marítima, todos los tripulantes, tanto de buques mercantes como de pesca, deberán estar en



posesión de los correspondientes certificados de especialidad en lucha contra incendios y supervivencia en la mar.

Teniendo en cuenta que más de la mitad de la carga transportada por vía marítima está calificada como peligrosa y, ya que la mayor parte de los accidentes se producen en operaciones de descarga, tanto los operadores de muelles como el resto del personal portuario, deben acreditar tener los conocimientos suficientes para realizar sus trabajos sin arriesgar su vida ni las mercancías. En este sentido, el Título VII del Reglamento de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas establece las necesidades prioritarias de la formación de los trabajadores de instalaciones portuarias. Así, según la citada normativa, el personal de empresas portuarias deberá estar en posesión de un certificado que acredite que ha realizado con aprovechamiento un curso sobre manipulación y almacenamiento de carga peligrosa, con especial referencia a las labores destinadas a la prevención de riesgos y a la

intervención inmediata en el control de siniestros. Por su parte, quienes intervengan directamente en las tareas de descarga, también deberán realizar cursos específicos de reciclaje y perfeccionamiento. Desde su obligatoriedad, son ya muchos los puertos de nuestro litoral en los que se han impartido cursos en este sentido.

La Dirección General de la Marina Mercante realiza a su vez grandes esfuerzos para aumentar los medios humanos y técnicos en los puertos. Así, son significativas las adquisiciones de remolcadores y embarcaciones salvamares y limpiamares (previsto en el Plan Nacional de Salvamento Marítimo) que son eficaces para la lucha contra la polución marítima y disponen de medios suficientes para apagar todo tipo de incendios. Estas naves son instrumentos indispensables de actuación no sólo en sus puertos de base, sino también en aquéllos de su área de competencias.

En otro sentido, Mercante está incrementando el número de inspectores de buques y ha creado la denominada «Inspección



Cada puerto está elaborando un plan de emergencia interno que estará en funcionamiento en 1993.



selas». Así, en siete Títulos quedan ampliamente reguladas cuantas acciones se desarrollen en la admisión, manipulación y en el almacenamiento de mercancías peligrosas transportadas por mar.

Entre los puntos contemplados en el texto jurídico destaca que no se admitirán en la zona terrestre portuaria cargas peligrosas sin la autorización expre-

de ataque especialmente habilitados para la descarga de mercancías peligrosas. Estos puntos deberán estar ubicados dentro de la zona de servicio del puerto y lo suficientemente alejados de donde se desarrolle habitualmente el resto de operaciones de descarga así como de las áreas de residencia de la población.

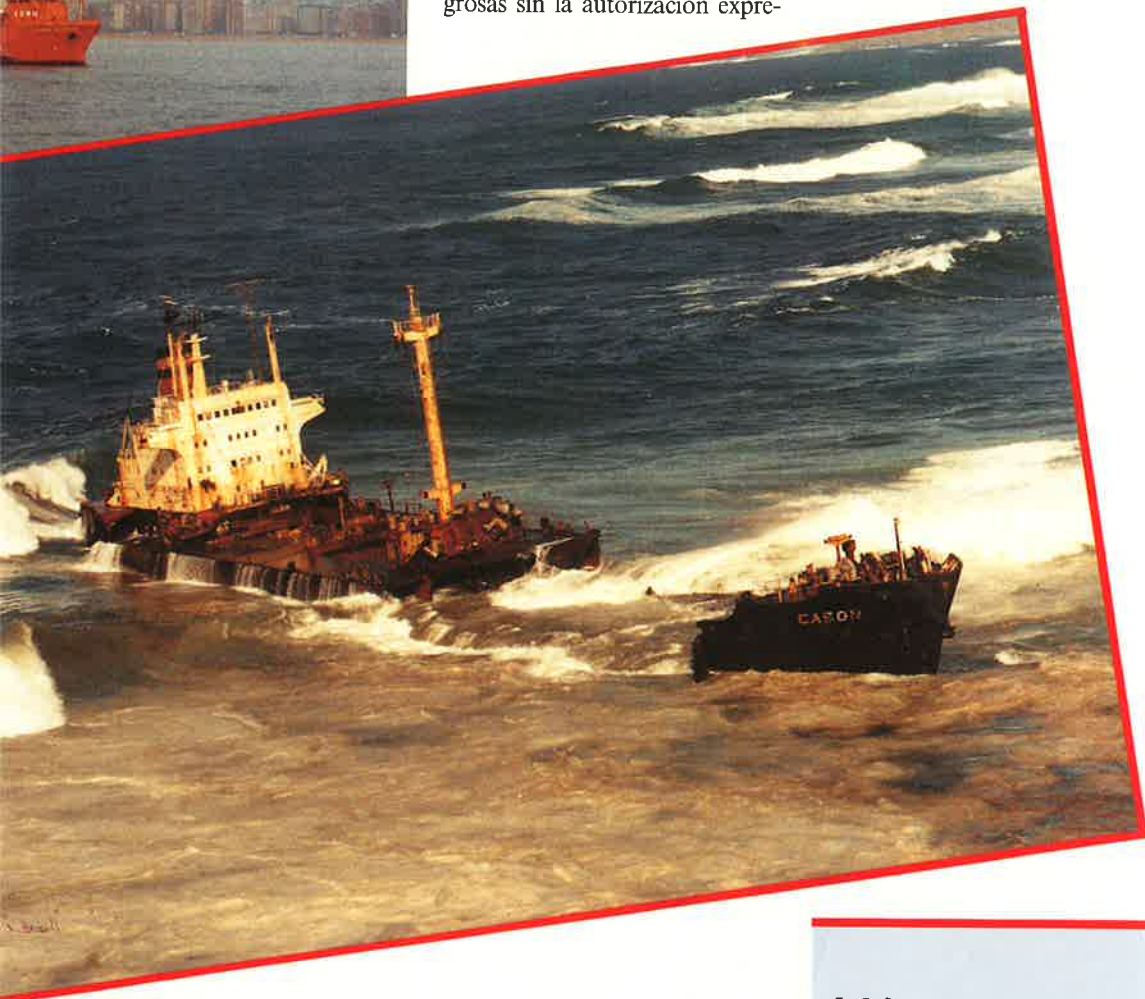
Características especiales

Uno de los más recientes planes de emergencia interna dados a conocer a los medios de comunicación ha sido el del puerto de Tarragona en el que, por sus especiales características, la existencia de un importante complejo petroquímico en la zona, tiene que tener en cuenta los planes que, a su vez, han elaborado las empresas ubicadas en su zona de servicio: Repsol, Acesa, Terquimsa, Tepsa y Repsol Butano.

En el puerto de Tarragona, fundamentalmente industrial y en el que, como hemos señalado, la manipulación de productos petroquímicos es muy elevada, la importancia de tener espacios abiertos es considerada de vital interés. «Esta medida —señalan las autoridades encargadas de la instalación— evita el riesgo de accidentes.» Precisamente algunas de las cargas manipuladas en el puerto de Tarragona no podrían llevarse al de Barcelona por la falta de espacio que éste tiene.

Los nuevos accesos han dado mayor movilidad a la zona. Así, no sólo se ha conseguido una mejora de la seguridad en el recinto portuario, sino también en las áreas urbanas de Tarragona, próximas al puerto. A esto ha contribuido la puesta en marcha de una terminal para carga y descarga de vagones-cisterna con mercancías peligrosas (la primera construida en el conjunto de puertos de interés general del Estado) y el acceso para vehículos, conocido con el nombre de Eje Transversal, por el cual los camiones-cisterna con destino o procedentes del área de inflamables del puerto no circulan ya por los viales urbanos más próximos a la instalación.

En abril de 1993 deberán estar en marcha los planes de emergencia interna de los puertos españoles; proyectos que, en cualquier caso, protegerán a la población de accidentes altamente peligrosos. ■



general marítima» que integra en un único cuerpo a los inspectores de buques, seguridad marítima y radio.

Legislación a nivel europeo

La actual normativa vigente es, a juicio de representantes de la Marina Mercante, «moderna y acorde con las directrices y recomendaciones dictadas desde Bru-

sa del director del puerto, quien deberá dar su visto bueno cuarenta y ocho horas antes de la llegada del barco. De otra parte, las mercancías compuestas de nitrato amónico, en concentración igual o superior al 23 por cien de nitrógeno, los desechos químicos destinados a ser quemados o vertidos al mar, el cloro, cianógeno y determinadas clases de gases deberán tener una autorización especial. Asimismo, cada uno de los puertos deberá tener puntos

Más de la mitad de las mercancías transportadas por mar son consideradas de alto riesgo.



El SLMM critica los sistemas de contratación vigentes

«EL CANSANCIO DE LOS MARINEROS PRODUCE ACCIDENTES EN EL MAR»

La causa fundamental de los accidentes marítimos radica para el Sindicato Libre de la Marina Mercante en las penosas condiciones laborales que se dan en el mar. La reducción de tripulaciones y el alargamiento de la jornada laboral de los marineros están en el centro de una cuestión de la que, según Andoni Lecertúa, hay mucho que hablar.

TAL como empezamos la conversación con Andoni Lecertúa, secretario del Sindicato Libre de la Marina Mercante, sería muy fácil pronosticar que si los barcos no llevasen crudo, no habría peligro de producirse accidentes como el que ha tenido lugar en aguas italianas. Como decimos, dicha aseveración es gratuita y detrás de un accidente marítimo, cualquiera que sea su dimensión, no existe una sola causa, sino un conjunto de factores estrechamente entrelazados.

«A las propias dificultades del navegar, se unen realidades tan penosas como una fatiga del material del buque destinado a la seguridad; la falta de profesionalidad y unos regímenes de contratación con jornadas laborales casi tercermundistas. Al reducirse las tripulaciones, los trabajadores que han mantenido su empleo se ven obligados a trabajar por dos, en horarios que, en ocasiones, superan las catorce horas. Si esto es inadmisibles en tierra, en el mar debería penalizarse severamente a quienes contratan en dichas condiciones», afirma Andoni Lecertúa.

Este exceso de trabajo se traduce según el Sindicato Libre de la Marina Mercante en una fatiga del personal que especialmente en las tareas de descarga (momento en el que se produce la mayor parte de los ac-

cidentes) tienen que estar en constante estado de alerta. La solución a este punto pasaría, según Andoni Lecertúa, por el *«establecimiento de tripulaciones de relevo en las propias terminales de carga y descarga; una mejor formación de los trabajadores dedicados a estos menesteres y un mayor control en*

las inspecciones de trabajo».

La modificación de la estructura y la construcción de los petroleros es otro de los puntos destacados por el SLMM. Para su secretario sería interesante que los petroleros tuvieran un doble casco lo que se traduciría en *«una reducción del peso de la carga, así como una menor capacidad de transporte del buque»*, cuestión por la que, desgraciadamente, pocos apuestan. Tan sólo las autoridades norteamericanas a raíz del accidente de Exxon Valdez están estudiando la posibilidad de regular la entrada y el tránsito por sus aguas jurisdiccionales de petroleros con doble casco.

Por último, Andoni Lecertúa



Andoni Lecertúa, secretario del SLMM.

se ocupó de señalar el peligro que entraña para la seguridad del mar contratar tripulaciones de distintas nacionalidades ya que *«aunque todos hablan inglés, la dificultad para entenderse entre personas de diferentes nacionalidades ha sido esencial para no saber actuar en caso de accidentes».* ■



Para UGT los barcos de pabellón nacional son más seguros

NO A LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA

La proliferación de banderas de conveniencia y la falta de control de las Administraciones en los barcos que navegan bajo este tipo de pabellón son, a juicio de UGT Marina Mercante, la explicación a los accidentes y siniestros que ocurren en el mar.

SI echamos un vistazo a los siniestros que han tenido lugar en el mar durante los últimos años, una gran proporción de los mismos se ha producido en barcos que navegan bajo pabellones de conveniencia. Con estos datos a la vista queremos señalar que, cuando por encima de todo lo que priman son cuestiones de tipo económico, la seguridad de los buques y de las tripulaciones es algo secundario.» Con estas pa-

labras, Carlos Bonet, responsable de relaciones externas de UGT-Marina Mercante expresó lo que para el sindicato socialista es la causa principal por la que se producen accidentes y siniestros marinos como el ocurrido en Italia.

El sindicato socialista se ha ocupado de denunciar en reiteradas ocasiones la proliferación de barcos que navegan bajo banderas de conveniencia y el escaso control que, por parte

de las Administraciones, se ha llevado a cabo en este tipo de embarcaciones. «Hasta el momento, las inspecciones de trabajo sólo se realizaban por las críticas y denuncias hechas desde los sindicatos. Algo que no debe ser así porque las plataformas sindicales no tenemos la estructura suficiente, para controlar cada barco que entra o sale desde algún puerto. Afortunadamente, con la puesta en marcha del programa INSPECMAR, parece que las autoridades de nuestro país empiezan a tomar cartas en el asunto pero, mientras no se traspasen definitivamente las competencias que en la actualidad tienen las Comandancias militares a la Marina Civil, no avanzaremos mucho en

el tema», expresó Carlos Bonet.

Tras las banderas de conveniencia aparece el fantasma de la escasa o nula formación de algunas tripulaciones contratadas por los armadores para ahorrarse algunas pesetas. «Hay naciones como Panamá que expiden títulos no reconocidos por otros países, si estas naciones, aun sabiéndolo, continúan contratando a marineros con escasa preparación, ya saben a lo que se exponen», dijeron fuentes sindicales.

Otro de los puntos señalados como causa de accidentes en el mar es, según el sindicato socialista, la falta de control en el tráfico marítimo. «Incluso hoy en día, en un país como España, los petroleros pueden andar por donde quieran y atracar donde les venga en gana porque no hay nadie encargado de hacer cumplir las medidas básicas de seguridad. Ello es debido a que estamos carentes de una legislación válida y adecuada. Nos preocupamos mucho por ratificar acuerdos internacionales para luego no cumplirlos», manifestación desde UGT-Marina Mercante.

Por último, UGT denunció la falta de recursos nacionales para hacer frente a una virtual catástrofe ecológica, a pesar de la existencia del Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación que ha venido a llenar el vacío que, en la materia, se daba en nuestro país: «Afortunadamente las cosas están empezando a cambiar con la contratación de remolcadores de altura y la instalación de torres de control marítimo en dos centros estratégicamente claves, como son Finis-terre y Tarifa», pero aún queda mucho por andar, manifestaron desde la Unión General de Trabajadores. ■





Siniestros y tráfico marítimo



UNO de los exponentes del desarrollo económico es el gran aumento del tráfico de buques mercantes y gran número de ellos transportando mercancías de cierta peligrosidad, que son necesarias para determinado sector industrial con lo que el riesgo potencial de siniestro marítimo, ha aumentado en los últimos años.

Los instrumentos al objeto de controlar adecuadamente este «riesgo potencial» son las disposiciones a aplicar por parte de la Administración, a nivel nacional e internacional, pudiéndose destacar:

Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SO-

LAS 74/78). Convenio de Formación, Titulación y Guardia para Gente de Mar. Convenio Internacional «MARPOL 73/78» y las Resoluciones OMI, por las que se establecen criterios mínimos de seguridad para todo tipo de buques.

Estas disposiciones inciden en:

Proyectos de construcción de buques; incorporación de la tecnología más eficaz y segura; elementos y material a bordo para hacer frente a una emergencia; grado de preparación de las tripulaciones, y procedimientos a bordo, al objeto de minimizar el fallo del factor humano en los accidentes marítimos.

En cuanto a la flota mercante española, la exigencia del cumplimiento de estas disposiciones comienza con el

proyecto de construcción y continúa a lo largo de toda la vida y vicisitudes del buque.

Respecto a la flota extranjera que navega por nuestras aguas, el ejercicio de control/inspección se realiza según el protocolo del Memorandum de París.

Factores que inciden en los accidentes marítimos

a) El factor humano es el común denominador en la mayoría de los accidentes marítimos, como son las conductas a bordo que se alejan de los procedimientos o las recomendaciones tanto nacionales, como internacionales o internas, sobre seguridad y organización en el propio buque.

b) Las circunstancias meteorológicas inciden tanto en la causa como en la eficacia, viabilidad y resultados de las operaciones que se realicen al objeto de minimizar los efectos en caso de siniestro marítimo.

c) La gran proliferación de buques bajo pabellón de conveniencia debido al éxito comercial en determinados sectores, no muy especializados, del actual mercado de fletes internacional, en donde a veces se da una competencia desleal donde compiten buques con diferentes costos de explotación.

En este sentido cabe significar que posiblemente, los costos de explotación inmediata de un buque bien preparado y dotado con el debido grado de titulación y formación, son mayores que otro cuyas cotas de seguridad son inferiores.

Pero no hay que olvidar, que en caso de siniestro, a consecuencia de carecer de las debidas condiciones de seguridad las consecuencias económicas para el armador y la compañía aseguradora no son rentables en relación a la inversión que se debería realizar en el campo de la seguridad a bordo.

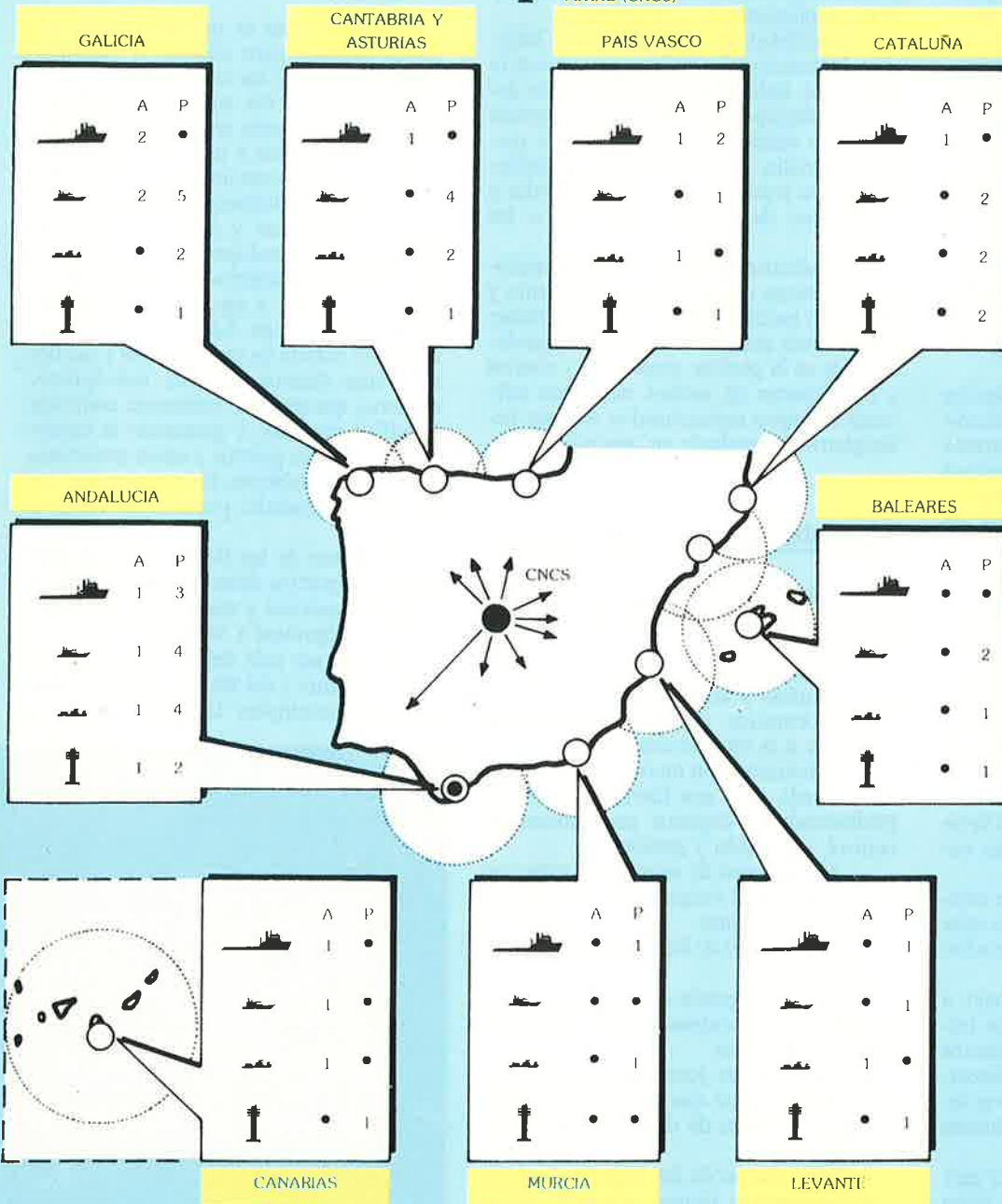
Actuación de la Administración en caso de siniestro

Actualmente, a través del Plan Nacional de Salvamento

Factores humanos, climatología y proliferación de barcos con pabellón de conveniencia influyen en los accidentes.

PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARITIMO

 REMOLCADORES
  F.M. DE LIMPIEZA
 LANCHAS
  TORRE (CRCS)



DISTRIBUCION POR REGIONES DE LOS MEDIOS DE SALVAMENTO MARITIMO ACTUALES (A) Y PREVISTOS (P)

Marítimo, hoy día en fase de desarrollo se está dando respuesta diaria y continua, a incidentes y accidentes en la mar de todo tipo y entidad, en una labor callada, pero no por ello se ha de ignorar.

La actuación operativa se coordina a través de los Centros de Coordinación de Salvamento y LCC y se realiza con las unidades operativas de superficie o áreas, tanto propias como de otro Organismo o entidades con las que se ha establecido Convenio o Acuerdo de colaboración a nivel internacional/nacional, Autonomía, regional o local.

Afortunadamente, no hemos tenido accidentes que revistan magnitud del ocurrido recientemente en Italia.

En este sentido, se recuerda que el Plan actualmente se encuentra en fase de desarrollo. Y una vez completado seguirá estando «vivo», a efectos de perfeccionamiento y de alcanzar las máximas cotas de eficacia, para lo cual, siempre los medios podrán parecer escasos.

Pero desde un punto de vista racional y lógico el Plan elaborado, una vez desarrollado podrá satisfacer adecuadamente las actuales necesidades en este sentido. ■

Juan SOLANO
 Jefe de Servicio
 de Seguridad Marítima
 de la Dirección
 General de Marina
 Mercante



El COMME aboga por buques más seguros y tripulaciones más preparadas

DURANTE las últimas semanas, consecuencia del grave siniestro ocurrido en Italia, los accidentes marítimos han sido desgraciada actualidad. Mientras no se concluyan las investigaciones sobre este suceso, no es correcto hacer una valoración expresa sobre el mismo. Sin embargo, sí se puede afirmar que, en la mayoría de los casos, cuando se produce este tipo de situaciones hay una serie de causas que aisladas o de forma conjunta suelen estar presentes.

Entre otras razones, se podría hablar de:

— Barcos técnicamente deficientes por anticuados o inadecuadamente mantenidos.

— Barcos que no cumplen la legislación internacional sobre seguridad y procedimientos: botes y balsas salvavidas, sistemas contra-incendios, señalización de seguridad en el interior de los mismos, deficiencia de aparatos de navegación y material de derrota.

— Carencia de doble casco en los petroleros.

— Oficiales y tripulantes con baja cualificación y faltos de entrenamiento en barcos de banderas de conveniencia. Generalmente personal de países subdesarrollados.

— Tripulaciones compuestas por marinos de varias nacionalidades y lenguas. Por ejemplo el «Haven» era tripulado por 23 filipinos, ocho griegos, dos indios y dos neozelandeses. Esto supone una temeridad debido al problema que origina no poder comunicarse en un idioma común.

— Personal con un alto índice de rotación y con contratos laborales temporales impidiendo la necesaria compenetración con el buque.

— Jornadas extenuantes de trabajo a bordo. Algunos oficiales y tripulantes trabajan catorce horas diarias. Los primeros oficiales, responsables de la carga y descarga, llegan a realizar hasta treinta horas seguidas de trabajo ininterrumpido durante tales operaciones.

— Desmesurado afán de lucro por parte de los empresarios que, en dura lucha competitiva internacional, no dudan en or-

denar a los capitanes la consecución de rendimientos aun a costa de la seguridad y el incumplimiento de la legislación.

— Debilidad de la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo de la ONU que elabora los convenios y la demás legislación con criterios que imponen los países subdesarrollados y algunos países avanzados que les secundan impulsados por la reducción de costes laborales y el objetivo de vender tecnología a los buques.

— Inadecuación de las Administraciones Marítimas que, por desconocimiento y desinterés hacia el mundo marítimo, tienen legislaciones anticuadas, carecen de profesionales en la gestión, inspección y control y no disponen de medios materiales adecuados (buques especializados, aviones, helicópteros y tecnología en general).

Alternativas

Las alternativas y soluciones que los profesionales y expertos del sector marítimo aconsejan incluyen:

— Legislación internacional más restrictiva, completa y actualizada.

— Normativa nacional desarrollada conforme a la internacional.

— Administración marítima especializada, en cada país, con fuerte presencia de profesionales y expertos en materias de control, inspección y gestión.

— Mecanismos de sanción acordes con la magnitud y el riesgo de la actividad de transporte marítimo.

— Adecuación de los faros, señalización y vías de tráfico.

— Mayor exigencia en la formación, las titulaciones y el entrenamiento de los oficiales y tripulantes.

— Régimen de jornadas de trabajo y descansos a bordo que garanticen la aptitud para la toma de decisiones y realización de tareas.

— Eliminación de los buques obsoletos y mantenimiento técnico adecuado de las flotas.

Situación en España

En nuestro país es preciso adoptar urgentes medidas para adecuar la Administración, la flota y las tripulaciones.

La Administración, tradicionalmente militar, debe reformarse para disponer de una estructura, humana y material, civil.

Su necesidad viene impuesta no sólo por el control que demandan nuestras flotas mercante, pesquera y deportiva, sino por el ineludible control que hay que realizar a los buques extranjeros, la seguridad en nuestros puertos y aguas jurisdiccionales. España precisa una Administración marítima civil dotada de profesionales y medios materiales (barcos, aviones, helicópteros, etcétera), que puedan, realmente, controlar el tráfico marítimo y garantizar la seguridad en nuestros puertos y aguas preservando el medio ambiente, los recursos naturales y las actividades económicas como el turismo.

Los buques de las flotas mercante, pesquera y deportiva deben cumplir la legislación internacional y nacional en los ámbitos de la seguridad y la operatividad.

Actualmente más del 50 por cien de la flota mercante y del 80 por cien en la flota pesquera incumplen la normativa sobre



dotación técnica (botes y balsas salvavidas, sistemas contra-incendios, aparatos y material de navegación, etcétera). Concretamente el 90 por cien de los barcos mercantes y el 100 por cien de los pesqueros no han implantado el Sistema de Señales de Seguridad de la OMI, que consiste en carteles de instrucciones sobre dispositivos de salvamento y sus operaciones. Estos carteles y señales deben estar pegados y visibles en lugares adecuados de los buques para facilitar a tripulantes y pasajeros el conocimiento de los sistemas y medios de salvamento así como las vías de escape en casos de siniestros. El no cumplir la normativa, en este caso concreto, pone en peligro la vida de tripulantes y pasajeros y ello se debe a la negativa de los empresarios a invertir presupuestos en capítulos de seguridad.

Los marinos necesitan, por su parte, mantener un alto nivel de profesionalidad, meta difícil de lograr mientras la Administración no exija el cumplimiento de las leyes y los empresarios no cumplan los convenios colectivos, garanticen estabilidad en los empleos y destinen presupuesto a la formación y entrenamiento permanentes de las tripulaciones.

Siniestros marítimos

Algunas de estas carencias podrían llegar a estar, si acaso, detrás de algunos de los últimos accidentes, que a continuación se mencionan y que nos dicen de la seriedad del asunto.

— El 11 de abril el ferry «Moby Prince» colisionó con el petrolero «Abruzzo» en el puerto de Livorno (Italia). La colisión provocó un incendio que destruyó el



Joaquín Buelga García. Presidente del Colegio Oficial de la Marina Mercante Española (COMME).

ferry causando 139 muertos y el derrame de 25.000 toneladas de petróleo en la mar.

— El petrolero «Haven», de bandera chipriota, explotó el 11 de abril cuando se hallaba fondeado descargando crudo a cinco millas de Génova (Italia). Transportaba 143.000 toneladas de petróleo iraní. El accidente produjo cinco muertos y 31 heridos y se derramaron unas 20.000 toneladas de petróleo en la mar.

— También en este mes el ferry griego «Rodós», de la línea Atenas-isla de Rodas, sufrió un incendio aunque sin víctimas. Sus 660 pasajeros pudieron abandonar el barco en los botes salvavidas.

— El pasado 9 de abril el pesquero «Gondiez», con base en Burela (Lugo), naufragó cerca de La Coruña después de embarrancar. Este naufragio causó siete muertos.

Precedentes

La flota mundial pierde más de 300 barcos mercantes al año por accidentes marítimos. Los países que figuran en cabeza de las estadísticas son los de bandera de conveniencia, Liberia, Panamá, Chipre, etcétera.

Concretamente la flota mundial en buques tipo ferry alcanzó las pérdidas siguientes.

Año	Lugar	Núm. de muertos
1986	Dacca (India)	227
1987	Zeebrugge (Bélgica)	193
1987	Manila (Filipinas)	3.005
1989	Filipinas	100
1990	Oslo (Noruega)	158
1990	Taiwan	61
1990	Harifa (Israel)	21
1991	Livorno (Italia)	139

La flota española ocupó un destacado lugar en número de barcos hundidos o accidentados durante los años ochenta. De hecho, sufrió más accidentes que los países europeos tradicionalmente marítimos situándose entre los países que tienen banderas de conveniencia. Ha experimentado, sin embargo, cierta mejoría recientemente. Véase la estadística siguiente:

Año	Buques hundidos	Buques accident.	Núm. de muertos
1984	40	64	96
1985	29	56	56
1986	41	82	27
1987	38	88	32
1988	23	63	9
1989	39	93	66
1990	31	69	4

En aguas españolas han ocurrido en la última década gravísimos accidentes tanto a barcos españoles como extranjeros. Entre ellos destacan por su pérdida de vidas e importantes daños ecológicos algunos siniestros como se indica en la información que sigue:

1985: «Camponegro», «Camponavia», «Petragen one», «Laura Pando», «Johanna».

1986: «Castillo de Salas», «Alpro», «Angela Pando», «Isla de Ons».

1987: «Baxias 5», «Sotjeska», «Cason» «Zhilly», «Indian Grace».

1988: «Velázquez», «Athenia Venture».

1989: «Vakis Tsakiroglou».

1990: «Kharg 5».

Alcanzaron notoriedad por su importancia, entre otros, el «Cason» con 27 muertos, y el «Camponavia» y «Petragen One», que explotaron en Alegeriras produciendo 30 muertos.

Daños causados

— Un número muy elevado de muertos y heridos.

— Gravísimos daños ecológicos en aumento constante debido, en buena parte, al gran tamaño y carga transportada por los petroleros.

— Daños a los recursos naturales.

— Pérdidas económicas considerables en zonas turísticas y pesqueras. ■

■ **Joaquín Buelga García.** Presidente del Colegio Oficial de la Marina Mercante Española (COMME).





Europa colaborará en la
extinción de los pozos kuwaitíes

16 millones de Ecus para recuperar el ecosistema del Golfo



La Comunidad Europea destinará 2.040.000.000 de pesetas (16.000.000 de ecus) para paliar los daños causados por la destrucción de los pozos petrolíferos de Kuwait durante la Guerra del Golfo. La ayuda responde a las estrategias que varios expertos europeos, entre los que se encuentra el español Manuel Manero, diseñaron para la zona y a las peticiones de socorro emitidas por algunos de los países afectados por la marea negra.





LOS daños medioambientales ocasionados por la guerra del Golfo son, para los expertos, difíciles de predecir sobre todo cuando aún arden en Kuwait más de 50 pozos petrolíferos. «Pasada la emergencia de la marea negra, el interés se centra ahora en la extinción de los pozos que aún están ardiendo; ya que, al realizarse una combustión imperfecta, son numerosos los agentes tóxicos que se desprenden, produciéndose una contaminación ambiental que muy bien puede calificarse de catastrófica», afirma Manuel Manero, uno de los primeros expertos que la Comunidad Europea envió al Golfo para analizar los efectos de la guerra en el medioambiente de la zona.

En respuesta a la petición de ayuda emitida por el gobierno de Arabia Saudí al sentirse incapaz para luchar por sí solo contra la mancha de petróleo originada, en una terminal de carga kuwaití, durante el conflicto que enfrentó a las tropas de Sadam Hussein y a la fuerza multinacional encabezada por los Estados Unidos, la Comunidad Europea seleccionó de inmediato a tres técnicos, entre los que se encontraba el español Manuel Manero, quien no dudó en trasladarse a la zona para analizar *in situ* los daños del conflicto. *Por lo que he podido ver, unos 400 kilómetros lineales de la costa saudí se han visto afectados por la marea ne-*

gra, desde el paralelo 28 Norte hasta la isla de Abu Ali», nos dice el capitán de la marina Mercante, experto en temas de contaminación del medio acuático.

Durante el conflicto, miles de toneladas de crudo fueron vertidas al mar indiscriminadamente, produciendo un desastre ecológico sin precedentes. Los daños ocasionados por la guerra del Golfo superan incluso con creces los producidos por el Exxon Valdez en las costas de Alaska. «Aun cuando contábamos con pocos medios a la hora de luchar contra la marea negra, los resultados de las operaciones han sido mucho más positivos que los obtenidos por las autoridades norteamericanas en el caso del Exxon Valdez», afirma Manuel Manero, «aquí el azar y la propia geografía de la zona han jugado a nuestro favor».

Esa geografía que, en determinados momentos, ha sido beneficiosa para el desarrollo de las operaciones, bien sirviendo de barrera natural, bien al no soplar vientos en contra evitándose, de ese modo, una mayor expansión de la mancha hacia la costa de otras naciones, ha sido, sin embargo, un factor negativo para la regeneración de la zona afectada. Al tratarse de un área cerrada y de escasa profundidad, la vuelta a la normalidad tardará en producirse. De momento un buen número de especies acuáticas y aves migratorias será el que sufra de cerca los efectos de la guerra del Golfo.

«Responsable Sadam»

«Reequilibrar el ecosistema de la zona costará mucho tiempo y dinero, tanto por la naturaleza de estos delitos medioambientales como por el alcance incalculable de los daños causados» son palabras del comisario europeo de medioambiente, el italiano Carlo Ripa di Meana quien no dudó en señalar a Sadam Hussein como el responsable directo de esta catástrofe.

Las especies animales no serán quienes únicamente sufran



los efectos de la contaminación ambiental. Los pozos de petróleo que aún arden en Kuwait han producido una nube contaminante que, además de cubrir ya la región, se ha extendido a las cadenas montañosas del Himalaya y de Los Balcanes, llegando incluso a Grecia, donde se han detectado trazas de polvo y aceite. Los expertos desconocen el alcance real que

Los pozos petrolíferos que aún arden han producido una nube contaminante cuyos efectos son difíciles de predecir.

esta nube contaminante puede producir en la población de la zona.

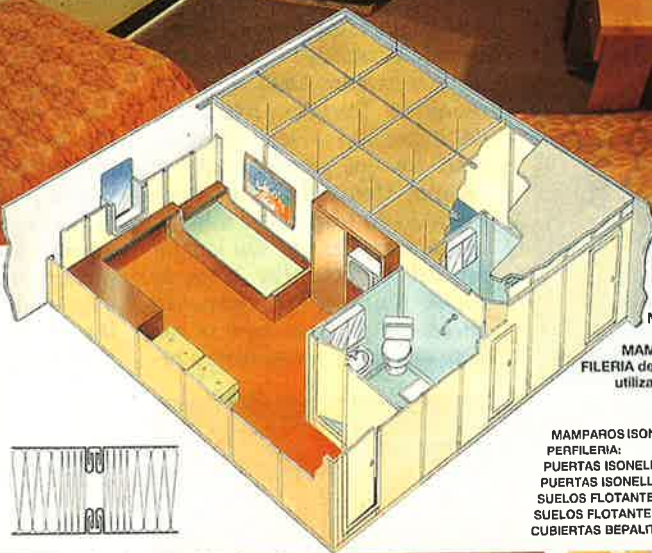
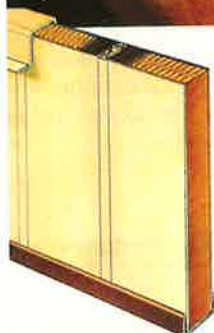
Santuario ecológico

La Comisión Europea ha aprobado una subvención total de 16 millones de ecus (2.040 millones de pesetas) para recuperar el ecosistema de la zona y ayudar sanitariamente a la población afectada por la contaminación ambiental.

Según ha anunciado el comisario Ripa di Meana, una parte de la ayuda comunitaria se destinará a la creación de una especie de «santuario ecológico» en la isla de Abu Ali, sita entre Kuwait y el emirato de Bahrein. Abu Ali servirá de este modo de modelo y zona de ensayo donde los científicos podrán estudiar el proceso de rehabilitación de la zona afectada.

La mayor parte de la ayuda ofrecida por la Comunidad Europea se ofrecerá, sin embargo, al consorcio formado por las empresas Elf-Aquitania, de Francia; Agip, de Italia y Fina de Bélgica las cuales van a elaborar un plan operativo conjunto, al que pueden adscribirse cuantas compañías europeas lo deseen, para trabajar en las tareas de extinción de los pozos petrolíferos de Kuwait. El resto de la aportación dada desde Bruselas se repartirá entre la elaboración y puesta en marcha de proyectos de asistencia técnica a la población de la zona y aquéllos de asesoramiento y apoyo material a los países del área afectada por la contaminación. La cantidad de dinero destinada a la asistencia sanitaria de la población será canalizada a través de la Cruz Roja y otros organismos supranacionales.

Para Manuel Manero, la proporción de estas ayudas no es nada exagerado y «si se administran bien» servirán para favorecer la recuperación de un ecosistema, el del Golfo Pérsico, destruido en la guerra. ■



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

MAMPAROS ISONELL de 25, 40 y 50 mm.	B-16
PERFILERIA:	
PUERTAS ISONELL P-30	B-16
PUERTAS ISONELL P-50	A-60
SUELOS FLOTANTES SF-50	A-30
SUELOS FLOTANTES SF-75	A-60
CUBIERTAS BEPALITE de 40 mm.	A-60



DBW - MONTERO, S. A.

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

A. D.

**LA COMUNIDAD
RENEGOCIA
EL ACUERDO
PESQUERO
CON MARRUECOS**

Las costas marroquí y sahariana han sido lugar habitual de los pescadores españoles desde casi principios de siglo. Canarios, andaluces y gallegos siguen calando hoy sus redes en esas aguas, bajo el amparo del acuerdo entre Marruecos y la Comunidad Europea. La situación, en cambio, no es la misma que se vivía hace décadas y los propios afectados ven el futuro cada día con más incertidumbre.



CALADEROS DEL SUR

Un tercio del pescado fresco que se consume en España viene de las aguas marroquíes.



ALGO más de 700 barcos españoles faenan habitualmente en las aguas del caladero marroquí. Son buques con base, fundamentalmente, en Canarias, Andalucía y Galicia, aunque también los hay de la Comunidad Valenciana, y de los puertos de Ceuta y Melilla. Son pesqueros que extraen especies como el calamar, el choco, el salmonete, el besugo, el pez espada, la pescadilla o la gamba, entre otras, y que dan trabajo a cerca de 11.000 pescadores españoles. Además de ellos faenan también en esas aguas 45 barcos portugueses, ocho franceses, dos holandeses y algunos otros griegos y daneses, aunque estos últimos de forma más esporádica. Todos ellos además de los propiamente

marroquíes, estimados en una cifra cercana a los 150.

La presencia de estos barcos en aguas marroquíes se debe al acuerdo firmado por la Comunidad Europea con el Reino Alauita, como sustitución a acuerdos anteriores firmados únicamente por España y el país magrebí. Un acuerdo que beneficia a las dos partes, pero que no ha estado exento de problemas en el pasado, aunque el último año se ha desarrollado con plena calma, después de las protestas de los españoles por la inseguridad jurídica con que trabajaban. El acuerdo, que ahora se renegocia entre Bruselas y Rabat para un nuevo período de vigencia, hace posible que los mercados españoles se vean abastecidos de pescado fresco, de forma que se calcula que





un tercio de éste proviene de esas mismas aguas.

Rafael Montoya, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Algeciras, dirige una de las entidades más señaladas durante las protestas del año pasado contra la política de mano dura de las autoridades marroquíes. Para él, que tuvo un lugar destacado en el bloqueo de los puertos que se llevó a cabo para asegurar una mayor seguridad jurídica a las faenas, *«la situación del caladero en el último año ha sido muy buena. Se han respetado las millas y los acuerdos y se puede decir que, salvo raras excepciones, ha sido un año muy calmado»*.

Peticiones a Bruselas

Ante la renegociación del acuerdo entre las autoridades marroquíes y las de Bruselas, los pescadores españoles esperan que, al menos, se mantengan el mismo número de licencias y las mismas condiciones que les han permitido trabajar en los últimos años y, sobre todo, en el último ejercicio. No obstante, consideran que algunas circunstancias se pueden mejorar. El mismo Rafael Montoya, por otra parte consciente de las limitaciones de sus solicitudes, cree que algunos elementos administrativos podrían ser modificados para facilitar la tarea de los pescadores españoles. Entre otras cosas ha pedido a la Administración española, para que lo transmita a los encargados por la Comunidad Europea de renegociar el acuerdo, que las licencias que se concedan no tengan que reflejar el nombre del patrón de la embarcación de que se trate. *«Y ello —dice— no por nada malo, sino por los trasiegos que se vienen haciendo entre patrones y tripulaciones y que no es siempre el mismo patrón o los mismos marineros los que salen a faenar.»*

Sus deseos se concretan además en otras cuestiones que cree, por lo demás, no demasiado problemáticas. Además de la mencionada, Montoya quería que las autoridades del país magrebí tuvieran más flexibilidad para los barcos del cerco, que hoy pueden faenar hasta la altura de Larache y que les gustaría pudieran hacerlo has-

ta Casablanca. Asimismo, consideran que los barcos que faenan en las aguas del estrecho de Gibraltar y que ahora tienen que hacerlo a cuatro millas de la costa pudieran echar sus redes a cero millas «ya que en el Estrecho en cuanto te alejes algo de la costa estás en aguas internacionales, para lo que en teoría no haría falta ninguna autorización», afirma.

El último de los puntos que considera de interés a la hora de renegociar este acuerdo es eliminar los límites establecidos por Marruecos en la divisoria del cabo Noun. *«Están delimitadas dos zonas a partir de este cabo: una hacia el norte y otra hacia el sur —continúa Montoya—. Para nosotros —dice— sería bueno que en ciertas temporadas se autorizaran las faenas en la zona norte a algunos de los barcos que tienen licencia para la zona sur y eso porque en la primera de ellas las capturas son mucho menores, lo que se podría completar con la segunda.»* Además de las mencionadas, y sobre todo, el patrón mayor de la Cofradía de Algeciras pide que no haya reducciones en los tonelajes autorizados y en las licencias *«lo que traería la ruina a una flota ya de por sí afectada cada día más por las trabas que nos vamos encontrando»*.

Valencianos pioneros

El caladero marroquí, problemático en años pasados y aún hoy con enorme repercusión en la opinión pública española, ha sido lugar habitual de la flota peninsular y canaria desde décadas. Los 740 barcos que hoy calan redes y aparejos en la zona no son sino un número mucho menor de los que surcaban esas mismas aguas no hace demasiados años. Son buques hoy dedicados a diferentes pesquerías y que emplean artes distintas según su especialidad. Así los hay del cerco, del arrastre, atuneros cañeros, palangreros e incluso los llamados artesanales, procedentes estos últimos en su mayoría de las islas Canarias. Son barcos que se dedican a la pesca de la sardina y del boquerón en el caso del cerco; de la gamba, la faneca, la bacaladilla o el marisco en general en el caso del arrastre; del pez es-

CONTENEMAR

C/. VELAZQUEZ, 150 - 3º - 28002 MADRID - Tlf.: 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: 42151

BARCELONA.

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

TENERIFE.

TINERFENA 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 Balán - 41002 Sevilla
Tels.: 954/ 45 04 87 - 45 09 50 - 45 02 11 - 45 42 58
Telex: 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. NENUFAR, 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)
Alfonso XIII, nº 36 - 35600 Puerto del Rosario (Fuerteventura)

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



pada, sobre todo, del marrajo, los palangreros así como los de otras artes como el enmalle; el atún y el bonito, los cañeros y el besugo, el besuguete, el burro y la gallineta los llamados artesanales canarios. Unas especies que abastecen la tercera parte del pescado fresco que se vende en los mercados españoles y que supone, por eso mismo, una despesa fundamental para nuestro país.

Los primeros en darse cuenta de la riqueza de estas aguas fueron los pescadores valencianos, que ya a principios de siglo acudían allí a llenar sus redes de caballa y bonito. Tras la Segunda Guerra Mundial, por los años cuarenta y cinco y cuarenta y seis, los mares que bordean la costa marroquí empezaron a ver a los primeros marrajeros, que faenaban a partir de las 10 y 12 millas de la zona del cabo Espartel y que se fueron desplazando más tarde a las zonas situadas frente a las ciudades de Larache y Casablanca. Ellos fueron los pioneros de una situación que

veinte años después tendría su momento de mayor apogeo, sin que ninguna flota de otro país ni la propia marroquí llegara a alcanzar, ni con mucho, esa misma dimensión.

Futuro del caladero

El patrón mayor de la Cofradía de Algeciras, donde se cuenta con 79 licencias de pesca y donde viven más de 800 marineros dedicados a estas aguas, cree hoy, sin embargo, que el futuro del caladero es, por lo demás, bastante incierto. «El año 1968 —señala— fue la época de vacas gordas para nosotros y del 1970 para acá, lo que además vino acompañado por entonces con la crisis económica del petróleo, lo que empezó a suponer para nosotros el primero de los reveses que hemos venido sufriendo hasta ahora.»

En esos años dorados, según cuenta Montoya, calaban en las aguas próximas a Agadir una

media de 40 palangreros de no más de 30 toneladas. «Había tanta pesca por entonces que el palangre se llenaba enseguida y nos teníamos que volver pronto a puerto porque si no se terminaba hundiendo el arte de lo cargado que iba. Echábamos apenas 200 anzuelos —continúa— y regresábamos en un par de días. De hecho —añade— tardábamos más tiempo en la navegación que en las propias faenas pesqueras. Esto, claro, no ocurre ahora.»

Explica el patrón mayor de Algeciras que la situación actual es totalmente diferente. «Los barcos de medio porte —dice— se tiran ahora más de veinte días para poder traer 6.000 ó 7.000 kilos de pescado y cada palangre lleva ahora unos 2.500 anzuelos cuando hace unos años eran muchísimo menos. A pesar de ello —añade—, en una noche de pesca no se llegan a coger con esas artes más de 300 kilos de pez espada, cuando se llega a esta cifra. Es más —señala—, hoy firmaríamos todos por poder coger 300 kilos de pez espada en esas circunstancias.»

S

eteccientos
cuarenta
pesqueros
españoles
calan hoy
sus redes y
aparejos en
la zona.

La propia flota marroquí ha pasado en pocos años a tener 150 barcos.



Barcos marroquíes

De lo que es consciente, tanto él como otros marineros que faenan en la zona, es que cada día son más los barcos marroquíes que extraen pescado de sus propias aguas, cuando hace apenas unos años era algo prácticamente inaudito. La rentabilidad que pueden obtener de esas especies en los mercados españoles más que el interés de los propios magrebíes por su consumo es lo que les ha impulsado a ello. A la hora de hacerse con una flota pesquera han ido aprovechando con el tiempo las técnicas aprendidas de los propios españoles y buscado también las facilidades españolas para enrolar tripulación

marroquí. De esta manera, hoy son más de 150 barcos marroquíes los que se dedican al pez espada, operando en una zona que va desde Casablanca al Estrecho y utilizando unas artes como las redes de enmalle, prohibidas por España para sus propios pescadores y que algunos organismos internacionales quieren eliminar de las aguas atlánticas.

Rafael Limón, vicepatrón mayor de la misma Cofradía de Algeciras, explica en este sentido que «el caladero se está perdiendo poco a poco desde hace ya unos cuantos años». Al respecto añade que «somos conscientes de que España va a pasar en un tiempo de ser un exportador de pescado a

importarlo directamente de esos países. No hay más que ver —afirma— los camiones que cada día pasan por el puerto de Algeciras procedentes de Marruecos con pescado destinado a nuestros mercados. Algo impensable hace un tiempo y que cada vez vemos con más frecuencia».

Motoya añade al respecto que «cada vez hay más marroquíes enrolados en barcos españoles y no ya por obligación, sino porque además es cada día más difícil encontrar gente de aquí que está dispuesta a trabajar en la pesca». Comenta el patrón mayor de Algeciras que el sector se pone cada día más duro y que han pasado de 1.230 marineros en su cofradía en el año 87 a los 830



inscritos en la actualidad. De la misma manera, han pasado de tener 120 licencias en el año 76 a las 79 licencias de que dispone hoy el puerto pesquero de Algeciras. Según él, todo esto ha hecho que se dedique a la pesca aquel que no tiene más remedio o no ha encontrado en tierra otra salida mejor. La difícil situación del caladero es lo que ha ido desalentando también a los jóvenes, que prefieren basar su vida en algo que les proporcione mayor seguridad para el futuro. Un planteamiento que, según Montoya, ha hecho a algunos no tan jóvenes abandonar o vender sus barcos para dedicarse también a otra cosa.

Redes de enmalle

La economía de Algeciras, muy vinculada a estas pesquerías y, sobre todo, a la del pez espada, ve cambiar poco a poco la situación. A esta última especie se dedican en ese puerto más de 70 barcos. Algunos de ellos vienen empleando redes de enmalle, como lo hacen sin problemas los propios marroquíes. La Administración española, sin embargo, ha prohibido su uso para los matriculados en nuestro país, a pesar de que faenen en aguas jurisdiccionales de otro. Una situación con la que no está de acuerdo la Cofradía de Algeciras, tal y como señala su vicepatrón mayor, Rafael Limón.

Estas redes de enmalle, de unos 2.500 metros de longitud, vienen a pescar lo mismo que el palangre de anzuelos, según explica Limón, y «sólo se utilizan alrededor de ciento veinte días al año frente a los 260 ó 280 que vienen trabajando el palangre», añade. Es, además, un arte más barato, ya que el enmalle no precisa de la carnaza que se coloca en los anzuelos y que supone, por tanto, un gasto más para la obtención de pez espada. Unas ventajas que enfatiza el propio Rafael Limón para defender su utilidad.

No está de acuerdo el vicepatrón mayor de Algeciras con las críticas que hacen los ecologistas hacia estas redes de enmalle y que, al parecer, han sido recogidas en buena medida por la legislación española. «Les doy la razón a los ecologistas —afirma Limón— en cuanto a los enmalles que emplean los barcos de Taiwan o de Corea, que tiran redes de 60 millas de largura, lo que causa un gran destrozo a los caladeros, que quedan exhaustos, Las nuestras, en cambio —añade— no son así, son mucho más pequeñas y con un enmalle de 43 centímetros, lo que impide que se capturen ejemplares pequeños.» Según él, la talla mínima que se llega a conseguir en el caso del pez espada es de individuos de más de 63 kilos, muy por encima de lo permitido por la legislación que es de 25 en adelante.

Una delegación de los armadores afectados ha tratado recientemente esta cuestión con la Secretaría General de Pesca, a la que han solicitado el poder continuar empleando las redes de enmalle en las aguas marroquíes, en las que sí que están permitidas por ese país. Sobre todo, porque dada la dimensión y características de sus barcos no podrían adaptarse a otras artes y tendrían que abandonar o vender sus naves. Una circunstancia que no descartan otros no directamente afectados por este problema pero que califican el futuro del caladero como incierto. Sus esperanzas se centran ahora en que la situación actual no cambie y han renunciado ya a volver a la buena racha de décadas pasadas. ■

Miguel PEDRERO

La incertidumbre del caladero ha hecho que muchos hayan abandonado las faenas pesqueras.

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 SUSCRIPCION

NOMBRE _____

PROFESION/EMPRESA _____

DOMICILIO _____

CIUDAD _____ C. P. _____

MODALIDAD DE SUSCRIPCION

ESPAÑA

EXTRANJERO

- 1 año (11 números) 2.500 ptas. 3.500 ptas.
 2 años (22 números) 4.400 ptas. 6.160 ptas.
 Envíenme gratuitamente «Las obras públicas en el siglo XVIII», que regalan a los nuevos suscriptores.
 Número extraordinario suelto 700 ptas. 1.000 ptas.
 Oferta de 2 extraordinarios juntos 1.100 ptas. 1.500 ptas.
 Oferta de 3 extraordinarios juntos 1.500 ptas. 2.000 ptas.

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

E L MERCADO UNICO INCREMENTARA AUN MAS LA COMPETENCIA EN EL SECTOR



LOS CONSERVEROS SE PREPARAN PARA EUROPA

La industria conservera española se prepara para la tremenda competencia que se le vendrá encima con el Mercado Único Europeo a partir de enero del 93. El sector, que ha empezado a remontar la mala situación de los últimos años, se va a encontrar de nuevo con otro reto, para el que se empiezan a definir estrategias. Ofrecer calidad frente a precio parece, por ahora, una de las posibles salidas.



ESPAÑA es el país de Europa con más empresas conserveras. Una circunstancia que no significa, sin embargo, que los productos aquí fabricados inundan los mercados de la CE o de otros países extracomunitarios. Por el contrario, en nuestro país existen cerca de 130 empresas dedicadas a la elaboración de conservas de pescado y marisco, con una producción estimada en algo más de 200.000 toneladas anuales y una facturación próxima a los 100.000 millones de pesetas el año pasado.

Unas cifras que según José Manuel Sánchez Morá, director gerente de la Asociación Nacional de Conserveros (ASCOR), indican sobre todo una gran atomización que «hace que en el mercado existan empresas pequeñas, casi

familiares, que no cuentan sin embargo con la estructura suficiente para enfrentarse a la tremenda competencia que se avecina». Su asociación es una de las dos que agrupa a las firmas conserveras de pescado junto con la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (ANFACO), lo que podría indicar también esta diversidad de esfuerzos de la que habla, aunque señala que «no existen intereses contrapuestos entre las dos, sino todo lo contrario, nos guía el mismo objetivo de conseguir el mejor marco para el desarrollo del sector».

De cualquier manera, el reto que tienen planteado cada una de ellas es la libertad de comercio en el interior de las fronteras comunitarias, lo que beneficia a priori a industrias

España, con cerca de 130 firmas, es el país de la CE que tiene más empresas conserveras.

como las portuguesas o las tailandesas, estas últimas ya presentes en Europa, así como las marroquíes, que han ido desplazando a la conserva de otros países comunitarios en los últimos años gracias a sus precios.

Reestructuración en curso

Según Sánchez Morá estos son los desafíos que tiene que asumir el sector para el futuro, para lo que ya existe de hecho una reestructuración en curso. «No es que la haya de manera formal —indica—, pero las duras características del mercado han hecho ya que durante los últimos años se hayan cerrado muchas empresas, lo que no se descarta que siga ocurriendo en el futuro ante el Mercado Unico que se avecina.»



La situación por la que pasa ahora mismo la industria conservera española les deja, sin embargo, cierto respiro y margen de maniobra. A la caída de producción y ventas de los primeros años de los ochenta les ha seguido un ligero despunte durante los tres últimos ejercicios, lo que vendría a mejorar algo la situación. De esta manera, la producción conservera alcanzó en 1989 las 202.142 toneladas frente a las 198.889 del año anterior, lo que es indicativo de este ligero incremento. Los datos correspondientes a 1990, a la espera de ser conocidos de forma definitiva, parecen señalar también una ligera subida, que podría llegar a conformar a los más optimistas.

Fuentes del sector, no obstante, no dan la situación por

excelente, al haberse perdido en la última década algunos de los mercados tradicionales y que son ahora prácticamente imposibles de recuperar. Los precios ofrecidos por las conservas de pescado del sureste asiático, hoy presentes en los mercados europeos, son difíciles de igualar. Lo mismo ocurriría con la sardina marroquí, que se ha hecho un hueco importante durante los últimos años, ayudada en cierto modo por haber servido de contrapartida al acuerdo pesquero con ese país. La sardina portuguesa, también con una gran tradición en los mercados europeos, ha visto también perder parte de su cuota, aunque conserva la supremacía en el Reino Unido y, de cualquier manera, presenta precios mucho menores a los que puedan llegar

El sector produce anualmente más de 200.000 toneladas y cerca de 100.000 millones de pesetas.

los españoles.

Mercados exteriores

El destino europeo que tenía tradicionalmente buena parte de la producción española se ha visto así perdido durante la última década. Algo parecido ha ocurrido con el mercado africano, en donde sólo se encuentran presentes en la actualidad empresas canarias y que llegan a exportar solamente alrededor del 30 por cien de lo que vendían allí hace diez años.

A pesar de todo, el despunte de los últimos años ha traído también un incremento de las exportaciones españolas, que en 1989 experimentaron una subida de 4.771 toneladas respecto al ejercicio anterior, en que fueron 24.912 las to-



neladas que se vendieron fuera. En este sentido aumentaron también los ingresos provenientes de la exportación, que en 1989 fueron de 14.195 millones de pesetas, frente a los 11.662 registrados en 1988.

Esta dificultad por encontrar mercados ha venido también acompañada por las importaciones. Conservas de pescado que no se producen en España como las de arenque y bacalao, entre otras, han encontrado en nuestro país un buen punto de venta, del que se benefician sobre todo países nórdicos como Dinamarca e, incluso y en determinados casos, los conserveros alemanes. En este sentido, las importaciones crecieron durante 1989 en 3.895 toneladas respecto al ejercicio anterior, al pasar de las 27.105 to-

neladas en 1988 a las 31.000 de 1989, algo que en términos económicos se tradujo en un aumento desde los 13.070 millones de pesetas de 1988 a los 13.607 del 89.

En cualquier caso, el sector apuesta por ofrecer calidad, marketing y diversificación frente a la lucha de precios en que les resulta difícil competir. Según Sánchez Morá aquí va a estar la llave del futuro para los conserveros españoles, que cuentan con una alta calidad tecnológica. Las empresas españolas preparan actualmente su estrategia para los próximos años en este sentido, lo que podría traer la aparición de nuevos productos o la mayor difusión de otros como las conservas de trucha o de salmón, ya presentes en el mercado. En estos dos casos, no obstante,

La dimensión media de las empresas españolas es por lo general pequeña y, en algunos casos, familiar.

existen problemas para que lleguen a convertirse en productos de gran consumo, al ser difícil por ahora encontrar la materia prima suficiente en las cantidades y precios adecuados.

Rey atún

El atún, sin embargo, se ha convertido en estos últimos años en el rey del sector. A él se debe, en buena parte, la salida del bache en que había caído la industria conservera española, hasta el punto de que ha habido empresas que se han especializado prácticamente en esta especie, apostando fuerte, con lo que han conseguido una buena situación frente a las demás. El aumento del consumo de atún no ha sido, en cambio, un he-



cho español. En el resto de Europa ha aumentado también su consumo en un 8 por cien de media durante los últimos años, lo que también ha ocurrido en Suramérica.

La disponibilidad de esta especie, con un incremento también de la flota dedicada a ella en los últimos tiempos, a la vez que la variedad de usos en que se emplea en las cocinas españolas son algunas de las razones del despegue de su consumo. Algo para lo que también han contribuido las campañas de publicidad, de manera que prácticamente la mitad de la producción del sector está dedicada a esta especie.

La sardina, en cambio, que era antaño la base de esta industria ha pasado a ocupar un lugar menos destacado. Además de por la competen-

cia exterior, por el menor número de capturas que se han venido produciendo en los últimos años, lo que ha hecho que se encarecieran sus precios. Una circunstancia que el sector teme se repita también en la campaña del presente año.

Tanto esta especie como el mejillón y el berberecho ocupan así unos lugares menos destacados en proporción al «rey atún». Las tres llegan a suponer cada una algo más del 10 por cien de la producción total. Les siguen en esta escala otras especies como la anchoa, con poco más del 7 por cien del total; el calamar, con algo más del 4 por cien, y la caballa, que representa una cifra superior al 2 por cien. ■

M. P.

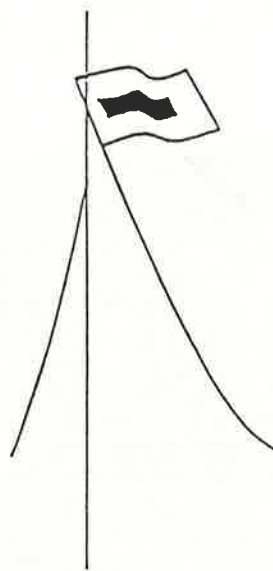
MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A.,
Agentes Generales de Furuno
Electric Co., Ltd. en España,
comunica que sus únicos
Distribuidores autorizados en
Cataluña y Castellón son:

EFFECTOS NAVALES ORTIZ, S.A.
y su filial
ELESPORT, S.A.
San Andrés, 4
43004 Tarragona
Tel. 21 07 43 - Fax 21 72 08

a quienes sírvanse dirigirse para
cualquier asunto relacionado con

FURUNO[®]

MARITIMA DEL NORTE S.A.



EMPRESAS ASOCIADAS
MARITIMA DEL NORTE (PANAMA), S.A.
NAVIERA DE PRODUCTOS LICUADOS, S.A.
TERMINALES QUIMICOS, S.A.

Miño, 4 - 28002 MADRID
Teléfono: 563 46 44 (seis líneas)
Télex: 27718 y 27295
Telefax: 261 89 62
Telegramas: MARINORTE, MADRID

FLOTA

TRANSPORTES FRIGORIFICOS

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

LINEAS REGULARES Y TRAMP
DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS

TRANSPORTES DE GAS

LAIETA GNL 40.000 M3

TRANSPORTES DE GASES LICUADOS

Aprobado el 12 de abril por el Consello de la Xunta

Proyecto de Ley de Pesca para modernizar el sector

El Consello de la Xunta de Galicia aprobó el día 12 de abril un proyecto de Ley de Pesca de la Comunidad Autónoma que regirá todo tipo de relaciones en este sector y determinará el ámbito de actuación administrativa. En esta normativa se integrarán todas las actividades de pesca, marisqueo y acuicultura. La redacción de este texto responde a la necesidad de disponer de un marco legislativo actualizado y coherente que permita abordar la adecuada ordenación del sector, que lo haga capaz de enfrentarse al reto del Mercado Unico Europeo.

CUENTA con 103 artículos repartidos en siete títulos, y recoge aspectos como la ordenación pesquera, la vigilancia, los límites del marisqueo o la política industrial del sector en lo que se refiere, entre otros aspectos, a la gestión económica de ayudas y subvenciones que pasarían a estar regulados por el proyecto. Junto a ello se tratará de racionalizar los recursos marinos, sometidos en la actualidad a una sobreexplotación, derivada de la falta de actividades laborales de la población costera gallega.

El presidente del ejecutivo gallego, Manuel Fraga, manifestó que el proyecto constituye el texto legislativo más completo de los existentes sobre este tema, «y permitirá la modernización del sector y la defensa de nuestros importantes intereses en esta materia».

La futura norma pretende dar un carácter globalizador del sector e incide en aspectos directamente relacionados con la explotación del mar. Además, reconoce la necesidad de crear un marco adecuado para su modernización.

El proyecto, que será remitido al Parlamento para su aprobación, será sometido previamente a la consulta de las entidades representativas del sector, de las cooperativas, cofradías y asociaciones de profesionales, con el fin de que aporten las sugerencias al texto, adoptándose las medidas que mejor convengan al interés público y conforme a los objetivos de la propia Ley.

Esta, una vez aprobada, vendrá a completar las Leyes 2/1985, de ordenación de pesca marítima en aguas de la Comunidad Autónoma de Galicia, y 15/1985, de ordenación marisquera y de cultivos marinos, «que cumplieron una importante etapa histórica, en la que se trataba de dotar a las instituciones de un contenido legislativo mínimo que permitiera una rápida asunción de los medios transferidos para ejercer las competencias previstas en el Estatuto de Autonomía».

Pero, según el ejecutivo gallego, el tiempo transcurrido desde la aprobación de aquellos textos





y, sobre todo, los acontecimientos de estos años, entre los que sobresale el ingreso de España en la Comunidad Europea, afectaron a todo el entramado económico de la pesca, en especial a los sectores más débiles, como son la pesca de bajura y el marisqueo, circunstancias que hicieron necesario un ajuste en la legislación existente hasta el momento.

La citada normativa reconoce la necesidad de dotar a la Comunidad Autónoma de un marco adecuado para la modernización del sector y para su adaptación a la nueva situación económica internacional que exige trabajar con una fuerte competitividad para la que hay que estar preparados desde todos los frentes.

También se hace mención a los aspectos sociales de esta acomodación, lo que haría imprescindible, según se especifica en el texto del proyecto, ofrecer formas de avanzar de cara al objetivo citado minimizando el impacto social en la medida de lo posible.

En este sentido, los miembros del ejecutivo gallego se comprometen a arbitrar las fórmulas necesarias para que la explotación de los recursos se realice de la forma más eficaz y ordenada posible, atendiendo a las características socioeconómicas de las co-

El presidente del ejecutivo gallego, Manuel Fraga, manifestó que el proyecto constituye el texto legislativo más completo de los existentes sobre este tema.

La futura norma pretende dar un carácter globalizador al sector e incide sobre aspectos directamente relacionados con la explotación del mar.

munidades costeras que tradicionalmente dependen de la pesca.

La Xunta pedirá más competencias pesqueras

A través de una proposición no de ley aprobada por la comisión parlamentaria de Pesca, el órgano legislativo de la Comunidad Autónoma Gallega instará a la Xunta a reclamar las competencias en materia de pesca en todas las aguas gallegas. La proposición fue presentada por el di-

putado de Esquerda Galega, López Facal, constanding de diversos puntos de los cuales sólo se aprobó el anteriormente citado que obtuvo el respaldo del Grupo Popular.

Ya el pasado año el presidente de la Xunta envió una misiva a su homólogo en el Gobierno central, Felipe González, en la que le reclamaba más competencias pesqueras para Galicia. En la documentación hasta el momento preparada por la Consellería de Pesca para su presentación en la Comisión Mixta de

Transferencias se contempla la asunción de competencias en los puertos pesqueros de Vigo, La Coruña, Ferrol, Marín y Villagarcía; ordenación del sector; los laboratorios del Instituto Oceanográfico de Vigo y La Coruña; el Instituto Social de la Marina; y los centros de enseñanzas náutico-pesqueras.

El paro biológico y la comercialización

El paro biológico ordenado por la Consellería de Pesca, entre el 1 de marzo y el 15 de abril, no sólo afectó a los sectores marinos implicados sino que también se extendió a unas 100 familias gallegas cuya actividad está relacionada con la comercialización de la sardina y del jurel. En este sentido se manifestó la asociación de compradores de Malpica, en representación de todos los afectados de la Comunidad Autónoma.

Según los representantes de este colectivo ellos no se muestran en contra de la medida tomada por las autoridades gallegas, pero creen que deberían haber sido consultados previamente, y aseguran tener derecho a percibir una indemnización por este tiempo en el que no pudieron obtener ningún tipo de garantía.

En relación a las indemnizaciones de los pescadores afectados por el paro biológico, la Consellería de Pesca informó que diez días antes de concluir el período de paro biológico establecido para la flota del cerco, el 50 por cien de los barcos afectados aún no había presentado sus solicitudes para acogerse a las indemnizaciones previstas en la orden que establecía la mencionada paralización temporal.

Del otro 50 por cien que presentó las solicitudes de indemnización, un 40 por cien se encontraba incompleto o presentaba defectos de forma, lo que obligó a la Consellería a enviar una circular a las cofradías afectadas para urgir a la presentación de solicitudes, y que éstas se formularan de forma completa. ■

Elena CEBRIAN



Denunciada la presencia de marineros marroquíes que faenan ilegalmente en la flota de cerco

Se incrementa la vigilancia pesquera en las islas

El Consejo de Pesca de Baleares se ha reunido para aprobar los proyectos de acciones previstas para el presente año 91, destacando el aumento de presupuesto en materia de vigilancia de pesca. Asimismo, se ha denunciado la presencia de marineros marroquíes que faenan ilegalmente en la flota de cerco palmesana y la preocupación por la escalada de saqueos en el puerto pesquero.

PRESIDIDO por el conseller de Agricultura y Pesca, Pedro Morey, se ha reunido en Palma el Consejo de Pesca con el objeto de revisar los proyectos más puntuales previstos a desarrollar el año en curso. En este Consejo, que es el primero que se celebra este año, se acordó incrementar la cobertura asistencial a las 16 cofradías de pescadores de Baleares y otras entidades estrechamente relacionadas

con la pesca, los cultivos marinos y la venta de extractivos en la Lonja de Palma.

El Consejo de Pesca consideró necesario mantener las ayudas a la flota pesquera artesanal e incrementar las ayudas a las cofradías, pues son una corporación que facilita el desarrollo de programas de estadística de producción extractiva y de censo de la flota. Esta actitud está en línea con la puesta en marcha, desde

la CEE, de la política común de pesca para el Mediterráneo, la vigilancia de flotas y el control de licencias profesionales de pesca. Para la vigilancia de pesca, este año se ha aumentado el presupuesto en 10.000.000 de pesetas.

De otro lado, Miguel Massuti, director general de pesca, ha manifestado que se ha informado al Consejo de tres grandes programas de cultivos marinos. «Uno es el estudio de especies alternativas al monocultivo de la dorada, como la morruda, serviola, lubina y dentón; otro, es el estudio de las enfermedades de los peces en cultivo, con objeto de poder llegar a declarar las islas, a corto plazo, zona libre de patologías y fabricar vacunas que combatan las enfermedades habituales de los peces en cultivo. El tercer gran programa es que la Administración central incluya a Baleares en el Plan Nacional de Serviola.»

Marroquíes ilegales

Una denuncia que se ha presentado y que está en relación con la vigilancia de la pesca en Baleares, es la presencia de marineros marroquíes que faenan ilegalmente en la bahía de Palma. Se trata de inmigrantes que trabajan en la flota de pesca «al cerco», muy próxima al litoral. Al no tener la Comunidad Autónoma transferencias en materia de vigilancia, existe gran irregularidad en el puerto de Palma, tanto desde la Junta del Puerto como de la Guardia Civil.

Estos marineros ilegales trabajan a bordo de pequeñas embarcaciones, sin contrato de trabajo ni Seguridad Social, percibiendo unas retribuciones mensuales que oscilan entre las 40.000 y las 60.000 pesetas. En muchas de estas «traínas» hay una tripulación





de 10 hombres de los que sólo cuatro están contratados; el resto es ilegal y trabaja «sin papeles». El director general de pesca señaló que «desde que la Junta del Puerto traspasó las competencias de vigilancia a la Guardia Civil, se está creando una situación provisional de irregularidad por falta de control, lo que propicia la existencia de extranjeros de forma ilegal».

Fuentes de la Cofradía de Pescadores y del especialista en emigrantes marroquíes, han manifestado que se trata de hombres de unos treinta años que han dejado sus familias en Marruecos. Han sido embarcados sin contrato de trabajo ni beneficios sociales, con un salario medio mensual de 50.000 pesetas, trabajando en barcos donde hay más compatriotas suyos incluido el patrón.

En el Consejo de Ministros del

pasado 12 de abril, se aprobó dejar sin efecto los acuerdos de supresión de visados entre España, Marruecos y la República de Túnez, acuerdos establecidos en los años 1964 y 1966 respectivamente. A partir del 15 de mayo de 1991 se exigirá el visado consular español a la entrada, tránsito o permanencia de ciudadanos marroquíes y tunecinos en territorio español. En este sentido, Miguel Ortuño, abogado especializado en emigrantes afirma que «todo trabajo ilegal es propenso a la explotación de la persona que lo ejerce, y la postura del Estado no está favoreciendo la solución de estos problemas».

Saqueos a bordo

La inseguridad también ha llegado a los pesqueros amarrados en el «Mollet»; la falta de vigi-

lancia ha desencadenado una sucesión de robos, desaguizados e incendios en los pertrechos de a bordo de pequeñas y grandes embarcaciones de pesca. Ha sido de tal magnitud que gran parte de los patronos pasa las noches en sus buques armados con estacas y cuchillos para protegerse de los ladrones. El pasado año el valor de los daños superó los 9.000.000 de pesetas.

De las 107 embarcaciones de pesca que amarran diariamente, 24 son de arrastre, dedicadas a la gamba; las traínas, para la pesca al cerco son 15 y el resto barcas de menor porte especializadas en otros esfuerzos pesqueros. Las que mayor daño sufren son las gamberas y traínas, pues llevan a bordo aparatos tecnológicos de alto precio y enseres de valor.

Las horas propicias para las fechorías van desde las diez de la noche del viernes a la madrugada

del sábado, tiempo en que el muelle de pescadores está desprotegido de vigilancia por ser el tiempo libre de los pescadores.

Pero los malhechores conocen las costumbres de patronos y marineros y cómo van pertrechados los barcos. Los mendigos y marginados suelen «reventar» la gambuza, dependencia donde se guarda el «costo», es decir, la alimentación semanal para los tripulantes. Los ladrones profesionales saben que si hay un barco nuevo amarrado ha de pasar la revisión ante la Comandancia de Marina, por lo que encontrarán prismáticos, sonar, sondas, radio-teléfono y otros valiosos elementos de navegación. En los barcos de siempre, encontrarán pequeñas cantidades de dinero y efectos personales que los marineros guardan en sus literas.

El patrón mayor, Domingo Bonnin, ilustra los hechos delictivos con algunos ejemplos. En una ocasión un ladrón robó un radar reproductor de imágenes en color, cuyo precio es de 1.500.000 de pesetas. Días después, el ladrón intentaba vender el aparato por 70.000 pesetas y al no tener éxito entre los pescadores lo arrojó al fondo del mar. Rollos de cable nuevo que lo ofrecen por un precio 10 veces menor de su coste real; destrozos al romper puertas y portillos o al pisar, como ocurrió, un sonar cuya reparación costó al armador 500.000 pesetas.

Ante la falta de celadores de puerto, responsables de la vigilancia, la Junta del Puerto ha tomado unas medidas calificadas de insuficientes por la Cofradía de Pescadores. Se colocaron verjas que cercaban el recinto con tres puertas de fácil acceso, y unos letreros que prohibían el tránsito de personas ajenas a los trabajos portuarios desde el anochecer. De otro lado, el patrón mayor considera que cerrar los accesos directamente y establecer un orden disciplinario a pescadores y embarcaciones, supondría una inversión de unos 20.000.000 de pesetas anuales, que no pueden sostener. ■

Emilio MORANCHO



La infracción más frecuente fue el uso ilegal de artes prohibidas.



La inspección pesquera formuló 615 denuncias en 1990

Según los inspectores, desde que se puso en marcha el servicio de inspección pesquera, en 1985, el furtivismo ha disminuido de forma notable.

SEISCIENTAS quince denuncias fueron formuladas en 1990 por los funcionarios del Cuerpo de Inspección Pesquera, dependiente de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca. Las infracciones más frecuentes fueron el uso ilegal de artes prohibidas y las derivadas de la práctica del marisqueo por personas no profesionales.

En la bahía de Santander, Inspección Pesquera decomisó 67 redes salmoneteras (con

14.200 metros de longitud) y 71 tresmallos (con 7.800 metros), además de cinco palangres, una traína y cuatro butrones. En la zona de Santoña, las redes de trasmallo aprehendidas fueron 68, junto con 17 redes salmoneteras, tres palangres, dos traínas, 32 cestas de nécora y 16 jaulas de cachón, todos ellos instrumentos prohibidos por la normativa pesquera.

Según los inspectores, desde que se puso en marcha este servicio en 1985, el furtivismo ha disminuido de forma notable. Un descenso que ellos estiman en un 70 por cien en el caso de la pesca ilegal y en un 90 por cien para el marisqueo.

Hace seis años, un gran número de recolectores no profesionales devastaba las playas cántabras al no respetar en su mayoría vedas ni tallas mínimas, ocasionando graves efectos sobre las especies. Actualmente el marisqueo aficionado es prácticamente nulo y se ha convertido en requisito obligado para realizar esta actividad

13 detenidos por contrabando

TRECE personas fueron detenidas en una operación anti-contrabando de tabaco que tuvo lugar a la entrada del puerto de Bilbao y en la que intervino la patrullera «Alcaraván I», del Servicio de Vigilancia Aduanera de Santander. El alijo incautado asciende a 400.000 cajetillas de tabaco rubio americano.

10 de los detenidos pertenecen a la tripulación del barco «Cadauli» un pes-

quero de bandera panameña que transportaba en sus bodegas unas 340.000 cajetillas de tabaco rubio americano. Otras tres personas fueron apresadas en la gabarra «Siglo», con base en Bilbao, a la que se había transbordado parte de la carga del «Gadauli», unas 60.000 cajetillas, para acercarlas a tierra. ■

V. G.

disponer de una licencia, que expide la Consejería de Pesca.

El director regional de Pesca, Manuel Lainz, ha destacado la labor realizada por los inspectores y ha anunciado el propósito de potenciar el servicio. «No se van a permitir de ninguna manera actuaciones ilegales que rompan las cadenas biológicas de las especies causando un daño irreparable», ha asegurado Lainz.

Para el director regional de Pesca, aunque el furtivismo en Cantabria no presenta un problema tan grave como en Galicia, los profesionales del sector deben «colaborar estrechamente con los inspectores de Pesca, denunciando si es preciso aquellas situaciones irregulares de que tengan constancia».

Actualmente, el Cuerpo de Inspección Pesquera cuenta con 16 inspectores debidamente armados y uniformados, distribuidos en tres equipos, que tienen su base permanente en las localidades de Santander, Santoña, y San Vicente de la Barquera. Los medios materiales con que cuentan son seis embarcaciones de distinto calado y potencia, con base en los citados puertos, y dos zodiacs de apoyo, que por su fácil movilidad son trasladadas a aquellas zonas que requieren una mayor vigilancia según las épocas del año. ■

Violeta GONZALEZ



Balance del Puerto de Santander en 1990

EL puerto de Santander obtuvo en 1990 más de 10.000.000 de pesetas de fondo de explotación y unos ingresos totales de 2.212.000.000 de pesetas, con un resultado neto de 603.000.000, según el balance dado a conocer por el presidente de la Junta del Puerto de Santander, Miguel Angel Pesquera.

El responsable del puerto santanderino ha indicado que este resultado neto representa un incremento del 23 por cien respecto a 1989 y calificó el balance de positivo, en línea con la actividad de los últimos dos años. Pesquera destacó la posibilidad de consolidar el tráfico que se engloba dentro del tipo ro-ro, como el de automóviles, remolques y semi-remolques, e indicó que en 1989, Raos despachó 8.999 vehículos, mientras que el pasado año se alcanzó la cifra de 46.766 vehículos.

Las inversiones realizadas por el puerto en 1990 han sido destinadas en su mayoría a facilitar y desarrollar los tráficos de graneles sólidos.

La actividad comercial del ejercicio refleja un incremento del 7 por cien en este tipo de tráficos, siendo la subida total de tráfico en unidades físicas de más de un 4 por cien.

Las principales mercancías despachadas por el puerto de Santander son el carbón, la chatarra, habas de soja, piosos, las maderas y la pasta y el papel.

Las inversiones externas alcanzaron la cifra de 1.475 millones de OJO FALTA TEXTO buques de 60.000 toneladas mientras que en este momento el máximo es de unas 40.000, según el director del puerto, Eugenio Alonso.

Alonso apuntó que otra inversión importante es la adquisición de seis grúas de 16 toneladas que permitirán una descarga más rápida y por tanto reducir el tiempo de atraque de los buques.

Para la pasarela de acceso de la terminal del Ferry, que enlaza Santander y Plymouth (Inglaterra), se han destinado 108.000.000. Los responsables de las instalaciones portuarias aseguraron además que está a punto de contratarse la obra de conexión de Raos con las autovías de Bilbao y Torrelavega, cuyo presupuesto asciende a 240.000.000 de pesetas, y que para la nueva sede de la Junta del Puerto se destinará este año una partida de 450.000.000. ■

V. G.

Multa de 240.000 pesetas para un pesquero

EL pesquero «Nuevo Sollube», con base en la localidad cántabra de Santoña, ha sido condenado a pagar una multa de 12.000 francos, unas 240.000 pesetas, después de ser apresado por una patrullera de la Armada francesa cuando se encontraba faenando a 24 millas de la costa del país vecino con 15.000 kilos de verdel a bordo, una especie para la que no disponía de licencia de pesca.

Una vez hecho efectivo el pago de la sanción, el «Nuevo Sollube» fue autorizado a abandonar el puerto de Santoña, donde se encontraba amarrado. ■

V. G.



Después de tres años de campaña, será sustituido por el «Hespérides»

El buque «Las Palmas» cumplió su misión en la Antártida

El pasado 15 de abril llegó a la base de la Armada en Las Palmas el A-52, buque oceanográfico «Las Palmas», que venía de regreso de la tercera Campaña Antártica Nacional que este barco ha realizado en dicha zona del planeta, y que será sustituido por otro de nueva construcción encargado por el Ministerio de Defensa para tal fin bajo el nombre de «Hespérides».

EL puerto grancanario es el último punto español que el buque polar toca al iniciar cada expedición y también el primero que toca a su regreso. Ello es debido a que era un antiguo remolcador de la Marina Mercante con base en el Puerto de la Luz y de las Palmas, de ahí su nombre.

Para su recibimiento, la base naval se vistió de gala y el buque

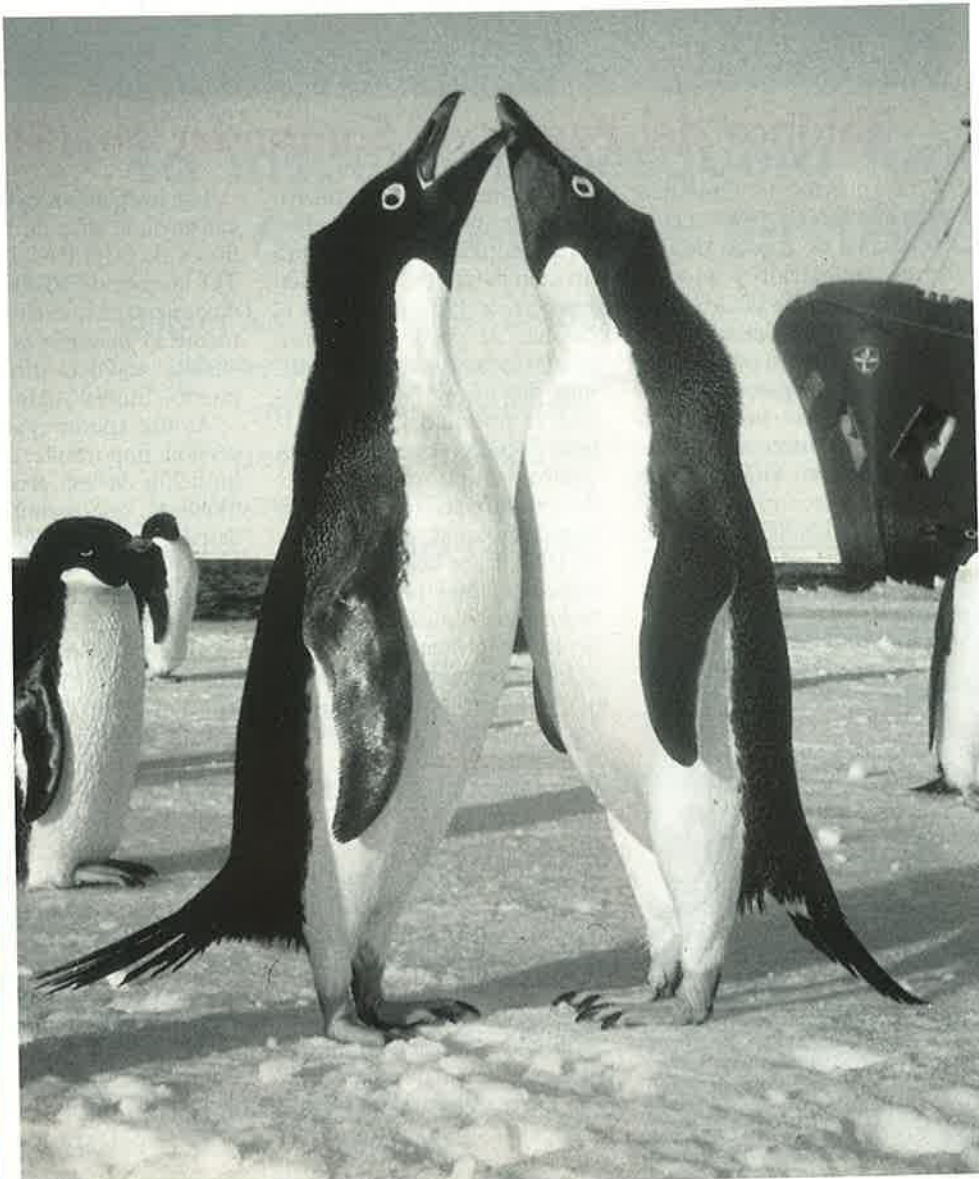
fue acompañado por remolcadores y varias embarcaciones de otro tipo haciendo sonar sus sirenas. En la base se encontraban autoridades civiles y militares y centenares de estudiantes de enseñanzas medias de la isla que asistieron también allí a conferencias que responsables del buque les ofrecieron tras hacer su recorrido por el barco. También en Las Palmas la tripulación fue homenajeada por la Universidad grancanaria en un acto académico en el que el jefe de la Agrupación Antártica del Ministerio de Defensa, Enrique Moreu expuso las realizaciones de la Campaña Antártica Española.

Con la llegada al puerto grancanario, se ponía fin a la expedición iniciada el 15 de octubre de 1990 cuando el barco partió desde San Fernando de Cádiz para pasar por Las Palmas y desde aquí tomar rumbo hacia América del Sur al objeto de embarcar, a mediados de noviembre, al equipo científico y trasladarse luego a la zona de las islas Shetland del Sur, donde se concentra la presencia española en la Antártida.

A mediados de marzo pasado, finalizada la actividad en la zona, desembarcó nuevamente al equipo científico en América para iniciar su regreso.

Durante los más de cien días de permanencia en la Antártida, el buque oceanográfico «Las Palmas» efectuó trabajos de hidrografía, oceanografía y geofísica, a la vez que prestó apoyo logístico a la Base Antártica Española Juan Carlos I, y a los refugios-observatorios científicos del Ejército de Tierra en las islas Livingston y Decepción.

El equipo completo de tripulantes estaba integrado por 44 personas entre científicos militares y civiles, se trata de una dotación totalmente voluntaria existiendo una gran demanda para pertenecer a ella. La dotación



está al mando del capitán de corbeta Fernando de Quirós.

España en la Antártida

La Antártida fue descubierta en 1603 por el Almirante español Gabriel de Castilla a bordo del «Buena Nueva», y en 1819 el navío «San Telmo» se perdió entre los arrecifes que bordean la costa norte de la isla Livingston dejando sepultados para siempre y en circunstancias trágicas a 644 marineros y soldados españoles en aquellas aguas.

Ya en este siglo, desde los años cincuenta, varios científicos españoles trabajaron en la zona, también visitada por algunas expediciones incluso privadas. Pero fue a partir de 1987 cuando España inició una nueva fase de presencia antártica. Así, dentro de una única Campaña Antártica Nacional el Ministerio de Educación y Ciencia organizó ese mismo año una expedición terrestre que opera desde la Base Antártica Española Juan Carlos I. Paralela y complementariamente el Ministerio de Defensa inició una expedición embarcada en la que además de apoyar logísticamente a la Base se efectúan investigaciones científicas por organismos del propio Ministerio de Defensa y por otros de carácter civil a bordo del buque oceanográfico «Las Palmas».

La actividad de las naciones en la zona antártica se encuentra regida y dirigida por el Tratado Antártico que consagra todo el continente para la investigación científica. En el seno del Tratado existen unas comisiones que regulan y promueven estas actividades y controlan, con espíritu proteccionista el futuro de los recursos vivos y minerales de estos territorios. En lo que respecta a España, nuestro país no mantiene reivindicaciones territoriales en la Antártida, sino que sus objetivos son científicos, como miembros de pleno derecho del Tratado. El acceso a él se efectuó en base a la evaluación por los otros Estados de su esfuerzo por mantener una Base Antártica y realizar campañas científicas significativas. España tuvo el voto unánime de todos los miembros para su ingreso en septiembre de 1988.

También es importante destacar que al igual que España la mayoría de los países recurre a sus Ejércitos por disponer éstos de personal y medios adecuados para operar en una zona hostil geográficamente como es la Antártida. Por ello, el propio texto del Tratado prevé en su articulado lo siguiente: «... *El presente Tratado no impedirá el empleo de*

de todas las ciencias. Allí se pueden experimentar equipos en condiciones extremas, constituyéndose en un verdadero laboratorio de control de calidad.

Junto a estas características el continente helado es también único en otros aspectos al ser el último territorio sobre el que se extiende una colaboración humana sin fronteras, donde la fau-



personal o equipo militar para investigaciones científicas o para cualquier otro fin pacífico.» Lo que será incompatible con el espíritu del Tratado, según expresa el mismo, es la realización de maniobras militares o el ensayo y la utilización de cualquier clase de armas.

Area para la investigación

La Antártida ofrece la posibilidad de hacer una investigación singular dadas las condiciones climáticas únicas y se pueden abordar investigaciones cruciales para el modelo global de las ciencias de la Tierra y en general

na está inalterada y donde todavía se puede sentir al recorrer estos territorios la sensación de navegar y pisar zonas que nunca conocieron la presencia del hombre y que por tanto permanece incontaminada.

Según datos facilitados por el DRISDE algunos trabajos realizados por la expedición científica de Defensa a la Antártida, en especial los referentes a cartografía pueden considerarse un seguro anticontaminante, por el aporte que supone para evitar accidentes navales en una zona imperfectamente cartografiada. Ahora, tras cuatro años de labor para obtener datos fiables, los científicos y técnicos militares y

civiles han ultimado las cartas terrestres y marinas, no existentes hasta el momento y que facilitan un trabajo seguro en la zona.

Junto a este aporte, geodestas militares han completado —en colaboración con Chile y Argentina— la instalación de una red de estaciones, única en la zona, del denominado Sistema Global de Posicionamiento, que permite establecer distancias exactas en la confección de nuevos mapas y observar los movimientos de la corteza terrestre en un área geológica que pone de manifiesto que la producción de materia en el planeta no ha finalizado.

En lo que se refiere a áreas de estudio de la Tierra se han logrado avances en vulcanología con el perfeccionamiento de los métodos de predicción de seísmos y erupciones en zonas geológicas similares a las estudiadas, como por ejemplo en las islas Canarias.

En el campo de la zoología se han efectuado investigaciones sobre 15 especies de aves, cuatro de focas y dos de cetáceos, observándose auténticos paraísos ecológicos, como Punta Hannah en la isla de Livingston, donde se da una de las mayores concentraciones de fauna terrestre del continente.

También ha habido avances en medicina, obteniendo resultados en campos de estudio como psicología y metabolismo humanos y las reacciones cardiovasculares en tierra y subacuáticas en condiciones de gran frío, lo que ha permitido establecer una nueva tabla de descompresiones para buceadores en condiciones extremas.

Por su parte, los especialistas militares en logística y montaña han estudiado tecnologías y procedimientos que permitirán a futuros viajeros antárticos trabajar y vivir con mayor seguridad y comodidad en las duras condiciones polares. Como ejemplo cabe mencionar un modelo en base-refugio que garantiza la no contaminación ambiental al ser totalmente móvil y no tenerse que abandonar una vez terminadas las investigaciones científicas en el asentamiento. Este modelo de base-refugio ha despertado el interés de otros países. ■

C. R.



La Consellería de Obras Públicas y Urbanismo de la Generalitat Valenciana emprendió el pasado mes de enero una campaña de reconstrucción y modernización de todos los puertos importantes de la Comunidad Autónoma. En la actualidad la infraestructura portuaria valenciana se acerca al abandono en la mayor parte de las poblaciones que aún cuentan con un puerto no deportivo.



La Generalitat lava la cara a las instalaciones portuarias de la Comunidad

EL abandono de la actividad pesquera por parte de la población en beneficio del turismo, y la escasa sensibilidad de la Administración en esta materia, han posibilitado que se llegue a 1991 con los puertos pesqueros más deficientes de la costa mediterránea.

Con la llegada a la Consellería de Obras Públicas (COPUT) de Eugenio Burriel, antiguo delegado del Gobierno en la Comunidad Valenciana, se emprende un estudio minucioso para analizar las carencias y el estado actual de las localidades con salida al mar. Esta decisión coincide con la agudización de la crisis del turismo, y como consecuencia con la nueva política de lavado de imagen de los municipios dedicados a la industria turística (mejora de infraestructuras y servicios, cuidado del entorno medioambiental, etcétera). Todo ello

unido le ha dado un carácter de urgencia a la renovación de los puertos y cabe esperar una finalización de los proyectos antes de la entrada en el Mercado Unico Europeo.

Todas estas reformas están incluidas en las actuaciones previstas en el Plan de Puertos de la Generalitat Valenciana, que contempla una inversión de 3.522.000 de pesetas en toda la Comunidad Autónoma, correspondiendo a la provincia de Alicante la mayor parte, 2.637.000 de pesetas.

Municipios turísticos

Si damos un repaso a los proyectos redactados nos encontramos con que las actuaciones se centran en municipios dedicados preferentemente a la actividad turística, sobre todo en la provincia de Alicante. En

el puerto de El Campello las obras van a permitir que el municipio disponga por fin de un puerto pesquero. De este modo se atiende una de las más antiguas y sentidas aspiraciones de los vecinos de esta comarca.

En 1921 se redactó el primer proyecto de construcción de un puerto pesquero, pero nunca se ejecutaron las obras. Ahora la COPUT está ampliando la dársena de abrigo, considerada como poco operativa, para configurar un auténtico puerto pesquero. Los muelles que se están construyendo, estarán concluidos en el mes de julio ascendiendo su presupuesto a 116.000.000 de pesetas.

En el puerto de Villajoyosa las obras de prolongación del dique estarán concluidas a finales de este año, y tienen un presupuesto de 487.000.000 de pesetas. Esta elevada inversión se explica por la complejidad téc-



nica de esta prolongación, de 169 metros de longitud, que se realiza en una zona de gran calado. El objetivo primordial de la COPUT es conseguir un puerto con acceso seguro para todo tipo de embarcaciones, así como un abrigo efectivo de todas ellas, permitiendo así la utilización integral de las instalaciones que podrán ser compartidas por instalaciones de recreo y barcos de pesca.

En esta misma localidad alicantina se ha anunciado la puesta en marcha de las obras para instalar una depuradora de aguas residuales antes de catorce meses. Esta estación deberá tratar diariamente 8.400 metros cúbicos de aguas residuales, y atender las necesidades de una población de 40.000 habitantes. El coste previsto supera los 446.000.000 de pesetas.

Otros proyectos que destacan en la provincia de Alicante son:

La remodelación del muelle pesquero de Jávea, presupuestada en 213.000.000 de pesetas. Con esta obra se incrementa la longitud de los muelles pesqueros duplicando su longitud actual, de 114 metros a 229 metros totales. La importancia de esta obra estriba en proporcionar longitud de atraque para la flota de cerco, que utiliza este puerto como base, subastando la pesca en su lonja, junto a la flota local de Jávea.

En Calpe se han invertido 69.000.000 millones en convertir en zona útil toda la longitud del muelle pesquero, aumentando en 93 metros los 206 existentes, con un incremento de superficie en tierra de 1.150 metros cuadrados.

En Denia ya se ha ultimado el dragado del puerto y consiguiendo la consecución de calado suficiente en la zona comercial y pesquera. Con esta

obra queda configurada la dársena definitiva que se construirá con el Plan de Puertos. Esta modificación rectifica el canal de acceso, hoy tortuoso y peligroso para la navegación y se crea una dársena de uso comercial (carga y pasaje) de seis metros de calado uniforme y una dársena pesquera de cuatro metros de calado.

Inversiones en Castellón

En la provincia de Castellón las modificaciones realizadas en los principales puertos superan los 400.000.000 de pesetas y cabe destacar el refuerzo del dique en Peñíscola, la urbanización de la zona pesquera en Burriana y la prolongación del dique de Benicarló.

La obra de Peñíscola ha reparado el manto de escollera del dique en una longitud de

532 metros que se encontraba en un estado lamentable por la mala calidad de los materiales que se emplearon originariamente en su construcción. Se ha adaptado el espaldón del dique (parte visible desde tierra) al entorno medioambiental del puerto, preparando la sillería ciclópea con que estaba construido.

En Burriana la urbanización de la zona pesquera termina la remodelación de esta zona, que se inició con la ejecución del nuevo muelle y la nueva lonja, con una superficie de urbanización de 17.000 metros.

La prolongación del dique de Benicarló costará más de 250.000.000 de pesetas y si los plazos se cumplen no estará terminado antes de las Navidades de 1991. Este puerto es un conjunto mal abrigado con la mayoría de la dársena desaprovechada, además de ser inseguro para la estancia de embarcaciones. La prolongación del dique en una longitud de 186 metros permitirá la utilización intensiva de todo el puerto con la construcción de nuevas instalaciones deportivas de gran importancia estratégica al ser alternativa a otros emplazamientos de puertos deportivos que implicarán mayores impactos sobre el medio ambiente.

El proyecto ha exigido llegar a un compromiso entre el abrigo y accesibilidad del puerto, ya que por la poca profundidad de la bocana ambos objetivos eran contradictorios.

Obras programadas

Otras obras incluidas en el Plan de Puertos de la Generalitat pero cuya ejecución no está prevista antes de 1992 son:

La urbanización de Peñíscola (325.000.000 de pesetas), la urbanización de Denia (60.000.000 de pesetas), la nueva lonja de Altea (70.000.000), y una nueva lonja para Santa Pola (90.000.000), donde además se invertirán 140.000.000 de pesetas en la ampliación de la zona pesquera. ■

Beatriz VALBUENA



La cofradía de Algeciras pide una entrevista con el ministro de Agricultura y Pesca

La pesca recupera protagonismo en el Parlamento andaluz

Tras un «impasse» en lo que se refiere a las cofradías de pescadores, sobre lo que nadie quiere hablar mucho una vez que se da por hecho el retraso en la convocatoria de elecciones para que se incorporen las entidades que aún no han constituido las mesas electorales, la actualidad de la pesca volvió a protagonizarla la Cofradía de Pescadores de Algeciras, por el encierro de bastantes de sus miembros por la prohibición de la red de enmalle a la deriva que se inició a principios de abril.

TRAS varios días de encierro y de contactos con la Administración central solicitando que se permitiera faenar de esta manera, ya que no consideraban que las indemnizaciones solucionen sus problemas, el tema se ha intentado llevar ante la CE, aunque por lo que allí se debatía, parece más que improbable una solución en el sentido en que desea la cofradía algecireña, más aún cuando son los demás países comunitarios los que pueden incorporarse a la medida adoptada por la Administración española. La cofradía de Algeciras ya ha pedido una entrevista con Solbes para explicarle su punto de vista.

Dentro de los asuntos más locales, hay que destacar el mayor protagonismo del sector pesquero dentro del Parlamento andaluz, entre otras cosas, porque los partidos parecen haberse dado cuenta de la necesidad de mencionar en sus campañas electorales un sector muchas veces olvidado. También los sindicatos, en este caso la UGT, centran algunas de sus actividades en el sector pesquero. Recientemente ha hecho público un informe en el que recordaba que más de la mitad de la flota pesquera del

puerto de Almería debería ir al desguace por no reunir condiciones de seguridad ni higiene sanitaria.

De las 170 embarcaciones, unas 80 han sido construidas hace un período de entre treinta y cincuenta años y aproximadamente el 70 por cien no reunía las mínimas condiciones sanitarias.

Esto pone de manifiesto que pese a la fuerte inversión de la Junta de Andalu-

cia en renovar la flota, los buenos resultados afectan sobre todo a los barcos más grandes, mientras que los pesqueros más pequeños siguen siendo en buena medida obsoletos y peligrosos.

Sin embargo, aparte de la pesca, el mar ha sido protagonista por otras cuestiones. Tras la catástrofe padecida por la costa de Italia, los superpetroleros fondeados en el golfo de Cádiz eran vistos con franca inquietud por los habitantes de la zona.

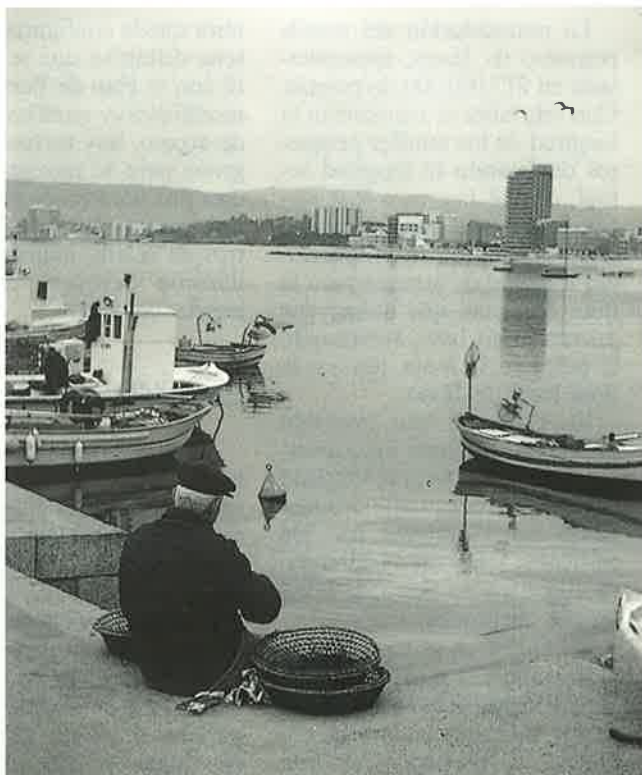
El superpetrolero noruego «Beige Boss», último buque-tanque que permanecía fondeado frente a las costas de Cádiz, zarpó el pasado 20 de abril en cumplimiento de los requerimientos efectuados por las autoridades españolas. En los días anteriores, seis superpetroleros de diferentes banderas per-

manecieron fondeados a unas 15 millas de las costas de Cádiz, con casi 1.500.000 de toneladas de petróleo en sus tanques, costumbre habitual en estos barcos tras viajar con crudo de Oriente Medio destinado a los mercados occidentales.

Los barcos abandonaron la zona tras la entrada en vigor de la nueva normativa para el fondeo de este tipo de navíos en aguas jurisdiccionales españolas o en la zona económica exclusiva de 200 millas, en cuyo texto se determinan nuevas medidas de seguridad y vigilancia de los buques-tanque.

Otros tres buques petroleros fondeados frente al puerto de Cádiz fueron el «Mountain Spirit», que fue inspeccionado por la Dirección General de la Marina Mercante, así como el «Karama Maersk» y el «Indiana X». Alguno de estos superpetroleros dejó las costas gaditanas para dirigirse al sur de Inglaterra.

La presencia de los barcos fue denunciada por diversos grupos ecologistas gaditanos que consideraban un grave peligro para el medio ambiente la concentración de superpetroleros con los tanques llenos, a escasas millas de la costa, más aún teniendo en cuenta las recientes consecuencias del caso italiano. Asimismo, estos grupos ecologistas habían denunciado la escasa vigilancia sobre estos buques y la escasa preparación de las autoridades españolas para atajar una catástrofe ecológica a causa de los superpetroleros en caso de producirse en nuestras costas. ■



Lola FERRAND



DE forma totalmente inesperada el ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, ha inaugurado oficialmente la nueva terminal de graneles sólidos del puerto gijonés de El Musel que con una inversión de 7.000.000 de pesetas sitúa a esta instalación como la más moderna de todos los puertos españoles y la quinta con mayor capacidad de todo el continente europeo.

Con motivo de una visita a Asturias de Borrell estaba prevista la inauguración de la terminal de El Musel pero una huelga del personal portuario «frenó» el acto protocolario hasta última hora de la mañana del 15 de abril pasado. No era prudente que el ministro llegase al puerto en plena reivindicación de los estibadores. Pero horas antes de que el «superministro» llegase a Asturias se solucionaba el conflicto laboral y sin dar tiempo a colocar la cinta y las banderas Borrell arribó a El Musel, recorrió las instalaciones en cuestión de veinte minutos y se fue hasta el Ayuntamiento de Gijón donde tenía que firmar un convenio con el municipio para el saneamiento integral de la ciudad y la recuperación de una importante franja de litoral.

Las obras de la nueva terminal de graneles sólidos del puerto gijonés de El Musel fueron adjudicadas el 10 de junio de 1986 a ASWEB, unión temporal formada por las empresas Imenosa, S. A., de El Ferrol; Babcock Wilcox Española, S. A., de Bilbao y PHB Weserhütte, S. A., de Gijón, por un importe inicial de 4.398.000 de pesetas y con un plazo de ejecución de veintiocho meses. A consecuencia de

El coste ha sido de 7.000.000, y es la instalación más moderna de España y la quinta de Europa.



Inaugurada la nueva terminal de graneles sólidos de El Musel

una serie de mejoras y de modificaciones aprobadas en su día por la Dirección General de Puertos y Costas, el presupuesto se incrementó en un 54,4 por cien hasta los 6.791.000 de pesetas.

El Muelle de Minerales, en el que se encuentra instalada la nueva terminal de graneles sólidos ha tenido un presupuesto de 1.049.000.000 de pesetas (en pesetas de los años 1979 a 1985) pero el presupuesto final llegó a los 2.000.000.000 de pesetas a cuya cantidad hay que añadir la pavimentación del mismo que es la última obra presupuestada. El valor de inventario de dicho muelle, más el dique Príncipe de Asturias, donde operan los barcos, es de 25.000.000.000 de pesetas.

La nueva terminal cuenta por el momento con dos pórticos de descarga y se estudia actualmente la posibilidad de instalar un tercero. El parque de almacenamiento de graneles sólidos tiene una capacidad de 535.000 metros cúbicos. Los pórticos propiamente dichos tienen una fuerza ascensional

de 50 toneladas y está previsto que el rendimiento libre de cada pórtico sea de 2.000 toneladas a la hora aunque el rendimiento medio puede estimarse en las 1.000 toneladas ya que no se alcanzan los mismos resultados cuando la descarga de un barco se está iniciando como cuando ya va muy avanzada.

Cuenta asimismo la nueva terminal con dos rotopalas para almacenar y recoger los graneles sólidos, con una capacidad de hasta 2.800 toneladas y se complementa con un cargadero que tiene una capacidad de carga de 2.800 toneladas a la hora, situado en el Muelle Norte, de tal manera que permite descargar un barco, almacenar tras el muelle, mandar la mercancía al parque de Aboño o a los cargaderos del ferrocarril —hay una línea férrea directa con Ensidesa de Gijón y de Avilés— y hacer la carga de otro barco que estuviera atracado en el segundo tramo del Muelle Norte. Y toda esta operación se puede realizar de forma simultánea.

A partir de las seis de la ma-

ñana del pasado día 16 la nueva terminal ha comenzado a trabajar ya con personal y bajo la gerencia de la European Bulk Handling Installations (EBHI), que es la empresa que explota la nueva terminal de graneles sólidos e integrada, con capital mayoritario de la Junta del Puerto de Gijón, por la propia Junta, Hidroeléctrica del Cantábrico, Tudela Veguín y Ensidesa. La EBHI absorbe a 184 trabajadores de la Unión Asturiana Estibadora, S. A., y a 37 maquinistas de la Junta del Puerto de Gijón.

Esta inauguración de la instalación de descarga de graneles sólidos más importantes de España coincide en el tiempo con una información no oficial que da cuenta de que el puerto de El Musel, según la memoria que está elaborando su propia Junta, ha perdido en el pasado año un tráfico superior a las 670.000 toneladas siendo los graneles sólidos los que han tenido un bajón más considerable ya que es del orden de las 630.000 toneladas con relación al año 89. La mayor parte de los tráficos de El Musel tiene su puerto de origen o de destino en Brasil (3,4 millones de toneladas), España (2,4 toneladas), Estados Unidos (2,3 toneladas), Australia (1,1 toneladas). ■

José de ARANGO



INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

Al hablar de vacaciones nos vienen a la memoria y al recuerdo los días felices que cada año, libre del deber diario del trabajo cada cual pasa en el lugar que mejor se adapta a sus posibilidades. Es la época del cambio. El cambio del trabajo por el descanso, del negocio por el ocio, del stress por la relajación y la tranquilidad del cronómetro por el tiempo libre, etcétera.

No cabe duda que el descanso vacacional produce efectos favorables en toda persona, tanto psíquico como físico. No obstante, la figura de las vacaciones como institución obligatoria es, desde el punto de vista de las relaciones del mundo laboral, una institución reciente y con tendencia positiva ascendente hacia una ampliación que claramente se percibe en el cambio normativo que sobre la materia se efectúa cada vez con un lapso de tiempo menor y con fijación de mínimos vacacionales más amplios a medida que la norma se produce más cerca en el tiempo.

A pesar de todo, esta figura está muy lejos de lo que los expertos hablan acerca de que el gran problema del futuro en este sentido será el ocupar y orientar adecuadamente el tiempo de ocio, puesto que la jornada laboral tiende a disminuir y las vacaciones y el tiempo libre, a aumentar.

LAS VACACIONES LABORALES

La figura de las vacaciones está regulada, por el artículo 38 del Estatuto de los Trabajadores, artículo que fue objeto de modificación por la Ley 4/83 de 29 de junio que amplió de veintitres a treinta días, por el Convenio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), número 132, que fue publicado en el BOE del 5 de julio de 1974, por el Real Decreto Legislativo 521/90 de 27 de abril por el que se aprueba la nueva Ley de Procedimiento Laboral, y por la Constitución en su artículo 40.

1. PRECEDENTES

Los precedentes legales más cercanos de esta figura son, al igual que del Estatuto de los Trabajadores en general, la Ley de Contrato de Trabajo y la Ley de Relaciones Laborales.

La Constitución como principio que ha de regir la política social y económica, expresa en su artículo 40.2 que: «Los poderes públicos... garantizarán el descanso necesario mediante la limitación de la jornada laboral y las vacaciones periódicas retribuidas...», y procesalmente tiene reconocido un procedimiento sumario y preferente del que se hablará más adelante.»

En todos estos textos reseñados queda constancia inequívoca de la importancia que esta figura tiene dentro del mundo laboral.

2. CONTENIDO NORMATIVO

Como ya se ha reseñado el contenido de la regulación de las vacaciones viene establecido en el artículo 38 del Estatuto de los Trabajadores (ET), que fue modificado por la Ley 4/1983 de 29 de junio, cuyo tenor literal es el siguiente: «El período de vacaciones anuales retribuidas, no sustituible por compensación económica, será el pactado en convenio colectivo o

contrato individual. En ningún caso la duración será inferior a treinta días naturales.»

Por tanto, como en toda norma de carácter laboral la duración de treinta días es el mínimo establecido, que podrá ampliarse a través del convenio colectivo o contrato individual, pero nunca reducirse.

La periodicidad del disfrute es anual y proporcional al tiempo trabajado, partiendo de treinta días por año, de forma que obtenemos una proporción de dos días y medio de vacaciones por mes trabajado, hasta completar el número de treinta días por los doce meses, para quien haya trabajado todo el año para el empresario.

2.1. Obligatoriedad de las vacaciones

El carácter obligatorio de las vacaciones impide que su disfrute pueda ser sustituido por una compensación económica, impide que el trabajador trabaje las vacaciones a pesar de que pueda percibir salarios duplicados por ese mes de vacaciones no disfrutado, sólo en el supuesto de que un contrato se haya extinguido antes de haber disfrutado el período de vacaciones, se podrá abonar en metálico los días de vacaciones correspondientes no disfrutados.

Al establecer la obligatoriedad anual de su disfrute, se prohíbe también el que las vacaciones se acumulen de un año para otro, por lo que deben ser disfrutadas dentro de cada año natural, pues no cabe el quedarse un año sin vacaciones para al siguiente disfrutar dos meses.

2.2. Retribución

El concepto retribuidas simplemente significa que las vacaciones deben ser abonadas como si de tiempo de trabajo efectivo se tratase, a pesar de ser un período marcado por la

inactividad laboral.

Determinar el salario que en vacaciones debe abonarse al trabajador es una cuestión más compleja y habrá que estar a lo que cada convenio u ordenanza sectorial establezca en su caso, que en general admite que el período de vacaciones se abone de acuerdo al promedio obtenido durante un período determinado anterior a su disfrute incluyendo en su abono el promedio de lo cobrado por primas u otros incentivos percibidos en ese período anterior tomado como referencia.

A título de ejemplo, los mé-



dicos de la Seguridad Social, cobran en el mes de vacaciones el promedio de lo cobrado en los seis meses anteriores a su disfrute, incluyendo el promedio de lo obtenido en ese período por guardias médicas.

El abono de las vacaciones debe efectuarse al iniciar su disfrute y no al retorno de las mismas.

2.3. Inactividad laboral, permisos y vacaciones

Una nota importante que de-

riva del carácter obligatorio de las vacaciones, viene dado por el hecho de que no se pueden descontar de las vacaciones los días de permiso retribuido que se hayan disfrutado a lo largo del año y a los que se tenga derecho de acuerdo con el artículo 37 del ET.

Tampoco se podrán imponer sanciones que consistan en la reducción de la duración de vacaciones u otra minoración de los derechos al descanso del trabajador, según establece el número 3 del artículo 58 del ET que complementa en este aspecto al artículo 38 del mismo cuerpo legal, lo que denota la importancia que el ET da a la obligatoriedad de las vacaciones.

Los períodos de Incapacidad

días que corresponderían a los dos meses de baja.

En este sentido, es claro el artículo 6.º del convenio número 132 de la OIT que al ser ratificado por España y publicado en el BOE forma parte de nuestro derecho normativo, y como tal debe ser observado.

3. PROCEDIMIENTO DE EJECUCION DE LAS VACACIONES

El artículo 38.2 establece con buen criterio que el período de disfrute de las vacaciones se fijará de común acuerdo entre trabajador y empresario, admitiéndose el disfrute en dos pe-



Laboral Transitoria (ILT), consecuencia de enfermedad común, accidente laboral o baja por maternidad, no se podrán contar como parte de las vacaciones mínimas anuales pagadas, períodos que deberán considerarse como tiempo de servicio a los efectos de establecer las vacaciones anuales, de forma que no se puedan descontar de las vacaciones días proporcionales que correspondería al período de baja laboral. Es decir, un trabajador tiene derecho a treinta días de vacaciones aunque haya estado dos meses de baja laboral y no se le pueden descontar cinco

ríodos. A falta de acuerdo, habrá que estar a lo que disponga el convenio colectivo respectivo, para en última instancia, acudir al auxilio judicial si de ninguna de las dos formas anteriores se ha logrado fijar el período vacacional.

No obstante, existen ciertos criterios que hay que respetar por indicación del artículo 38 del ET cuales son:

1. El empresario podrá excluir como período vacacional aquel que coincida con el de mayor actividad productiva de la empresa, previa consulta con los representantes de los trabajadores.

2. Se podrán fijar los períodos de vacaciones de todo el personal por acuerdo entre empresario y los representantes legales de los trabajadores, bien en turnos, o con suspensión total de la actividad de la empresa, a excepción de los encargados de turnos de mantenimiento y conservación.

3. Si se establece un régimen de turnos, los trabajadores con responsabilidades familiares tienen preferencia a elegir el suyo coincidiendo con períodos de vacaciones escolares. Pero no cabe argumentar el hecho de haber disfrutado las vacaciones en la misma época durante algún o algunos años, puesto que ello no da lugar a adquirir un derecho en este sentido.

4. Cuando existe desacuerdo entre las partes, la Jurisdicción competente fijará la fecha que para el disfrute corresponda, y cuya decisión, será irrecorrible. La Ley de Procedimiento Laboral (LPL), recoge la regulación del procedimiento de fijación de las vacaciones en sus artículos 125 y 126.

3.1. Jurisdicción

El conocimiento de estos litigios corresponde a la Jurisdicción Social, antiguas Magistraturas de Trabajo, hoy Juzgados de lo Social, de acuerdo con el artículo 9,5 de la Ley Orgánica del Poder Judicial y 1.º de la LPL.

3.2. Procedimiento

El procedimiento es urgente, preferente y especial. Quizás sea en razón al carácter urgente, por lo que queda eximido dicho procedimiento de la Conciliación Previa, de conformidad con el artículo 64 de la LPL, lo que significa que la demanda se ha de interponer directamente ante el Juzgado de lo Social correspondiente, sin que tenga que haber conciliación previa ante el Organismo Administrativo correspondiente, en la actualidad Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación (IMAC). Asimismo, se exceptúa a este procedimiento de la Reclamación Previa, para

el caso de que el demandado fuese el Estado, Comunidades Autónomas, Entidades Locales u organismos autónomos dependientes de éstos, según lo preceptuado en el artículo 70 de la LPL.

3.3. Contenido de la demanda

Según determina el artículo 125 de la LPL, este proceso especial, sólo es aplicable a la fijación individual o colectiva de la fecha del disfrute de las vacaciones, quedando excluida cualquier otra problemática que no tenga relación con la fijación de la fecha.

3.4. Plazos

En razón a su carácter urgente y preferente, los plazos para ejercitar la acción, son cortos y hay que entenderlo de caducidad a todos los efectos.

Cuando la fecha esté fijada en convenio colectivo, contrato individual, acuerdo entre empresario y representantes de los trabajadores, o de forma unilateral por el empresario, el trabajador dispone de veinte días, a partir de aquel en el que hubiera tenido conocimiento de la fecha, para presentar la demanda en el Juzgado de lo Social.

Si por el contrario, la fecha del disfrute de las vacaciones, no estuviera señalada, la demanda debe presentarse, como mínimo, con dos meses de antelación a la fecha en la que se pretenda disfrutar las vacaciones.

Cuando el objeto de la demanda sea el solicitar una preferencia a disfrutar las vacaciones en una fecha determinada en detrimento de otros compañeros, éstos han de ser también demandados, puesto que la sentencia que recaiga ha de surtir efectos directa o indirectamente, sobre el resto de los trabajadores. Lo que desde el punto de vista jurídico recibe el nombre de *litisconsorcio pasivo*. ■

José Manuel MARTINEZ GALAN
Abogado

SOBRE LAS QUEMADURAS

QUEMADURAS

Son lesiones que afectan a piel y mucosas, y en las que hay que tener en cuenta varios factores.

Causas de quemaduras

Agentes físicos, como calor, frío, radiaciones ionizantes o electricidad.

Agentes químicos, como ácidos o álcalis fuertes.

Valoración de las quemaduras

Los índices de valoración de la gravedad de una quemadura son:

1. *Extensión.* Existe una regla llamada regla de los 9 mediante la cual dividimos el cuerpo en zonas de 9 por cien de la totalidad del cuerpo, así valdrán 9 por cien: cabeza, tórax anterior, tórax posterior, abdomen anterior, abdomen posterior, miembro superior, miembro inferior anterior, miembro inferior posterior; completándose el 100 por cien con un 1 por cien de la región genital.

En quemaduras que no afecten a la totalidad de una zona, valoraremos en un 1 por cien la extensión equivalente a la superficie de la palma de la mano.

2. *Profundidad.* a) Primer grado. Son quemaduras que afectan a la zona más superficial de la piel y presentan: dolor, enrojecimiento, descamación, no dejan cicatriz. Su ejemplo más típico son las quemaduras producidas por una exposición prolongada al sol. b) Segundo grado. Afectan a estructuras más profundas y sus manifestaciones son: dolor, más intenso que en el caso anterior; ampollas, por la reacción del organismo enviando agua a la zona quemada; tienden a dejar cicatrices permanentes. Un ejemplo de ellas es la quemadura producida por un cigarrillo. c) Tercer grado. Afectan a la piel en toda su profundidad y presentarán: aspecto negrozco de la zona (escara); dejan cicatrices importantísimas. Las quemaduras de tercer grado no presentan dolor en sí mismas puesto que la quemadura ya ha afectado a las terminaciones nerviosas destruyéndolas, no obstante las quemaduras pueden par-

ticipar de los tres grados, es decir, una quemadura de tercer grado puede aparecer rodeada por zonas de segundo y ésta a su vez de tercero.

3. *Localización.* Se consideran más graves las producidas en: cara, superficies de flexión, región genital, manos.

4. *Otras circunstancias.* Existen, además de las ya mencionadas otras circunstancias que también es necesario valorar: edad, son más peligrosas las quemaduras en los ancianos; estado físico; enfermedades asociadas, sobre todo en el caso de la diabetes.

Complicaciones de las quemaduras

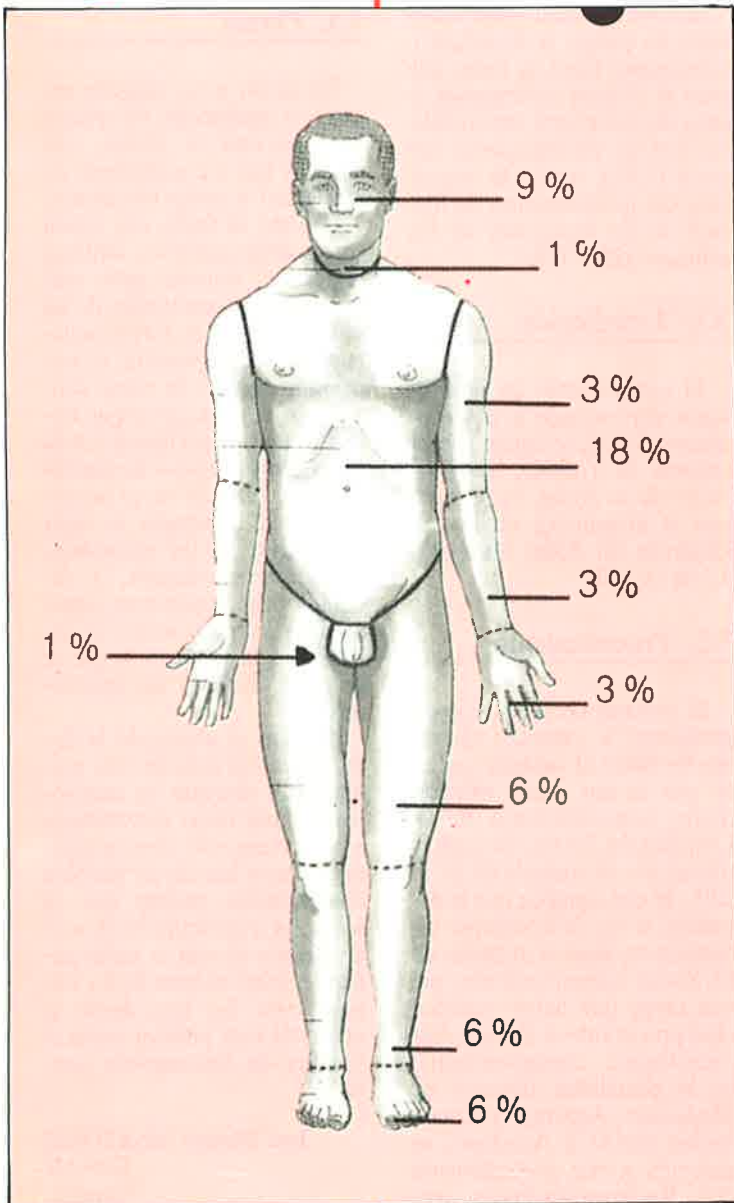
Dos son las complicaciones que debemos vigilar con más cuidado: infecciones y deshidratación.

Tratamiento de las quemaduras

Las quemaduras de primer grado son de pronóstico leve. En estos casos aplicaremos una crema hidratante, aconsejaremos la ingesta de bastante agua y si existe mucho dolor un analgésico por vía oral.

En el resto de las quemaduras el tratamiento irá encaminado a prevenir las dos complicaciones importantes que acabamos de exponer, y con ese fin debemos poner especial cuidado en:

a) *Cura local.* Antes de comenzar la cura local, será necesario en algunas ocasiones administrar un analgésico potente por lo que siempre debemos entrar en contacto con el Centro Radiomédico para recibir las instrucciones necesarias. Retirar los restos de ropa que hayan podido quedar adheri-



Y LAS CONGELACIONES

dos a la superficie quemada. Desinfección de la zona. En el caso de que existan ampollas, respetarlas, y si alguna se hubiera reventado recortar los restos de piel con unas tijeras fijas escrupulosamente desinfectadas. Cubrir la zona con compresas de vaselina. Cubrir con algodón y vendar sin comprimir. Cuando la quemadura afecte a una zona de flexión, el vendaje debe realizarse con la articulación extendida, y si afecta a varios dedos, éstos deberán vendarse separadamente, ya que si dos superficies quemadas se ponen en contacto la cicatrización tiende a unirlos.

b) *Medidas generales.* Instaurar una cobertura antibiótica que debe ser establecida por el Centro Radiomédico. Prevenir la deshidratación, administrando al paciente al menos dos litros y medio diarios del siguiente preparado: a un litro de agua se le añadirán: una cucharadita de las de café de bicarbonato, una cucharadita de las de café de sal, tres cucharadas soperas de azúcar y el zumo de tres limones.

Si el enfermo se encuentra inconsciente debe recurrirse a la administración de sueros por vía endovenosa. Administrar gamma globulina antitetánica.

c) *Cuidados y atenciones.* En un paciente con quemaduras importantes debe vigilarse: constantes vitales, cada cuatro o seis horas; medir la cantidad de orina; limpieza de cama y camarote del paciente.

En un tripulante con quemaduras graves se debe entrar siempre en contactos con el Centro-Radiomédico.

CONGELACIONES

Se llaman congelaciones a las lesiones producidas por el

frío y se incluyen en este capítulo porque pueden producir lesiones similares, de hecho las congelaciones pueden considerarse como quemaduras térmicas. Las congelaciones no son extrañas en nuestro medio porque existen muchos buques, tanto de pesca como de mercante, que trabajan con bodegas y túneles de frío.

En la mayoría de los casos, las congelaciones aparecen en las partes del cuerpo que al estar más alejadas se enfrían con más facilidad, como es el caso de nariz, orejas, manos y pies.

Las congelaciones, lo mismo que las quemaduras, se dividen en tres grados. *Primer grado:* lesión superficial. La piel presenta un aspecto pálido o moteado azul y blanco, dura y entumecida. *Segundo grado:* aparecen vesículas e inflamación. *Tercer grado:* la zona aparece cianótica (azul intenso) por la falta grave de oxígeno y termina por presentar una gangrena.

Tratamiento de las congelaciones

El tratamiento que nos indica la lógica es el calentamiento de la zona. Debe huirse de antiguos recursos como frotar enérgicamente la zona, o hacer beber al paciente alguna bebida alcohólica. Si la zona congelada son manos o pies, éstos deben sumergirse en agua templada, y si el área afectada es la nariz o las orejas, se aplicarán toallas humedecidas en agua templada manteniéndose durante algunos minutos.

Al tiempo que la zona va calentándose el paciente recuperará la sensibilidad y probablemente se quede un dolor intenso, que es pasajero.

La piel se pondrá enrojecida y templada.

Después del calentamiento con agua, debe secarse suavemente la zona y tratarla como una quemadura, haciendo una cura con gasas de vaselina y no rompiendo las vejigas administrando profilaxis antitetánica-analgésicos y antibióticos según nos indique el Centro Radiomédico.

José TOSCANO
Carlos MONTAÑES
Elena GARCIA ACEBES



Diagrama humano con el que se muestran las zonas que determinan una mayor gravedad de las quemaduras.



Exámenes para embarcaciones de recreo

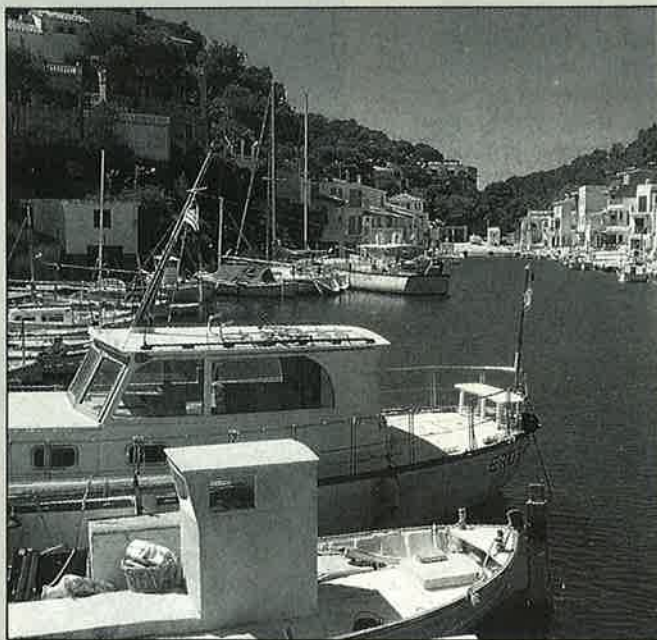
El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones ha hecho pública una orden, por la que se convocan los exámenes ordinarios para la obtención de titulaciones para el gobierno de embarcaciones de recreo. Dicha orden se incluye en el *Boletín Oficial del Estado* del pasado 27 de marzo del 91 y en ella se da cuenta de los plazos para la presentación de solicitudes, lugares de examen, desarrollo de los exámenes, así como de otros requisitos necesarios para poder realizarlos. El plazo de presentación de instancias finalizará el 10 de mayo de 1991 y deberán presentarse, directamente o a través de cualquiera de las modalidades previstas en la Ley de Procedimiento Administrativo, en la Dirección General de la Marina Mercante o en las Direcciones Provinciales del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que las remitirán a los respectivos tribunales de examen, una vez se constituyan. ■

Convalidación de titulaciones náuticas

La Dirección General de la Marina Mercante ha actualizado la normativa hasta ahora vigente sobre convalidaciones de titulaciones exigibles para el gobierno de embarcaciones de recreo. Estas convalidaciones interesan a los profesionales del mar o a aquellos que cuenten con títulos profesionales y que quieran acceder a estos otros necesarios para embarcaciones de recreo.

Los interesados en obtenerlas deberán solicitarlo por escrito dirigido al inspector general de Enseñanzas Superiores Náuticas, cumplimentando al efecto un modelo de instancia que podrá solicitarse a la Dirección General de Marina Mercante en las delegaciones del Ministerio de Transporte.

En los casos en que el solicitante no se encuentre aún en posesión del título profesional que le permitiría acceder, por convalidación, a uno de los de recreo, pero sí haya superado el examen correspondiente a aquél, podrá obtener la convalidación del examen de éste alegando tal circunstancia. ■



Seminario sobre acuicultura europea

La Comisión de las Comunidades Europeas ha organizado un seminario sobre la Acuicultura Europea en el Mercado Único de 1992, que tendrá lugar en Bruselas del 30 al 31 de mayo de este año. Durante las jornadas se tocarán temas como la acción de la Comisión Europea para el desarrollo de la acuicultura, debates sobre los productos acuícolas y las nuevas normas sanitarias, reglamentación sobre fraudes, competitividad de mercados y principios para la creación de una organización profesional, entre otros.

El seminario contará, previsiblemente, con la participación de destacados especialistas en la cuestión, así como serán ponentes de las conferencias y charlas expertos de la Dirección General de Pesca de la Comunidad y de otras instituciones. Para más información, llamar al teléfono de Bruselas 07-32-2-2351111 o dirigirse a la Dirección General XIV, Rue de la Loi, 200. B-1049 Bruselas (Bélgica). ■

Ayudas por parada biológica

Cerca de 220 barcos y 1.700 trabajadores del sector pesquero gallego, que se han visto afectados por la parada biológica que se estableció en parte del litoral gallego desde el pasado 28 de febrero y hasta el 15 de abril, tendrán derecho a recibir ayudas por el paro a que se han visto obligados.

La Xunta de Galicia, a través de su Consellería de Pesca, tiene dispuestos 155.000.000 de pesetas como compensación a los afectados por este paro biológico, es-

tablecido para preservar y regenerar los caladeros de merluza más próximos al litoral.

El próximo año, según fuentes de la Xunta de Galicia, la duración de la parada biológica podría durar dos meses, esto es, quince días más que lo regulado hasta ahora, tal y como establece el reglamento comunitario. Para más información sobre las subvenciones compensatorias dirigirse a la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, teléfono (981) 57 13 18. ■

MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

SEGUROS MULTIRRIESGO. Ahora MURIMAR, avalada por 60 años al servicio de la navegación, extiende sus redes a tierra para cubrir el terreno de su desarrollo. Su hogar, su comunidad, comercio, oficinas o almacenes quedarán cubiertos mediante los nuevos Seguros de Incendio, Robo y Multirriesgo, ofreciéndole unas garantías básicas y opcionales capaces de satisfacer todas las exigencias. Porque MURIMAR avanza con usted, amplía sus seguros para disminuir sus riesgos.



MURIMAR
MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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



motores marinos CAT®

«siempre a punto»

Pesquero
«Salvador Divino»
con base en el
puerto de Bermeo.

Su armador, don José Antonio Baza, se manifiesta así:

«En este puerto hay muchos motores CAT instalados en pesqueros con resultados extraordinarios. Cuando se exige confianza, potencia, bajo consumo y motores siempre a punto, no hay duda... el motor es CAT. Y si además quieres el mejor respaldo técnico hay que acudir a Finanzauto».



PROPULSORES
50 a 7.270 HP

GRUPOS AUXILIARES
50 a 4.800 kW (50 Hz.)
65 a 4.400 (kW (60 Hz.))

36 centros de servicio en nuestras costas

Gerona • Barcelona • Tarragona • San Carlos de la Rápita
Benicarló • Palma de Mallorca • Pollença • Valencia
Denia • Alicante • Santa Pola • Cartagena • Almería
Motril • Málaga • Marbella • Manilva • Algeciras
Barbate • Huelva • Isla Cristina • Ribeira • Boiro
Vigo • La Coruña • Muros • Camariñas • Cedeira
Burela • Cudillero • Bilbao • La Palma • Tenerife
Guaza • Las Palmas • Lanzarote

y más de 1.000 en el resto del mundo.



motor marino CAT modelo 3508 775 Hp a 1.600 rpm. - 580 kW - 8 cilindros en V

Finanzauto



Central: Arturo Soria, 125
Tels. (91) 413 00 13 - 413 90 12
28043 Madrid