

# MAR

N.º 290 - DICIEMBRE 1991



*Así fue*

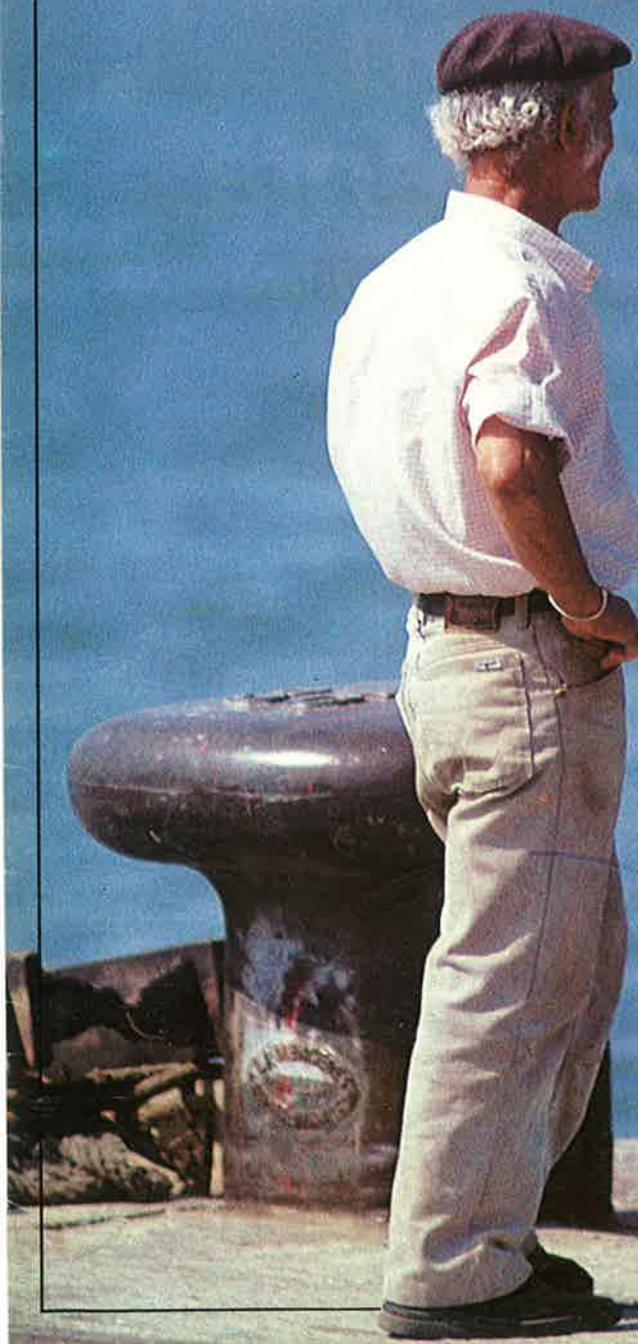
# 1991

**Pesca, segundo registro  
y Ley de Puertos**

# 1992

# AÑO DE CAMBIOS

**La CE prepara  
duras medidas  
para proteger  
los recursos  
pesqueros**



# Una buena razón para elegir Volvo Penta.

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

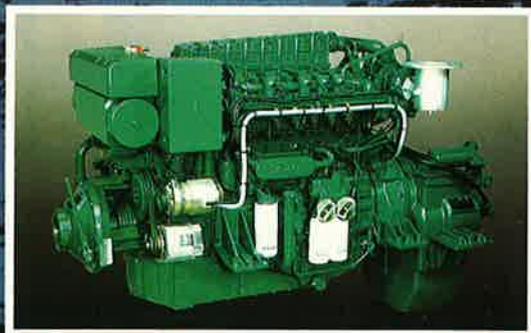
- 6 cilindros en línea turboalimentado, con enfriador del aire de admisión y de inyección directa.
- Bajo consumo de combustible.
- Bajas emisiones de escape.
- Preparado para grandes potencias, por su estable suspensión del cigüeñal.
- Eficaz refrigeración de los pistones.
- Culatas separadas para cada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

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

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

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

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



**VOLVO  
PENTA**  
*Respuesta segura.*

VOLVO PENTA ESPAÑA, S.A. Paseo de la Castellana, 130 - 28046 Madrid. Tel. (91) 262 22 07. Fax (91) 564 14 13.

Sucursales

- Gremio Hórneros, 15. Polígono Son Castelló. 07009 Palma de Mallorca. Tel. (971) 20 71 30. Fax (971) 76 04 95.
- Zona Franca Sector A, c/ 60 Nº 22-30 - 08004 Barcelona. Tels. (93) 335 98 91 / 94 10. Fax (93) 336 72 63.

**A** la hora de hacer un balance del último año en el mar, casi de forma instintiva vienen a la memoria, fundamentalmente, las noticias más cercanas en el tiempo a estas fechas y, sobre todo, aquellas que pudieron ser más trágicas o espectaculares. Desde esta perspectiva, el año se cerraría con el recuerdo de los tres graves naufragios, dos de ellos frente a las costas gallegas y el otro en aguas escocesas, donde perdieron la vida una treintena de marineros españoles. Para muchos, para quienes consideran la actividad pesquera con una cierta resignación fatalista, fue el último canon que se cobró el mar entre las gentes que viven de este sector. Para una gran mayoría, por el contrario, son sucesos que con unos mayores controles, inspección de buques, mejora en las condiciones de seguridad y formación profesional se podrían evitar en una parte muy importante.

Pero, afortunadamente para los hombres del mar, el resumen del año que finaliza, con ser trágico para muchas familias, no es un rosario de siniestros. Mil novecientos noventa y uno ha sido escenario de algunos cambios en materia de política pesquera, pero, sobre todo, ha constituido como la antesala de lo que puede suceder en los próximos meses tanto para el sector de la pesca como para la marina mercante y la ordenación de los puertos.

Durante los últimos doce meses tanto la Comunidad Europea como la Administración española han trabajado en el desarrollo de las modificaciones introducidas en el Reglamento 4028 para la modernización de las estructuras pesqueras en el marco de la CE, medidas que se aplicarán fundamentalmente a partir de 1992. Mil novecientos noventa y uno ha sido el último período

# COMUNIDAD EUROPEA

de un quinquenio de actuaciones donde la flota pesquera española ha sido protagonista de unas inversiones que han superado los 200.000 millones de pesetas. Se trata de un sector que ha puesto de manifiesto su voluntad de modernizarse para afrontar el futuro, cuando la Comunidad Europea tiene ultimados los documentos que han de servir como base para la profunda reordenación de la flota en los Estados miembro y que va a suponer una reducción importante de la misma.

Los últimos doce meses fueron testigo de dos demostraciones de excepción que confirmaron la existencia de este momento difícil para las flotas comunitarias. En A Toxa, los responsables de pesca de más de 40 países vinieron a coincidir en que las pesquerías son de los Estados ribereños y que se imponen mayores controles

y exigencias a la hora de dar entrada a barcos de otros países. La Feria Mundial de la Pesca en Vigo confirmó, a su vez, lo que también se intuía: que los países emergentes del Tercer Mundo son hoy los principales inversores en materia de industrias de la pesca, mientras las potencias clásicas se hallan cada vez más a expensas de los caladeros de otros. Y como botón más significativo, por la cercanía que tiene con los intereses españoles, 1991 fue escenario de la retirada de los barcos congeladores de Namibia, que encontraban todas las dificultades para ubicarse en otros caladeros de riqueza pesquera similar.

Desde los intereses ecológicos, que en el fondo son los intereses de todos los ciudadanos de este planeta, ha sido un año de cal y otro de arena. No hay una postura clara de los Estados ribereños para frenar la contaminación en el Mediterráneo, a pesar de todas las declaraciones de intenciones. Por el contrario, y tras largos debates, las ballenas y la Antártida lograron una moratoria frente a los intereses económicos. El golfo Pérsico, consecuencia de la guerra, fue la nota más desgraciada del año en materia de contaminación, como lo fue el siniestro del petrolero «Haven» frente a las costas italianas, donde dos días antes habían muerto 150 personas al chocar un barco de pasajeros con otro petrolero.

Noticia en el mar fueron las elecciones en las cofradías de pescadores y la liberación del capitán Rosales.

Finalmente, en materia de Seguridad Social destaca la aplicación de la Ley de Pensiones no Contributivas, que supone el último paso del proceso iniciado por la Administración hace ocho años para universalizar la protección social. ■

Vidal MATE



## BALANCE

# 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

# SOLUCIONES

*Brillantes*

## EN LIMPIEZA DE TODO TIPO DE BUQUES

En el sector naval ofrecemos un servicio hasta ahora inexistente en Canarias: LA LIMPIEZA GENERAL DE BUQUES (mercantes, pesqueros, petroleros, frigoríficos, graneleros, de pasaje...). Realizamos las labores de: Limpieza general de: Bodegas, salas de máquinas, camarotes, baños, pasillos, cubiertas, salones, cristales, carpintería, alfombras y moquetas, encerados de pisos... en el menor tiempo posible.

La Empresa "Limpia Lux, S.A.", se funda en Madrid, el 2 de Noviembre de 1978 y como consecuencia de su expansión en la Península y Archipiélago Canario, se adquiere la Empresa "Limpiezas Astur, S.A.", y posteriormente se constituye "Lux Canarias, S.A.", con sede social en Las Palmas de Gran Canaria. En la actualidad el Grupo factura globalmente 4.000 millones de pesetas al año y cuenta con una plantilla de 3.000 empleados, constituyendo una de las Empresas más consolidadas del sector.

Disponemos de una amplia flota de vehículos (autobuses, microbuses, furgonetas). Así como de maquinaria de alta tecnología (fregadoras automáticas, abrillantadoras, limpia-moquetas, aspiradoras industriales, chupadoras-secadoras, barredoras automáticas...) para la realización de cualquier trabajo de limpieza y mantenimiento con la mejor garantía. Además, ofrecemos un eficaz y rápido equipo móvil para resolver en el menor tiempo sus problemas de mantenimiento de limpieza (LIMPIEZA DE CHOQUE).



**LUX**  
CANARIAS, S.A.



### OFICINAS LAS PALMAS:

Perez Muñoz, 26-3º  
35009 Las Palmas de Gran Canaria.  
Teléfonos: (928) 46 32 45 / 46 32 80  
Fax.: (928) 46 33 14

### DELEGACION MADRID:

Batalla del Salado, 37. 28045 Madrid  
Tfno.: (91) 467 11 16



**6**

### LA CE PREPARA DURAS MEDIDAS EN PESCA

La Comunidad  
Europea quiere que no  
se esquilmen  
los caladeros.

**24**

### BALANCE DE UN AÑO

Amplia información sobre  
lo que sucedió en 1991  
en el mar.



**56**

### ASI SERA 1992

Las cuestiones  
pendientes  
para los  
próximos doce  
meses.

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

**Director general:** Jesús Muela.

**Director:** Vidal Maté.

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

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

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. **Barcelona:** Varadero, 4. Tel. (93) 319 05 66. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Gulpúzcoa:** Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. 22 72 75. **Melilla:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n. Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Villagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

**Imprime:** EGRAF, S. A. Luis I, 5. 28031 MADRID - Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPO: 205-90-002-6.

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.

«La pesca comunitaria va mal, principalmente, porque los recursos van mal debido a una explotación demasiado intensa y a formas de pesca inadecuadas...»

Este es el primer párrafo de uno de los muchos documentos elaborados por los servicios de la Comisión de las Comunidades Europeas en materia de pesca, donde se pone de manifiesto la gran preocupación que existe en medios comunitarios por los problemas del sector, para los que se buscan soluciones que en muchos casos pueden suponer graves recortes en las capturas.

Bruselas es consciente de que existe una flota sobredimensionada, que las capturas se realizan sin los controles suficientes, que son necesarias nuevas medidas de inspección y que, en definitiva, se ha producido un fracaso de la Política Común de Pesca instaurada en 1983, donde la aplicación de cuotas ha sido un motivo más que ha contribuido a realizar una pesca más selectiva, con grave destrucción de cientos de millones de animales de calidad inferior.



**Ante el deterioro  
progresivo que  
sufren los  
caladeros**

# **LA CE PREPARA UN DURO AJUSTE PARA EL SECTOR PESQUERO**



dad Europea, los expertos comunitarios coinciden en que es muy superior su peso social en el conjunto de cada Estado miembro que su peso económico. Oficialmente se habla de una población empleada directamente en el mar de entre 250.000 y 300.000 personas, aunque indirectamente se pudiera hablar de algo más de dos millones de empleos. Se trata de una flota con unos 100.000 barcos, de los cuales algo más de 20.000 corresponden a España. En conjunto, la Comunidad Europea tendría la cuarta flota más potente del mundo, detrás de Japón, la URSS y China, con unas capturas que superan los siete millones de toneladas, de las que 4,5 corresponden a las aguas de la propia CE; 1,7 millones de toneladas a las aguas internacionales, y 0,8 millones de toneladas a las producciones de acuicultura. El valor de la producción pesquera se sitúa en unos 7.000 millones de ecus, de los que la acuicultura supone, aproximadamente, 1,2 millones de ecus. En términos económicos sobre el conjunto de la actividad de la CE, la pesca supone, sin embargo, solamente el 1 por 100 del Producto Interior Bruto, porcentaje que fluctúa al alza en algunos Estados, mientras que en otros apenas tiene un peso insignificante, al suponer solamente el 0,2 por 100.

La Política Común de Pesca en el marco de la Comunidad Europea tiene su justificación en el Tratado de Roma, cuando contemplaba el desarrollo de este tipo de organizaciones tanto para la agricultura como para la ganadería y para los productos del mar. Sin embargo, mientras para el sector agrario su desarrollo se produjo con celeridad ante el peso agrario de los Estados fundadores, en el caso de la pesca la PCP se inició en 1983 de una forma tímida y al hilo de las medidas sobre ampliación de las zonas económicas exclusivas a las 200 millas que decidieron la mayor parte de los países del Tercer Mundo. Esta política contemplaba entre sus principales objetivos una mejor gestión de los recursos, mejora de las estructuras, tanto en la producción como en la comercialización, y el establecimiento de unas normas que asegurasen una competencia sana y racional en el sector.

**C**ORREN tiempos difíciles para la pesca en el conjunto de los Estados miembros, de la Comunidad Europea, tanto por la falta de recursos en los caladeros propios para una flota sobredimensionada como por las dificultades, cada día mayores, para acceder a las aguas de otros países, que tratan de sacar el máximo aprovechamiento de sus reservas. De acuerdo con estas condiciones, la CE modificó el pasado año el Reglamento 4028, para la reforma de estructuras, y prepara también cambios sig-

nificativos que se tratan de aprobar durante el próximo año de cara a su aplicación en 1993.

Estas fueron algunas de las conclusiones expuestas por técnicos de la Comisión de las Comunidades Europeas en materia de política pesquera a un grupo de periodistas españoles especializados en la información sobre este sector durante un reciente viaje a Bruselas.

### Peso social

En una primera aproximación sobre la realidad del sector de la pesca en la Comuni-

### Fracaso de la política de recursos

Una de las principales actuaciones acometidas en relación con la Política Común de Pesca constituye la gestión de los recursos pesqueros, cuyos resultados no han satisfecho a la propia Administración comunitaria.

## Reglamento (CEE) núm. 4028/86 ACUICULTURA. PROYECTOS PRESENTADOS PARA FINANCIACION COMUNITARIA (1987-1989)

Estados miembro	1987		1988		1989		TOTAL 1987 + 1988 + 1989	
	Núm. de proyectos	Inversión solicitada	Núm. de proyectos	Inversión solicitada	Núm. de proyectos	Inversión solicitada	Núm. de proyectos	Inversión solicitada
Alemania .....	9	6.908.980	6	5.288.319	4	476.827	19	12.674.126
Bélgica .....	1	443.221	—	—	—	—	1	443.221
Dinamarca .....	8	3.097.617	10	6.360.940	4	2.716.259	22	12.174.816
España .....	50	37.887.737	166	62.137.696	129	50.217.361	345	150.242.794
Francia .....	21	5.017.490	44	12.647.953	49	21.931.502	114	39.596.945
Grécia .....	15	15.589.483	21	24.594.730	72	60.629.483	108	100.813.696
Italia .....	31	38.892.592	31	45.058.149	47	74.532.911	109	158.483.652
Irlanda .....	17	21.735.812	30	24.796.820	23	17.783.222	70	64.315.854
Países Bajos .....	3	2.106.601	7	2.120.351	11	4.211.260	21	8.438.212
Portugal .....	16	5.775.372	26	8.153.891	32	20.625.232	74	34.554.495
Reino Unido .....	32	12.000.792	32	15.536.341	24	13.394.213	88	40.931.346
<b>TOTAL .....</b>	<b>203</b>	<b>149.455.697</b>	<b>373</b>	<b>206.695.190</b>	<b>395</b>	<b>266.518.270</b>	<b>971</b>	<b>622.669.157</b>

Italia y España presentaron 45 proyectos de arrecifes artificiales por una inversión de 48.106.152 ecus.

La política de conservación se ha basado en la fijación del Total Admisible de Capturas, TAC's, y su reparto anual entre los Estados miembro, así como en las medidas técnicas de conservación. La existencia de informaciones suficientes sobre reservas hizo posible que en unos casos se fijasen TAC's analíticos, mientras en otros casos, cuando no existían datos suficientes, se aplicaron a TAC's de precaución.

Los mecanismos aplicados para los TAC's han puesto de manifiesto su insuficiencia a la hora de regular las pesquerías. Generalmente se trata de una política que acaba siempre superando los topes asignados. En otros casos ha dado lugar a un aumento de los descartes en cuanto los barcos tratan de asegurarse una determinada cantidad, pero de las especies de mejor calidad y mayor precio.

Con el fin de regular los caladeros comunitarios, la CE se planteó también en su día un recorte en la capacidad de la flota. Los resultados de la última década han puesto de manifiesto, por el contrario, que esa reducción ha sido muy inferior a la esperada y, sobre todo, a la que necesitarían los caladeros comunitarios para no ejercer una presión excesiva sobre los mismos.

La Comunidad Europea ha llevado a cabo, a través de un equipo de expertos, estudios sobre la situación de las poblaciones de las 35 especies más importantes en los caladeros comunitarios. Las conclusiones de estos trabajos no dejan lugar a dudas y son un argumento más en manos de la Comisión para tratar de ordenar la actividad de la pesca con controles muy superiores a los actuales.

Para un total de 14 especies, especialmente las que habitan en el mar del Norte y en el mar Báltico, la presión de la pesca es cuatro veces superior a la que sería deseable para mantener el necesario equilibrio entre capturas y recursos. Se trata de las poblaciones de bacalao, eglefino, solla y aren-

## LA CE PREPARA UN DURO AJUSTE PARA EL SECTOR PESQUERO



### CUADRO RECAPITULATIVO DE LOS ACUERDOS PESQUEROS CELEBRADOS POR LA COMUNIDAD

Tipo de acuerdo pesquero	Tercer país	Duración de de aplicación (mes/año)	Importe anual de la contrapartida financiera a cargo del presupuesto comunitario (mill. de ecus)	Observaciones
Acuerdos de reciprocidad	Noruega Suecia Feroe	06/81 al 06/91 04/81 al 04/91 03/81 al 03/91	— —	
Acuerdos basados en el acceso a los recursos/acceso a los mercados	Canadá	01/82 al 12/87	—	(1)
Acuerdos basados en el acceso a los excedentes	Estados Unidos	11/84 al 06/89 prorrogado hasta el 06/91		(2)
Acuerdo basado en la competencia financiera	Angola Cabo Verde Comores Costa de Marfil Dominica Gambia Guinea Conakry Guinea Bissau Guinea Ecuatorial Mauricio Madagascar Mauritania Mozambique Santo Tomé y Príncipe Seychelles Senegal Sierra Leona Tanzania Mozambique Gabón	05/90 al 05/92 3 años 07/88 al 07/91 3 años 3 años 07/90 al 06/93 01/90 al 12/91 06/89 al 06/91 06/89 al 06/92 3 años 05/89 al 05/92 08/90 al 07/93 01/90 al 12/91 06/90 al 05/93 01/90 al 01/93 05/90 al 04/92 2 años 2 años 3 años 3 años	8,985 0,870 0,466 2,766 0,458 1,370 3,750 5,965 2,388 0,700 1,266 9,670 3,425 0,725 3,3 15 2,825 0,560 0,457 3,050	(3) (3) (3) (3) (3) (3) (3) (3) (3) (3) (3) (3) (3) (3) (3) (3) (3) (3) (3) (3)
Acuerdos basados en el acceso al mercado con compensación financiera	Groenlandia Marruecos	01/90 al 12/94 03/88 al 02/92	34,250 70,375	(4)
TOTAL .....			172,621	

(1) Acuerdo marco de una duración ilimitada aún vigente. (2) Exigidos requisitos diversos. (3) Pendiente de entrada en vigor. (4) En 1990 se pagaron 2.237.000 ecus suplementarios por haberse producido una pesca superior al nivel fijado previamente.



### PRODUCCION DE LA ACUICULTURA EN LA COMUNIDAD EUROPEA (PECES, 1989)

Especies	Producción en toneladas	Mayores productores
Trucha .....	145.000	I, DK, FR, E, UK, D
Salmón .....	36.000	UK, IRL, FR, E
Carpa .....	11.000	D, FR, B, GR
Mujil .....	4.000	I, PO, GR
Anguila .....	3.500	I, DK, NL, D, PO
Lubina .....	1.000	I, GR, FR, E
Dorada .....	1.500	I, GR, E, FR
Rodaballo .....	350	E, FR, DK
Pez gato .....	800	
Otros .....	6.000	NL, DK, B
<b>TOTAL .....</b>	<b>209.650</b>	

### PRODUCCION DE LA ACUICULTURA EN LA COMUNIDAD EUROPEA (MOLUSCOS Y CRUSTACEOS, 1989)

Mejillones .....	490.000	E, NL, I, FR, D
Ostras .....	140.000	FR, I, E, NL, IRL
Almejas .....	8.000	PO, E, FR
Otros moluscos .....	2.500	
Langostinos .....	500	FR, E
<b>TOTAL .....</b>	<b>641.000</b>	

que. En otros ocho casos el esfuerzo pesquero es entre dos y cuatro veces superior a lo deseable. En este caso las poblaciones afectadas son las de lenguado en el mar del Norte y solla y arenque en el Báltico. En diez casos el esfuerzo es el doble al posible. Esta situación se produce en el golfo de Vizcaya, así como en el mar de Irlanda. El único caso de una especie que presenta un nivel de capturas inferior a los recursos, y donde se está produciendo una recuperación es en la sardina en las costas de España y Portugal.

La Comunidad Europea, de acuerdo con estos datos, concluye que el exceso de capacidad afecta, en definitiva, al 90 por 100 de las principales poblaciones en el Atlántico Norte. El sector de la pesca constituye una actividad con unos altos niveles de competitividad, lo que agrava aún más una situación ya de por sí bastante deteriorada.

#### Política de estructuras

Para la aplicación de la Política Común de Pesca, uno

de los instrumentos en manos de la Comisión de la Comunidad fue el establecimiento de los Programas de Orientación Plurianuales (POP) para lograr una progresiva reestructuración de este sector, adaptando su capacidad a las posibilidades de los caladeros. Esta política se inició en 1983 y a través de la misma se preveía una reducción anual del tonelaje de registro bruto en un 3 por 100, especialmente entre 1987 y 1991. La segmentación de las flotas por cada Estado miembro y la existencia de problemas específicos en cada una de ellas ha hecho que en muchos casos no se haya logrado ese recorte y que los problemas se ha-

yan mantenido e incluso agravado.

La Comisión de la CE ha tenido especial interés en los últimos años en controlar los proyectos presentados por cada uno de los países para la reordenación de la flota. Para los programas de modernización, Bruselas se mostró en todo momento en la mejor disposición. Sin embargo, a la hora de utilizar nuevas construcciones Bruselas intentó en todo momento que las nuevas construcciones llevaran aparejada siempre una eliminación de al menos embarcaciones con el mismo tonelaje de registro bruto.

A pesar de estas medidas, la realidad ha sido que no se ha

logrado ese ajuste entre capacidad de la flota y recursos, razón por la cual se plantean en este momento cambios más en profundidad, que se podrían decidir en 1992 para su aplicación en 1993.

Durante los últimos meses, desde diferentes fuentes comunitarias, y especialmente desde la Dirección General de Pesca, se han lanzado diversos mensajes referidos a la necesidad de ajustar la flota para evitar que se siga agravando el deterioro de los recursos. En esta línea se ha señalado la necesidad de una reducción de la flota en un 40 por 100, porcentaje que supuso el rechazo de responsables de algunos Estados miembros como fue el caso de España.

Reducir la flota parece algo indispensable e inaplazable. El debate se centra ahora en cuál debería ser ese porcentaje de reducción. Lo que está claro es que no va a ser una reducción lineal del 40 por 100 como se habría entendido en algunos medios pesqueros. Cada flota presenta problemas y necesidades diferentes. Desde esta perspectiva, pues,

**Especies importantes en la actividad de la flota corren peligro de extinción a medio plazo por la existencia de una presión excesiva sobre las mismas**

en ningún caso se puede ni debe hablar de una reducción lineal de las flotas, sino de un ajuste de las mismas a sus caladeros. Fruto de estas necesidades han sido las recientes reformas al Reglamento 4028 de 1986, con el fin de ofrecer nuevas vías de salida a las flotas comunitarias vía paralizaciones temporales, paradas definitivas o desguaces, simples exportaciones o exportaciones para su integración en empresas mixtas, tal como lo hacía hace ya una década la Administración española. La Comunidad pretende ser generosa a la hora de las compensaciones como principal instrumento que incentive la reducción voluntaria de la flota, que viene a ser algo así como la jubilación anticipada que se propugna desde Bruselas para el sector agrario.

### Control en el mar

Desde la instauración de la Política Pesquera Común, la Comunidad ha puesto en práctica diferentes medidas para lograr un control eficaz de la actividad de las flotas en los caladeros propios. Esta política supuso una descentralización de las competencias, dando responsabilidades a los propios Estados miembro. El papel de la Comunidad se limitó a una tarea de supervisión de esos controles. Sin embargo, la Comisión de la CE considera en este momento que existen también graves deficiencias tanto en materia de control de la actividad en el mar como para el cómputo de las capturas. Esta situación perjudica, según estima la Comisión de la CE, gravemente a la evolución de los recursos, razón por la cual se estudia la aplicación de nuevas medidas en esta dirección, entre las que destaca un mayor protagonismo de la inspección comunitaria frente a actitudes, muchas veces paternalistas, de algunos Estados miembro que no actúan con la dureza suficiente para hacer que se cumpla la normativa vigente en este campo.

## LA CE PREPARA UN DURO AJUSTE PARA EL SECTOR PESQUERO

La preocupación de la Comunidad Europea se explica, fundamentalmente, por las siguientes razones: a) hay una excesiva capacidad de la flota y una gran competitividad entre los pescadores para hacer sus capturas, lo que fuerza en muchos casos a infringir las normas; b) resulta difícil contabilizar las capturas debido a la amplitud de las zonas, la movilidad de los pesqueros y

### PRODUCCION POR PAISES DE LA CEE DE CULTIVOS MARINOS Y DE AGUA DULCE EN 1989 (Datos provisionales en toneladas métricas)

Países/Categorías	Peces	Crustáceos	Moluscos	TOTAL
Francia .....	43.080	330	180.560	223.970
España .....	18.288	50	200.400	218.738
Italia .....	37.628	—	90.000	127.628
Países Bajos .....	1.850	—	91.000	92.850
Reino Unido .....	45.140	10	9.940	55.090
Alemania Occidental .....	21.651	—	19.080	40.731
Dinamarca .....	30.750	—	—	30.750
Irlanda .....	6.414	—	13.160	19.574
Portugal .....	1.598	—	7.425	9.023
Grecia .....	5.090	—	230	5.320
Bélgica .....	1.650	—	—	1.650
<b>TOTAL .....</b>				<b>825.324</b>

### ESFUERZO PESQUERO EN LA CE

Nivel del exceso de mortalidad	Zonas (CIEM)	Especies
Cuatro veces superior	IVa, IIIa, IIIb, IIId IV, IIIa, IV	Bacalao Eglefino Solla, arenque, lenguado
De 2 a 4 veces superior	IIIId, IV	Solla, arenque
De 1 a 2 veces superior	VIIg VIIIa, VIIIb	Bacalao, merlán, solla, lenguado Merluza



la diversidad de los desembarcos; c) la falta de compromisos políticos en algunos Estados miembro para realizar esos controles.

Para la Comunidad Europea parece posible mejorar esos controles con la utilización de nuevos sistemas de vigilancia y gestión. Las nuevas tecnologías, basadas en la utilización de satélites, deberían contribuir a aumentar la eficacia de esa vigilancia para conocer en todo momento la situación de los barcos y controlar su actividad.

Junto a las actuaciones para el ajuste de la flota en aguas comunitarias y el previsible aumento de las medidas de control para evitar actuaciones ilegales, el tercer soporte de la actividad pesquera en la Comunidad Europea está determinado por los acuerdos para ejercer la pesca en aguas de terceros Estados. La CE tiene una balanza pesquera altamente deficitaria, ya que actualmente el 25 por 100 de las capturas proceden de aguas internacionales

o bajo la jurisdicción de otros países. En España la situación es mucho más grave, en cuanto dos terceras partes de los desembarcos son de caladeros exteriores.

Con la ampliación de las Zonas Económicas Exclusivas a las 200 millas, el 95 por 100 de los recursos pesqueros en el mundo se hallan en el 35 por 100 de esas aguas bajo control de países ribereños,

## Bruselas aboga por un mayor control sobre la actividad de los barcos

que ven, además, en la pesca una de sus principales fuentes de ingresos. La Comunidad, según responsables en materia de pesca de la Comisión, tiene un especial interés en el desarrollo de una amplia política de negociaciones con diferentes acuerdos según las existencias de cada posible socio. Para Manuel Arnal, director general de Pesca, la CE no ha escatimado esfuerzos para

suscribir compromisos de pesca y que no queda ningún acuerdo pendiente por razones financieras. Para la Comisión, con Namibia no se suscribió el acuerdo de pesca ante la existencia de una oferta pesquera muy escasa hecha por las autoridades de ese país.

Finalmente, la política de recursos pesqueros de la Comunidad Europea contempla el desarrollo de la acuicultura como un factor básico para lograr un mayor equilibrio entre la oferta y la demanda. Durante los años 1987, 1988 y 1989 la Comunidad aprobó un total de 911 proyectos, por una inversión de 622.000 millones de pesetas, de los que 345 proyectos y 150.000 millones de pesetas correspondieron a España. Los doce países miembro de la CE tuvieron en 1989 una producción en acuicultura de 825.000 toneladas, con Francia a la cabeza, con 223.000 toneladas, seguida de España, con 218.000 toneladas.

De acuerdo con los planteamientos que maneja actualmente la Comisión de la CE, la pesca es un sector con graves problemas por la sobrecapacidad de la flota, la reducción de los recursos en aguas propias y el escaso control que se tiene sobre los mismos al ejercerse una presión muy superior a sus posibilidades reales. La impresión entre los responsables comunitarios es que, en muchos casos por falta de responsabilidad, la propia flota se está «cargando» la pesca y que se hace indispensable encender el piloto rojo aunque se trate de medidas impopulares para quienes ejercen actualmente esta actividad. Se trataría, según las mismas fuentes, de la única medida para asegurar que la pesca no se va a esquilmar en los caladeros comunitarios, como ha sucedido ya en otras aguas. Mil novecientos noventa y dos debe ser un año de debate sobre nuevas medidas y 1993 el escenario de una nueva política ajustada realmente a los recursos. ■



### SITUACION ACTUAL Y EVOLUCION PREVISTA DE LA CAPACIDAD DE LA FLOTA

Estado miembro	Situación a 30/6/90		Evolución de la capacidad teniendo en cuenta el POP (1)	Objetivo fijado a 31/12/90		Objetivo fijado a 31/12/91	
	TRB	KW		TRB	KW	TRB	KW
Bélgica .....	26.076	79.583	D	22.870	72.945	21.340	69.242
Dinamarca .....	116.070	520.750	A	122.687	524.515	119.400	515.300
Alemania .....	48.800	130.300	A	50.120	138.440	49.200	138.000
Grecia .....	131.669	573.829	D	133.672	523.795	130.945	493.776
España .....	616.262	1.945.111	C	602.642	1.896.417	588.590	1.860.689
Francia .....	212.945	1.177.510	C	204.786	1.096.460	201.604	1.055.050
Irlanda .....	49.855	189.080	A	49.903	200.502	46.491	177.576
Italia .....	280.183	1.475.313	B	282.114	1.643.730	268.198	1.541.664
Holanda .....	n.d.	n.d.	E	71.840	429.570	64.796	382.278
Portugal .....	194.524	502.058	A	209.540	541.003	209.540	541.003
Reino Unido .....	190.295	1.112.893	E	150.336	785.340	141.620	748.245

#### NOTAS EXPLICATIVAS

A = evolución conforme al POP basada en los flujos (entradas/salidas) confirmada por el fichero.

B = evolución no conforme al POP basada en los flujos (entradas/salidas) no disponible en el fichero para confirmación de la evolución.

C = evolución no conforme al POP, pero reducción de la capacidad global.

D = evolución no conforme al POP por aumento de la capacidad global.

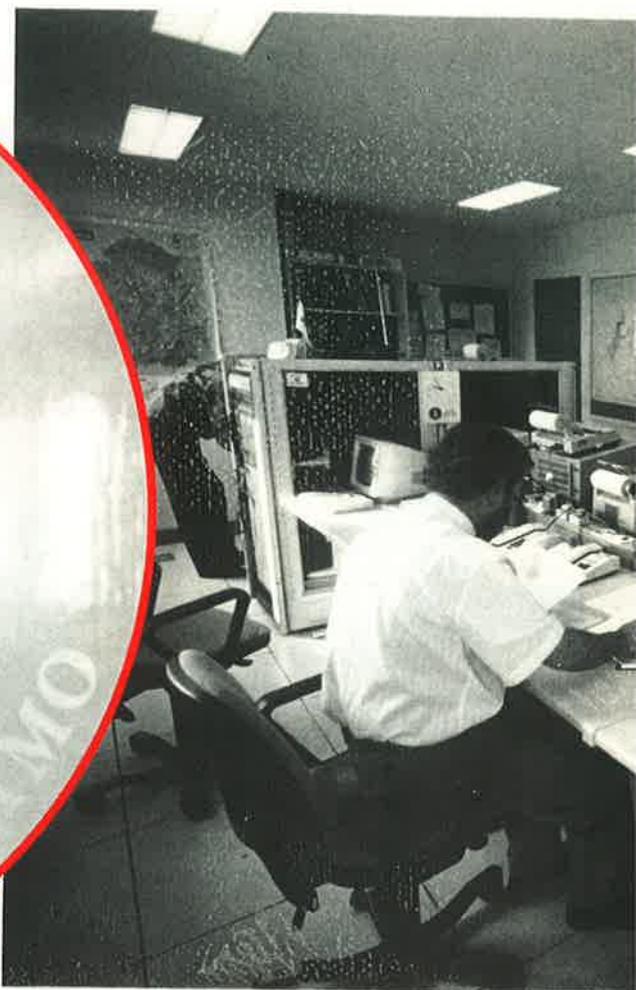
E = evolución no comprobable o datos no disponibles o incompletos.

TRB = tonelaje de registro bruto.

KW = potencia expresada en kilovatios.

n.d. = no disponibles.

(1) La evolución de la capacidad a 30 de junio de 1990, en relación con el POP, ha sido valorada comparándola con el objetivo fijado para el 31 de diciembre de 1990.

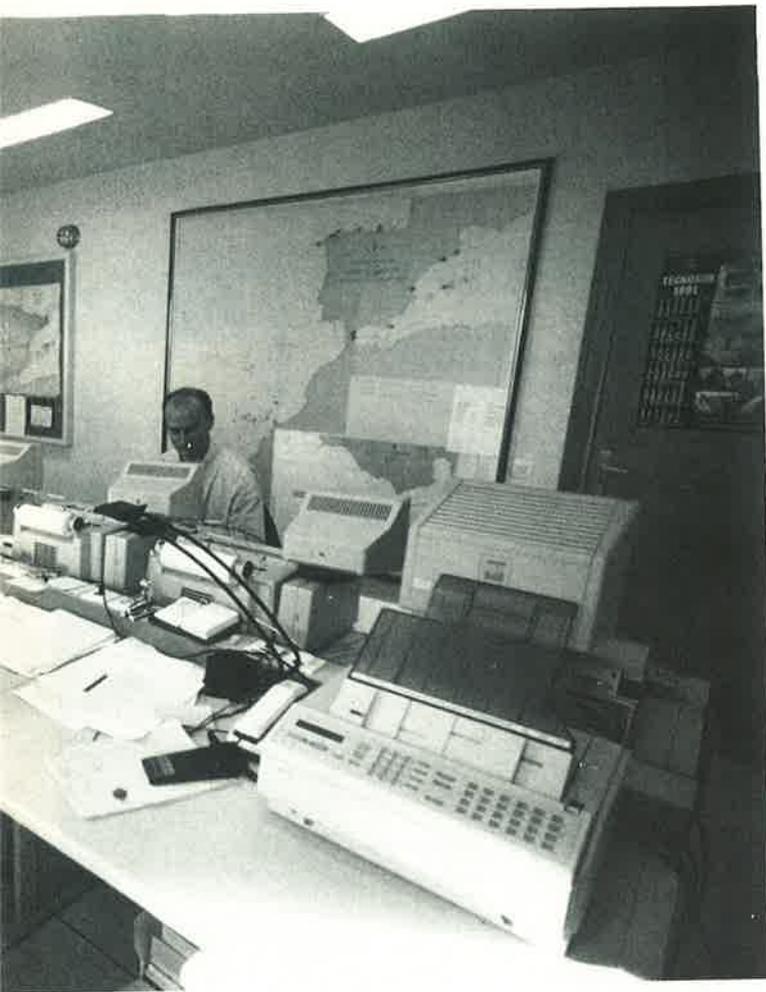


**El Centro Nacional de Coordinación de Salvamento de la DGMM supera la fase inicial de funcionamiento**

# **COORDINACION PARA EL RESCATE EN LA MAR**

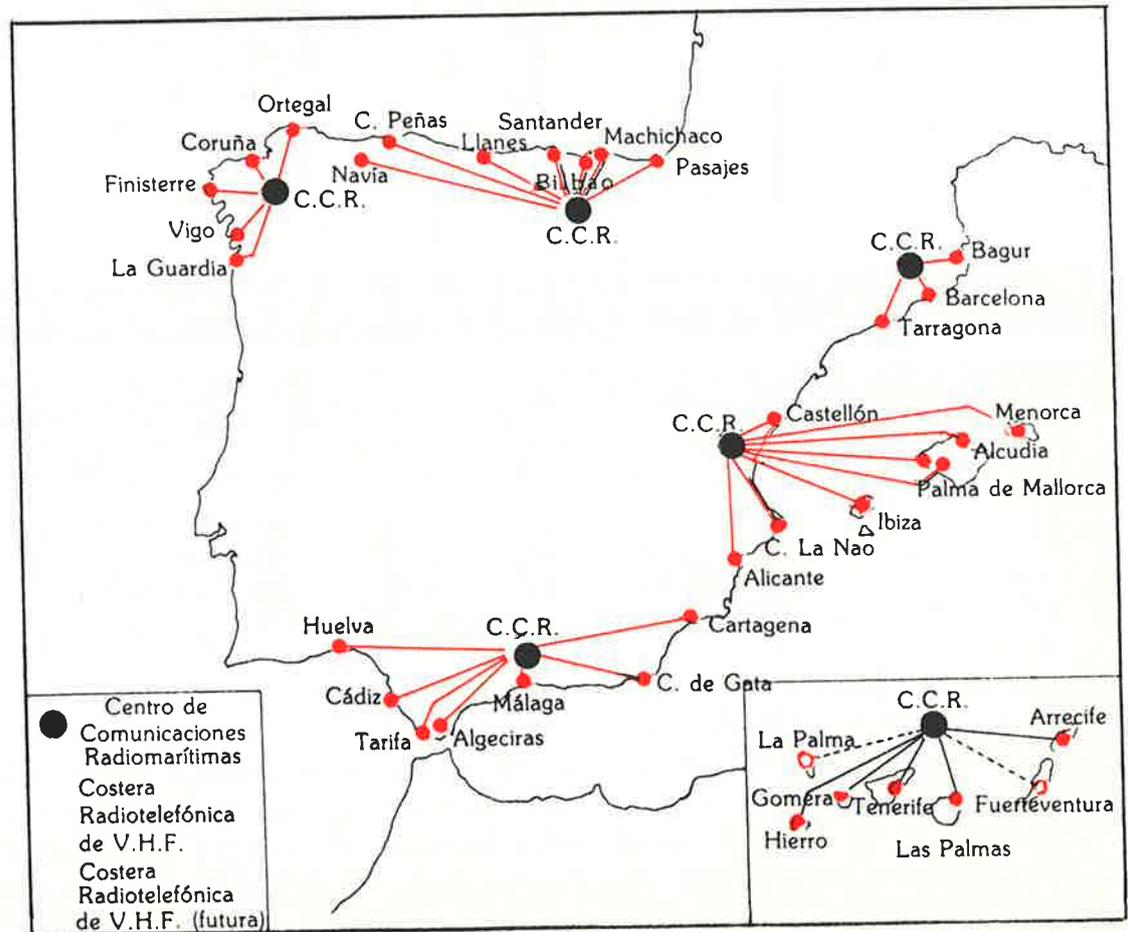
La puesta en funcionamiento del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento, ubicado en las dependencias de la Dirección General de la Marina Mercante en Madrid, supone el inicio de una nueva etapa dentro de las tareas de rescate y salvamento en la mar. Esta etapa difiere de las anteriores en

que, por primera vez, estas labores van a ser centralizadas por un centro coordinador que supla el vacío existente y la tradicional asunción de competencias de organismos diversos, pertenecientes a diferentes instituciones y sin competencias, en algunos casos, en materia de socorro en la mar.



**E**L Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS-Madrid) funciona desde mayo de 1990, pero su mayor grado de eficacia lo ha alcanzado hace apenas dos meses, período de tiempo, hasta esa fecha, que ha necesitado para consolidar su infraestructura y mecanismos de trabajo. La sede de este organismo está en Madrid, en las dependencias de la Dirección General de la Marina Mercante, y es atendido por un servicio de veinticuatro horas por profesionales de la mar experimentados, preparados para dar respuesta a las emergencias marítimas y para coordinar con los centros regionales, locales e internacionales de salvamento las operaciones de búsqueda y salvamento en las zonas de responsabilidad española.

El proceso de trabajo del centro es el siguiente: un barco que se encuentra con una



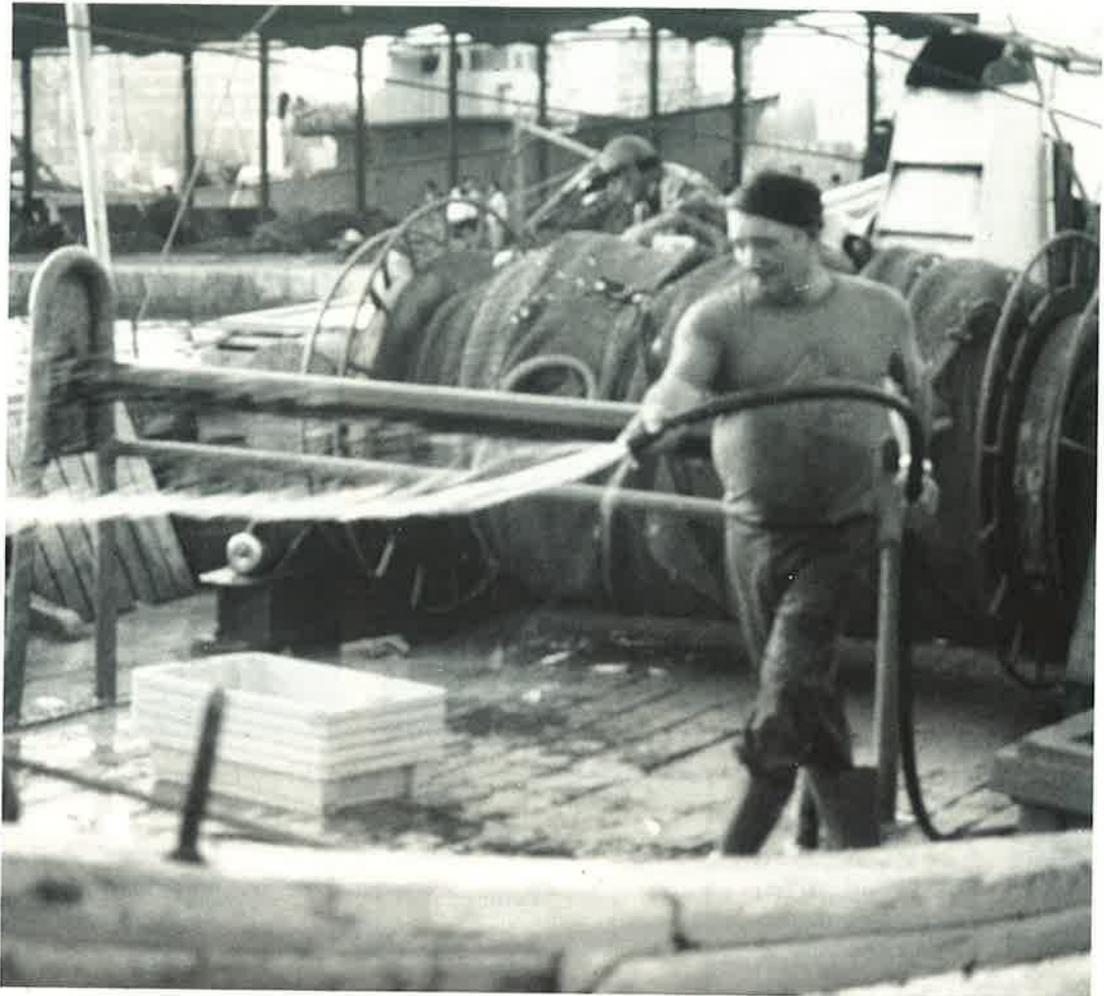


***Aunque funciona desde mayo de 1990, este centro ha alcanzado su mayor grado de eficacia hace, aproximadamente, dos meses***

emergencia en la mar emite su SOS por los canales internacionales, y su llamada es recibida por todos los demás barcos que estén sintonizando esa frecuencia y por las estaciones costeras del Servicio de Socorro Marítimo de Telefónica. Inmediatamente se ponen en contacto con el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento de Madrid, quien, a su vez, pone en marcha el dispositivo de respuesta de salvamento, que variará dependiendo de las circunstancias.

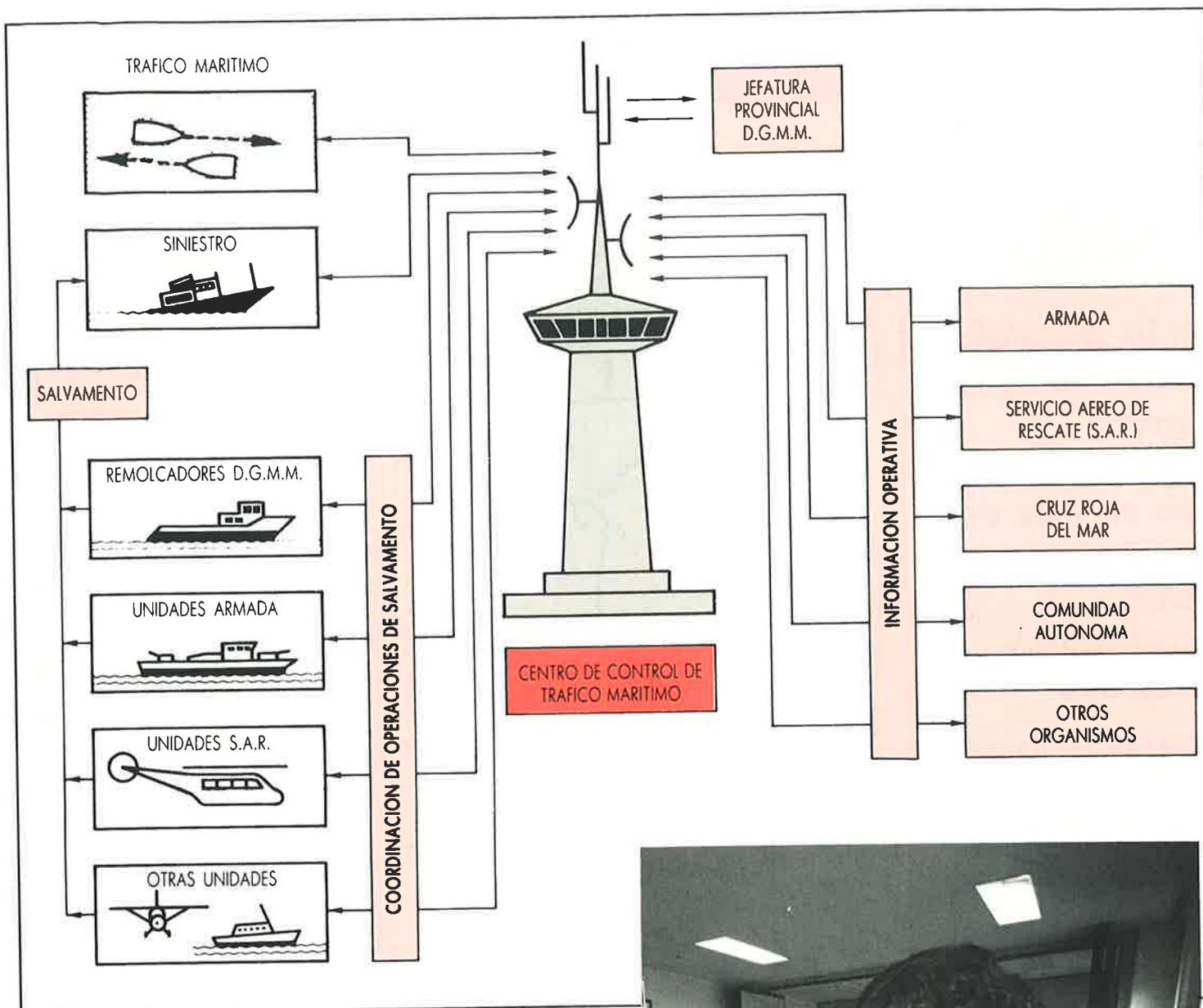
### **Efectivos disponibles**

Los dispositivos de los que dispone para hacer frente a las emergencias en la mar, bien provocadas por accidentes que pongan en peligro la vida humana, bien por aquellos que puedan suponer una catástrofe ecológica, son los previstos en el Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación



## CENTROS DE COORDINACION DE SALVAMENTO

CCS	Localidad	Teléfonos	Télex	Telefax	Radiotélex	Inmarsat	Horario	Dirección postal
Nacional .....	Madrid	(91) 532 87 22 (91) 521 79 43 (91) 597 28 28 (Mensajes al núm. 439)	44874 27298 43579 (MAMER E) 46035 (DGMM E) SEVIMAR 47472 (SEMER E)	(91) 522 27 52	Indicativo de llamada: SAMAD Llamada select: 08523	135 13 16	H-24	Dirección General de la Marina Mercante: C/ Ruiz de Alarcón, 1. 28014 Madrid.
Regional 1 .....	Tarifa	(956) 68 47 57 (956) 68 47 40	78262 (CCTG E)	(956) 64 36 06	Indicativo de llamada: SATAR Llamada select: 08524	—	H-24	Servicio de Tráfico Marítimo del Estrecho. Apdo. 42. 11380 Ta- rifa (Cádiz)



aprobado por el Gobierno y presentado públicamente por el ministro de Obras Públicas y Transportes el 20 de octubre de 1989. Estos efectivos son 10 buques de salvamento y lucha contra la contaminación, de elevada potencia y especialización, distribuidos por el litoral nacional, con base en los puertos de Bilbao, Gijón, La Coruña, Vigo, Algeciras, Málaga, Cartagena, Castellón, Barcelona y Las Palmas de Gran Canaria; siete embarcaciones de salvamento, con base en los puertos de Santander, Cariño y Porto do Son (ambas en La Coruña), Algeciras, Palma de Mallorca, Palamós y Arrecife de Lanzarote; cuatro lanchas de limpieza de aguas portuarias y costeras con base en los

puertos de Algeciras, Valencia, Barcelona y Las Palmas; un helicóptero de salvamento marítimo con base en La Coruña, con capacidad para evacuar a 19 personas y con respuesta operativa las veinticuatro horas del día.

A su vez, el CNCS está dotado con los siguientes medios de comunicación en servicio permanente: dos radiotélex SELCALL (08523-SAMAR), uno de los cuales se mantiene en exploración permanente de las frecuencias 6269,0 KHz, 8298,1 KHz, 12520,5 KHz y 1668,5 KHz, dos télex comerciales (41210 y 41224 SAMAD), un télex en la red SEVIMAR (47472 SEMER), un equipo de comunicaciones satélite SELCALL (1351316), un



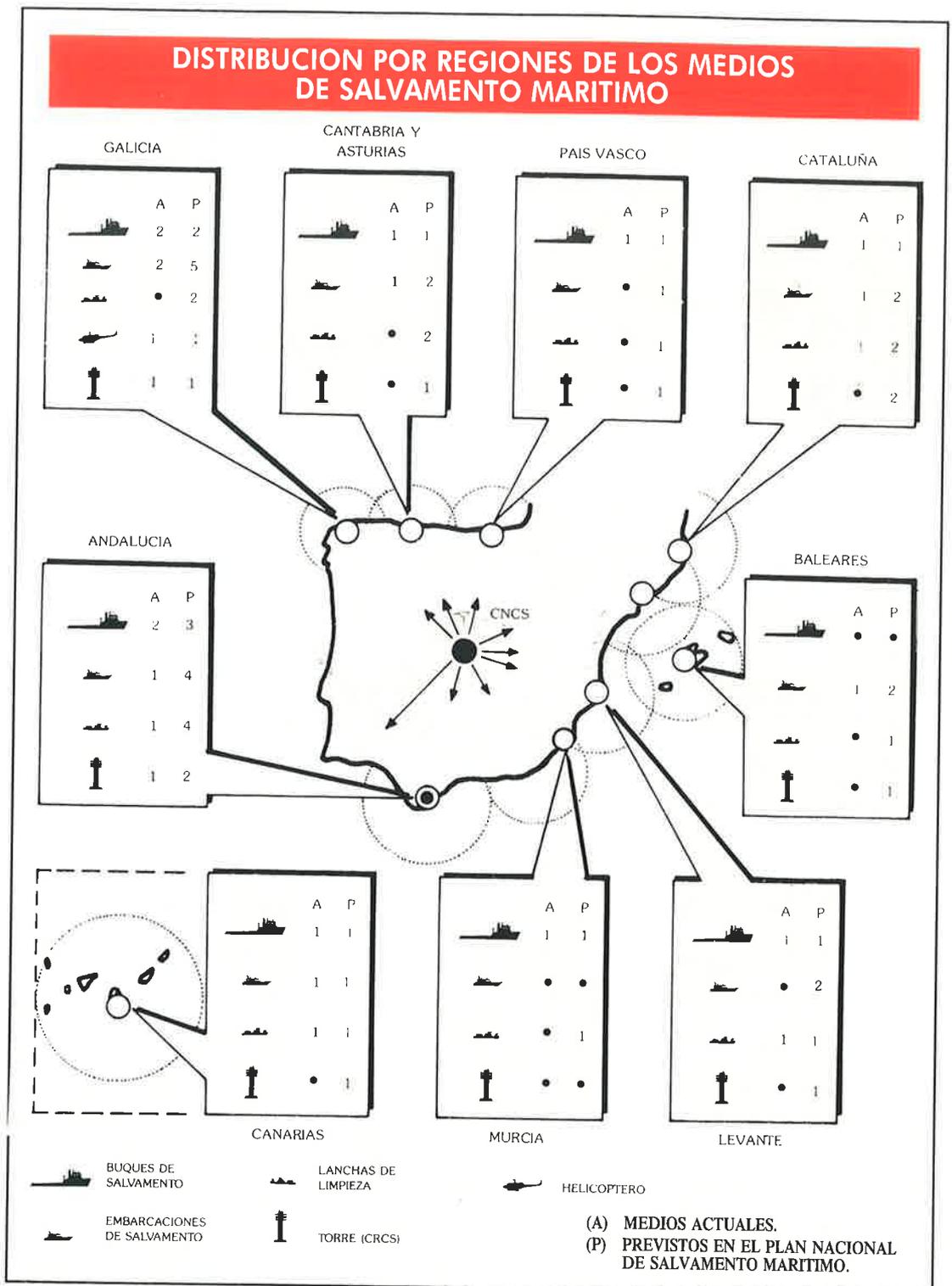


**En la actualidad cuenta con dos centros regionales, hay seis en fase de construcción y están proyectados otros tres**

telefax (91-5219510) y los teléfonos de alerta 91-5801464/5.

### La red de centros

El Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación previó la creación de centros de salvamento a nivel nacional, regional y local. Actualmente están en funcionamiento, además del nacional de Madrid, el de Porto do Son en La Coruña y el de Tarifa. En el 92 está prevista la construcción de los centros de Asturias —en cabo Peñas y Gijón—, Machichaco —en Vizcaya—, Palamós y Barcelona en Cataluña y Te-



## El Plan Nacional de Salvamento y los centros coordinadores

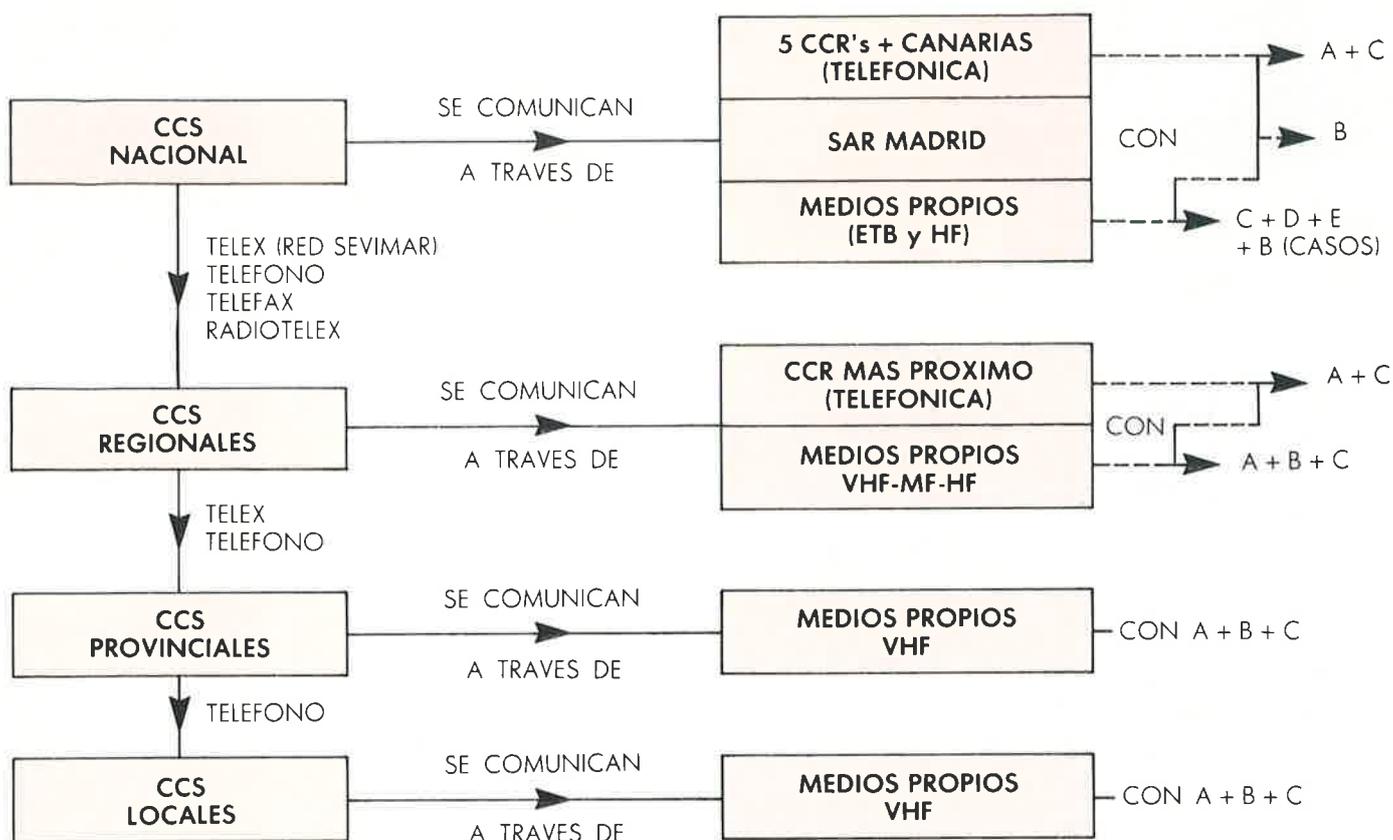
El Plan Nacional de Salvamento Marítimo, inspirado en los modelos inglés y francés, nació con diversos objetivos generales, tales como el salvamento de vidas humanas y bienes, y la prevención de catástrofes marítimas cuyas consecuencias ecológicas y económicas podrían ser irreparables.

En España son diversos los organismos e instituciones que tradicionalmen-

te han asumido las tareas de salvamento, labores que cada organismo ha desarrollado de forma individualizada. El Plan propugnaba, por primera vez, alcanzar los objetivos generales mediante la coordinación de todos los medios susceptibles de ser utilizados en las operaciones de búsqueda y salvamento mediante los oportunos acuerdos de colaboración.

Fue precisamente para cubrir estos objetivos para lo que el Plan propuso la construcción de centros coordinadores de salvamento a nivel nacional, regional y local en todas las capitanías marítimas. El fruto de estos objetivos son el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS), ubicado en Madrid, y los centros regionales actualmente en funcionamiento o en fase de construcción. ■

## ESTRUCTURA BASICA DE LAS COMUNICACIONES PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARITIMO



CLAVES

- A: UNIDADES A FLOTE, EXCLUYENDO REMOLCADORES SALVAMENTO
- B: UNIDADES AERÉAS
- C: REMOLCADORES DE SALVAMENTO
- D: UNIDADES A FLOTE QUE DISPONEN DE ETB
- E: CCS's EXTRANJEROS
- ETB: ESTACION TERRENA DE BUQUE (INMARSAT)



nerife. La red se espera que se complete en el año 1995 y añadirá a estos últimos los centros de Baleares, Murcia y Levante.

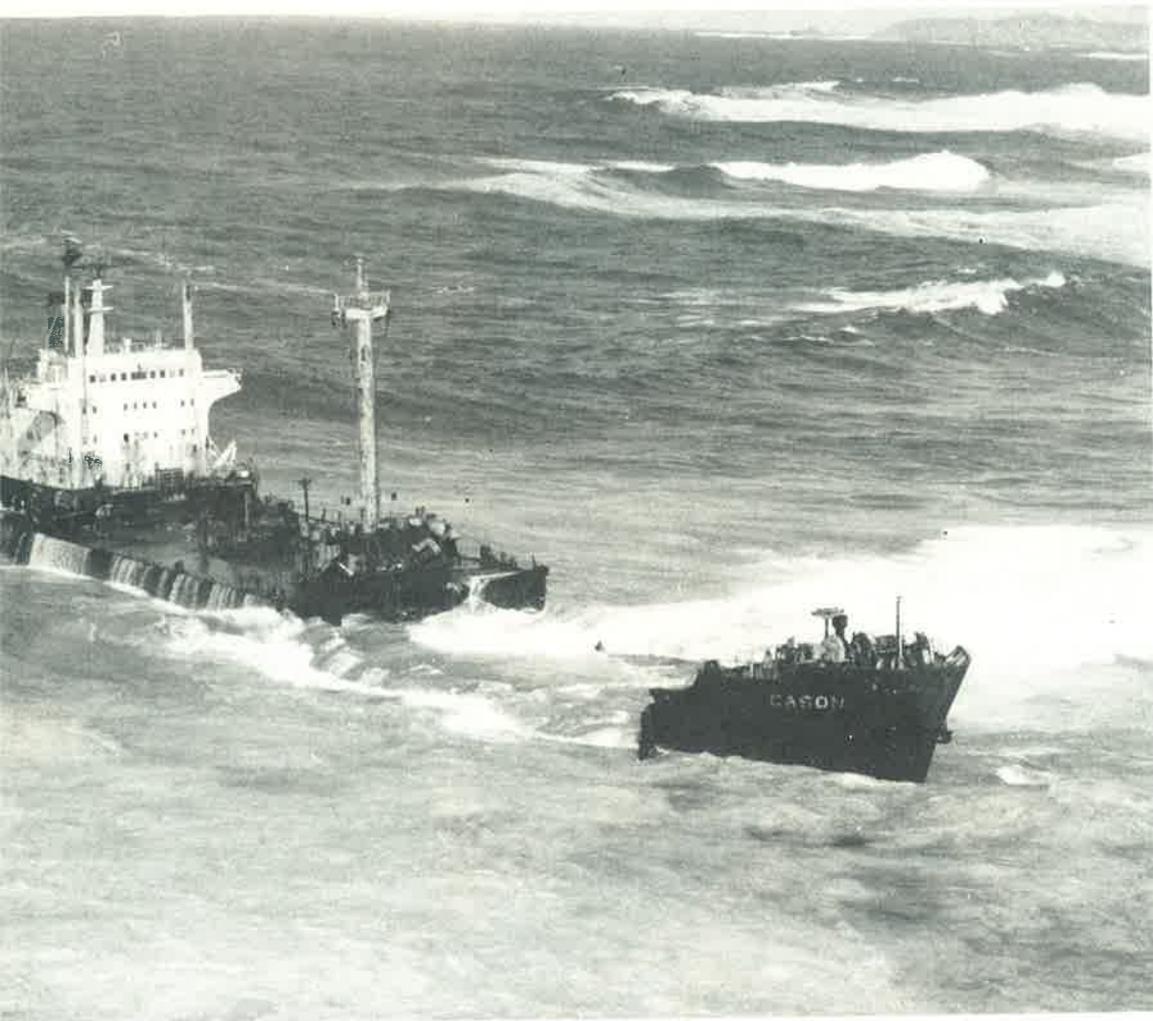
De momento, el Centro Nacional Coordinador de Salvamento sustituye la carencia de estos centros regionales, que serán autónomos en su funcionamiento para coordinar las tareas de salvamento que se produzcan dentro de las aguas de su competencia, salvo en el caso de que, por la envergadura del accidente, sea necesaria ayuda a nivel nacional e incluso internacional, en cuyo caso entraría en funcionamiento el Centro Nacional para coordinar todos los medios de apoyo.

El Centro Nacional Coordinador de Salvamento, además de coordinar a todos los centros regionales, mantiene relaciones con los centros coordinadores de todo el mundo, englobados bajo la denominación MRCC (Maritime Rescue Coordination Center). Fundamentalmente, mantiene relaciones con los centros de los países colindantes, y en especial con los centros franceses de Cross Etel y Cross La Garde y con el británico de Falmouth, por coordinar las labores de aguas colindantes a las españolas en el Atlántico. ■

Virginia LAVIN

**Durante los  
diez primeros  
meses de este  
año los  
accidentes  
registrados  
causaron  
48 muertos**





La estadística provisional de emergencias registradas en la mar hasta el 1 de noviembre del 91 arroja un total de 354 accidentes, de los cuales casi un 40 por 100 corresponde a pesqueros. Las cifras arrojan un dato significativo en lo que se refiere a este tipo de barco: la mayor parte de los accidentes (81 sobre 140) afectaron a pesqueros con más de veinte años de edad, y las cifras descienden vertiginosamente a medida que desciende la edad del buque. La estadística refleja una peligrosa paridad entre ambos factores, edad de la flota y siniestralidad.

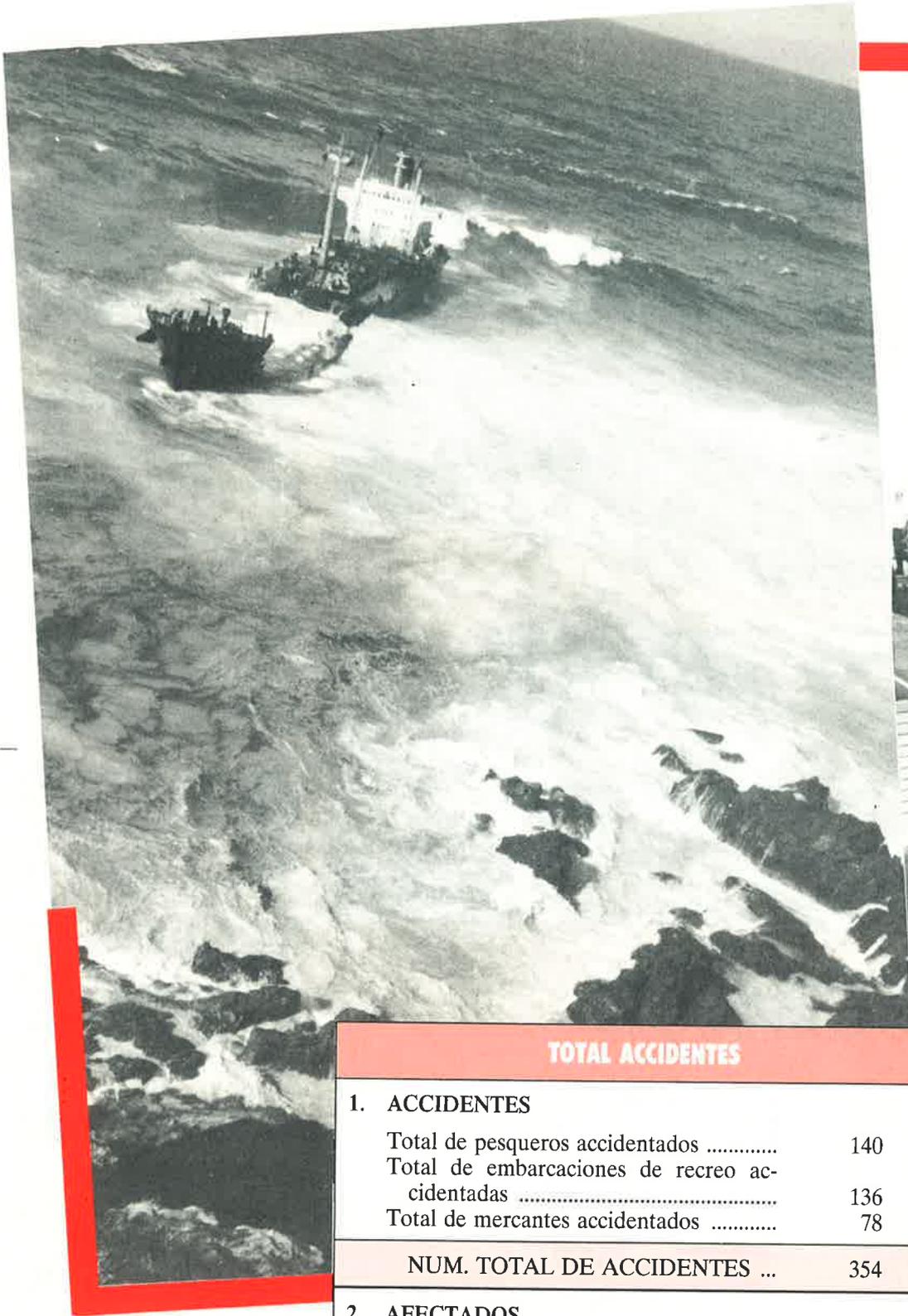
**E**NTRE el 1 de enero y el 31 de octubre de 1991 se produjeron en aguas españolas 354 accidentes, 140 en pesqueros, 136 en embarcaciones de recreo y 78 en mercantes, según los datos provisionales de la estadística elaborada por la Dirección General de la Marina Mercante hasta esa fecha. De todos ellos, 110 sufrieron pérdida total del buque.

Los accidentes registrados en este período de tiempo arrojan un balance de 48 muertos, 94 desaparecidos y 83 heridos, que entre todos suman un total de 225 afectados. La cifra de rescatados es de 1.341, de los cuales 83 estaban heridos y 1.258 ilesos.

Si tenemos en cuenta la división de las aguas españolas en las zonas SAR, la mayor parte de las emergencias se produjeron en la zona Atlántico (fundamentalmente en las proximidades a Finisterre), que registró un total de 122 accidentes. A continuación figura Baleares, donde hubo 82 accidentes. En la zona del Estrecho hubo 69, 49 en Canarias y 30 fuera de zona.

**Registrados  
hasta noviembre  
354  
accidentes  
en la mar**

**81 de  
ellos  
corresponden  
a pesqueros  
con más  
de veinte  
años**



## Pesqueros

El mayor número de accidentes fue sufrido por barcos pesqueros, 140 en total de los 354 registrados, lo que arroja un porcentaje cercano al 40 por 100. De estos accidentes, 44 correspondieron a pesqueros con más de veinticinco años de edad, 37 a barcos en

### TOTAL ACCIDENTES

<b>1. ACCIDENTES</b>	
Total de pesqueros accidentados .....	140
Total de embarcaciones de recreo accidentadas .....	136
Total de mercantes accidentados .....	78
<b>NUM. TOTAL DE ACCIDENTES ...</b>	<b>354</b>
<b>2. AFECTADOS</b>	
Total muertos .....	48
Total desaparecidos .....	94
Total heridos .....	83
<b>NUM. TOTAL DE AFECTADOS ...</b>	<b>225</b>
<b>3. RESCATADOS</b>	
Heridos .....	83
Ilesos .....	1.258
<b>TOTAL PERSONAS RESCATADAS.</b>	<b>1.341</b>

tre veinte y veinticinco años, 28 a barcos entre quince y veinte años, y las cifras van bajando a medida que disminuye la edad de los buques, hasta nueve accidentes registrados en pesqueros con menos de cinco años. Estos datos establecen una significativa relación entre la edad de la flota pesquera y su índice de siniestralidad, factores que viajan peligrosamente unidos.

En el caso de los yates el fenómeno es exactamente el contrario: a medida que aumenta la edad del barco disminuye el número de accidentes (de 40 accidentes registrados en barcos con menos de cinco años a uno en barcos mayores de veinticinco años). Este hecho puede explicarse en base a la menor edad de la flota de recreo y al factor experiencia de los tripulantes de los mismos.

En cuanto a las causas de los accidentes, la mayor parte de ellos se debieron a vía de agua

# La mayor parte de las emergencias se debió a vías de agua y hundimiento



y hundimiento, seguido de fallo mecánico o estructural, varada, escora, colisión o abordaje, incendio o explosión, desaparición y otras.

## Labor del CNCS

La puesta en funcionamiento del Centro Nacional de Coordinación y Salvamento Marítimo (CNCS), el 3 de mayo de 1990, como órgano de dirección, alerta, información y actuación permanente en relación a las competencias sobre salvamento y lucha contra la contaminación marina ha supuesto un acceso directo a una información puntual mucho más precisa que la que se había manejado en las estadísticas elaboradas por la Dirección General de la Marina Mercante en años anteriores.

La información estadística sobre siniestros y emergencias, que hasta ahora sólo contemplaba la referente a buques de

nacionalidad española con un tonelaje superior a las 20 TRB, se ha hecho extensiva a todo tipo de emergencias marítimas que tengan lugar en las áreas de responsabilidad española sobre búsqueda y salvamento marítimos y a las de otros países cuando haya involucrados buques o tripulantes españoles.

En la nueva estadística se recogen tres tipos de emergencias: accidentes marítimos, incidentes y contaminación. Los nuevos factores mencionados que se han tenido en cuenta para la elaboración del balance de 1991 y las diferencias establecidas respecto a años anteriores ha provocado que las cifras recogidas suban respecto a las de años anteriores, en los que únicamente se registraban emergencias específicas y no la totalidad de ellas, como sucede a partir de este año. ■

Virgina LAVIN

## ACCIDENTES OCURRIDOS SEGUN LA EDAD Y EL TIPO DE BUQUE

Tipo de buque	Edad del buque					
	<5	5-10	10-15	15-20	20-25	>25
Carga general .....	2	2	6	5	3	3
Portacontenedores .....			3	1	3	
Bulkcarrier .....		1	1	1	2	
Petrolero .....			2	4	1	
Químico .....	1	1		1	1	
Gasero .....				1		
Pasaje .....	1		2	3		
Ro-Ro .....			2		1	
Remolcador .....		1		1		
Pesquero .....	9	7	12	28	37	44
Yate .....	40	44	39	9	4	1
Otro .....	8	2	5	1		
<b>TOTAL .....</b>	<b>61</b>	<b>58</b>	<b>72</b>	<b>55</b>	<b>52</b>	<b>48</b>

## ACCIDENTES OCURRIDOS POR REGIONES

Región SAR	Núm. de accidentes	Tonelaje TRB
<b>Atlántico</b>		
País Vasco .....	10	15.362
Cantabria .....	46	10.671
Asturias .....	11	303
Galicia .....	90	52.384
<b>Estrecho</b>		
Andalucía .....	73	184.881
<b>Baleares</b>		
Murcia .....	10	19.467
Valencia .....	10	3.671
Cataluña .....	31	21.293
Baleares .....	31	14.303
<b>Canarias</b>		
Canarias .....	46	184.576

## NUMERO Y PORCENTAJE DE BUQUES AFECTADOS POR TIPO DE ACCIDENTE

Tipo de accidente	Núm. de buques	Tonelaje total
Incendio/explosión .....	22	45.577
Colisión/abordaje .....	32	83.620
Varada .....	46	92.564
Vía agua/hundimiento .....	110	156.438
Fallo mecánico/estructural .....	84	64.111
Escora .....	39	110.209
Desaparición .....	10	96
Desconocida .....	0	0
Otras .....	5	200

# UGT OBTIENE 12.007 DELEGADOS MAS QUE CCOO

El recuento de los resultados de las elecciones sindicales ha concluido diez meses después de terminar los comicios y ha arrojado una victoria de la Unión General de Trabajadores (UGT), que ha obtenido 12.007 delegados más que Comisiones Obreras (CCOO), según los

resultados dados a conocer el 8 de noviembre por la Comisión Nacional de Elecciones Sindicales. Los resultados fueron aprobados con el mínimo número de votos necesarios, entre los que no contaban los de CCOO, USO y la patronal.

LOS resultados finales han dado a UGT el 42,04 por 100 de los delegados (99.737 delegados sobre un total de 237.261 computados). CCOO, por su parte, ha obtenido 87.730 delegados, el 36,98 por 100 del total.

El sindicato vasco ELA-STV vuelve a ser mayoritario en el País Vasco y obtuvo 7.488 delegados, un 3,16 por 100 sobre el total; USO obtiene 6.860 (el 2,89 por 100); 6.045 correspondieron al CSIF, el sindicato independiente de funcionarios, que se hizo con un 2,55 por 100 del

**CUADRO 1**

**RESULTADOS ELECTORALES CORRESPONDIENTES AL PERIODO 15 DE SEPTIEMBRE AL 15 DE DICIEMBRE**

Provincias	Actas	Trabajadores	Electores	Votantes	% votantes/ electores		
						UGT	CC. OO.
Alava .....	1.187	63.424	62.693	49.181	78,45	660	501
Albacete .....	1.243	41.439	41.334	32.479	78,58	838	1.250
Alicante .....	5.257	170.161	169.454	135.245	79,81	4.457	3.754
Almería .....	1.059	43.809	43.369	32.752	75,52	999	834
Avila .....	373	15.320	15.212	12.020	79,02	389	225
Badajoz .....	1.494	56.969	56.714	41.705	73,54	1.461	858
Baleares .....	2.394	101.255	101.019	72.484	71,75	2.647	1.845
Barcelona .....	11.532	837.448	832.623	598.774	71,91	11.095	13.852
Burgos .....	1.148	59.663	59.165	46.272	78,21	951	962
Cáceres .....	1.053	38.958	38.755	29.821	76,95	967	573
Cádiz .....	2.491	113.791	110.568	79.510	71,91	1.957	2.515
Castellón .....	1.812	74.059	73.397	56.170	76,53	2.427	1.065
Ciudad Real .....	1.292	47.707	47.536	36.694	77,19	1.232	853
Córdoba .....	1.551	51.444	50.610	40.077	79,19	1.531	938
La Coruña .....	3.207	134.045	132.998	99.505	74,82	2.416	1.822
Cuenca .....	497	18.006	17.882	13.489	75,43	387	391
Gerona .....	1.485	68.561	67.668	50.779	75,04	1.713	1.385
Granada .....	1.527	70.252	68.528	48.562	70,86	1.136	1.247
Guadalajara .....	468	22.461	22.346	16.731	74,87	577	359
Guipúzcoa .....	2.825	116.315	114.828	87.992	76,63	819	1.032
Huelva .....	1.170	48.142	47.456	34.895	73,53	1.260	785
Huesca .....	871	29.993	29.809	22.971	77,06	841	582
Jaén .....	1.794	63.011	61.559	48.957	79,53	1.836	1.044
León .....	1.295	62.638	61.750	47.258	76,53	1.264	1.134
Lérida .....	1.343	45.407	45.349	34.540	76,16	1.367	826
La Rioja .....	1.143	43.457	43.133	34.484	79,95	1.083	584
Lugo .....	882	32.617	32.568	25.263	77,57	675	294
Madrid .....	9.242	811.879	806.212	537.588	66,68	9.375	11.614
Málaga .....	3.988	146.224	143.071	107.538	75,16	3.384	3.550
Murcia .....	3.892	147.437	145.768	110.528	75,82	3.486	2.818
Navarra .....	1.887	89.809	88.567	67.412	76,11	1.587	850
Orense .....	966	33.691	33.535	25.817	76,99	772	460
Asturias .....	2.872	156.789	156.250	121.625	77,84	3.239	2.160
Palencia .....	579	26.262	25.932	20.297	78,27	633	417
Las Palmas .....	2.484	104.471	103.219	77.488	75,07	2.541	1.743
Pontevedra .....	2.715	112.056	110.748	83.451	75,35	1.975	1.576
Salamanca .....	942	39.062	38.904	29.149	74,93	832	659
Santa Cruz de Tenerife .....	2.207	93.248	92.391	66.303	71,76	2.402	1.449
Cantabria .....	1.725	77.517	76.591	59.472	77,65	1.751	1.099
Segovia .....	501	19.882	19.541	14.580	74,61	492	355
Sevilla .....	3.128	198.690	183.318	138.423	75,51	3.445	2.997
Soria .....	256	13.036	12.506	9.477	75,78	298	177
Tarragona .....	1.587	72.924	70.493	51.317	72,80	1.578	1.344
Teruel .....	467	19.200	19.083	14.970	78,45	629	186
Toledo .....	1.178	49.266	48.738	36.984	75,88	945	1.133
Valencia .....	7.355	313.943	310.568	241.073	77,62	6.737	6.103
Valladolid .....	1.397	76.876	76.079	54.403	71,51	1.279	1.156
Vizcaya .....	3.815	205.208	199.340	151.214	75,86	2.059	1.637
Zamora .....	412	17.514	17.266	13.133	76,06	434	250
Zaragoza .....	2.728	134.220	133.582	102.816	76,97	2.415	2.233
Ceuta .....	233	7.457	7.339	5.947	81,03	246	164
Melilla .....	184	6.270	6.249	4.791	76,67	218	90
<b>TOTAL .....</b>	<b>109.133</b>	<b>5.443.283</b>	<b>5.373.613</b>	<b>3.974.406</b>	<b>73,96</b>	<b>99.737</b>	<b>87.730</b>

total de los representantes; CIGA, que por primera vez se ha convertido en un sindicato representativo, al obtener un 1,49 por 100 del total de los representantes, se ha hecho con 3.527 delegados.

Los 20 votos a favor, el mínimo necesario, efectuados por UGT, ELA-STV y CSIF, pusieron fin a un largo proceso electoral que contó, finalmente, con los votos en contra de CCOO y USO, además de con el voto en blanco de los 13 representantes de la CEOE. Los dos sindicatos mayoritarios, UGT y CCOO, responsa-

## Los resultados fueron aprobados con el voto en contra de CCOO y USO y el voto en blanco de los representantes de la CEOE

bilizaron a la Administración de los problemas surgidos en el proceso electoral. CCOO fue aún más lejos cuando su líder, Antonio Gutiérrez, denunció la existencia de fraude en el cómputo. Según los datos del representante de Comisiones Obreras, se «han caído» del cómputo un total de 29.013 delegados, mientras que el Ministerio de Trabajo concretó que la cifra de los representantes que se «han caído» es de 28.964. Trabajo afirmó que desconocía las causas de este hecho porque eso es competencia de las comisio-

nes provinciales, pero ha detectado 6.815 procedimientos abiertos ante los tribunales, de los que 5.431 corresponden a Madrid.

En las comunidades de Madrid, Cataluña y Castilla-La Mancha ha ganado CCOO, mientras en el resto de las comunidades autónomas, con la excepción del País Vasco, donde ELA-STV es el sindicato mayoritario, la Unión General de Trabajadores ha obtenido la mayor representación sindical. ■

V. L.

### (Funcionarios y trabajadores)

#### REPRESENTANTES ELEGIDOS

ELA-STV	CIGA	Otros sindicatos	Grupo de trabajadores	No consta	TOTAL
798	—	847	119	—	2.925
—	—	118	16	—	2.222
—	—	817	127	26	9.181
—	—	172	56	2	2.063
—	—	131	9	—	754
—	—	326	28	—	2.673
—	—	661	137	—	5.290
—	—	2.648	2.123	203	29.921
—	—	694	122	—	2.729
—	—	375	15	—	1.930
—	—	305	106	—	4.883
—	—	350	144	—	3.986
—	—	248	33	—	2.366
—	—	168	74	1	2.712
—	1.371	431	148	8	6.196
—	—	144	16	—	938
—	—	220	272	—	3.590
—	—	321	83	—	2.787
—	—	127	33	—	1.096
2.709	—	1.344	182	3	6.089
—	—	295	25	10	2.375
—	—	213	33	—	1.669
—	—	226	25	8	3.139
—	—	431	60	—	2.889
—	—	177	86	—	2.456
—	—	485	101	5	2.258
—	384	233	15	17	1.618
—	—	3.764	1.809	55	26.617
—	—	375	91	25	7.425
—	—	952	134	6	7.396
652	—	1.045	154	5	4.293
—	334	137	99	32	1.834
—	—	895	86	6	6.386
—	—	185	16	—	1.251
—	—	886	145	1	5.316
—	1.438	304	79	—	5.372
—	—	319	32	—	1.842
—	—	969	70	4	4.894
—	—	694	38	6	3.588
—	—	138	25	3	1.013
—	—	623	205	57	7.327
—	—	114	11	—	600
—	—	459	148	21	3.550
—	—	147	10	1	973
—	—	240	41	—	2.359
—	—	1.708	407	55	15.010
—	—	494	72	—	3.001
3.329	—	1.741	294	4	9.064
—	—	157	10	—	851
—	—	885	235	—	5.768
—	—	42	6	—	458
—	—	28	2	—	338
7.488	3.527	29.808	8.407	564	237.261

### CUADRO 2

#### DISTRIBUCION DE OTROS SINDICATOS MAS REPRESENTATIVOS SEGUN NUMERO DE DELEGADOS ELEGIDOS (Funcionarios y trabajadores)

##### ACTAS COMPUTABLES

Central sindical/denominación	Núm. de representantes
Unión Sindical Obrera .....	6.860
Confederación de Sindicatos Independientes y Sindical de Funcionarios .....	6.045
Langile Abertzale Batzordea .....	2.836
Confederación General del Trabajo .....	1.670
Convergencia Estatal de Médicos y Ayudantes Técnicos y Sanitarios .....	1.247
Federación de Sindicatos Independientes de Enseñanza del Estado Español .....	1.054
Confederación de Trabajadores Independientes .	709
Confederación de Cuadros .....	754
Federación de Trabajadores Independientes del Comercio .....	664
Federación de Asociaciones Sindicales de Grandes Almacenes .....	703
Federación Independiente de Trabajadores del Crédito .....	604
Federación de Sindicatos Obreros de Canarias	461
Sindicato Independiente SI de la Provincial de Valencia .....	443
Confederación Autónoma Nacionalista Canaria .....	375
Coaliciones de sindicatos .....	317
ANPE Sindicato Independiente .....	336
Confederación de Sindicatos de Trabajadores de la Enseñanza .....	306
Coordinadora Unitaria de Izquierda Sindical ..	303
Unión Sindical de Trabajadores de la Enseñanza .....	264
Sindicato Unitario .....	226
Confederación de Trabajadores de Cataluña ...	214
Unión Socialista de Trabajadores .....	180
Ezker Sindikalaren Kordinakundea-Coordina-dora Unitaria de Izquierda Sindical .....	159
Sindicato Auxiliares de Enfermería .....	155
Confederación Sindical de Catalunya .....	119
Sindicato Independiente Profesional de Vigilancia y Seguridad .....	105
Unión Telefónica Sindical .....	123

# LAS INDEMNIZACIONES DEL «URQUIOLA»

**C**ON los votos favorables de los Grupos Parlamentarios del PSOE, Popular, CiU, PNV y Mixto, el Senado aprobó una moción transaccional en la que se instaba al Gobierno a que «finalice en breve plazo el expediente instruido para que determine posibles compensaciones a los pescadores derivadas del siniestro del buque «Urquiola», así como que, «previa justificación de los daños por cualquiera de los medios de prueba admitidos en derecho, se realice la cuantificación de los mismos y se proceda a la fijación de las correspondientes compensaciones».

La iniciativa parlamentaria pretende zanjar definitivamente los flecos aún pendientes tras el hundimiento del petrolero en la bahía de La Coruña, en el que se perdieron 40.000 toneladas de crudo, lo que originó una gigantesca marea negra que ocasionó la muerte de muchas especies pesqueras y marisqueras, incidiendo muy negativamente en los parques y zonas marisqueras y afectando a los caladeros habituales de bajura de una importante flota. El accidente obligó a la Comandancia de Marina de La Coruña a decretar la prohibición de pesca, explotación y comercialización de moluscos durante un año en el área afectada, zona cuya producción se vio dañada seriamente en años sucesivos. Igualmente, quedó temporalmente prohibida la salida al mar de las embarcaciones de bajura.

El Consejo de Ministros de 21 de mayo de 1976 autorizó el abono de 104 millones de anticipos a cuenta de las indemnizaciones que en su día les correspondiera percibir a los mariscadores, e igual cantidad a las empresas marisqueras afectadas. Indemnizaciones que en 1987 se plasmaron en sendos cré-

El grupo de pescadores de bajura que aún no ha recibido las indemnizaciones por los perjuicios ocasionados tras el hundimiento del buque tanque «Urquiola», ocurrido el 12 de mayo de 1976, podría ver resueltas sus reclamaciones en breve plazo.

En ese sentido iba dirigida la moción aprobada el pasado 13 de noviembre por el Senado, y en la misma dirección se expresaban los pescadores mayores de las cofradías afectadas y el secretario general de Pesca Marítima, José Loira Rúa, en el encuentro mantenido el 21 del mismo mes.



**Los pescadores de bajura podrían cobrar en breve las compensaciones por los daños ocurridos hace quince años**

ditos extraordinarios de 1.514 y 2.420 millones de pesetas, respectivamente, para compensar a las empresas damnificadas y a las compa-

ñías aseguradoras. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación instruyó en 1989 un expediente de concesión de crédito por impor-

te de 923 millones de pesetas para indemnizar a los mariscadores afectados y a las cofradías de pescadores en que se encuadran, indemnizaciones que percibieron en diciembre del mismo año. El Instituto Social de la Marina, por su parte, abonó las prestaciones equivalentes a las de desempleo a los pescadores que vieron interrumpida su actividad como consecuencia de la marea negra. Ayudas que se prolongaron durante quince semanas en algunos casos, hasta que se normalizó la actividad pesquera, y que alcanzaron los 35 millones de pesetas.

El Tribunal Supremo declaró en 1983 la responsabilidad patrimonial de la Administración en el siniestro, atribuyendo el mismo a un anormal funcionamiento de los servicios públicos de cartografía marina, toda vez que el buque colisionó con una aguja del fondo del canal de entrada al puerto de 11,2 metros de sonda, en un punto en el que las cartas náuticas y la línea de ruta oficial señalaban una profundidad de 29 metros.

Quince años después del siniestro quedan sin cobrar las indemnizaciones correspondientes los pescadores de bajura de Ferrol, Mugardos, Barallobre, Ares, Miño, Pontedeume, Redes, Sada, La Coruña, Caión y Malpica. El Consejo de Estado reconoció en marzo de 1989 el derecho de los pescadores y de las cofradías de bajura a ser indemnizados, aconsejando separar los expedientes de mariscadores y pescadores para no retardar el pago a los primeros. Queda, pues, pendiente de resolver el pago de indemnizaciones a los pescadores para que puedan considerarse zanjadas, definitivamente, las consecuencias de la marea negra del «Urquiola» al menos en su aspecto económico. ■

M. V.

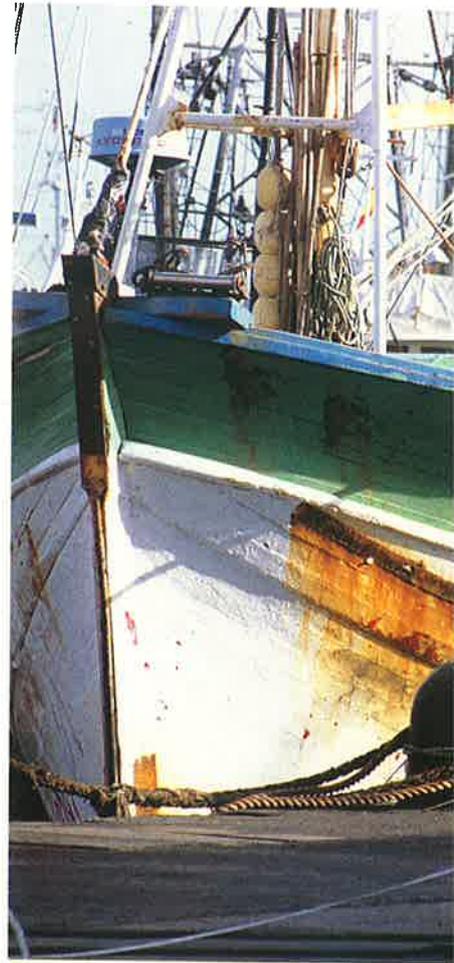


# PASÓ en

# 1991



En las páginas siguientes MAR ofrece a sus lectores un completo balance-resumen sobre las noticias más importantes que se produjeron durante este año con incidencia directa para todo el colectivo que de una u otra forma vive ligado al mar. Igualmente se incluye un informe sobre aquellas cuestiones pendientes que no tuvieron respuesta en 1991 y las asignaturas pendientes que podrían tener una solución en 1992.



## La CE reformó la política de estructuras pesqueras

**L**A Comunidad Económica Europea decidió finalmente seguir el camino iniciado hace ya muchos años por España y apostar también por las empresas mixtas como fórmula para dar salida a la flota excedentaria europea. La reforma del reglamento 4028/86, aprobada a finales de 1990, supuso un giro radical en la política que hasta entonces había venido defendiendo la CE y venía a dar la razón a España, que siempre ha defendido el mantenimiento de las empresas conjuntas o mixtas.

De hecho, España ya había logrado que se aceptaran sus propuestas en las negociaciones previas al ingreso en la Comunidad

Las empresas mixtas se consolidan como una de las salidas para eliminar barcos

obteniendo un trato de favor para las empresas conjuntas que se tradujo en el establecimiento de un contingente a las importaciones procedentes de dichas empresas y la fijación de unos aranceles reducidos durante un período de siete años. Al término de ese plazo, sin embargo, las empresas conjuntas quedaban sometidas a las mismas condiciones que afectan a las flotas de terceros países, perdiendo sus beneficios.

Las empresas conjuntas, que la CE denomina empresas mixtas, nacieron en España en 1976 al amparo de un Real Decreto del Ministerio de Comercio, en respuesta a la decisión adoptada por los países propietarios de los caladeros con mayor riqueza de extender su Zona Económica Exclusiva a las 200 millas. Junto a los acuerdos bilaterales, rechazados

por algunos países, las empresas conjuntas se presentaban entonces como una fórmula acertada para resolver la situación. De esta manera se reorientaba la capacidad de la flota excedentaria, al tiempo que se garantizaba el abastecimiento del mercado de pescado y se mantenían los puestos de trabajo, toda vez que los barcos mantenían sus tripulaciones. A ello hay que añadir el mantenimiento de la estructura empresarial y la apertura de relaciones con otros Estados.

La normativa aprobada entonces por España contemplaba una serie de condiciones y beneficios que facilitaban la constitución de sociedades conjuntas. Se preveían dos formas de participación para las empresas españolas, bien aportando el propio barco, en cuyo caso la empresa extranjera



Pasó en  
**1991**

corría con la parte principal del capital, o bien aportando el 40 por 100 del capital y vendiendo posteriormente el buque a la nueva sociedad. Asimismo, se establecían una serie de bonificaciones fiscales, créditos a la exportación de buques de pesca en explotación, cobertura de riesgos no comerciales y el mantenimiento de cupos para la entrada en España de capturas procedentes de los buques exportados, medida ésta que suponía ventajas tanto para la Administración, que se garantizaba un mejor abastecimiento, como para los armadores, que podían acceder al mercado en condiciones favorables.

Los resultados de aquella iniciativa no se hicieron esperar. Entre 1984 y 1986, mientras se negociaba ya el ingreso de España en la CE, pasaron a formar parte del patrimonio de sociedades conjuntas, por cesión o venta, 219 buques, con un registro bruto de 115.000 toneladas, equivalente al 15,2 por 100 del registro bruto de la flota española. Marruecos y Reino Unido fueron los países preferidos para la creación de es-

te tipo de sociedades, seguidos por Argentina, y a una distancia considerable, Mauritania, México, Mozambique y Senegal. El ejemplo español sería seguido por Japón y Estados Unidos con desigual fortuna.

Tampoco para los armadores españoles fueron todo beneficios. Pronto se detectaron también algunos riesgos, que en el caso de los países menos desarrollados se hicieron palpables en las continuas exigencias de nuevas contrapartidas que posibilitaran una infraestructura para el desarrollo de su propio sector pesquero. Ello, unido a la inseguridad derivada de la fragilidad de muchos de los Gobiernos autónomos. En el caso del Reino Unido, el éxito de la fórmula contribuyó a la reactivación del sector alentando la tentación proteccionista de la Administración británica, cuyo Parlamento acabaría aprobando unas leyes que, finalmente, han sido desautorizadas por la Comunidad Europea, salvaguardando de esta forma los intereses españoles.

De las empresas constituidas antes del ingreso de España en la CE

se mantienen actualmente 74, con un total de 137 buques, 51 en el Reino Unido, 32 en Marruecos, 11 en Mauritania, 10 en Mozambique, nueve en Argentina, igual número en Senegal y seis en Sudáfrica.

A partir de 1986, fecha de la entrada de España en la CE, las empresas conjuntas pasan a denominarse mixtas. De las constituidas en este tiempo permanecen 47, con 66 barcos. Reino Unido sigue siendo el país con mayor número de buques acogidos a esta fórmula, con un total de 34, seguido por Marruecos, con 21. La ralentización en el ritmo de constitución de empresas mixtas que se aprecia en las cifras anteriores tiene mucho que ver también con las reticencias expresadas por la Comunidad a este tipo de sociedades. De ahí la importancia que se atribuye al cambio de criterio que supone la reforma del reglamento, por cuanto significa que la CE hace suyas las tesis defendidas por España respecto a lo acertado de la fórmula, que beneficiará muy especialmente a los países con mayor potencial.

De entrada, la CE estableció para 1991 una partida especial, apenas significativa en su cuantía, de 15 millones de ecus. Una cantidad que se espera se incrementará en los próximos ejercicios para adecuarse a la realidad. Por otra parte, la apuesta comunitaria por las empresas mixtas contribuirá a alcanzar acuerdos en condiciones más favorables que hasta ahora venían alcanzándose en esta materia dado el mayor peso de la CE ante terceros.

En España el cambio de actitud de la Comunidad ha sido recibido con gran interés, no sólo por lo que significa de triunfo negociador sino porque, al ser uno de los países con más experiencia en esta fórmula en caladeros de gran interés, se sitúa en una posición ventajosa frente al resto de países comunitarios. De igual manera, se confía en un aumento de los contingentes asignados hasta ahora a las empresas mixtas, que en los seis últimos años habían sufrido un descenso radical, pasando de 66.300.000 toneladas en 1986 a 11.633.841 en 1992.

En suma, se trata de una de las noticias más esperanzadoras para el sector pesquero español en un año como 1991 tan poco pródigo en sucesos positivos. ■



## Fuego y muerte en el Mediterráneo

**E**

l pasado mes de abril fue especialmente trágico para el mar Mediterráneo. Más de 150 personas murieron 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. El pasado 10 de abril el transbordador «Moby Prince» colisionó, 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. Casi al mismo tiempo, se anunciaba en las inmediaciones del puerto de Génova una explosión en uno de los tanques del petrolero «Haven» cuando se hallaba en plena tarea de descarga.

Las costas italianas fueron escenario de graves siniestros

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 todo el barco. La gente, desesperada, intentaba buscar una salida en aquel infierno en llamas. Todo fue inútil. Un total de 140 personas perecieron asfixiados en el interior del ferry, mientras tan sólo una persona se salvó milagrosamente.

Eran las primeras horas de la noche cuando el ferry abandonaba el puerto de Livorno para hacer un recorrido rutinario. El barco 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. El encuentro fue tremendo. 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, ardieron unas 12.000 toneladas de crudo, mientras otras 3.000 cayeron al mar.

La peor parte, como consecuencia del impacto, correspondió al «Moby Prince». 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, pero fue imposible y optaron por arrojar al mar.

En medio de tanta muerte, solamente una persona, el miembro de la tripulación Alessio Bertrand, logró salvarse de las llamas. 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. Según Alessio, los miembros de la tripulación se hallaban en sus puestos en el momento del accidente, aunque no se explica las razones del choque con el petrolero. Por su parte, el ministro italiano de Marina Mercante, Carlo Vizzino, señalaba su creencia de que la causa del accidente fuera un error humano.

Casi al mismo tiempo que se produjo esta catástrofe en el ferry «Moby Prince», se anunciaba una explosión en uno de los

tanques del petrolero «Haven» cuando se hallaba en plena tarea de descarga. Como resultado de la explosión murieron 11 personas y más de 20.000 toneladas de crudo vertidas al mar, provocando una mancha de más de 50 kilómetros cuadrados. El «Haven» había salido del puerto iraní de Kharg Island y en el momento de la primera explosión había descargado unas 40.000 toneladas, mientras quedaban en las bodegas un mínimo de otras 100.000 toneladas.

Nada más producirse el suceso, el Gobierno italiano decretó el estado de emergencia en la re-

gión 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 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.

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.

Por su parte, la Comunidad Europea puso 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 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.

Por parte de grupos ecologistas se han llevado a cabo duras críticas contra la situación en que se halla el conjunto de la navegación por el mar de mercancías peligrosas o contaminantes concretas que se estaban desarrollando en Italia.

El accidente del ferry «Moby Prince» con sus 140 muertos, pero, sobre todo, la explosión del petrolero «Haven», ha sido 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 reglamentarias, 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. ■

PASÓ EN  
1991

# 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 Álvarez, 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 Doha - 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 29 93-4 5-6 - Télex: 33192 - Fax: 94/ 424 12 47

**MADRID.** TERMISUR - EUROCARGO, S.A.  
Cira. de Andalucía, km. 11,300 - 28021 El Salobral (Madrid)  
Tels.: 91/ 796 26 62-66 - Télex: 42161

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

**ARRECIFE DE LANZAROTE.**  
CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.  
Avda. General Franco, 4 - 2º  
35500 Arrecife de Lanzarote  
Tels.: 928/ 81 69 14-15 - Fax: 928/ 80 25 87

**SEVILLA.** TERMISUR - EUROCARGO, S.A.  
Dársena del Centenario - Muelle del Batán - 41002 Sevilla  
Tels.: 954/ 45 04 87 - 45 09 50 - 45 02 11 - 45 42 58  
Télex: 72834 - Fax: 954/ 45 38 08

**ALICANTE.** LA NAO - IBERBOX, S.A.  
Plaza de Galicia, 2 - 1º D - 03003 Alicante  
Tels.: 96 / 512 41 33 - Télex: 63828 - Fax: 96 / 512 51 81

**VALENCIA.** MARCARGO, 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 EBRRO, S.A.  
Agente Colaborador  
Cira. 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  
Cira. 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

# Cumbre pesquera en A Toxa

**L**a Conferencia Mundial de Ministros de Pesca ha evidenciado con toda rotundidad la necesidad de conjugar los intereses, no necesariamente contrapuestos, entre los países dueños de los recursos pesqueros y aquellos otros propietarios de grandes flotas y alto nivel de consumo pero con caladeros muy reducidos. Y aunque en A Toxa, sede de esta edición de la Conferencia Mundial, no se alcanzó ningún acuerdo concreto, sí se evidenció la unanimidad existente entre todos los países respecto a la imprescindible colaboración para lograr la protección de los caladeros y del ecosistema marino.

Los países con mayores recursos pesqueros, algunos de los cuales tienen en la pesca su principal eje económico, reclamaron una gestión racional de aquéllos y un mayor control de las capturas, así como una mejora en la investigación y protección de las especies.

A su vez, los países con mayor demanda de productos pesqueros

insistieron en la importancia de atender a este factor, utilizando el mercado como un instrumento de cambio a la hora de negociar el acceso de sus flotas a los caladeros. La cuestión, pese a la unanimidad de criterios, es encontrar la fórmula de concretar esa colaboración sin que hasta el momento nadie haya sido capaz de responder con alguna fortuna al interrogante de qué hay que hacer y cómo llevarlo a cabo.

Para España, cuyo Ministerio de Agricultura había convocado el encuentro, la Conferencia tenía una importancia añadida, ya que el foro de A Toxa le permitía establecer contactos a varias bandas. De un lado, con países como Marruecos, con quien tiene abiertas negociaciones para prorrogar el convenio vigente en la actualidad. De otro, para intentar alguna aproximación a países como Chile y Argentina, cuyos caladeros podrían compensar del cierre, sea temporal o definitivo, de otros, como el de Namibia. Finalmente, la reunión sirvió a España la oportunidad de discutir directamente con Canadá algunos puntos de fricción

que, de no resolverse, podían dar lugar a malentendidos que luego se pagan muy caros.

Por lo que se refiere a Marruecos, su ministro de Pesca, Smili, avanzó la pretensión de mejorar las condiciones del actual acuerdo, cuya vigencia termina en febrero. Y aunque reclamó la necesidad de preservar sus cada vez más escasos recursos, insistió también en su convicción de que habrá un nuevo acuerdo con la Comunidad Europea de manera que España pueda seguir faenando en aquellas aguas. Smili no desaprovechó la oportunidad para demandar a España un mayor grado de colaboración, así como mayores inversiones por parte de los empresarios españoles, especialmente en la industria pesquera. Advertiendo, no obstante, que Marruecos no pretende conseguir una flota potente a partir de las ayudas comunitarias y luego expulsar a los barcos extranjeros, sino que trata de mejorar su posición para seguir pescando juntos.

Menos optimistas eran las perspectivas que ofrecieron Chile y Argentina. Ambas delegaciones coincidieron en señalar que sus respectivos caladeros están sobreexplotados como para admitir nuevos invitados. El ministro chileno de Pesca, Andrés Couve, admitió que la crisis por la que atraviesa su flota no es menor que la que pueda sufrir la es-

Pasó en  
**1991**





pañola. En cuanto al ministro de Pesca argentino, Marcelo Regunaga, aunque minimizó el alcance de los últimos apresamientos de barcos españoles por parte de su país, advirtió que se iba a mantener la vigilancia por entender que, con los medios técnicos que dispone la flota, no ha lugar a errores de localización a la hora de pescar.

Problema aparte es el caso de Canadá, cuyo representante abundó en denuncias contra los armadores españoles y portugueses acusándoles de estar esquilmando sus recursos como consecuencia del exceso de capturas en la zona exterior pero próxima al límite de las 200 millas. Se estaría dando el caso, de atender a los argumentos del ministro Crosbie, jefe de la delegación canadiense, que mientras los pescadores locales, que operan dentro de las 200 millas, estarían limitando voluntariamente sus capturas, flotas extranjeras se estarían beneficiando de este esfuerzo al faenar fuera de este límite, impidiendo de esta forma el crecimiento de los recursos que persigue el Gobierno de Canadá.

Dichas acusaciones eran desmentidas tajantemente por los armadores españoles a través de

## Unanimidad entre los países para lograr la protección de los caladeros y del ecosistema marino

la Asociación Gallega de Buques Bacaladeros (Agarba), desde donde se argumentaba que son precisamente las flotas de los países comunitarios las que funcionan de acuerdo con unas normas que no se aplican con igual rigor a otros miembros de NAFO. Tras recordar que ninguna otra flota se ha regulado con un rigor parecido al que lo ha hecho la española, Agarba insistía en que nadie como los armadores españoles está tan interesados en defender el caladero canadiense del que viven, mientras apuntaban como responsables de actividades sin control a buques con pabellón de conveniencia, cuya presencia se ha incrementado notablemente en la zona.

La representación española puso de manifiesto el interés que suscitan en la Administración los temas pesqueros, máxime en las actuales circunstancias de crisis. El ministro de Agricultura, Pedro Solbes, resaltó la necesidad de evitar la sobreexplotación de los caladeros y de profundizar en el esfuerzo científico que permita conocer el alcance real de los recursos al fin de adecuar éstos a la actividad pesquera.

El comisario de Pesca de la Comunidad Europea, Manuel

Marín, presentó la pesca como un asunto internacionalizado que obliga a replantear las tradicionales relaciones entre países con recursos, los que tienen flotas y los que consumen el pescado. Al respecto indicó que la de los noventa será la década del control de capturas y de una buena gestión de los recursos. La pesca ilegal deberá terminar si se quiere preservar los caladeros, señaló también el comisario comunitario. Marín, que se declaró partidario de las empresas mixtas, abogó también por la mejora de los sistemas de control, si bien, advirtió, de acuerdo con los datos obtenidos por la CE en aquellos procesos de investigación en que ha intervenido, casi el 90 por 100 de apresamientos se han comprobado legales, al haber sido sorprendidos los barcos faenando en aguas prohibidas o con aparejos no autorizados.

A Toxa ha sido, pues, una excelente oportunidad de diálogo internacional sobre una cuestión que inquieta por igual a los países con ricos caladeros como a los que tienen una gran demanda de pesca. Unos y otros deberán ahora buscar la forma exacta de colaboración para resolver sus problemas. ■

Sigue pendiente el acuerdo con la CE

## Los congeladores salieron de Namibia

**D**ECIDIDAMENTE la independencia de Namibia ha sido negativa para la flota pesquera española. Una de las primeras decisiones del Gobierno presidido por Sam Nujoma, tan pronto alcanzó la independencia el 31 de marzo de 1990, fue ampliar sus aguas jurisdiccionales a las 200 millas y obligar a salir de ellas a la totalidad de los barcos que faenaran con pabellón extranjero. La medida afectó a cerca de un centenar de buques congeladores españoles, la mayoría de ellos con base en Vigo. Ocho mil puestos directos y unos 50.000 indirectos se vieron directamente amenazados, sin que, cuando concluía el año 1990, la Comunidad Europea hubiera sido capaz de

alcanzar una salida negociada a la situación. La primera reacción de los armadores afectados fue tomarse un tiempo de espera hasta que se resolviera el conflicto. Y mientras algunos volvían a puerto, otros se dirigían a los caladeros tradicionales de las Malvinas. Hubo empresarios que se arriesgaron a la búsqueda de nuevos caladeros en los mares del Norte y aun en el golfo pérsico, y una veintena que consiguieron acuerdos con el nuevo Gobierno namibio para seguir pescando en unas aguas que hasta ese momento habían constituido uno de los caladeros igualmente tradicionales para los congeladores merluceros españoles. La Administración dispuso ayudas para aquellos barcos que habían decidido volver a puerto, ayudas que se extendieron entre uno y cuatro meses. También hu-

bo armadores que se arriesgaron a seguir faenando ahora ilegalmente. En cuanto a los que alcanzaron convenios con Namibia, lo consiguieron a un coste muy superior, sobretasa que se decidieron a arrostrar en la creencia de que se estaba ante una coyuntura que no se dilataría en el tiempo y que se resolvería con un nuevo acuerdo de pesca con la Comunidad Europea.

Pero 1991 no ha sido mucho mejor para las expectativas pesqueras españolas en aquellas aguas. Antes al contrario, todo hace temer que la posición del Gobierno namibio sea irreversible y que el caladero se haya perdido definitivamente. Las iniciativas de Namibia a lo largo del año que ahora finaliza no pueden ser más desesperanzadoras. De entrada, la propuesta que presentó a la CE suponía de hecho la expulsión de sus aguas de la mayor parte de la flota que venía operando antes de la independencia de aquel país. La propuesta fue considerada inaceptable tanto por parte de Bruselas como por los armadores españoles, sin duda los más afectados.

Namibia basaba su proposición en un estudio realizado por un

*Pasó en*  
**1991**



grupo de expertos noruegos, según el cual el Total Admisible de Capturas (TAC) no debería superar las 60.000 toneladas, de las que el 85 por 100 quedaban reservadas de antemano para las concesiones locales negociadas y adjudicadas directamente por el Gobierno namibio. Más aún, de las 9.000 toneladas que quedaban libres, únicamente 5.000 se reservarían para la CE. ANAMER, la Asociación Nacional de Buques Merluceros Congeladores, calificó la propuesta de no aceptable, al tiempo que rechazaba el informe del grupo noruego como no ajustado a la realidad, si se tiene en cuenta que durante 1990, con un caladero en proceso de recuperación, se había fijado un TAC de 110.000 toneladas. ANAMER estimaba que la Comunidad Europea estaba en condiciones de presentar su propio informe y remitía a las investigaciones realizadas durante los últimos diez años por un equipo de especialistas de la Universidad de Barcelona, según el cual el TAC podría elevarse a las 200.000 toneladas de merluza sin que ello supusiera riesgo alguno para los caladeros del país africano.



Ocho congeladores españoles fueron apresados y multados con sanciones claramente desproporcionadas.

Namibia, por su parte, ha venido endureciendo su actitud, abundando en apresamientos de barcos e imponiendo sanciones claramente desproporcionadas. Ocho congeladores españoles fueron víctimas de esa política. Apresados bajo la acusación de faenar ilegalmente, sus capitanes fueron detenidos, recayendo sobre ellos sentencias extremadamente duras: penas de cárcel conmutables por elevadas multas y la confiscación de los barcos, aparejos y capturas. Las sanciones recaídas sólo en los primeros cinco buques suponían cifras del orden de los 5.000 millones de pesetas.

Medidas que eran muy bien recibidas por la opinión pública de un país que acaba de acceder a su independencia y que ve cómo su Gobierno defiende sus recursos pesqueros, una riqueza que Nujoma estima estaba siendo esquilpada por los grandes buques extranjeros.

Tanto ANAMER como la Embajada española en Namibia estuvieron de acuerdo en señalar que se trataba de sentencias de

claro matiz político. Namibia quería delimitar su campo de acción sin lugar a dudas y advertir con toda rotundidad que se disponía a explotar sus propios caladeros y no permitir la presencia de otros barcos que los autorizados mediante licencia, requisito innecesario hasta la independencia.

En cuanto al Gobierno español, manifestó, por boca del embajador en Namibia, Carlos Sánchez de Boado, estar al margen de las actividades ilegales que pudieran realizar las empresas pesqueras españolas, al tiempo que reconocía la soberanía del Gobierno namibio sobre sus aguas. Simultáneamente, solicitaba a los armadores que limitaran sus capturas fuera de las 200 millas de su zona económica exclusiva.

La posición gubernamental no parece haber tenido eco alguno en las autoridades de Namibia. Así se interpreta, al menos, la ausencia de este país de la reciente conferencia de ministros o responsables de pesca celebrada en A Toxa, donde sí estuvieron presentes todos cuantos tienen inte-

reses en el sector, sea en la producción, transformación o comercialización. España, organizadora del encuentro, no pudo hacer otra cosa que lamentar la no asistencia del ministro namibio, quien ni siquiera se molestó en justificar la ausencia. Para el ministro de Agricultura, Pedro Solbes, tal ausencia era tanto más lamentable cuanto hubiera podido servir para deshacer cualquier malentendido anterior, muy especialmente por la importancia de aquel caladero para una parte de la flota española. En opinión del embajador Sánchez de Boado, con su ausencia Namibia había querido expresar su malestar por la presencia ilegal de barcos españoles que seguían faenando en sus aguas.

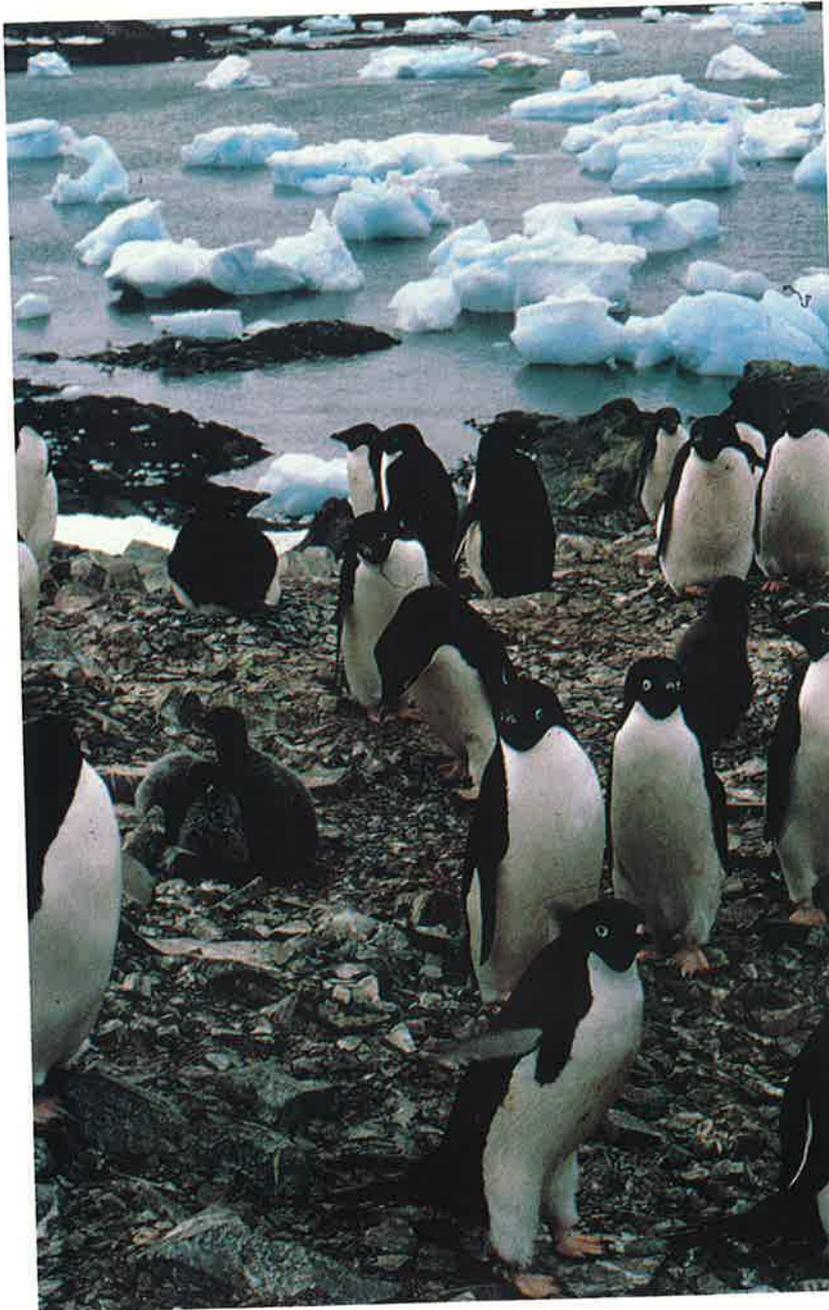
Como quiera que sea, en A Toxa se ha perdido una nueva oportunidad para la flota congeladora merlucera. Cuando continúan abiertas las expectativas de negociación con la CE y entre los armadores cunde el temor de que Namibia sea otro caladero definitivamente perdido. ■

# Tregua para la Antártida

**L**A Conferencia Internacional sobre la Antártida, celebrada el pasado mes de mayo en Madrid, estableció la prohibición de cualquier actividad minera durante los próximos cincuenta años, al tiempo que impulsa la creación de un comité de protección am-

biental. Ningún país con intereses económicos e industriales en la Antártida podrá modificar el medio ambiente circundante al Polo Sur en los próximos años. Estados Unidos es el único país que se opone a esta declaración.

Representantes de los 26 países miembros del comité consultivo del Tratado Antártico se reunieron el pasado mes de mayo en Madrid para discutir la protección del



Pasó en  
**1991**

continente helado. Las presiones que han ejercido algunos países para explotar comercialmente algunas de las grandes riquezas que se encuentran bajo sus hielos no surtieron efecto para permitir una libre explotación del Polo Sur. El triunfador fue el sentimiento ecológico de la mayoría de las delegaciones. El documento que se aprobó finalmente contiene unas resoluciones hasta ahora inéditas en las relaciones internacionales.

El mayor logro conseguido por las asociaciones ecologistas y las delegaciones más partidarias de la conservación del medio ambiente se centró en la prohibición de extraer minerales durante los próximos cincuenta años. A pesar de este logro, había algunos partidarios, como Greenpeace, de que la moratoria fuera permanente o que abarcara, al menos, durante los próximos doscientos años. O algunos, como Francia y otros países, que se mostraban a favor de un período algo mayor al fijado finalmente. Por su parte, las delegaciones de Estados Unidos y de Gran Bretaña, las menos favorables en principio a este acuerdo, consiguieron que una vez pasados los cincuenta años las decisiones que se tomen por los países miembros del Tratado lo sean por mayoría y no por consenso entre todos.

Además, el acuerdo al que se llegó en Madrid también incluye la creación de un comité para la protección del medio ambiente antártico, que sólo tendrá carácter asesor y estará supeditado a los países consultivos, salvo en casos de emergencia, en los que podría adquirir un mayor protagonismo.

## Riqueza marina

La moratoria conseguida con este acuerdo supone un paso importante para la conservación de este inmenso territorio de 14 millones de kilómetros cuadrados y de sus aguas adyacentes, amenazados hoy por el agujero de ozono que se observa sobre su superficie. Este continente ocupa hoy la décima parte de las tierras emergidas del planeta. Cubierto de hielos perpetuos en un 98 por 100, el espesor medio de esta capa supera los dos mil metros, lo que hasta ahora supone un impedimento tecnológico para su explotación.

Después de algunas investiga-

ciones realizadas por distintos países, se ha comprobado que el subsuelo antártico es rico en algunos minerales de gran rentabilidad. El petróleo es el de mayor interés comercial y de él se calcula que podría haber 45.000 millones de barriles, aunque también existen importantes yacimientos de platino, carbón, cromo, plomo y plata en la zona occidental, además de yacimientos de hierro en la zona oriental.

La riqueza de sus aguas no es menos espectacular. Es una de las reservas balleneras mundiales; también son importantes las reservas de otras especies, como el bacalao antártico, de gran interés comercial.

Pero la mayor riqueza marina de los mares antárticos es el «krill». Se trata de un pequeño crustáceo con aspecto de camarón que sirve de alimento a buena parte de la fauna marina y que constituye por sí solo una gran fuente de proteínas apta para el consumo humano.

### Turismo bajo cero

Los únicos peligros que encuentra el continente no son las extracciones de minerales y la pesca. La presencia humana en la zona, que comenzó en este siglo, ha ido aumentando con el tiempo. Se calcula que hoy son cerca de cinco mil

**Se prohíbe extraer minerales durante los próximos cincuenta años**

personas las que visitan cada año el continente en cruceros especiales, practicando un turismo a 20 grados bajo cero. Las asociaciones ecologistas han denunciado la proliferación, incluso, de bases científicas en la Antártida, lo que contribuye a la pérdida del carácter de desierto de la zona. Por el momento existen 41 estaciones científicas, no todas permanentes.

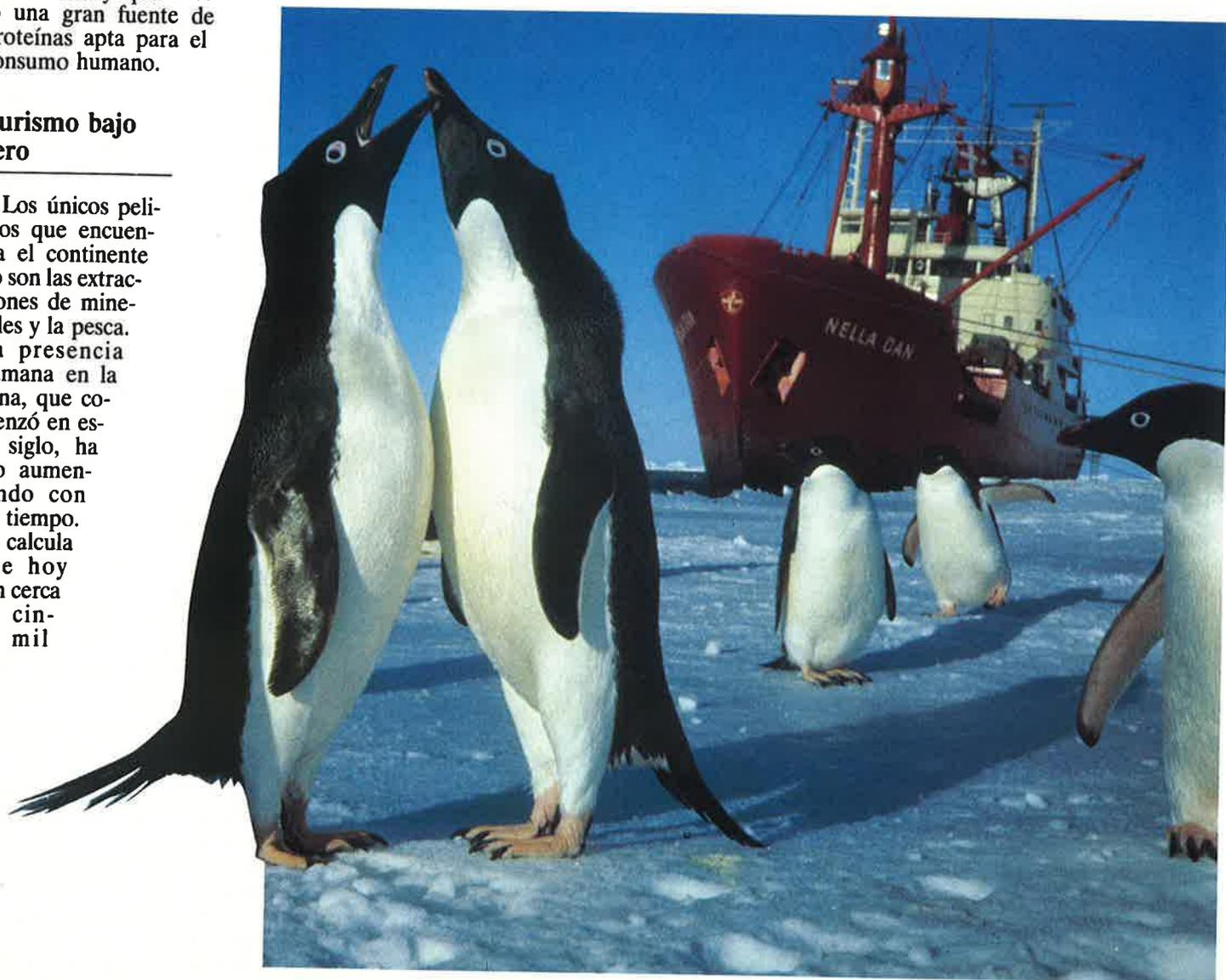
### Presencia española

La base española, denominada «Juan Carlos I», fue construida hace tres años en la isla Livingston y durante el pasado ejercicio científico de 1990-1991 ha permitido el trabajo a 54 científicos, implicados en 14 proyectos de investigación. La marcha del buque oceanográfico español «Hespérides», que ha puesto rumbo a la Antártida el pasado mes de octubre, va a incidir

en este mayor énfasis investigador de nuestro país.

El interés de nuestro país por el área se ha visto respaldado por la dotación científica con que cuenta en la actualidad. España, que es miembro consultivo del Tratado Antártico, da un paso importante para introducirse entre los países con más peso. Nuestro país fue primero país adherido al Tratado, que firmó el 18 de marzo de 1982. Tras establecer una base científica en la isla Livingston, fue admitido como miembro consultivo en septiembre de 1988.

La posición española respecto a la Antártida ha ido evolucionando. En un primer momento era favorable a la explotación de los recursos, pero ahora se ha alineado con las tesis más conservacionistas, que abogan por una moratoria indefinida o, al menos, por un plazo largo que evite el desastre medioambiental. ■



# Elecciones en las Cofradías

**C**ON el mes de junio se abrió el proceso electoral en las Cofradías de Pescadores de todo el Estado, salvo en aquellas Comunidades Autónomas que tienen transferidas competencias en esta materia, como Cataluña, País Vasco y Galicia. Por otra parte, las diferencias que existían entre la Junta de Andalucía y la Federación Nacional de Cofradías parece que han quedado subsanadas.

Las Cofradías de Pescadores de todo el Estado, corporaciones de derecho público que se han ocupado de la gente del mar, salvo en las Comunidades Autónomas de Cataluña, País Vasco y Galicia, celebraron elecciones entre el 1 de junio y el 15 de sep-

tiembre, tal y como se especifica en la Orden de 12 de abril de 1991 sobre elecciones en Cofradías de Pescadores y sus Federaciones.

Las anteriores elecciones de los órganos rectores de las Cofradías de Pescadores fueron convocadas el 29 de abril de 1987, hace cuatro años, período por el que se elige a los representantes, tal y como se establece en la Orden de agosto de 1978 que desarrolla el Real Decreto sobre Cofradías de Pescadores y sus Federaciones.

## Comunidades Autónomas

Cataluña, País Vasco, Galicia y Andalucía son las cuatro Comunidades Autónomas que no se rigen por la Orden sobre elecciones en las Cofradías publicada en

el Boletín Oficial del Estado», ya que tienen transferidas las competencias en esta materia. En el caso de Cataluña, las Cofradías confían, según explica José Manuel González, secretario general de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, que la Generalitat publique en un breve período de tiempo la orden convocando elecciones.

En el caso del País Vasco y Galicia, sus respectivos Gobiernos autonómicos no convocan las elecciones por medio de una orden, sino que deberán celebrarse cada cuatro años, en el momento que corresponda, tal y como está descrito en los estatutos de las Cofradías.

El caso andaluz es el más polémico y cuyos enfrentamientos entre la Junta de Andalucía y la Federación Nacional de Cofradías parecen haber encontrado una vía de solución. José Manuel González afirma: «Hemos logrado que las elecciones en Andalucía se celebren en el mismo período que las del resto del Estado y, repito, lo más satisfactorio es que se ha reabierto el diálogo con la Junta de Andalucía». ■

Pasó en  
**1991**





# Mejoraron las playas

Ciento setenta han sido galardonadas con la bandera azul de la Comunidad Europea

**D**ESDE el punto de vista sanitario, el 90 por 100 de las playas españolas ofrecen perfectas condiciones para el baño. De las 925 playas analizadas por los servicios de las distintas Comunidades Autónomas, 170 han sido galardonadas con la bandera azul de la Comunidad Europea, distinción que se otorga a las playas y puertos deportivos que más se esmeran, no sólo en la limpieza y calidad de sus aguas sino también en los servicios que ofrecen en sus zonas de baño y recreo. Han recibido bandera azul, asimismo, 38 puertos deportivos. El jurado otorgó tales distinciones entre las 250 playas y 50 puertos deportivos que habían presentado candidaturas. El número de banderas azules otorgadas en 1991 supone un aumento de 33 respecto al año anterior y sitúa a España en un excelente nivel respecto al resto de países comunitarios, si se tiene en cuenta que la Fundación Europea de Educación Ambiental, organismo encargado de

asignar la calificación, ha seleccionado 700 playas y 150 puertos deportivos.

A propósito de la garantía sanitaria de las aguas de baño españolas, es de significar que los análisis realizados por los responsables de las Comunidades Autónomas no se han limitado a las indicaciones procedentes de la Comunidad Europea, tales como coliformes totales y fecales, aceites minerales o sustancias tensioactivas y femoles, sino que se han determinado también otros parámetros a los que no obliga la CE, como es el caso de las materias flotantes, el pH, el estreptococo fecal, oxígeno disuelto o la salmonela. Análisis que, de otro lado, se hace con una periodicidad superior también a la exigida por la Comunidad. Como consecuencia, 107 playas del litoral español han sido declaradas no aptas para el baño.

Andalucía es la Comunidad Autónoma donde se han detectado un mayor número de zonas contaminadas, con 32 playas no aptas para el baño; seguida por Galicia, la Comunidad Valenciana, Asturias y el País Vasco. En el extremo contrario, Cantabria,

Baleares y Cataluña figuran como las Comunidades con litoral menos contaminado. En conjunto, se aprecia un cambio positivo en la situación respecto a años anteriores.

Organizaciones ecologistas como Greenpeace atribuyen a las urbanizaciones incontroladas y a la escasa conciencia medioambiental de muchos veraneantes y turistas responsabilidad directa en el deterioro sufrido en algunas zonas costeras.

Como datos alentadores para quienes apuestan por la defensa de las playas españolas aparece la Barceloneta en Barcelona, que ha conseguido una buena calificación. Por contra, la playa del Saler, en Valencia, aparece con una calificación de cero, y la costa onubense continúa presentando la peor situación de todo el litoral.

Tal como recuerdan las autoridades sanitarias, la insalubridad de las aguas no es sólo un factor que incide negativamente en el turismo español sino que puede producir graves trastornos de salud. Las dermatitis cutáneas, cuadros diarreicos y afecciones respiratorias, entre otros. ■

# Marea negra en el golfo Pérsico



A Guerra del Golfo Pérsico ha destruido el ecosistema de la zona. Para paliar los daños causados por la destrucción de

los pozos petrolíferos de Kuwait, la Comunidad Europea destinará 2.040 millones de pesetas (16 millones de ecus). Las peticiones de socorro emitidas por algunos de los países afectados por la marea negra impulsaron a que la CE seleccionara un grupo de expertos, entre los que se encuentra el español Manuel Manero, para analizar los daños del conflicto.

Los daños medioambientales ocasionados por la Guerra del Golfo son, para los expertos, difíciles de predecir. «Pasada la emergencia de la marea negra, el interés se centró en la extinción de los pozos que estaban ardiendo, ya que al realizarse una combustión imperfecta, son numerosos los agentes tóxicos que se desprenden, produciéndose una contaminación

ambiental que puede calificarse de catastrófica», afirma Manuel Manero, uno de los expertos que la CE envió al Golfo para analizar los efectos de la guerra en el medioambiente de la zona.

En respuesta a la petición de ayuda por parte del Gobierno de Arabia Saudí, ya que se sentía incapaz de luchar por sí solo contra la mancha de petróleo, la Comunidad Europea seleccionó a tres técnicos, entre los que se encontraba el español Manuel Manero, quien se trasladó a la zona para analizar los daños *in situ*. «Por lo que he podido ver, unos 400 kilómetros lineales de la costa saudí se han visto afectados por la marea negra, desde el paralelo 28 Norte hasta la isla de Abu Ali», asegura el capitán de la Marina Mercante.

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 con creces los producidos por el «Exxon Valdez» en las costas de Alaska.

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.

Según el comisario europeo de Medioambiente, el italiano Carlo Ripa di Meana, «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».

Los efectos de la contaminación lo sufrirán las especies animales. Además, los pozos de petróleo que ardieron en Kuwait han producido una nube contaminante que cubre toda la región y se ha extendido a las cadenas montañosas del Himalaya y los Balcanes.

Esta catástrofe ecológica ha hecho que la Comunidad Europea aprobara una subvención total de 16 millones de ecus para recuperar el ecosistema de la zona y ayudar sanitariamente a la población afectada por la contaminación ambiental.

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

PASÓ EN  
1991



# Moratoria para las ballenas



OS treinta países que integran la Comisión Ballenera Internacional han rechazado todas las peticiones de levantamiento

de la moratoria y establecimiento de cuotas de captura comercial de ballenas a pesar de las presiones que han ejercido Japón, Noruega, Unión Soviética e Islandia. Con esto podemos decir que al menos por un año más la ballena se ha salvado de los intereses depredadores de algunas naciones.

La XLIII Reunión de la Comisión Ballenera Internacional, celebrada en Reikiavik (Islandia) entre los días 27 a 31 de mayo de este año, ha servido para mostrar la nula justificación de los países «cazadores de ballenas», cuyo reiterado deseo era reanudar las capturas comerciales de estos cetáceos.

En este sentido, Japón e Islandia pidieron el establecimiento de cuotas de capturas sin tener en cuenta que el Comité Científico de la Comisión Ballenera no ha podido ofrecer recomendaciones sobre el estado en que se encuentran las poblaciones afectadas de estos cetáceos y sin pensar en la moratoria establecida. Por su parte, Japón se ha convertido en uno de los miembros del CBI más agresivo. Con su argumento de la caza con fines científicos, a la que no se opone la CBI, ha superado con creces el cupo de 300 ejemplares al año. Bajo la denominación de «caza científica» se ha intentado violar los acuerdos de la CBI.

Por otro lado, Noruega solicitó la retirada del estatus de protección para las poblaciones del rorcual aliblanco que pasan por sus aguas, especie que ha sido designada por la CBI como especie a proteger. La Unión Soviética propuso la caza «científica» de 90 rorcuales aliblanco en un plazo de dos meses, propuesta que tampoco aceptó la mayoría de los países.

A pesar de estas presiones, el Comité Científico de la CBI mantuvo la moratoria, y con la finalidad de ofrecer una mayor protección para las ballenas estudiará el



año que viene el Plan Revisado de Gestión (PRG).

La organización ecologista Greenpeace tiene claras sus razones para oponerse al levantamiento de la moratoria sobre la caza de ballenas. Por su parte, consideran que es necesario dejar recuperarse a unos animales con una tasa de reproducción tan baja después de la sobreexplotación de la que han sido objeto. Además, critican el que no se haya respetado la actual moratoria en vigor, ya que se han capturado más de 14.000 ballenas en este tiempo. Así, la contaminación, la intrusión y perturbaciones producidas por el hombre, la sobrepesca, el estrés, etcétera, son otros factores que dañan la vitalidad de estos cetáceos.

La conclusión de Greenpeace es que «la industria de la caza de las ballenas ha demostrado que no ha sabido explotar racionalmente las ballenas, y esto queda patente al comprobar que los países cazadores persiguen ahora a las especies de pequeño tamaño, como los rorcuales aliblanco de nueve metros, cuya captura no se consideró interesante hasta que las grandes ballenas empezaron a escasear». ■

# Primer quinquenio para la renovación de la flota



A flota pesquera española ha vivido un profundo proceso de renovación y mejora de sus estructuras desde 1986 hasta 1991, fecha

en la que ha finalizado el Plan Quinquenal. En unos casos esta mejora se ha realizado de acuerdo con las disposiciones comunitarias en base al Reglamento 4028, que ha sido modificado en diciembre de 1990, y en otros, a las ayudas dispuestas por la Administración nacional cuando se trataba de barcos con menos de nueve metros de eslora.

Entre 1986 y 1991 se ha invertido, según las estimaciones oficiales, en el sector de la pesca en España cerca de 200.000 millones de pesetas.

Esta cifra ya se había previsto hace cinco años cuando comenzó el Plan Quinquenal, que finaliza este año. Para los responsables de la Secretaría General de Pesca se podría decir que en este tiempo se ha renovado prácticamente el 20 por 100 del Tonelaje de Registro Bruto de la flota nacional, tanto con la política de nuevas construcciones como por la modernización de las unidades.

En la fuerte inversión que ha vivido el sector de la pesca en España durante los últimos años ha tenido un papel fundamental la entrada de nuestro país en la Comunidad Europea. Desde el ingreso de España en la CE el sector de la pesca ha recibido, aproximadamente, el 35 por 100 de los recursos disponibles por Bruselas, tanto para la construcción de barcos como para la moder-

nización de los mismos. Entre 1986 y 1990 la Comunidad aprobó un total de 1.705 proyectos referidos al sector de la pesca, de los que 262 correspondieron a nuevas construcciones, con una inversión total de 53.000 millones de pesetas. La subvención nacional para estas actuaciones fue de 3.408 millones de pesetas. Para la modernización de la flota el número de proyectos aprobados por Bruselas en ese período fue de 770, con una inversión total de 17.900 millones de pesetas, una subvención de la Comunidad de 3.845 millones y una subvención nacional de 1.177 millones de pesetas.

En total, entre 1986 y 1990 las inversiones en el sector de la pesca que contaron con ayuda comunitaria ascendieron a 90.000 millones de pesetas. En este sentido, ha tenido gran importancia la modificación del Reglamento 4028, en diciembre de 1990. A partir de ese momento hay ayudas para todos los barcos inferiores a los nueve metros, que estaban excluidos anteriormente de las subvenciones comunitarias. Por otra parte, se aumentan las cuantías tanto para la exportación de barcos como para su desguace y para la constitución de empresas mixtas con terceros Estados.

En la Comunidad hay conciencia

Pasó en  
**1991**





Se han invertido en el sector de la pesca, entre 1986 y 1991, cerca de 200.000 millones de pesetas

de que sobran embarcaciones pesqueras y que el colectivo es también excesivo para las actuales posibilidades. Desde esta perspectiva, se buscan salidas dignas para esos armadores o pescadores aumentando los recursos o ayudas directas a cambio de hacer desaparecer la embarcación de los actuales censos vía desguace, exportación simple o con la constitución de empresas mixtas, que hace unos años la Comunidad se negaba a reconocer.

A grandes rasgos, las modificaciones introducidas en el Reglamento 4028 se podrían dividir en tres bloques. El primero, referido a las ayudas nuevas. El segundo, afecta a las modificaciones o ampliaciones de ayudas contenidas en el Reglamento 4028. Finalmente, se han aprobado importantes cambios en cuanto a la política de financiación frente al presupuesto ajustado con que se ha contado en los últimos cuatro años.

Con el nuevo Reglamento la Comunidad concederá una ayuda para todas las embarcaciones sin tener en cuenta su tamaño. Esto supone la inclusión de las pequeñas embarcaciones con menos de nueve metros de eslora, colectivo que dominaba en la flota española.

Para la construcción de barcos no habrá ayudas cuando se trata de proyectos para embarcaciones menores de cinco metros. Igualmente, en el caso de ayudas para modernización, no se considerarán las que no tengan un importe mínimo de 500.000 pesetas. Con estas medidas se trata de apoyar a los pequeños, pero sin que suponga potenciar que las cosas sigan como están en cuanto a las posibilidades de esta flota.

### El regreso a las mixtas

Otra de las novedades más importantes contenidas en el nuevo Reglamento ha sido el tratamiento que se da a las empresas mixtas. Frente al exceso de flota en aguas comunitarias y a los problemas existentes en algunos caladeros, España defendió siempre la potenciación de las empresas mixtas. Las posiciones españolas se impusieron finalmente en Bruselas y la Comunidad ha accedido a su potenciación con la aplicación de una financiación especial.

Las principales actuaciones en el camino de la política de pesca de la Comunidad se podrían dividir en

tres apartados muy concretos: ayudas más amplias para modernizar toda la flota y para construir nuevas embarcaciones; ayudas más amplias para exportar barcos a terceros países, y dinero generoso para la constitución de empresas mixtas en el exterior. El objetivo común es reducir flota.

A grandes rasgos, la Comunidad ha triplicado con esta reforma del Reglamento las ayudas que se concedían actualmente para la flota que disponía de ayudas para parada definitiva o para la exportación. Los baremos de esos apoyos están en función del tonelaje de cada embarcación, así como de su antigüedad y el fin de la embarcación. El nivel más bajo de las ayudas corresponde a las operaciones de simple exportación de un barco. El segundo nivel corresponde a las actuaciones de desguace o parada definitiva. Finalmente, las mayores ayudas corresponden a las operaciones para la constitución de empresas mixtas en terceros países.

Lo que está claro es que la Comunidad ha dado un giro en su política y que hay más dinero para ordenar la flota reduciendo efectivos y para potenciar los caladeros. ■



## Mejoras para los puertos

**C**UARENTA mil millones de pesetas se habrán invertido al término de 1991 en la mejora de los puertos españoles, mientras se anuncia un incremento del 25 por 100 en el volumen inversor para 1992, lo que supone una cifra que superará los 50.000 millones de pesetas

entre fondos propios y subvenciones estatales.

La ya inminente entrada en vigor del Mercado Unico europeo impone a algunos de los puertos nacionales un especial esfuerzo inversor para poder competir en igualdad de condiciones con los restantes puertos comunitarios. La informatización habrá de ser uno de los capítulos más significativos de estas inversiones, junto con la protección medioam-

biental, que pretende, además, una integración de las instalaciones portuarias en el entorno de las ciudades donde se asientan. La tramitación electrónica de los documentos en el transporte marítimo internacional, el intercambio y la gestión electrónica de datos (EDI) son algunos de los retos que se presentan a los responsables de las instalaciones portuarias y que hasta el momento sigue siendo una de las «asignaturas pendientes» del sistema, en opinión del director general de Puertos y Costas, Fernando Palao. De ahí que se anuncie como inminente la puesta en marcha de un programa de informatización y telematización que mejore las informaciones sobre tráfico de puertos a la vez que facilite su gestión. MEDITEL, como se ha denominado el programa, posibilita un intercambio de datos entre los puertos conectados a él que permitirá conocer, entre otros aspectos, las fechas de llegada y salida de barcos, escalas previstas y planes de descarga de buques, información de gran utilidad especialmente en los casos de mercancías peligrosas.

La Dirección General de Puertos y Costas ha resaltado la importancia que tienen los puertos en la vida económica nacional, destacando su incidencia en la balanza comercial española, toda vez que el 90 por 100 de las importaciones y el 75 por 100 de las exportaciones se realizan a través de ellos. De otro lado, se resalta que el conjunto del sistema portuario facturó, en 1990, 66.700 millones de pesetas, mientras los gastos de personal se elevaban a 19.400 millones y los gastos corrientes a 28.800 millones. Las mercancías manipuladas en los puertos españoles en el mismo período de tiempo superaron los 230 millones de toneladas, distribuidas entre graneles líquidos (51 por 100), graneles sólidos (27 por 100) y carga general (23 por 100). El sistema portuario gestiona unos activos fijos cuyo valor neto actualizado se ha fijado en torno a los 450.000 millones de pesetas. Mirando al futuro se resalta la importancia que cobrarán los puertos mediterráneos como punto de partida de personas y mercancías procedentes del Lejano y Medio Oriente hacia Europa, para lo cual se les estaría dotando ya de una mejor infraestructura de transporte vial y ferroviaria. En cuanto a los puertos atlánticos, los insulares se potenciarán como centros de distribución hacia los países del África Occidental, en tanto que los peninsulares se especializarán en los tráficos industriales y las líneas regulares con Europa. ■

*Pasó en*  
**1991**

Finisterre

# Nuevo dispositivo de separación del tráfico marítimo

**L**A capacidad de las aguas cercanas a Finisterre para producir víctimas de siniestros marítimos provocó que el pasado mes de septiembre España presentara ante la OMI (Organización Marítima Internacional) un proyecto de la modificación de separación del tráfico marítimo en aquellas aguas. El nuevo dispositivo desplazará hacia el oeste al actualmente en vigor, una distancia necesaria para librar las zonas tradicionales de pesca en las costas gallegas. La propuesta fue aprobada por el Subcomité de Seguridad de la Navegación y se espera

que el Comité la apruebe antes de abril de 1992.

La sucesión de siniestros ocurridos en el corredor de Finisterre fue la principal razón argumentada por la Administración española en la reunión del Subcomité que tuvo lugar en Londres, y la propuesta recoge las exigencias de la mayor parte de las cofradías de pescadores gallegas y de la propia Consellería de Pesca.

El límite más próximo a tierra de este nuevo dispositivo se encuentra a veintiuna millas del Faro Finisterre, y libra, de este modo, el pozo de pesca denominado Gamboteiro, y su límite exterior está situado a treinta y cuatro millas del faro.

Además del sistema actual de de-

terminación de las posiciones de los barcos por medio de los racones instalados en los faros de Vilano, Toriñana y Finisterre, se instalarán cuatro estaciones radiogoniométricas, que irán emplazadas en Monte Beo, Cabo Villano, Monte Veladoiro y Monte Tahume. Dichas estaciones se accionarán a distancia desde el Centro Regional Coordinador de Búsqueda y Salvamento de Finisterre, situado en la cuña del Monte Enxa (Porto do Son). Este centro está equipado con medios de radiocomunicaciones en ondas métricas, hectométricas y decamétricas. El sistema de radiogoniometría comenzará a funcionar a principios de 1992. El centro de Monte Enxa, cuyas obras están en fase final de construcción, funcionará también como centro coordinador contra la contaminación. Desde él se coordinarán todas las unidades que sea preciso movilizar en su zona de cobertura en caso de registrarse una emergencia marítima. Para llevar a cabo este fin se está equipando al centro con material electrónico de gran complejidad, dado que pretende tener capacidad de observación, radar y comunicaciones en VHF en un mínimo radio de cuarenta millas a lo largo de toda la costa gallega comprendida entre la Estaca de Bares y la desembocadura del río Miño. ■

Pasó en  
**1991**





## Intema ofrece soluciones

- Conservación y reparación de equipos portuarios
- Rampas móviles Roll-on/Roll-off
- Pasarelas para embarque de pasajeros
- Gruas para Puertos Deportivos
- Pasarelas Flotantes



# intema, s.a.

Carretera Circunvalación Tramo 6º, s/n  
Zona Portuaria - Tel. (93) 336 46 11 - 08004 BARCELONA (ESPAÑA)

## Soluciones ALLIBERT: Europa se organiza



### Una herramienta indispensable para su empresa: el nuevo catálogo ALLIBERT MANUTENCION

En Europa, la más amplia y la más inteligente gama de cajas, grandes contenedores y paletas en material plástico, de dimensiones normalizadas, tienen un nombre: ALLIBERT MANUTENCION. Con sus 110 páginas de apretado contenido, el nuevo catálogo 1991-1992, constituye como de costumbre un valioso elemento de consulta para compradores y especialistas en logística, manutención, métodos y otras disciplinas de producción y distribución. Solicítelo gratuitamente.

# ALLIBERT

MANUTENCION

Camino Real, 8 - Políg. Ind. Riera de Caldes -  
08184 Palau de Plegamans (Barcelona)  
Tel. (93) 864.84.96 - Fax (93) 864 86 95 - Tel. 51887 ALIB-E



Cupón respuesta - Deseo recibir gratuitamente:  
 Catálogo General Allibert Manutención  
 Visita de un especialista Allibert

Nombre: \_\_\_\_\_  
Compañía: \_\_\_\_\_  
Actividad: \_\_\_\_\_  
Dirección: \_\_\_\_\_  
Población: \_\_\_\_\_  
Provincia: \_\_\_\_\_  
Tel.: \_\_\_\_\_  
C.P.: \_\_\_\_\_



## Vigo, centro mundial de la pesca



IGO se convirtió en la capital del mundo de la industria de la pesca entre los días 10 y 14 de septiembre, con motivo de la celebración de la World Fishing Exhibition.

Fabricantes y posibles compradores de todos los países con importantes industrias de la pesca acudieron a Galicia para presentar o conocer los últimos avances de la tecnología relativa a este sector básico en la economía gallega. Según los organizadores, la Feria Mundial de la Pesca de Vigo generó un negocio de ventas de unos 150.000 millones de pesetas. En el acto de inauguración se contó con la presencia del vicepresidente del Gobierno, Narcís Serra, entre otras muchas personalidades.

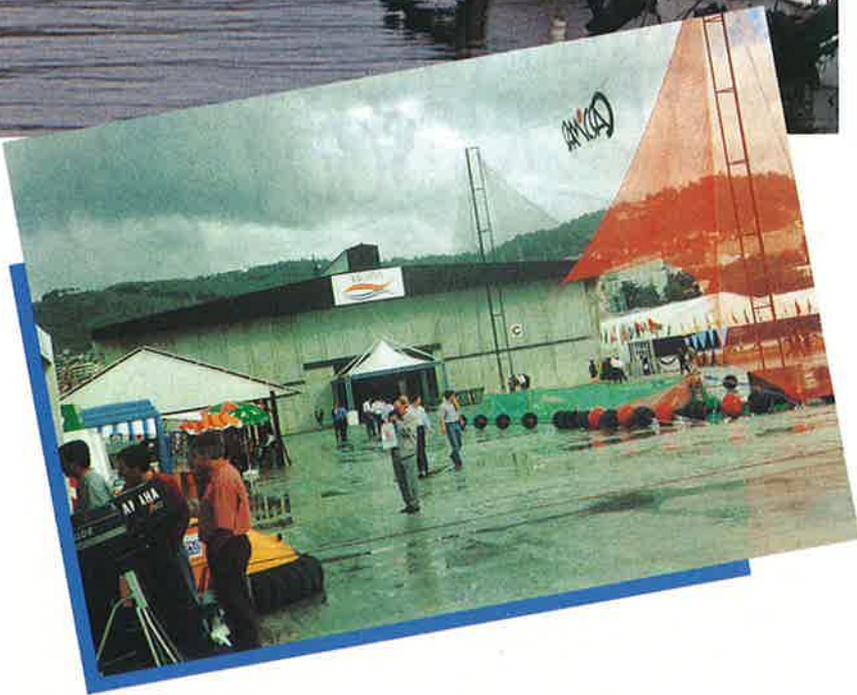
Según el presidente del Comité Ejecutivo de la exposición, Alfonso Paz Andrade, la feria ha constituido un éxito, al suponer un vo-

lumen de negocio en operaciones comerciales superiores a los 150.000 millones de pesetas. Por su parte, el sector servicios de la ciudad y comarca habrían superado los 6.000 millones de pesetas.

La feria Mundial de la Pesca se había celebrado por última vez en Vigo en 1985, en la zona de Bouzas. La Feria de este año, instalada en las instalaciones del muelle de Guixar, se ha celebrado sobre una superficie de unos 50.000 metros cuadrados, sin incluir los servicios complementarios, como restaurante, prensa, oficinas, etcétera. Más del 95 por 100 de los expositores que estuvieron en la edición anterior de la feria han repetido su presencia en la de este año. Los expositores presentes en la edición actual fueron cerca de 450, procedentes de 30 países, entre los que se hallan los más significativos en el negocio de la pesca. Son los casos de Argentina, Australia, Bangladesh, Bélgica, Canadá, Chile, Dinamarca, Finlandia, Francia, etcétera.

Junto a los *stands* dedicados a las últimas innovaciones en materias relacionadas con el sector de la pesca, la nota de color la proporcionó la Xunta de Galicia con un *stand* dedicado a la promoción de diferentes productos gallegos obtenidos en la acuicultura.

Además del importante volumen de negocio que se ha producido, superior a los 150.000 millones de pesetas, la Feria Mundial de la Pesca de Vigo ha constituido un indicador más de cómo están las cosas en el sector de la industria pesquera, tanto en España como en el resto del mundo. Los problemas suscitados días antes en la isla de A Toxa tuvieron un claro reflejo en las operaciones comerciales que tuvieron lugar en la feria. Durante la feria celebrada en 1985 las operaciones de negocio realizadas fueron hechas por empresas españolas. En la última edición el grueso de las operaciones las han realizado países con caladeros y pesquerías en aumento,



como los países sudamericanos tales como Chile o Argentina, algunos asiáticos y otros africanos. La crisis por la que atraviesa el sector de la pesca en España produjo un retraimiento en las compras en beneficio de los países que tienen caladeros ricos.

### Negocio y política

Además de las operaciones comerciales desarrolladas en la feria

entre empresarios, Vigo constituyó un marco idóneo para hablar de cuestiones de política pesquera. Desde el vicepresidente del Gobierno, Narcís Serra, que reconoció la existencia de problemas en el sector de la pesca y auguró una salida a la misma con la ayuda de todos, hasta las declaraciones del alcalde de Vigo, Carlos G. Príncipe, señalando que los pescadores vigueses habían contribuido a la merma de los recursos en los paí-

ses ribereños. Para el conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, la feria era, además de negocio, una ocasión importante para dar a conocer a todo el mundo la realidad pesquera gallega.

Entre las actividades desarrolladas en el contexto de la Feria Mundial de la Pesca y no referidas al negocio comercial destaca, en primer lugar, el encuentro que tuvo lugar entre el conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, con el viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco, José Ignacio Espel, y con el director de Pesca Marítima de la Generalitat, Edelmir Salich.

La reunión entre los representantes de las tres Comunidades sirvió para analizar la situación actual de transferencias en esta materia y coincidieron en criticar la existencia de una fuerte descoordinación con el Gobierno. Los representantes de Cataluña, País Vasco y Galicia se comprometieron a elaborar conjuntamente un documento donde se incluyan las pautas para el máximo desarrollo de los Estatutos en estas materias.

Por la Feria de Vigo pasó el director general de Estructuras Pesqueras de la Comunidad Europea, Emilio Mastracchio, acompañado del director general de Estructuras, Rafael Jaén. El representante comunitario insistió sobre el proceso de reconversión y modernización que se ha puesto en marcha y reconoció la posibilidad de que esas actuaciones den lugar a problemas sociales. El director general español de Estructuras, Rafael Jaén, señaló que habría presupuestos suficientes para seguir con las acciones previstas en cuanto a la modernización de la flota.

Finalmente, destacó la reunión de la Junta Asesora de Cultivos Marinos, que aprobó en Vigo el Programa de Orientación Plurianual, que entrará en vigor en enero de 1992 con una duración de cinco años.

Las inversiones previstas para este período rondan los 26.000 millones de pesetas, con la posibilidad de que las ayudas comunitarias lleguen al 40 por 100 de la inversión. Rodaballo, lubina, dorada, salmones, mejillones y ostras se hallan entre las principales especies a desarrollar. ■

Pasó en  
**1991**

# Guardia Civil del Mar



**C**UATRO han sido las provincias seleccionadas para iniciar, como experiencia piloto, el servicio marítimo de la Guardia Civil. La

Coruña, Cantabria, Barcelona y Murcia fueron testigos, el pasado verano, del primer despliegue de la Guardia Civil del Mar, que aún habrá de tardar cuatro años en extenderse a la mayor parte del litoral español.

De momento, 200 personas han iniciado tareas de patrulla en la costa. Cuando el programa se haya completado, serán dos mil agentes los que conformen la plantilla de este servicio. Contarán para ello con 39 patrulleras ligeras de hasta 12 metros de eslora, 36 patrulleras de tipo mediano de 18 metros de eslora y 12 patrulleras de altura de 30 metros. En su primer año han podido contar con siete unidades de tipo ligero y cinco de tamaño mediano.

Doce mil millones de pesetas será el presupuesto disponible durante el cuatrienio en que se iniciará el programa. De ellos, mil millones se habrán aplicado al término del primer ejercicio en la adquisición de las primeras embarcaciones. Aunque en cada zona del territorio la Guardia Civil del Mar tendrá unas funciones específicas para dar respuesta a las necesidades concretas del lugar, sus competencias van desde la represión del contrabando o la pesca ilegal con explosivos, el mantenimiento de la seguridad ciudadana en la costa o el control del transporte de mercancías peligrosas, la ordenación del tráfico marítimo pasando por la vigilancia de las aguas portuarias, edificios e instalaciones marítimas y resguardo fiscal del Estado. Evidentemente, la vigilancia del contrabando será una de las primeras tareas que habrán de asumir en Galicia, como lo será en el País Vasco la lucha antiterrorista y el control de la inmigración clandestina en la zona del Estre-

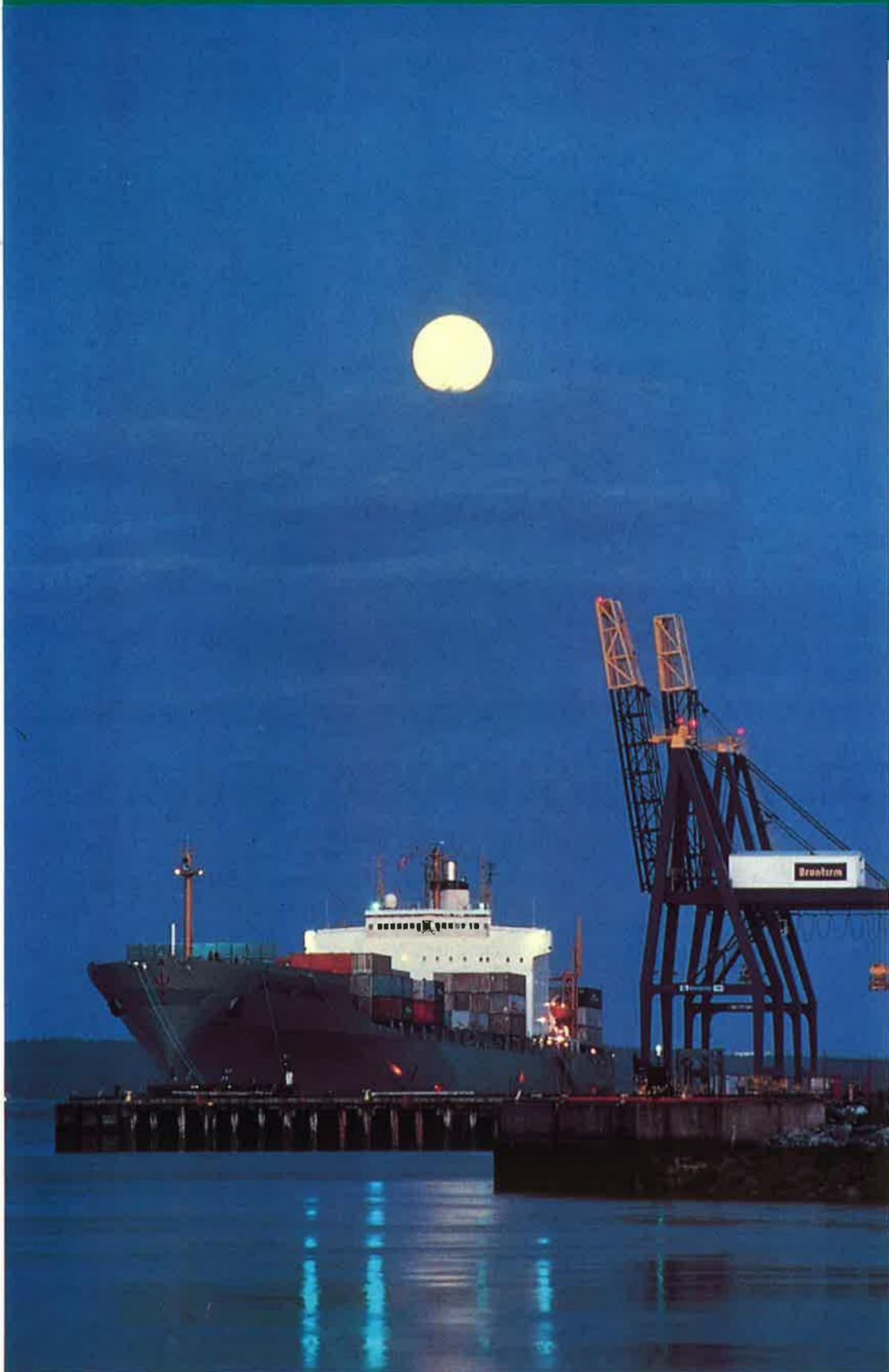
cho. La importancia de este nuevo servicio se aprecia aún más a la vista de la conflictividad creciente de las costas españolas que hacen de España una de las fronteras más problemáticas de la Comunidad Económica Europea.

El servicio marítimo de la Guardia Civil se contemplaba ya en la Ley Orgánica de Cuerpos y Seguridad del Estado de 1986, si bien su regulación se hizo por Real Decreto de 22 de febrero de 1990. En la responsabilidad del despliegue intervendrán los Ministerios de Interior y Defensa.

Las tareas de la Guardia Civil del Mar se extenderán en las aguas marítimas españolas hasta el límite exterior del mar territorial y, excepcionalmente, fuera de estos límites, de acuerdo con lo establecido en los tratados internacionales vigentes. El ministro del Interior será quien ostente el mando superior del nuevo servicio, actuando conjuntamente con los Departamentos de Economía y Hacienda e Industria en aquellas tareas que tienen que ver con la prevención o represión del contrabando. ■

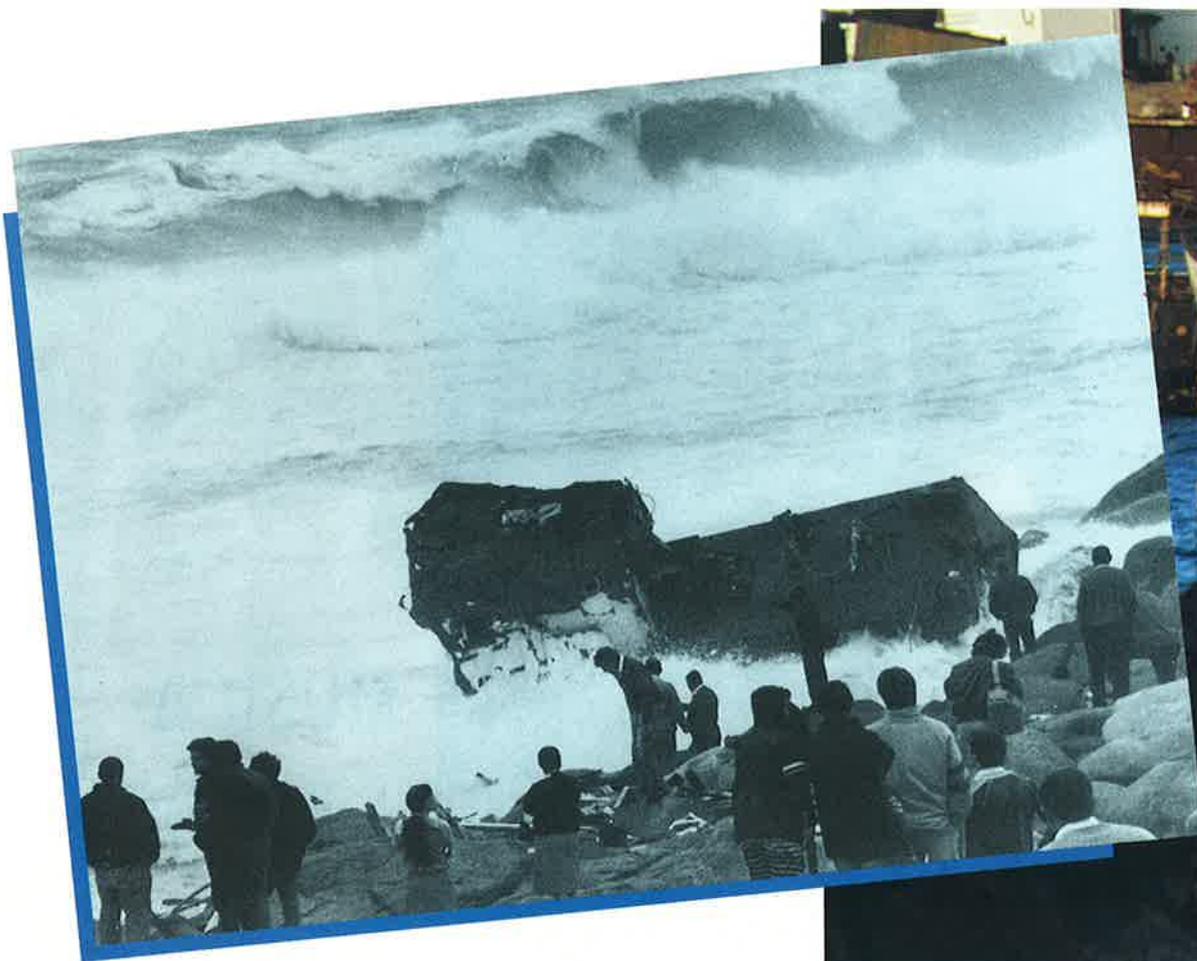
Pasó en  
**1991**





## MUSICA A BORDO

CEPSA dispone de una fuerte  
Red Comercial y de Asistencia Técnica.  
Una asistencia técnica que funciona  
viento en popa.  
Ofreciendo programas de Seguimiento  
y Estudios de Lubricación.  
Una Red Comercial que suministra  
lubricantes a buques en 490 puertos  
de todo el mundo. Un servicio inmediato.  
Así es CEPSA.



## Año negro para los pescadores gallegos



CTUBRE fue un mes negro para los hombres de la mar, especialmente en Galicia. Una treintena de personas perdieron la vida en

apenas diez días, la mayor parte de ellas en la Costa de la Muerte, la mayoría pescadores gallegos.

La triste relación se abrió con el hundimiento del pesquero de bandera alemana «Frank C» cuando faenaba a 240 millas de las costas de Escocia. De sus diecisiete tripulantes, quince de ellos gallegos, sólo consiguió salvar la vida el patrón Gerardo Pérez Pose, que fue hallado por el barco danés «Nuka-Ittuk» tras permanecer veintiséis horas a bordo de una balsa salvavidas. A partir de ese momento, y en base a las informaciones facilitadas por el superviviente, se inició la búsqueda de la tripulación, que, de acuerdo con la versión de Pérez Pose, ha-

Una treintena de muertos en tres naufragios

bía abandonado el «Frank C» utilizando una segunda balsa salvavidas.

En las operaciones de rastreo participaron embarcaciones y aviones de los servicios de salvamento británicos y estadounidenses con resultado negativo. Una vía de agua, provocada por un golpe de mar, habría sido la causa del siniestro que se llevó al fondo del océano Atlántico al «Frank C», propiedad de la firma armadora Gerukespan Fish, representada en Galicia por la firma Pescarosa. El barco, de 108 TRB, había sido construido en 1960 y acababa de ser reparado en el puerto de Marín antes de iniciar la campaña en aguas escocesas, actividad para la que no disponía de licencia comunitaria. Dedicado a la pesca de rape con artes de rasco, modalidad que practican con frecuencia los buques con bandera de conveniencia, había recibido críticas de la Asociación de Armadores.

A pesar de que España no tiene competencias para inspeccionar un barco con bandera de otro país, tras el siniestro se anunció la apertura de una investigación que permitiera conocer las causas exactas del hundimiento y despejara alguna de las incógnitas no respondidas con la versión del patrón, cuestionada por los familiares de los pescadores desaparecidos. Entre las preguntas que habrá de responder la investigación no es la menor la que se refiere a por qué no se activó la radiobaliza en el momento del accidente. A estas cuestiones se añaden las reservas sindicales acerca de la dotación que pudiera disponer un barco de este tipo en instrumentos de salvación.

Cuando aún no habían concluido las operaciones de búsqueda de posibles supervivientes del «Frank C», los vecinos de la Costa de la Muerte volvieron a ser testigos de otra tragedia tantas veces repetida como para acreditar



Pasó en  
**1991**

la justeza del nombre. El barco «Os Tonechos» se hundía a sólo cinco millas de la costa de Malpica, tras colisionar con uno de los bajos del arenal de Baldaio en el lugar conocido como Canal de Maior. Todo hace suponer que el accidente se produjo hacia las nueve de la noche, conociéndose a la mañana siguiente cuando se encontró un salvavidas con el nombre de «Os Tonechos». Una embarcación que apenas tenía medio año de vida marinera y que arrastró a la muerte a ocho personas. Excepto el patrón y propietario, Modesto Varela, que contaba cuarenta y nueve años de edad, el resto de personas desaparecidas apenas rondaban los veinte años.

En el mar y en la costa quedó la interrogante sobre las causas de este nuevo siniestro: si fue debido a un exceso de confianza, un descuido o fue la mar quien llevó al barco por un camino, muy utilizado en tiempo de bonanza, pero demasiado arriesgado cuando las condiciones del mar son malas. Malpica decretó tres días de luto oficial, al tiempo que reclamaba de la Administración ayudas para las familias de los fallecidos.

No había concluido el duelo oficial en Malpica cuando la costa gallega volvía a sufrir los embates de la muerte. En Muxía, cerca de Punta Barea y enfrente de la ermita de la Virgen de la Barca, se estrellaba el pesquero «La Xana» cuando se dirigía a puerto después de haber sufrido una vía de agua que no pudo ser achicada con sus propios medios. «La Xana», un arrastrero adquirido en Gijón, con base en Muros, se dedicaba a la pesca de arrastre. Con una eslora de 27,20 metros, la mayor parte del barco era de madera. Embarrancado junto a la costa, las olas lo destrozaron rápidamente. De sus ocho tripulantes, tres fueron arrojados por un golpe de agua contra las rocas, salvando así la vida. Sus cinco compañeros desaparecieron en la Costa de la Muerte.

España entera se mostraba aturdida por tanta y tan reiterada siniestralidad, que venía a engrosar una relación de víctimas de por sí abultada. En efecto, los 28 muertos de octubre venían a sumarse a la dramática lista de desaparecidos durante 1991, que colocaba el negro listón en 69 mari-

neros gallegos muertos en la Costa de la Muerte, 172 en los últimos diez años.

Autoridades y portavoces de los distintos sectores relacionados con la pesca se aplicaron a buscar una explicación a lo sucedido, a la vez que abundaban en llamamientos a extremar la precaución. Y así, mientras el Parlamento gallego demandaba medidas para evitar los accidentes, el ministro de Agricultura, Pedro Solbes, recordaba a los marineros la necesidad de tomar siempre las debidas precauciones.

Mucho más contundente se expresaba el presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, José Manuel Muñiz, para quien la flota española de pesca, especialmente en algunas de sus actividades, son verdaderos ataúdes flotantes. Aetinape demandaba una mayor coordinación entre Administraciones y, sobre todo, mejorar las condiciones de seguridad de la flota, admitidos los avances logrados en materia de salvamento. Una inspección más rigurosa y una mejor formación de las tripulaciones contribuirían también, en opinión de José Manuel Muñiz, a mejorar la seguridad de los buques.

Aetinape denunciaba la forma en que se realizan las inspecciones reglamentarias en los barcos de pesca que no son capaces de garantizar la disposición de todos los elementos de prevención necesarios, tales como radiobalizas, balsas salvavidas, chalecos, aparatos contra incendios, etcétera. O bien, añadía, en los supuestos en que sí se disponen de equipos suficientes, no se comprueba su funcionamiento o el adiestramiento para su correcta utilización por parte de la tripulación. Todo ello, insistía la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, sin olvidar las agotadoras jornadas laborales a bordo, frecuentemente de más de veinticuatro horas, en difíciles condiciones de habitabilidad y estabilidad, que influyen muy negativamente en la seguridad de la embarcación y de sus tripulantes. De ahí la insistencia de José Manuel Muñiz en reclamar mayores medidas preventivas que hagan de los servicios de salvamento, por buenos que sean, algo más que un medio para recoger cadáveres. ■

# Pensiones no contributivas

**D**ESDE el pasado mes de enero cerca de 150.000 personas mayores de sesenta y cinco años o minusválidos carentes de recursos pueden solicitar a la Seguridad Social una prestación de 26.000 pesetas mensuales por 14 pagas al año, de acuerdo con la Ley de Prestaciones no Contributivas. A este colectivo se sumarán otras 550.000 personas, también mayores de sesenta y cinco años o minusválidos, cuyas pensiones no lleguen a esa cantidad. Igualmente, la ley mejorará las prestaciones por hijos a cargo, medida que afecta a otras 4.800.000 personas. Esta medida supondrá para la Seguridad Social un aumento en sus gastos de 232.000 millones de pesetas.

La puesta en marcha de la Ley de Pensiones no Contributivas supone el cierre de un proceso de ocho años de reformas en el sistema de la Seguridad Social, centrado en perfeccionar y asegurar su viabilidad financiera. La nueva ley universaliza las prestaciones sociales de las personas de sesenta y cinco años o minusválidos que no hayan podido aportar las cuotas que les hubieran permiti-

do acceder a las pensiones contributivas.

Para el secretario general de la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, esta ley cubre una laguna que abarca a un importante número de ciudadanos.

«A partir de esta ley —apunta Adolfo Jiménez— ninguna persona mayor de sesenta y cinco años o minusválido carecerá de una pensión. Es un paso gigantesco para erradicar la marginación existente entre los más incapacitados. Este colectivo de personas podrá disfrutar, además de la pensión, de asistencia sanitaria y farmacéutica gratuita.»

La Ley de Pensiones no Contributivas ha venido a llenar un hueco donde no existía una protección suficiente, aunque ello conlleva unos gastos importantes para el conjunto de la Seguridad Social.

Según una encuesta realizada, el 90 por 100 de los ciudadanos encuestados consideró que era urgente la puesta en marcha de este tipo de pensiones. Las personas con edades inferiores a los cuarenta años son quienes han mostrado una mayor solidaridad en las encuestas para la aplicación de una medida, que afectará, sobre todo, a las mujeres. De las 700.000 personas entre pen-

sionistas que acceden por primera vez a la ayuda y las que mejorarán sus ingresos, 540.000 son mujeres.

La Ley de Pensiones no Contributivas asegura a cada ciudadano mayor de sesenta y cinco años o minusválido unos ingresos mensuales de 26.000 pesetas este año y de 30.000 pesetas para 1992. Si en la unidad familiar son dos personas sin ningún ingreso, la pensión global sería de 44.200 pesetas, y de 62.400 pesetas si son tres las personas que conviven sin otros ingresos. ■





Pasó en  
**1991**

se concedieron ayudas por valor de más de 10.000 millones de pesetas, siendo la cofinanciación nacional de 3.100 millones.

España concedió, asimismo, otras ayudas que no contemplaban la cofinanciación comunitaria y que ascendieron en el quinquenio 86-91 a 5.820 millones de pesetas en construcción, para una inversión total de 41.642 millones de pesetas, y de 154 millones en modernización, con una inversión en torno a los 1.000 millones.

Todo lo cual eleva a 123.320 millones la inversión realizada en el período de tiempo analizado, proyectos que recibieron ayudas cifradas en 26.142 millones de pesetas.

El sector pesquero español ha sido el más favorecido por las ayudas comunitarias en 1991, después de haber recibido 22,5 millones de ecus sobre un total de 68,8 repartidos entre todos los Estados miembro, lo que supone algo más del 33 por 100 de los recursos comunitarios asignados a este capítulo, en el que se incluyen, además de la construcción y modernización de buques, los proyectos de acuicultura. En los dos primeros apartados España percibió el 40 por 100 de las ayudas asignadas por la CE. ■

## Buen año para la modernización del sector pesquero

**L**A Comunidad Europea ha aprobado durante 1991 un total de 216 proyectos para modernización de buques, lo que supone una inversión por encima de los 8.151 millones de pesetas. El número de proyectos aprobados para construcción de nuevas unidades ha sido de once con una inversión superior a los 1.776 millones de pesetas. Las ayudas previstas por la CE en el capítulo de modernización superan los 1.116 millones de pesetas, siendo la cofinanciación española superior a los 550 millones. En el apartado de construcción

de buques la aportación comunitaria se cifra en 510 millones de pesetas, a los que hay que añadir los aproximadamente 145 millones de cofinanciación nacional.

Dichos proyectos vienen a sumarse a los que fueron aprobados en ejercicios anteriores y que ascienden a 986 en el capítulo de modernizaciones para el período comprendido entre 1986 y 1991, con una inversión estimada en 26.000 millones de pesetas. Las ayudas de la CE para este fin alcanzaron los 5.000 millones, con una cofinanciación nacional de 1.700 millones de pesetas. En cuanto al apartado de nuevas construcciones, el número de proyectos aprobados en el mismo tiempo fue de 250, para lo cual



En octubre se produjo la deseada liberación del marino encarcelado en Irán

# Liberación del capitán Rosales

**E**

L pasado mes de octubre se producía uno de los hechos más esperados desde hacía dos años, la liberación del capitán de la Marina

Mercante Jesús Manuel Rosales, injustamente retenido en una prisión iraní.

En los últimos días del invierno de 1988 el capitán Rosales embarcó en

el «Minab IV», un petrolero de bandera iraní que ya conocía de los tiempos en los que el buque había pertenecido a una compañía británica. Ahora era propiedad iraní y se encontraba en un estado de deterioro que lo convertía en un barco muy diferente al que Rosales conoció. En el momento en que embarcó como primer oficial, Jesús Manuel Rosales no podía imaginar el rosario de hechos que le esperarían en los próximos meses: un accidente con quince muertos en



**Pasó en  
1991**

Irán, una sentencia incomprensible que le hacía responsable y muchos meses de estancia en la cárcel de seguridad más sólida del país.

El 26 de abril de 1989 el «Minab IV» estaba atracado en el puerto iraní de Bandar Abbas. Como consecuencia de algunos fallos en las válvulas automáticas y de una orden no cumplida, 200 metros cúbicos de gasolina se vertieron al mar y se extendieron por la rada. Inmediatamente se produjo un incendio de enormes proporciones que arrojó un balance de quince muertos, daños en el buque y en una serie de embarcaciones, algunas de ellas pertenecientes a la Guardia Revolucionaria de Irán. El informe técnico que siguió al accidente, realizado por la propia Compañía de Petroleros de Irán —propietaria del buque—, acusó a Jesús Manuel Rosales de negligencia por no comprobar que la orden dada había sido cumplida. En ningún momento se le declaró culpable, pero fue recluido en la cárcel de Bandar Abbas y, posteriormente, en la prisión de Evin, la cárcel de alta seguridad de Teherán, de la que no saldría hasta hace apenas un mes. Por su liberación se le exigía el pago de una cantidad de millones de dólares, que se fue reduciendo a medida que progresaban las negociaciones.

Desde su encarcelamiento, las autoridades españolas se emplearon en lograr su liberación a través de largas y diversas negociaciones con las autoridades iraníes. El Instituto Social de la Marina tuvo noticia de la detención del capitán Jesús Manuel Rosales el 11 de octubre de 1989, después de que su esposa, la periodista Mayte Suárez, se pusiera en contacto con el organismo. Desde ese momento dirigió sus esfuerzos hacia la solución del problema e hizo todo lo que estuvo en sus manos por mejorar las condiciones de vida de Jesús Manuel en las prisiones iraníes, aunque ésta no era una misión en la que se pudieran conseguir logros espectaculares en un plazo inmediato.

La historia tuvo un final feliz después de muchos meses de desconcierto y amargura, durante los que el recuerdo de su familia y la lucha incansable de su esposa, que llevó el caso hasta el Parlamento Europeo, fueron las dos sólidas razones que le quitaron de la cabeza, según confesó a su regreso, la idea del suicidio. ■

*Las informaciones sobre el balance del año han sido elaboradas por Inés Otero y Mery Varona.*

S U M I N I S T R O A B U Q U E S



## A TODA MUSICA

Rapidez en el servicio, alta tecnología en los combustibles marinos, facilidad para el suministro especialmente en Algeciras, Tenerife, Las Palmas, Ceuta y Gibraltar. Así son las escalas CEPSA para los profesionales del mar. En muelle o por gabarra, la asistencia de nuestro personal es una nota sostenida de profesionalidad. Y es que nada nos agrada más que satisfacer a nuestros clientes.

CEPSA BUNKER. Avda. de Burgos, 16-D 28036 Madrid.  
Tel.:(91) 337 69 52/61 11 Télex 44601 SPAB E Telefax (91) 767 12 73.



# 1992

## LAS ASIGNATURAS PENDIENTES

Con efectos positivos en unos casos y, en otros, con actuaciones que pueden acarrear a corto plazo consecuencias negativas para el conjunto del sector, 1992 podría ser un año clave para la ordenación en el mar, desde la pesca a la marina mercante, pasando por los propios puertos.

**La flota pesquera debe acometer su reestructuración con la reforma del 4028.**

**La marina mercante espera el segundo registro.**

**La Ley de Puertos será objeto de debate nacional.**

**Marruecos, el acuerdo pendiente.**





**P**

OR su proximidad a estas fechas, para muchas familias gallegas la siniestralidad ha constituido una de las notas más negativas del último año, aunque ello no debería hacer olvidar otros aspectos significativos que se produjeron durante el mismo período, tales como el triunfo de los armadores españo-



les frente a las autoridades británicas, en la parte positiva, o la retirada de la flota de los caladeros namibios, en la parte negativa. El mar ha sido noticia en 1991 por lo que se ha realizado, pero también por lo que se ha quedado pendiente cuando estaba previsto en el calendario de estos últimos doce meses.

Desde esta perspectiva, 1992 debería ser un año clave para dar salida a los compromisos de la Administración en relación con el mar, así como para la aplicación de otras condiciones impuestas por la propia Comunidad Europea. Mil novecientos



noventa y dos debería ser un año para poner orden en el mar; desde la flota pesquera, para ajustar su capacidad a las disponibilidades de recursos, hasta la marina mercante, que lucha para lograr unas cotas de competitividad imposibles si no se aplica el anunciado segundo registro.

Durante los últimos cinco años España ha ocupado el primer lugar entre el conjunto de los países comunitarios en cuanto a las ayudas para la ordenación de la flota de acuerdo con el ya famoso Reglamento 4028 de 1986. Los españoles han sido los primeros en la captación de fondos, tanto para la modernización como para la construcción de barcos pesqueros. Sin embargo, los resultados no han sido los que esperaba la propia Comunidad Europea, preocupada por eliminar embarcaciones. Por este motivo Bruselas modificó en el último año su política de estructuras, para lograr mediante incentivos una reducción real y drástica de los barcos de pesca.

**1992  
podría ser  
un año  
clave para  
poner  
orden en  
el mar**

Mil novecientos noventa y uno ha sido un año puente entre la vieja política y la puesta al día de las nuevas disposiciones que deberán aplicarse plenamente en 1992. Con esos nuevos Reglamentos en la mano los armadores van a tener la posibilidad de percibir más ayudas para desguazar o exportar barcos, mientras que los pequeños propietarios de embarcaciones también tienen abierta la puerta para cesar en su actividad. El instrumento para ejecutar esa política se llama financiación, y en esta línea se han dispuesto 12.000 millones de pesetas en la Secretaría General de Pesca.

El próximo año puede —y según la Comunidad Europea— deberá ser escenario para la eliminación de una parte sustancial de la flota pesquera. En primer lugar, porque no hay recursos suficientes. En segundo término, ligado al primero, porque la CE tiene una flota excesivamente grande. Van a ser meses de abandonos. En muchos casos, de

ceses merecidos cuando se trata de personas con edad avanzada que no pueden seguir con su actividad. En otros, cuando está en juego el trabajo de miles de personas, el ajuste de flota mediante el desguace o la exportación de los barcos va a ser más conflictivo. En cualquier caso, es una política que está ahí y a la que no se puede volver la espalda para que no se lleve a cabo.

¿Cuántos barcos van a desaparecer del censo de flota en España? Probablemente, muchos. Menos de los que hubieran querido los propios armadores en el caso de las exportaciones o para la constitución de empresas mixtas, y más de los que se plantearían los propios pescadores. Se trata de un ajuste anunciado cuya llegada se estaba retrasando pero que la CE quiere aplicar ya sin paliativos antes de que degeneren más los caladeros comunitarios.

Junto a los problemas del sector de la pesca derivados de una flota sobredimensionada, 1992



1992  
LAS ASIGNATURAS  
PENDIENTES

podría y debería ser escenario de una ordenación de la política de puertos y marina mercante pero que afecta también a otras cuestiones, como vertidos, medio ambiente o a la definición de las autoridades de puertos. Antes de la remodelación de los Ministerios, se había trabajado sobre la Ley para la Ordenación de la Marina Mercante. Hoy el proyecto elaborado ha pasado a denominarse Ley de Puertos y de Marina Mercante e incluye las mismas cuestiones anteriores además de las referidas a la problemática de los puertos.

Se trata de un proyecto de ley que ha sido objeto de un largo proceso de debates por el número de partes afectadas. No parece recomendable que su aprobación se retrase de este año ante la necesidad de soluciones para ordenar desde la autoridad portuaria hasta los vertidos.

Finalmente, el tercer pilar en cuanto a las reformas que se deberían producir en 1992 destaca el referido a la creación del se-

gundo registro para la marina mercante en Canarias. La flota española lleva años señalando la conveniencia de ajustar costes a los de las empresas de la competencia so riesgo de seguir perdiendo capacidad o peso en este mundo del transporte. Hay una serie de flotas, generalmente bajo banderas de conveniencia, que operan habitualmente con precios a la baja porque se benefician de una serie de condiciones laborales, fiscales, etcétera, que les permiten tirar los precios. Contra esta proliferación de banderas de conveniencia, la Comunidad Europea, y en el caso concreto de España, se planteó poner en marcha un segundo registro en Canarias con una serie de condiciones que propiciarán la competitividad en este sector.

Si se retrasa esta solución, la marina mercante no va a disfrutar, obviamente, de su mejor momento. Por este motivo y porque lo han dicho en repetidas ocasiones responsables de la

Administración, parece probable que 1992 sea escenario del desarrollo de ese segundo registro.

Con el recuerdo aún de siniestros tan graves como los del golfo Pérsico, los habidos frente a las costas italianas y los que se producen a diario en las propias costas españolas, parece probable que el medio ambiente y la lucha contra la contaminación en el mar sea un tema de actualidad en los próximos meses. Además de las condiciones de la flota, el tamaño de las redes o la política de recursos, la contaminación en esas aguas se ha configurado ya como un elemento decisivo a la hora de las capturas.

Debido a los problemas en los caladeros comunitarios, la CE se ve forzada a seguir su política de nuevos acuerdos para dar salida a la flota. El pasado año fue escenario de la salida de los barcos de Namibia. Los próximos meses van a ser testigos de negociaciones con países de Latinoamérica y de Asia con el fin de buscar caladeros alternativos. Sin ir tan lejos, en marzo termina el actual compromiso con las autoridades de Marruecos y se espera que este año no haya prórrogas por falta de entendimiento. El país africano quiere recursos económicos y proteger al máximo sus reservas. España quiere pescar respetando las reglas de juego. Nadie duda de que habrá un acuerdo a tiempo y que los barcos no deberán paralizar momentaneamente su actividad.

Hasta aquí lo que se puede prever en relación con el mar en 1992, además de que se sigan mejorando las playas o que las Cofradías acometan con decisión su reconversión para ser realmente organizaciones de productores y no residuos del pasado. Lo que no se pueden prever son los siniestros en el mar, de los que 1991 ha sido prolongado escenario. Esperemos que con un mayor cumplimiento de las condiciones mínimas de seguridad exigidas y una mayor profesionalización a bordo se eviten una parte de esos accidentes. ■

Vidal MATE



## ASTILLEROS "LA PARRILLA"

### TELEFONOS:

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

**SAN ESTEBAN DE PRAVIA**  
(Asturias)

# BASILIO FIDALGO ARNALDO S. A.

- Construcción de Buques con casco de Madera.

- Construcción de Buques con casco de Acero.

- Reparaciones y transformaciones, Mantenimiento en Buques de Acero.

- Reparaciones y transformaciones, Mantenimiento en Buques de Madera.

- Muelle de Armamento (150 m).

- Taller de Calderería para Acero y Alluminio.



# El Hespérides, rumbo a la Antártida

El buque de investigación oceanográfica «Hespérides» ha salido rumbo a la Antártida el pasado mes de octubre. Este buque, que pertenece a la Armada española, tiene como misión fundamental recoger, almacenar y procesar información de utilidad científica. El buque tiene prevista su llegada a la base antártica española «Juan Carlos I», en la isla Livingston, para el 3 de diciembre.

**L**A construcción del buque de investigación oceanográfica «Hespérides», realizada por la E. N. Bazán en Cartagena, duró cerca de veintinueve meses. En ella se emplearon 588.550 horas de trabajo, se montaron 5.500 tubos y 76.000 metros de cable, además de 1.022 toneladas de acero. Se le asignó el nombre «Hespérides» por orden ministerial del Ministerio de Defensa. Este buque fue botado el día 12 de marzo de 1990, actuando como madrina Su Majestad la Reina.

La entrega a la Armada, el 16 de mayo de 1991, fue presidida por el ministro de Educación y Ciencia, Javier Solana, y por orden delegada causó alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada. La primera salida a la mar, todavía en fase de pruebas en la E. N. Bazán, la

Llevará a cabo  
tareas de  
investigación  
en aquellas aguas  
hasta el mes  
de marzo

efectuó el 15 de marzo de 1991 y, una vez entregado a la Armada, su primera navegación la efectuó el 3 de junio. La primera campaña de investigación la desarrolló entre los días 20 de junio y 5 de julio en el mar de Alborán, estrecho de Gibraltar y golfo de Cádiz.

### Un poco de historia

Los comienzos del buque se remontan a noviembre de 1984, con la celebración de la II Semana de Estudios del Mar en Cartagena. Entre las conclusiones se indicó la necesidad de que España debía acometer el proyecto y la construcción de un buque oceanográfico con capacidad de operar en las regiones antárticas. Bazán se ofreció a acometer técnicamente este proyecto y, casi inmediatamente, la Dirección General de Cooperación Técnica Internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores a financiar un estudio de pre- viabilidad del buque. Este es-



## Campaña antártica 91/92

### 1. Tránsito ida (19 oct./3 dic. 91)

Las Palmas-Recife (Brasil)-Río de Janeiro (Brasil)-Buenos Aires (Argentina)-Punta Arenas (Chile)-Ushuaia (Argentina).

### 2. Primera fase campaña (3 dic. 91/9 ene. 92)

2.1. Apoyo logístico a Base Antártica española «Juan Carlos I» en isla Livingston y destacamentos en tierra (5-10 dic.).

2.2. Primer proyecto oceanográfico. Oceanografía del estrecho de Bransfield. Parámetros ambientales, productividad y características de sus comunidades planctónicas.

a) *Jefe científico:* Beatriz Morales Nin, del Instituto de Estudios Avanzados de las islas Baleares.

b) *Organismos participantes:*

- Universidad Politécnica de Cataluña.
- Facultad de Ciencias del Mar de la Universidad de Las Palmas.
- Universidad de las islas Baleares.
- Instituto de Estudios Avanzados de las islas Baleares (CSIC).

— Instituto Español de Oceanografía.

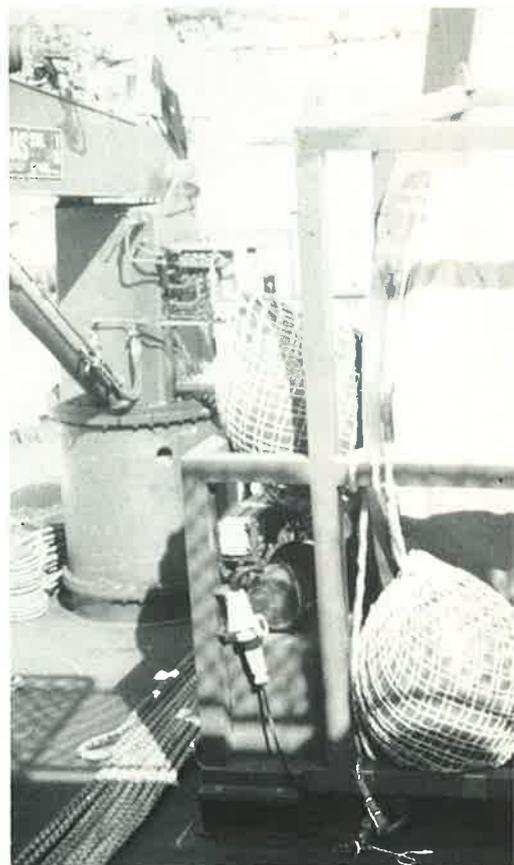
c) *Ejecución:* Navegación de 950 millas dentro del estrecho de Branfield, con estaciones en diversos puntos para toma de muestras, algunas de una duración de treinta y seis horas. Durante el desarrollo de este proyecto oceanográfico se llevará a cabo simultáneamente el levantamiento de anomalías de la zona (gravimetría y geomagnetismo) por parte de personal del Real Observatorio de la Armada, dentro del proyecto de «Geodinámica de las Shetland del Sur, península Antártica, Tierra de Fuego, Técnicas Geodésicas y Geofísicas».

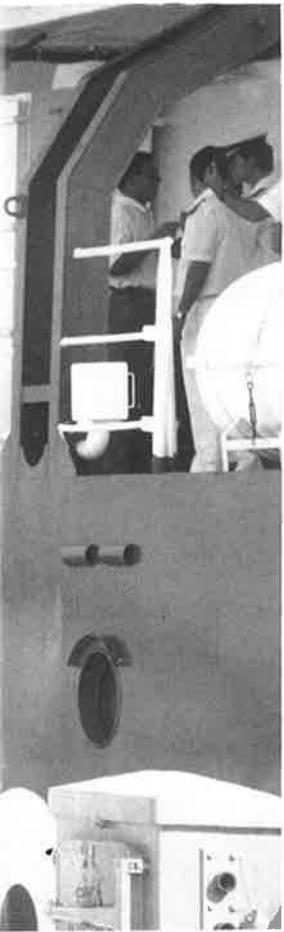
2.3. Recogida de personal científico en tierra. Participantes en la primera fase y traslado a Punta Arenas (Chile).

### 3. Segunda fase campaña (12 ene 92)/6 mar. 92)

3.1. Traslado personal científico segunda fase a base «Juan Carlos I».

3.2. Primer proyecto geológico (16 ene./4 feb.). Investigación geológica y geofísica del extremo oriental de las islas Shetland del Sur: Estudio de una zona de unión triple.





tudio se realizó a principios de 1985 y en él se establecieron los requerimientos básicos del futuro buque de investigación oceanográfica.

En la III Semana de Estudios del Mar, celebrada en Cartagena en octubre de 1985, la Empresa Nacional Bazán propuso incluir en las conclusiones la redacción de un proyecto de contrato para la construcción del buque de investigación oceanográfica. Dicho proyecto debía ser financiado en parte por la propia empresa y el resto por la Administración.

La Comisión Asesora de Investigación Científica y Tecnológica fue la encargada de recibir y analizar la memoria del proyecto de investigación «Proyecto de contrato del buque de investigación oceanográfica», que fue aprobada como plan concertado en septiembre de 1986 y representó el 50 por 100 de la financiación necesaria, siendo el resto asumido por la Empresa Nacional Bazán.



a) *Jefe científico:* Andrés Maldonado López, del Instituto de Ciencias del Mar de Barcelona (CSIC).

b) *Organismos participantes/colaboradores:*

— Instituto Ciencias del Mar de Barcelona (CSIC).

— Facultad Geología Universidad Barcelona.

— Instituto Geología Económica (CSIC).

— Facultad Ciencias del Mar de Vigo.

— Instituto Andaluz de Geología Mediterránea (CSIC).

— Universidad de Granada.

— Instituto de Ciencias de la Tierra de Barcelona.

— Departamento de Geología y Geofísica de la RICE, Universidad de Houston (USA).

— Departamento de Geodinámica de la Universidad Pierre y Marie Curie de París.

— Servicio Geológico de los EE.UU. (USGS) de California.

— British Antarctic Survey de Cambridge (UK).

c) *Ejecución:* Navegación en el área comprendida entre las islas Shetland del Sur y las islas Orcadas, realizando perfiles en continuo utilizando las sondas multihaz, la sonda paramétrica de sísmica de alta resolución, la sísmica convencional y la magnetometría.

Relevo de personal científico en la isla Rey Jorge.

3.3. Segundo proyecto geológico (6-23 feb.)

Estudio geológico y geofísico del área de Scotia; la dorsal sur del mar de Scotia.

a) *Jefe científico:* Juan Acosta Yepes, del Instituto Español de Oceanografía.

b) *Organismos participantes/colaboradores:*

— Instituto Español de Oceanografía.

— Universidad de Barcelona. Departamento de Geología dinámica, Geofísica y Paleontología.

— Woods Hole Oceanographic Institution de Boston (USA).

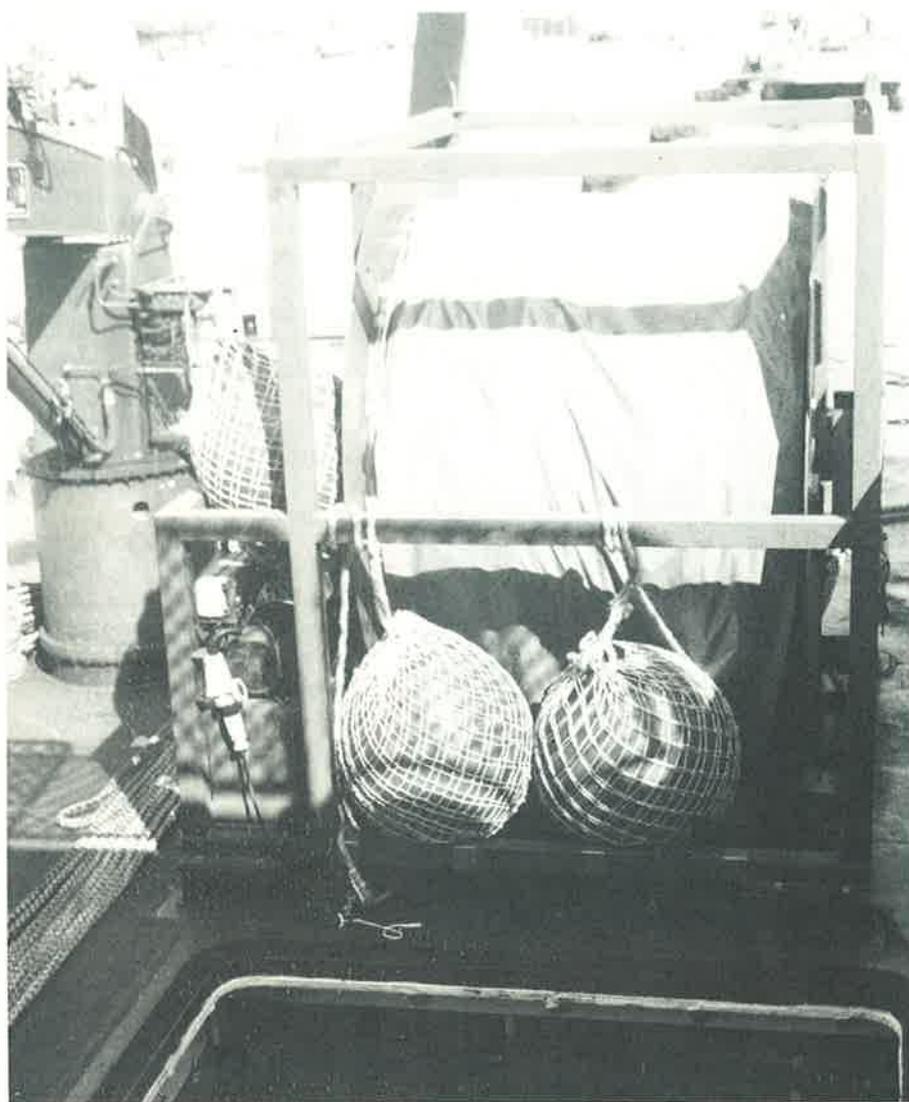
— Instituto Francés del Mar.

c) *Ejecución:* Navegación en el área del proyecto anterior, en zona contigua, utilizando las mismas técnicas indicadas.

3.4. Recogida de personal científico. Cierre de la base antártica española «Juan Carlos I» (24 feb.-3 mar.).

#### 4. Tránsito de vuelta (6 mar./14 abr. 92)

Ushuaia (Argentina)-Montevideo (Uruguay)-Río de Janeiro (Brasil)-Salvador (Brasil)-Las Palmas-Cádiz.



## Condiciones técnicas

### Dimensiones

Eslora máxima .....	82,50 m.
Eslora en la flotación .....	77,80 m.
Manga de trazado .....	14,33 m.
Puntal de trazado a la cubierta principal .....	7,35 m.
Desplazamiento en rosca .....	1.943,60 t.
Desplazamiento a plena carga .	2.709,70 t.
Calado medio correspondiente .	4,42 m.
Desplazamiento plena carga con margen de futuro .....	2.790,00 t.
Calado medio correspondiente	4,51 m.

### Velocidad

Máxima .....	15 nudos
De crucero .....	13 nudos
En navegación por hielos de un año de 40 cm. de espesor ....	5 nudos

### Autonomía

En combustible, 12.000 millas a 13 nudos.
En víveres, 120 días.

### Alojamientos

Científicos .....	30
Oficiales .....	9
Suboficiales .....	12
Cabos y marineros .....	34
<b>TOTAL</b> .....	<b>85</b>

El desarrollo de este proyecto requirió una estrecha colaboración entre los organismos implicados, siendo la Dirección de Innovación y Tecnología, por una parte, y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, por otra, los principales interlocutores.

Fruto de esta colaboración fue el establecimiento de los equipos científicos de a bordo, maquinaria oceanográfica, disposición de laboratorios, etcétera, que fueron objeto de numerosas reuniones.

Finalmente, a finales de 1987 quedó terminado el proyecto de contrato del buque de investigación oceanográfica y entregado a la CAICYT.

En el «BOE» de 24 de diciembre de 1987 se aprobó la partida presupuestaria por el Ministerio de Educación y Ciencia para la construcción

de un buque oceanográfico con capacidad subpolar.

Una vez aprobada la partida presupuestaria para la construcción del buque, se autorizó en Consejo de Ministros al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) a disponer la construcción de un buque oceanográfico de carácter antártico y al Ministerio de Defensa a contratar dicho buque. Una vez construido quedará integrado en el Ministerio de Defensa, a quien correspondería la dotación y mantenimiento, dándole de alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada.

Se creó una comisión mixta, integrada por el CSIC, el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, para el seguimiento y control del proyecto y construcción del buque.

Por su parte, la Empresa Nacional Bazán comenzó la negociación de la especificación de contrato y presupuesto con la Dirección de Construcciones Navales Militares. Estas conversaciones culminaron con la firma por el Ministerio de Defensa, el 15 de diciembre de 1988, de la orden de ejecución, en la que se encargaba a Bazán la construcción de un buque oceanográfico de capacidad subpolar en su factoría de Cartagena en un plazo de veintiséis meses a partir de la firma de esta orden.

### Desarrollo del proyecto

A partir de diciembre de 1987 se comienza de lleno el desarrollo del proyecto de construcción. A partir de este momento el control del pro-

yecto pasó a ser responsabilidad de la Oficina Técnica de la factoría.

La construcción de este buque fue un reto, ya que tuvieron que enfrentarse con problemas nuevos, sobre todo en las áreas más desconocidas, como la navegación por hielos y en condiciones de baja temperatura, los sistemas de posicionamiento y navegación, así como el subsistema de tratamiento de datos científicos. Fue necesario encargar estudios ambientales a un *consulting* finlandés especializado en buques polares, se han visitado buques de investigación, se han establecido contactos con diversos especialistas y se mantienen desde el principio reuniones periódicas con científicos. ■

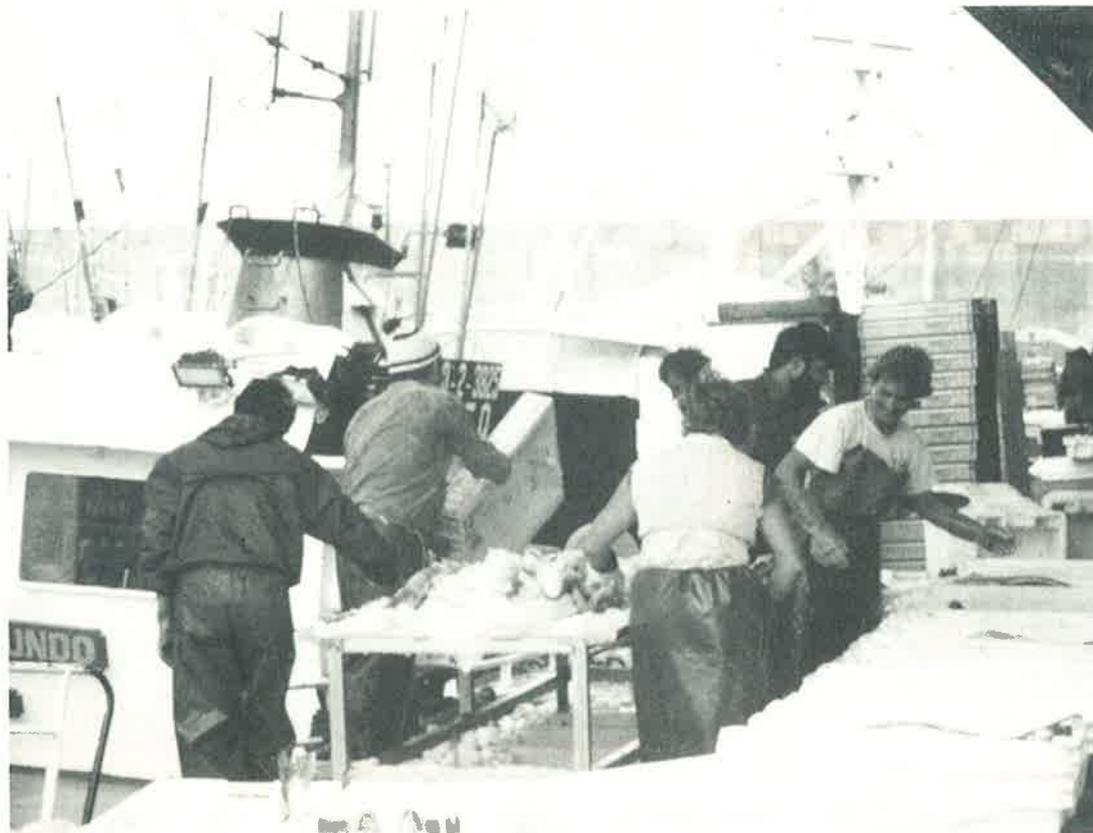
Inés OTERO

Fotos: Pedro Munar

# La industria conservera de pescado superó el parón

La industria conservera de pescado y productos derivados en España ha entrado en los dos últimos años en una fase de normalización de sus actividades tras el parón registrado en las campañas precedentes, especial consecuencia de las condiciones marcadas en el Tratado de Adhesión a la Comunidad Europea.

La política de aranceles perjudicó a determinadas producciones conserveras, mientras países competidores, como Portugal o el propio Marruecos, gozaron de ventajas en los mismos mercados comunitarios. A medida que han producido los procesos de aproximación y la eliminación de esas barreras, el sector ha remontado también el vuelo hasta situarse en un período de crecimiento constante, aunque reducido, de la producción y de las exportaciones.



año, mientras en la parte baja de la tabla de esas 180 empresas son normales las absorciones o las ventas a empresas más fuertes. De esas diez firmas punteras, según los datos de Alimarket, Conservas Garavilla se halla a la cabeza, con unas ventas de 11.400 millones de pesetas en 1990, una cifra prácticamente igual a la de 1989. Luis Calvo tuvo una facturación de 10.500 millones de pesetas, un 25 por 100 más que el año anterior. Bernardo Alfageme ocupa el tercer lugar, con 9.432 millones de pesetas, y Jealsa el cuarto, con 7.000 millones.

La principal diferencia del sector de las conservas de pescado respecto al conjunto de la industria alimentaria radica en la nacionalidad de sus accionistas. Las empresas de conservas de pescado clásicas en España se han mantenido en manos de empresarios nacionales, sin que por el momento haya hecho acto de presencia capital multinacional, posibilidad que se podría producir a muy corto plazo y, sobre todo, en determinadas producciones.

Una novedad significativa que se produjo en los últimos años ha sido el crecimiento de las inversiones, tanto por personas o grupos ligados tradicionalmente al sector como por entidades ajenas. Esas inversiones se han llevado a cabo de forma seleccionada y fundamentalmente en productos como la anchoa y, sobre todo, los ahumados. En 1990, entre las principales inversiones destacan los 1.100 millones de pesetas de Ahumados Domínguez, 600 millones de Salica, 394 millones de Garavilla,

**S**EGUN los datos manejados por el sector, existen en España 180 empresas con unos 35.000 trabajadores, número que ha sufrido en el último año un recorte de unas dos mil personas. La producción total del sector se eleva a unas 210.000 toneladas, por un valor ligeramente por encima de los 100.000 millones de pesetas. Estos datos significan una recuperación del sector en cuanto a la producción. El mismo fenómeno se ha producido en materia de exportaciones. También se ha superado el parón de campañas precedentes

para alcanzar un volumen de unas 20.000 toneladas, con un valor de 10.000 millones de pesetas. En lo que respecta a las importaciones, la situación experimentada por el sector de las conservas de pescado es similar a lo que ha sucedido en los últimos años en el conjunto de la industria alimentaria. De unas compras muy bajas en el exterior, en 1990 se superaron las 16.000 toneladas, con un valor de 38.000 millones de pesetas.

Este conjunto de cifras, a pesar del fuerte aumento de las importaciones, reflejarían la existencia de un sector con posibilidades para el futuro

donde se han producido importantes inversiones. El sector de las conservas de pescado tiene grandes similitudes con el resto de la industria alimentaria nacional, pero también grandes diferencias. Los puntos de coincidencia están referidos, sobre todo, al funcionamiento de un sector donde cada día aumenta el grado de concentración empresarial en manos de unas pocas firmas o grupos que controlan los mercados. En el caso de las conservas de pescado, las diez primeras empresas o grupos facturan más del 60 por 100 de las ventas del sector, proceso que tiende a aumentar año tras

# Las grandes firmas ganan día a día terreno en el mercado, mientras desaparecen las pequeñas

## PRINCIPALES INVERSIONES REALIZADAS EN EL SECTOR DE CONSERVAS DE PESCADO EN 1990 (Millones de pesetas)

Empresa	Inver. 90	% 90/89
Ahumados Domínguez, S. A.	1.100	0
Salica-Sociedad Al. Campos/Astorquiza	600	0
Conservas Garavilla, S. A.	394	31
Ahumados Ciparco, S. A.	330	0
Ahumados Wonder, S. A.	300	0
Pescafina, S. A.	300	0
Vendysssel España, S. A.	270	133
Conservas Cortizo, S. A.	250	67
Luis Calvo Sanz, S. A.	200	0
Bernardo Alfageme, S. A.	160	7
Conservas y Ahumados, S. A. (CYASA)	150	0
Jesús Alonso, S. A. (JEALSA)	150	0
Conservas Pedro Alegría, S. A.	150	0
Jaime Martínez de Ubago, S. A.	140	40
Thenaisie-Provote, S. A.	132	154
Conservas Friscos, S. A.	106	-50

## PRINCIPALES INVERSIONES PREVISTAS PARA 1991 EN EL SECTOR DE CONSERVAS DE PESCADO (Millones de pesetas)

Empresa	Inver. 91	% 91/90
Conservas Garavilla, S. A.	402	2
Salica-Sociedad Al. Campos/Astorquiza	350	-42
Ignacio González Montes, S. A.	300	0
Velfere, S. A.	300	0
La Onza de Oro, S. A.	230	0
Luis Calvo Sanz, S. A.	200	0
Jesús Alonso, S. A. (JEALSA)	150	0
Conservas de Cambados, S. A.	150	0
Bocante, S. A.	125	25
Ahumados Domínguez, S. A.	100	-91
Escuris, S. A.	100	0
Hijos de Carlos Albo, S. A.	100	22
Conservas Antonio Alonso, S. A.	100	82

## PRINCIPALES EXPORTADORES DEL SECTOR DE CONSERVAS DE PESCADO EN 1990 (Millones de pesetas)

Empresa	E-89	E-90	% 90/89
Escuris, S. A.	1.547	1.500	-3
Cons. Español Conservero, S. A.	1.298	1.150	-11
Conservas Garavilla, S. A.	1.748	769	-56
Orbe, S. A.	600	646	8
Pescafina, S. A.	0	607	0
La Bacaladera, S. A.	575	580	1
Justo López Valcárcel, S. A.	400	550	38
Hijos de Carlos Albo, S. A.	538	500	-7
Yurrita e Hijos, S. A.	400	475	19
Jesús Alonso, S. A. (JEALSA)	600	450	-25
Conservas Antonio Alonso, S. A.	350	450	29
Alfonso García López, S. A.	413	446	8
Conservas Crespo, S. L.	210	380	81
La Onza de Oro, S. A.	312	336	8
Pesq. Atl. e Indust. del Bacalao	346	335	-3
Conservas Echevarría, S. A.	300	330	10
Conser. del Cantábrico, S. L.	320	315	-2
A. Viadero, S. A.	300	270	-10
Comercial Bacaladera, S. A.	0	240	0
Salica-S. Al. Campos/Astorquiza	0	215	0
Conservera Castreña, S. A. L.	174	201	15
Hijos de Angel Ojeda, S. A.	262	200	-24
Conservas Fredo, S. A.	230	200	-13
Conser. Gómez Carballo, S. A.	191	190	-1
Pesca y Salaz. del Suroeste, S. A.	175	180	3
Valentín Pablos Negrete	225	177	-21
Thenaisie-Provote, S. A.	125	155	24
Jaime Martínez de Ubago, S. A.	150	150	0
Vendysssel España, S. A.	80	150	88
Pérez Gaytán, S. A.	104	144	38
José R. Cúrbera, S. A.	148	132	-11
Pelazza, S. A.	135	130	-4
Conservas Zallo, S. A.	120	125	4
Conservas Cerqueira, S. A.	110	117	6
Unión Salazonera Isleña, S. A.	75	100	33

Fuente: Elaboración ALIMARKET.

## PRINCIPALES EMPRESAS DEL SECTOR DE CONSERVAS DE PESCADO EN 1990 (Millones de pesetas)

Núm.	Empresa	Empleo fijo	Rec. propios	Ventas-89	Ventas-90	% 90/89
1	Conservas Garavilla, S. A.	547	4.514	11.225	11.415	2
2	Luis Calvo Sanz, S. A.	350	1.721	8.400	10.500	25
3	Bernardo Alfageme, S. A.	212	503	8.149	9.432	16
4	Jesús Alonso, S. A. (JEALSA)	398	1.150	6.063	7.024	16
5	Hijos de Carlos Albo, S. A.	280	180	4.404	5.100	16
6	La Onza de Oro, S. A.	125	150	4.500	4.800	7
7	Escuris, S. A.	77	613	4.500	4.700	4
8	Conservas Friscos, S. A.	153	809	3.231	3.456	7
9	Pita Hermanos, S. A.	175	99	3.000	3.000	0
10	Conservas El Cisne, S. A.	200	423	4.000	2.963	-26
11	Conservas Antonio Alonso, S. A.	60	603	1.975	2.300	16
12	Thenaisie-Provote, S. A.	103	541	2.009	2.227	11
13	Eduard y Joan Armengol, S. A.	26	38	2.000	2.200	10
14	Vendysssel España, S. A.	45	351	1.489	2.050	38
15	Conservas del Noroeste, S. A.	26	356	1.598	1.960	23
16	Conservas Ortiz, S. A.	133	200	1.825	1.950	7
17	Consortio Español Conservero, S. A.	90	57	2.005	1.925	-4
18	Pescafina, S. A.	0	0	1.500	1.812	21
19	Ahumados Domínguez, S. A.	58	775	1.800	1.800	0
20	Conservas Cerqueira, S. A.	96	302	1.699	1.725	2

330 millones de Ahumados Ciparco y otros 300 millones de Ahumados Wonder. Para este año, según las estimaciones del sector, las inversiones iban a sufrir un recorte, destacando los 402 millones de Garavilla, 350 millones de Salica, 300 millones de Ignacio González Montes y 300 millones de la firma Velfere.

Finalmente, en materia de comercio exterior destacan las ventas de 1.500 millones de pesetas de Escuris, 1.150 millones del Consorcio Español Conservero, 769 millones de Garavilla, 646 millones de Orbe, 607 millones de Pescafina y 580 millones de La Bacaladera. ■

V. M.



Jornadas de ANAVE

# Hacia la liberalización del cabotaje

La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) celebró, el pasado 6 de octubre, una Jornada de Trabajo sobre tráficos de cabotaje en la que se han analizado todos los aspectos de interés, especialmente el proceso de liberalización comunitaria. En dichas jornadas, el presidente de ANAVE, Luis de la Peña, afirmó que la patronal de las empresas navieras españolas no se opone a la apertura de los tráficos de cabotaje, sino que la apoya, siempre que se establezcan las adecuadas salvaguardias y plazos transitorios, muy especialmente en relación con los servicios regulares y tráficos con las islas.

**L**A liberalización del tráfico de cabotaje, que viene debatiéndose en la CE desde 1985, es algo inevitable. Se trata de permitir la participación en los tráficos españoles de cabotaje de buques de otros pabellones comunitarios. El objetivo económico de este proceso, al que los navieros españoles no se oponen en principio, sería alcanzar una explotación globalmente más eficiente de las flotas europeas en su conjunto. Dado que la apertura de los tráficos de que se trata supondría un claro perjuicio para los países que los mantienen reservados, uno de los primeros

mecanismos que se han propuesto para poder atenuar los efectos negativos ha sido su entrada en vigor de forma gradual y escalonada para permitir una adaptación paulatina de los sectores afectados.

Con independencia del Reino Unido, los tráficos de cabotaje de mayor importancia se realizan en los países del sur de la CE, especialmente en España, Italia y Grecia. Por otra parte, las flotas de estos países tienen niveles competitivos inferiores a los del norte. Por ello, el proceso de liberalización parte de un claro desequilibrio que es nece-

## Las navieras españolas apoyan un proceso ordenado con las necesarias medidas de salvaguardia

sario corregir para evitar los consiguientes perjuicios. La liberalización habrá de enfrentarse de forma gradual.

El Consejo de Ministros de Transportes de la CE, que en 1990 alcanzó un acuerdo a este respecto, considera que el proceso debe estructurarse en dos fases:

a) En la primera, que se iniciaría en 1993, se abrirán los tráficos continentales.

b) En la segunda, para la que no se estableció fecha, se procedería a la apertura de los tráficos con las islas.

Por su parte, ANAVE sostiene que no resulta adecuado establecer una fecha para la apertura de la liberalización del tráfico de cabotaje sin indicar al propio tiempo las condiciones de esta apertura. Aseguran que hoy en día los navieros españoles no están en condiciones competitivas y que tampoco lo estarán en 1993. Además, consideran que previamente debe modificarse el marco jurídico en que operan y armonizarse las condiciones de operación. Estas medidas podrían, a su juicio, lograrse a través de la creación de un Segundo Registro de Matriculación de Buques y la futura Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante. Por su parte, insisten en la necesidad de un tratamiento específico para España con objeto de que los tráficos continentales españoles no se abran hasta 1995, al amparo de una derogación que tendría su apoyo legal en el artículo 8.º C) del tratado de Roma.

En conclusión, si bien el acuerdo de diciembre de 1990 del Consejo de Ministros de Transportes de la CE estableció que la apertura comunitaria comenzaría para los tráficos continentales en 1993, España debe solicitar, según ANAVE, una derogación que retrase la apertura en nuestro país hasta el 31-12-95. Como segunda conclusión de la Jor-



nada, los tráficos de las islas, y con ellos los de Ceuta y Melilla, no se abrirán hasta una fecha posterior. Y, por último, sería más adecuada a las necesidades españolas la división en tráficos tramp (que podrían quedar sometidos a las normas de seguridad y tripulación del país de bandera) y servicios regulares (sometidos en todo caso a obligaciones de servicio público y con

normas de seguridad y tripulación del país de acogida).

Por otro lado, como ya quedó expuesto, uno de los principales problemas de la apertura comunitaria del cabotaje nacional es el relativo a la competitividad. Existen marcadas diferencias entre los niveles competitivos de los buques bajo los diferentes registros de la CE. Los factores diferenciales más importantes

son los costes laborales y fiscales.

Los registros de los distintos países comunitarios basan principalmente su competitividad en la posibilidad de empleo de tripulantes no nacionales en condiciones de sus países de origen, así como, en algunos casos, en la concesión de importantes ventajas fiscales. Para España es importante contar con un Segundo Registro de Matriculación de Buques como instrumento de competitividad que sería muy positivo para la Marina Mercante, no sólo en relación con los tráficos internacionales sino también en los de cabotaje. A estos fines el registro debería contener:

- Una reducción de cargas sociales y fiscales para empresas y tripulantes.

- Posibilidad de contratación de tripulantes extranjeros en condiciones de su país de origen.

- Podrán inscribirse en el Segundo Registro los buques que operen en tráficos de cabotaje abiertos a competencia internacional.

- La incorporación de los buques de cabotaje al Segundo Registro debe hacerse con suficiente antelación respecto de la apertura de tráficos. A este respecto, lo ideal sería que en cada caso específico pudieran incorporarse en el momento en que ya se conociesen las fechas concretas de liberalización de sus tráficos. Así se haría posible la adaptación gradual de las empresas.

Con independencia de lo anterior, y al objeto de conseguir una mayor competitividad, sería necesaria la liberalización plena de las importaciones de buques para su destino a tráfico de cabotajes (prevista en el Anteproyecto de Ley de Puertos y Marina Mercante). Y, en segundo lugar, la aprobación de ayudas en la reestructuración del subsector de cabotaje. ■

Inés OTERO

Tecnología subacuática

## Santander acoge la asamblea anual del Comité Europeo

no consultivo sin carácter vinculante.

La asamblea, que tuvo lugar en el Museo Marítimo de Santander, procedió también a la elección de su nueva junta rectora. Como presidente resultó elegido el médico inglés D. H. Elliott, y por primera vez se nombró el quinto miembro que compondrá a partir de ahora la directiva, el francés Jean Pierre Imbert, director general de Seguridad y Formación de la empresa Comex, segunda en importancia dentro de la industria del buceo.

El EDTC se creó en 1973 con el propósito de unificar los dispares criterios y estándares que existían en el mundo referidos al buceo, objetivo en el que han

hecho una importante labor, ya que sus criterios se utilizan siempre como guión, especialmente en materia de enseñanza y seguridad. El Comité está integrado por 17 países, cada uno de los cuales participa con cuatro delegados, que representan a su vez a la Administración, la medicina hiperbárica y subacuática, la industria y los sindicatos.

### COFRADIA DE SANTANDER

El patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Santander, José Povedano Incera, ocupará la presidencia de la Federación de Cofradías de Cantabria durante los próximos cuatro años, al recibir el apoyo unánime de los 24 representantes de las asociaciones locales de pescadores. La nueva junta rectora no ha diseñado un plan de actuaciones concretas, aunque, en palabras de Povedano, sus directrices no serán muy distintas a las del equipo del presidente saliente, Arturo Badiola, que desempeñó el puesto en el último cuatrienio. José Sarabia Rocillo, patrón mayor de Colindres, y Tomás Cos Tallado, que preside la Cofradía de Laredo, fueron elegidos vicepresidente económico y vicepresidente social, respectivamente.

Conseguir créditos de bajo interés para la renovación y modernización de la flota y mejorar los servicios en los puertos pesqueros de Cantabria son los objetivos prioritarios que se ha marcado el nuevo equipo directivo, cuyas miras «no se orientan hacia la superación de los logros de nuestros antecesores, sino a potenciar y a mantener la excelente línea de actuaciones que han venido desarrollando», ha asegurado Poveda-

El Comité Europeo de Tecnología Subacuática (European Diving Technology Committee [EDTC]) celebró en Santander su asamblea anual durante los días 22 y 23 de octubre, jornadas en las que se debatió principalmente la integración de este grupo —que reúne a todos los sectores relacionados con el buceo— en las estructuras de la Comunidad Europea (CE).

**L**AS actividades de la asamblea se centraron en el día 23, fecha en la que se estudió la fórmula y etapas que deben adoptarse para el ingreso de este Comité en la CE, verdadero *caballo de batalla* de la reunión.

Constituido por representantes de 17 países europeos, el EDTC se enfrenta al hándicap de acoger en su seno a cinco naciones no integrantes del Mercado Común, lo que le impide convertirse en un comité consultivo comunitario de pleno derecho.

Entre los países no miembros de la CE figuran algunas de las *estrellas* en materia de buceo, como Noruega. Además, se da la circunstancia de que otros dos Estados de la CE, Luxemburgo y Portugal, no tienen representación en el EDTC. A falta de celebrarse otras tres reuniones previstas para abordar este problema, todos los indicios apuntan a que este Comité se convertirá en un órga-



■ La nueva junta rectora de la Cofradía de Pescadores de Santander pide más ayudas para el sector.

■ El mercante «Yinka Folawiyo» fue reflotado tras provocar una marea negra.

no. Entre sus principales reivindicaciones destaca también el establecimiento racional de los cupos de pesca para los próximos años.

Los representantes de los pescadores se quejan de que las ayudas institucionales que reciben son menores que las destinadas a otros sectores económicos cántabros, cuando la aportación de la pesca al Producto Interior Bruto (PIB) regional es mayor.

La primera medida que ha aprobado la renovada Federación de Cofradías de Pescadores de Cantabria ha sido la regulación de la costera de invierno, que afecta a la pesca de anchoa y chicharro y que por vez primera tiene carácter general.

En cuanto a la anchoa, la norma establece un límite máximo de capturas de 2.000 kilos por barco y día para los ejemplares cuyo tamaño supere los 50 peces por kilo. Para la anchoa inferior a los 50 peces por kilo se fija un cupo máximo de 6.000 kilos por embarcación y jornada de pesca. Los bocartes de dimensiones superiores a los 80 peces por kilo no podrán venderse en lonja.

Para el denominado *chicharro blanco* se ha fijado el tope de capturas en los 10.000 kilos por barco y día, mientras que del tipo llamado *negro* podrán pescarse hasta 100 cajas por jornada.

## BUQUE REFLOTADO

Los remolcadores «Hispania» y «Golfo de Vizcaya», ambos pertenecientes a la Dirección General de la Marina Mercante, auxiliados por el «Rocío», concluyeron con éxito el reflotamiento del mercante «Yinka Folawiyo», encallado en la zona conocida como *Las Quebrantas*, entre las playas cántabras de Somo y Loreda, durante veinte días. Las laboriosas tareas de rescate, que según algunas fuentes ha costado

unos 150 millones de pesetas, tuvieron el coste adicional de un vertido de 40 litros de combustible sobre la costa y dos heridos leves entre los trabajadores dedicados al reflotamiento.

El rescate de la embarcación, que encalló el pasado 8 de octubre cuando trataba de acceder al puerto santanderino, tuvo lugar en medio de serias dificultades, que alargaron las maniobras por espacio de cinco horas. La avería en el embrague de uno de los remolcadores que participaban en el rescate, la

continua rotura de estachas de remolque por el afilado *panamá* del buque y los tiros cortos, los fuertes y racheados vientos del noroeste, así como las adversas condiciones de navegación a causa de la marejada y el mar de fondo reinante, convirtieron el hecho en una auténtica hazaña.

A las seis de la mañana del día 28 de octubre, aprovechando la altamar, comenzó la operación de puesta a flote, que apenas duró unos minutos. Las embarcaciones de la Dirección

General de la Marina Mercante remolcaron el barco hasta situarlo a una milla al suroeste de Cabo Mayor, punto donde debía ser recogido por los remolcadores del puerto de Santander, «Thres», «Escota» y «Brioso». Estos tres últimos lo condujeron hasta el muelle número tres de Raos, donde tras ser amarrado se instaló un cerco de seguridad alrededor del buque a fin de evitar cualquier tipo de vertido.

El portavoz de la Marina Mercante, Fernando Landín, que se desplazó a Santander con motivo del reflotamiento, destacó las dificultades «de todo tipo» en las que se desarrolló el rescate e hizo hincapié en la efectividad de las unidades que integran el Plan Nacional de Salvamento, entre ellas el «Golfo de Vizcaya» y el «Hispania». También intervino en las maniobras la embarcación «El Puntal», adscrita desde el pasado 23 de agosto al puerto de Santander dentro del mismo plan.

Durante las tareas de trasvase del combustible que almacenaba el buque, previas a su reflotamiento, se produjo un vertido de fuel-oil que provocó una marea negra sobre la playa de Somo, ante la indignación de los habitantes y los numerosos hosteleros que pueblan esta zona, muy frecuentada durante los meses de verano. Partidos políticos y asociaciones ecologistas como ARCA también expresaron su malestar por el he-



## Movilizaciones de los trabajadores del puerto

Los trabajadores de la Junta del Puerto de Santander iniciaron en la segunda semana de noviembre una serie de movilizaciones convocadas por los sindicatos UGT y CCOO para mostrar su desacuerdo con la marcha de las negociaciones del convenio local que afecta al puerto santanderino. Los empleados portuarios secundaron también la huelga nacional de puertos que tuvo lugar el 11 de noviembre y han anunciado más protestas a partir del día 20 de este mismo mes.

Según los sindicatos convocantes, cerca del 95 por 100 de los trabajadores está secundando el paro, motivado también por el despido de dos empleados. En el pasado mes de junio se firmó el acuerdo estatal de puertos, que afecta a 28 en todo el país, a partir del cual deben negociarse

los convenios de carácter local. Según UGT, «en agosto la dirección de la Junta del Puerto envió una carta de despido a dos compañeros alegando razones médicas, por lo que UGT ha decidido no negociar». Para este sindicato estas acciones constituyen «persecución sindical» por tratarse de dos afiliados a una organización obrera.

El secretario general de CCOO, Antonio Gutiérrez, mostró su apoyo a los trabajadores portuarios durante una visita a la región, al participar en una de las concentraciones convocadas ante las oficinas de la Junta del Puerto. A partir del día 20 este sector tiene previsto un paro indefinido de cuatro horas diarias. ■

V. G.

cho y exigieron mayores medidas de seguridad en las tareas de reflotamiento.

No obstante, la Subdirección General de Marina Mercante tomó medidas inmediatas para suprimir el vertido, que en opinión de responsables de este departamento era pequeño, a pesar de su espectacularidad por las dimensiones de la mancha.

## SECCION SINDICAL DE MARISCADORES

Medio centenar de mariscadores cántabros forman parte ya de la recién creada Sección Sindical de Trabajadores del Marisqueo de USO-Cantabria, grupo que ha elaborado un informe sobre los problemas y necesidades del sector para ponerlo en manos de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación, y que sean atendidas sus reivindicaciones. La explotación de marisco en Cantabria emplea a un colectivo de unas 500 personas que sufre «graves problemas que amenazan su supervivencia», asegura el sindicato USO.

El estudio, que consta de diez puntos, servirá de hilo conductor en las negociaciones con la Administración regional que los mariscadores exigen con carácter urgente. De hecho, en la primera reunión que han mantenido los responsables de esta sección sindical y el director regional de Pesca, José Antonio Puente, se ha llegado a algunos acuerdos relacionados con el decálogo, como la constitución de una mesa negociadora de mariscadores dentro del Consejo de Pesca, que se reunirá semanalmente.

La Consejería de Pesca ha accedido también, según USO, a consultar la opinión de los mariscadores a través de esta mesa, siempre que se realicen dragados en la bahía de Santander, actividad de la que debe informarse previamente a este departamento. Los mariscadores quieren tener voz y voto en esta materia para evitar extracciones de áridos que perjudiquen las especies que ellos explotan. USO pide mayor fluidez de comunicación. ■

Violeta GONZALEZ



El Gobierno gallego aprobó un decreto que regula la comercialización de los productos de la pesca

# Cuidado con los que no dan la talla

La conservación de los recursos pesqueros constituye en la actualidad uno de los más importantes retos, tanto para las autoridades como para los ciudadanos, que deberán actuar en común para conseguir una mejora de los ahora esquilados recursos. En este sentido el Gobierno gallego aprobó un decreto el 14 de noviembre, por el que se regula la comercialización de los productos de la pesca fresca y la acuicultura, en un intento por erradicar el furtivismo y ofrecer una garantía a los consumidores para que puedan conocer el origen de los productos que compran. Se pretende también conseguir una regulación de los precios de estos productos.

**S**OLAMENTE desde la solidaridad de consumidores, vendedores y productores podrá hacerse frente a la desaparición de numerosas especies, afirmaba el conselleiro de Pesca de la Comunidad Autónoma Gallega, Enrique López Veiga, que en el desarrollo de la reciente normativa aprobada para la comercialización de productos marinos ha iniciado una campaña informativa a través de 22.000 carteles en los que se indican las tallas mínimas de crustáceos, rapantes y cefalópodos, para evitar que se sigan vendiendo impunemente. «Ahora ya no podrán decir que no conocían la prohibición.»

En esta resolución se especifica que las distintas partidas de peces o mariscos deberán estar siempre debidamente documentadas hasta que lleguen al consumidor final. Además, cualquier partida de peces o mariscos objeto de transacción comercial tendrá que ir acompañada de la correspondiente factura, en la que deberá constar el lugar y procedencia del producto, el nombre y razón social del vendedor anterior, el nombre y la denominación social del comprador, la especie y el peso en kilos de la mercancía, y la fecha de la operación. La factura deberá ir firmada.

En la normativa se refleja también la obligatoriedad de que los restaurantes especifiquen si los pescados y mariscos que ofertan son de aguas gallegas, para evitar que productos de otros países, como Marruecos, Grecia, Turquía y otros, se vendan como gallegos, engañando así al consumidor.



Será obligatorio, asimismo, la exposición en un lugar visible de unos cuadros, en los que junto al nombre de cada especie aparezca su tamaño mínimo legal para la comercialización. Para ello se ha iniciado ya la distribución de carteles, con el fin de informar a vendedores, compradores y consumidores sobre las tallas mínimas de las especies.

Se prevé que se repartan los 22.000 ejemplares editados y se coloquen en supermercados, pescaderías, mercados de abastos, lonjas, cetáreas y depuradoras. Con el control de las tallas se pretende evitar la venta de ejemplares inmaduros, una operación bastante frecuente en nuestro país y que, según López Veiga, no es habitual en el resto de Europa, «donde se presentan problemas de cupos, vedas o de otro tipo, pero no se comercializan peces casi invisibles, como ocurre en los mercados gallegos».

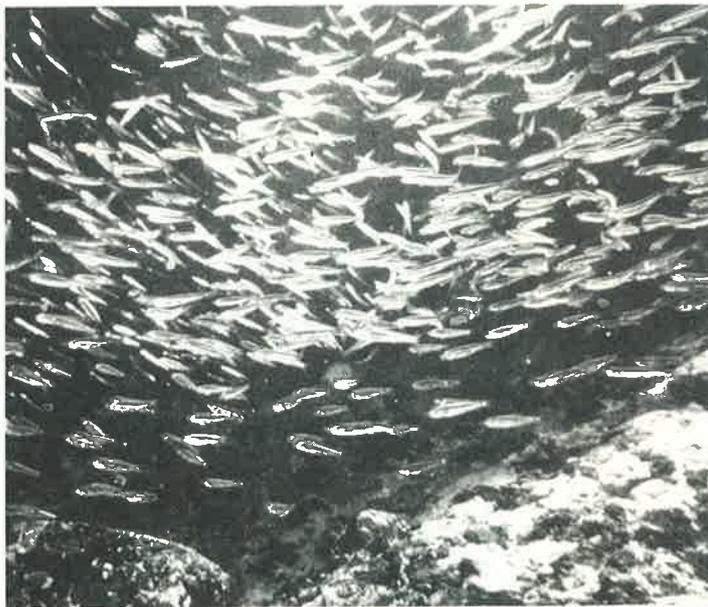
En uno de los carteles, confeccionados en material resistente a la humedad y demás características de los mercados, se informa sobre la talla mínima legal de trece crustáceos: cangrejo real, centolla, nécora, percebe, santiaguino, buey, langosta, lubrigante, cigala, camarón, cangrejo, conguito y patulate. En otro, sobre los rapantes: rape, lirio, sardina y varias especies más. El tercer cartel informa sobre tamaños de cinco cefalópodos (cabezón, pulpo, choco, chopito y calamar), así como de almeja (fina, babosa y roja), berberecho, vieira, zamburiña, volandeira, navaja y 17 moluscos bivalvos más.

## Ocho mil millones para pesca en 1992

El presupuesto que la Xunta de Galicia dedicará al sector pesquero en 1992 asciende a 8.177 millones de pesetas, una cifra considerada como escasa por la oposición parlamentaria y diputados del PSOE BNG y CG han expuesto que esta suma no está acor-

de con el peso que tiene el sector en la economía gallega y no garantiza su adaptación a las exigencias del Mercado Unico europeo.

Por su parte, Enrique López Veiga indicó que el presupuesto pesquero autonómico es superior al que dedica a esta comunidad el Gobierno de Madrid y muy elevado respecto al dedicado en su día por el Gobierno tripartito de la Xunta. Anunció, entre otras inversiones, la construcción de un edificio destinado a vigilar las mareas rojas y la contaminación pesquera en Arosa, cerca de 400 millones para paros



biológicos, 575 millones para ordenación y promoción de industrias pesqueras, 790 millones para renovación y modernización de la flota pesquera, y otras partidas para reciclaje de pescadores, construcción de la escuela náutico-pesquera en Ribeira y la Escola Galega de Actividades Subacuáticas de Sada, entre otras actuaciones.

## Descanso semanal

El conselleiro de Pesca, López Veiga, mantiene su confianza en que finalmente el Tribunal Constitucional fallará a favor del descanso semanal de la flota (resolviendo así

el conflicto de competencias planteado entre el Gobierno central y autonómico por el decreto gallego que regula la actividad pesquera y las artes de pesca, y en concreto el artículo 84, referido al descanso de fin de semana).

Entre tanto, la Administración central ha solicitado de la sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional que suspenda la aplicación de diversos artículos relacionados con la mencionada normativa, ya que aunque el Alto Tribunal suspendió la aplicación de la norma, la sala de lo Contencioso-Administra-

Comunidad Autónoma, asegurando que están de acuerdo con la protección de los recursos pero no de esta forma.

## «Rumbo á seguridade»

Otro de los temas que continúan en candelero es el de la seguridad para el trabajo desarrollado en el mar, intentando evitar que vuelvan a producirse accidentes mortales. En este sentido, la Consellería de Pesca inició una campaña bajo el lema «Rumbo á seguridade», para convencer a los hombres del mar de que fieren en las debidas condiciones y evitar siniestros. Con un presupuesto de 7,8 millones de pesetas, se han editado mil vídeos, 14.000 folletos, 7.000 pegatinas sobre seguridad y otras tantas sobre cómo utilizar los helicópteros y salvamento, además de 3.000 carteles informativos que se distribuirán en los puertos para divulgar las normas de seguridad.

También se desarrollan campañas de demostración en nueve puertos gallegos, en las que se harán exposiciones de paneles con normas de seguridad: muestras de chalecos y lanchas salvavidas, extintores, mascarillas contra incendios y otros materiales para utilizar en el mar en caso de producirse un accidente.

Con todo ello se pretende, según Enrique López Veiga, cambiar las tradicionales creencias entre los trabajadores del mar en Galicia, como es la de que utilizar el chaleco salvavidas es de cobardes, o bien que es necesario atravesar el barco en caso de temporal; éstas, señaló el responsable de Pesca, son mentalidades que es necesario variar. Además, informó que Galicia es una comunidad bien nutrida en medios de salvamento, aunque nunca son suficientes cuando se trata de salvar vidas humanas. López Veiga instó a los marineros a que se llame a los helicópteros y se utilicen los medios de salvamento sin ningún miedo ante cualquier emergencia. ■

Elena CEBRIAN



## Faenan los fines de semana en competencia desleal Sólo la Administración puede acabar con la situación de los «marrones»

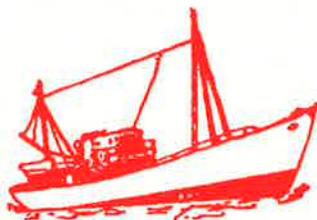
La Cofradía de Pescadores de Palma de Mallorca se opone a esta actividad



**L**OS trabajadores de la mar que dedican su actividad laboral a la pesca profesional en la Comunidad Autónoma balear están disgustados y en contra de un grupo de pescadores conocidos coloquialmente como «marrones». Se trata de personas que teniendo otra fuente de ingresos como actividad principal, figuran como patrones de una embarcación de pesca, aprovechándose de todos los beneficios fiscales y sociales, cuando en realidad son simplemente aficionados.

El número de trabajadores que se dedica a la actividad de la pesca artesanal, o de artes

## ASTILLEROS MURELAGA, S.A.



**CONSTRUCCION, REPARACION Y  
ALARGAMIENTO DE BARCOS DE MADERA**

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

LEKEITO  
(VIZCAYA)

menores, es de 1.061 personas, es decir, el 65 por 100 del total de la población marinera. Y el número de embarcaciones dedicadas a esta actividad es de 673, el 87 por 100 del total de embarcaciones que componen la flota pesquera en las islas Baleares.

De este número de pequeñas embarcaciones de artes menores y que generalmente son «llaüts», una parte muy importante pertenecen a personas que nada tienen que ver con la pesca profesional, pero al tener escriturada su barca y despachada en la Comandancia de Marina legalmente, son beneficiarios de las ventajas y exenciones fiscales. Su actividad principal es otra que la pesca, faenan sólo los fines de semana y las capturas las venden al mejor postor.

Las cofradías de pescadores y la misma población marinera ven colmada su paciencia ante esta situación que, encubierta en una legalidad burocrática, es a todas luces una competencia desleal e irregular, culpando a la Administración de tal permisividad, precisamente por un mal funcionamiento del órgano estatal.

El patrón mayor de la Cofradía de Palma de Mallorca, Domingo Bonnin, afirma que «es vergonzosa la situación de los «marrones», que aunque su situación teórico-administrativa es legal, la Administración y todo el mundo sabe que son unos aprovechados, que bajo la tutela de una Administración mal gestionada se benefician de unas exenciones fiscales en pro de sus negocios particulares, que nada tienen que ver con la pesca».

Dice el patrón mayor que suelen ser personas con actividades liberales, médicos, abogados, notarios, constructores, hoteleros y propietarios de negocios de restauración, los que conforman el nutrido grupo de «marrones». Tienen embarcaciones de recreo inscritas en lista tercera y despachadas legalmente con su rol correspondiente, teóricamente en orden. Al estar inscritas

como industria pesquera a flote, artesanal, se benefician de los cupos de gas-oil, subvenciones para modernizar la flota y disfrutar de unos seguros sociales más económicos que las empresas de tierra.

Todos los puertos de Baleares tienen «marrones», pero, según Domingo Bonnin, quien va a la cabeza son los puertos de la Colonia de San Jordi y Portocristo, con 77 y 36 embarcaciones inscritas, respectivamente. De ellas el 80 por 100 pertenecen a personas con otra actividad profesional diferente a la náutico-pesquera. «Sólo salen a la mar —asegura Bonnin— cuando la flota profesional está amarrada; es evidente que pescan como diversión, pero como utilizan artes y aparejos profesionales, sus capturas son sustanciosas.» Los «armadores hoteleros y restauradores los consumen en su propio negocio y los demás venden



## El PSOE balear sugiere la adopción de tres medidas básicas

### Se presenta un plan de viabilidad para la construcción naval en Baleares

La crisis existente en la construcción naval en las islas y, más concretamente, tras la suspensión de pagos de Astilleros de Mallorca, S. A., el Grupo Parlamentario Socialista presentó una moción ante el Parlamento balear por la que pide al Govern se adopte un plan de viabilidad.

Las posibilidades de éxito de un plan para reflotar la industria naval de Baleares la fundamentan en las perspectivas de futuro de las islas, no sólo por la situación geográfica, económica y antecedentes históricos, sino por los lazos de unión con los sectores de servicios y turísticos. En este sentido, Francisco Obrador, portavoz del Grupo Socialista, pide al Govern lleve a cabo un plan de viabilidad adoptando tres medidas básicas.

Esta moción presentada al Parlamento balear ha despertado el interés del comité de empresa de Astilleros de Mallorca, S. A., que junto a la dirección de la empresa y negociando con la Administración central sea po-

sible la continuación de la actividad de construcción naval.

Otra medida a tomar sería la elaboración de un programa sectorial de reindustrialización del sector náutico y presentado en el Parlamento en un plazo no superior a un año, sector que actualmente está atravesando dificultades.

Una tercera medida que el PSOE solicita sea adoptada por el Govern es la creación del Instituto Tecnológico de la Náutica, con objeto de desarrollar la política industrial en el sector.

En definitiva, lo que el PSOE balear se propone, e insta al Govern para lograrlo, es reindustrializar Astilleros de Mallorca, S. A., como única empresa en Baleares de construcción y reparación naval de gran tonelaje. Para lo cual han de contar con la Administración central para su negociación y financiación, ya que no existe un consejo económico y social en las islas. ■

E. M.

las capturas a precios irrisorios, boicoteando, en ocasiones, al pescador profesional.

Desde la Dirección General de Pesca apuntan que sería fácil la eliminación de este sector, controlando los días de venta al año. Desde las cofradías y los propios pescadores profesionales, su eliminación la ven más problemática pero no imposible, pues «sólo la Administración tiene la llave para ir acabando con esta situación», ya que si fuese más eficaz, realizaría controles más exhaustivos; si las patrullas de costa vigilasen con más celo, se darían cuenta que las embarcaciones que pescan los fines de semana no llevan a bordo la tripulación que figura en el rol; todo es fruto del mal funcionamiento de la Administración, recalcaría el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Palma.

El caso más sangrante —cuentan— es el de un maestro de obras que tiene un «llaüt» que no llega a 30 palmos (menos de seis metros de eslora) y tiene enrolada a toda la plantilla de albañiles que trabajan para él, y son cinco o seis personas. Evidentemente, no salen a la mar, pero el patrono los asegura como marineros en el Régimen Especial del Mar, resultándole mucho más barato que si lo hiciera en el Régimen General.

Otro fallo administrativo que se está dando en la actualidad —según Domingo Bonnin— es que a la Comandancia de Marina se le ha restringido más de la mitad del personal que atiende el despacho de buques y, además, se les ha recortado el presupuesto, todo ello pensando en las futuras Capitanías de Puerto, y esto es otra mala coordinación de la Administración, reitera Bonnin, pues sería más lógico crear primero las Capitanías de Puerto para, poco a poco, desligar a las Comandancias de la gestión de control y despacho de buques de pesca y mercantes. ■

Emilio MORANCHO



DE COSTA A COSTA

Espacios marinos  
del archipiélago canario

## El PP propondrá al Congreso que se transfiera su gestión a Canarias



A iniciativa del diputado del Partido Popular por Gran Canaria Felipe Baeza, el Grupo Popular en la Cámara baja presentará dos proposiciones de ley referidas a la transferencia a Canarias de la gestión del espacio marino de las islas y a la definición por ley de la Zona Económica Exclusiva y de la Plataforma Continental.

**E**N la primera de ellas el Partido Popular argumenta la necesidad de que se transfieran las competencias en gestión del medio marino a la Comunidad Autónoma Canaria, ya que sería la única manera de que las islas contaran con un verdadero autogobierno regional, ya que considera que en la actualidad está quebrado por la distinción que en la actual situación se hace del territorio insular y del mar circundante. El PP entiende que ambas realidades caracterizan a un archipiélago y no pueden separarse en sus políticas de actuación.

Según expuso en rueda informativa el diputado popular Felipe Baeza, promotor de la iniciativa parlamentaria, el Estatuto de Autonomía de Canarias sólo recoge competencias en aguas interiores y referidas a la pesca y el marisqueo, así como para la acuicultura sin limitación de ámbito. En su opinión, el estatuto, con su silencio, vino a «expresar la voluntad del legislador nacional de que Canarias no contase con competencias sobre dichos espacios». Según expone el diputado grancanario en su propuesta, esta extensión no está siendo posible, «habida

cuenta de la voluntad deliberada del legislador nacional, opuesta a que Canarias tuviese competencias en el medio marino».

El PP plantea, a través de su proposición de ley, que las competencias en gestión del medio marino se transfieran a Canarias a través de un segundo capítulo de la LOTRACA (Ley Orgánica para las Transferencias Canarias), ya que ello sería más rápido que si se utilizara la vía de la reforma del Estatuto de Autonomía.

En cuanto a la proposición de Ley sobre la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental, el Partido Popular plantea que «el Estado español tiene derechos soberanos a los efectos de exploración y explotación de los recursos naturales del lecho y del subsuelo marino y de las aguas suprayacentes, por lo que se hace necesaria una definición de sus Zonas Económicas Exclusivas y Plataformas Continentales».

En el caso del Archipiélago Canario, la propuesta plantea que ambas definiciones se extiendan hacia el oeste de las islas, fijando la ZEE a 350 millas y la Plataforma Continental hasta los 5.000 metros de profundidad. Para el PP ambas definiciones son importantes, ya que sería la única manera de que se respetase el entorno marítimo por el resto de las naciones y, además, sería la mejor manera de controlar los accidentes en el mar que generan contaminación marina.

### **EL GOBIERNO CANARIO PEDIRA QUE SE CONGEELE EL PRECIO DE LOS FLETES MARITIMOS**

El Parlamento de Canarias aprobó una proposición de ley del partido Iniciativa Canarias, (ICAN) para que el Gobierno autónomo inste a la Administración central a

congelar las tarifas actuales de los fletes marítimos de mercancías en el tráfico entre Canarias y la Península. La proposición fue aprobada por unanimidad y en ella se pide que se sustituyan las actuales tarifas por las tarifas reales existentes hasta principios del actual año. El Parlamento canario hace esta propuesta al objeto de que los nuevos fletes se estudien y analicen en una mesa conjunta a los costes reales.



Por otra parte, el Ejecutivo canario pedirá también a Madrid que solicite de la Conferencia de Fletes (COPECAN) un calendario anual de escalas y frecuencias de todos los puertos y en el que figuren asimismo los tipos de barcos, las líneas y las fechas. Otra petición de la Administración de las islas a la Administración central irá en la línea de constituir una conferencia en la que se estudien las diversas alternativas de forma global en aspectos co-

mo la liberalización contratos-programas de renovación de flota y definición de fletes o sistemas de líneas circulares, entre otros.

Este último punto ha sido defendido a través de una proposición no de ley en el Parlamento canario, también a propuesta de ICAN, que argumentó su defensa en la Cámara, señalando que la actual situación genera un efecto distorsionador en el servicio que presta COPECAN, ade-

nal de este mes un seminario sobre derecho marítimo que tendrá como centro de atención el Puerto de La Luz y de Las Palmas.

Se trata de un homenaje que la Universidad hace al puerto grancanario en la segunda edición de este seminario; la primera se llevó a cabo hace ahora un año. Se debatirán en él temas puntuales relativos a la situación actual que atraviesa el puerto, haciendo un análisis de su situación de crisis, tal y como se ha venido señalando reiteradamente en las últimas fechas por diversos sectores económicos de las islas.

El seminario estará dirigido por el catedrático de Derecho Internacional Manuel Pérez Rodríguez y en él se abordarán los siguientes temas:

— «El pasado y el presente del Puerto de La Luz y de Las Palmas», en el que intervendrán como ponentes el senador socialista Alfredo Herrera Piqué y el presidente de la Junta de Obras del Puerto de La Luz y de Las Palmas, José Manuel Hernández.

— «El salvamento y la asistencia: sus consecuencias jurídicas». El ponente será Manuel Pérez Rodríguez, director del Seminario.

— «El registro canario y la problemática laboral». Ponente: Felipe Medina, miembro de la UGT del Mar.

— «Los usuarios frente a navieros y consignatarios». Los ponentes serán varios. Intervendrán José Ortigosa Villén, profesor de Derecho Civil; Juan Pérez, presidente de la Asociación de Estibadores del Puerto, y José Rodríguez Catilla, apoderado de la Compañía Trasmediterránea.

— «La evolución del cabotaje mixto hasta contenedor (1950-1957)». Intervendrá como ponente Filiberto Lorenzo Leal, economista y armador de buques. ■

### **LA UNIVERSIDAD GRANCANARIA ORGANIZA UN SEMINARIO SOBRE DERECHO MARITIMO**

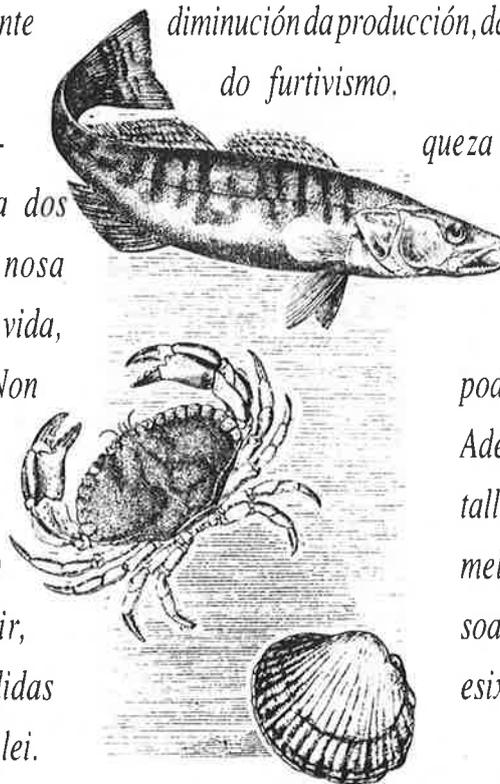
La Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, en colaboración con el Gobierno de las islas, organiza para fi-

Clara RIVERO

# O PEIXE, O MARISCO, *ainda* RIQUEZA DE GALICIA

*O*s nosos peixes e mariscos, *ainda*, son unha boa riqueza. Pero, si consumimo-los exemplares inmaturos, nos mesmos, estamos a impedi-la súa reprodución e colaboramos, moi directamente, na esquilma dos bancos, na alarmante diminución da produción, da calidade e, por enriba, somos cómplices do furtivismo.

Para manter esta riqueza natural de Galicia e non causa-la ruina dos nosos mares, das nosas costas; da nosa economía, temo-la obriga de respecta-la vida, os ciclos biolóxicos das nosas especies. Non podemos comete-lo erro de come-las súas crías. Ademáis, os peixes e os mariscos que dan a talla, teñen mais sustancia e aproveitan mellor. Debemos consumir soamente, exemplares que cumpran coas medidas esixidas pola natureza, o senso común e pola lei.



## TOMEMO-LAS MEDIDAS A TEMPO

**XUNTA**  
DE GALICIA

CONSELLERIA DE PESCA  
MARISQUEO E ACUICULTURA

GOBIERNO DE GALICIA

### TAMAÑOS MÍNIMOS ESIXIBLES

**PEIXES:** Merluza, Pescada, Pescadilla (27 cm.) • Rapante, Meiga, Gallos (25 cm.) • Rape, Peixe sapo, Xuliana (30 cm.) • Sardña, Xoub  
 • Solla (20 cm.) • Acedia e Lenguadós (24 cm.) • Lirpias (15 cm.) **MOLUSCOS:** Ameixa fina (40 mm.) • Ameixa babosa (38 mm.) • Ar  
 (mm.) • Arola (50 mm.) **MOLUSCOS CEFALOPODOS:** Cabezón (750 gr.) • Polbo (750 gr.) • Choco (8 cm. de manto) • Choquiño (8 c  
 to) • Calamar (10 cm.) **CRUSTACEOS:** Cangrexo Real (10 cm.) • Centola (12 cm.) • Nécora (4,5 cm.) • Percebe (4 cm.) • Langosta (2  
 brigante (25 cm.) • Cigala (7 cm.) • Camarón (3 cm.) • Santiaguíño (9 cm.) • Boi (8 cm.) • Cangrexo (3,5 cm.) • Conguito (3,5 cm.) • Xalba (3,5

INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

**El derecho del trabajador a fundar sindicatos y a adherirse o afiliarse al de su elección es un logro histórico que ha sufrido diversas vicisitudes y que es producto del tesón y de la lucha constante de la clase obrera por defender sus derechos. Este derecho, que ha conseguido formar parte de los tratados de derechos humanos, se ha convertido, por su inserción en los mismos, en uno de los derechos básicos de la persona y constituye, a la vez, la esencia de la libertad sindical, que no es sino el ejercicio positivo de este derecho. La libertad sindical tal y como actualmente está configurada en su ley reguladora (Ley Orgánica 11/85, de 2 de agosto), ha corrido un ascenso paralelo al asociacionismo político y recibió el espaldarazo definitivo en la constitucionalización de dicha libertad.**

# EL DERECHO DE SINDICACION

## Historia reciente

Su historia más reciente arranca de mediados del siglo XX. Así, en 1940 la ley sindical trató de establecer una sola organización sindical, declarando, por tanto, fuera de la ley las asociaciones sindicales entonces existentes.

En 1967, con la reforma del Fuero del Trabajo se intentó dar una nueva estructura al asociacionismo obrero, separándolo de la organización política.

La Ley Sindical de 1971 fue rechazada por parte de las organizaciones obreras clandestinas que entonces existían.

En 1975, con la proclamación de la Monarquía, las organizaciones obreras fueron toleradas y tuvieron una resonancia y actuaciones públicas en paralelo a la de los partidos políticos.

El 4 de noviembre de 1976 se da un paso más al autorizarse la libre constitución de asociaciones obreras y empresariales, aunque las tres centrales sindicales más importantes rechazaron el decreto que la autorizaba.

En un nuevo paso encaminado al reconocimiento del derecho de libre sindicación, el 4 de marzo de 1977 se publica un real decreto que regula el derecho a la huelga, los conflictos colectivos, las condiciones mínimas de trabajo, el despido y la reestructuración de plantillas, y el 30 de marzo de ese mismo año se aprueba una Ley de Asociación Sindical que en paridad con la Ley de Asociaciones Políticas, sólo exige la presentación de estatutos para que el reconocimiento de dicha asociación surja de forma automática.

El 28 de abril se abrió el registro de entidades sindicales, en el que los sindicatos que de hecho existían comienzan a presentar su documentación, y el 1 de junio de 1977 la sindicación obligatoria queda sin efecto y se disuelve la antigua Organización Sindical y sus funcionarios se integran en el famoso organismo más conocido por sus siglas: AISS (Administración Institucional de Servicios Socioprofesionales).

Un paso más se da con la regulación de los representantes de las empresas a través del Real Decreto de 6 de noviembre de 1977, según el cual habrá un delegado de personal en las empresas menores de 25 trabajadores, tres entre 26 y 50 y un comité de empresa cuyo número será proporcional al de trabajadores en las empresas de más de 50 trabajadores.

Paralelamente se constituyen organizaciones empresariales establecidas: CEOE (Confederación Española de Organizaciones Empresariales) y CEPYME (Confederación Española de la Pequeña y Mediana Empresa).

De esta forma queda preparado el terreno sobre el que habría de asentarse nuestro texto constitucional, que consagra el derecho de libre sindicación.

## Constitucionalización del derecho de libertad de sindicación

Nuestra Constitución recoge en su artículo 28.1 el derecho de sindicación, según el cual «todos tienen derecho a sindicarse libremente. La ley podrá limitar o exceptuar el ejercicio de este derecho a las fuerzas o institutos armados o



a los demás cuerpos sometidos a disciplina militar y regulará las peculiaridades de su ejercicio para los funcionarios públicos. La libertad sindical comprende el derecho a fundar sindicatos y a afiliarse al de su elección, así como el derecho de los sindicatos a formar confederaciones y fundar organizaciones sindicales internacionales o afiliarse a las mismas. Nadie podrá ser obligado a afiliarse a un sindicato».



Por el lugar donde está encuadrado: Sección 1.ª del Capítulo Segundo del Título I de la constitución, la libertad de sindicación es un derecho fundamental, lo que conlleva una sobreprotección pues a tenor de lo preceptuado en el artículo 53.1 y 53.2 de la Constitución, la regulación de este derecho de libertad de sindicación habrá que hacerse por Ley con lo que su tutela queda abierta al recurso de inconstitucionalidad y

al recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional, además de ser susceptible de recabar la tutela a través del procedimiento sumario instituido en la ley de protección jurisdiccional de los derechos y libertades.

### Contenido del artículo 28.1 de la Constitución

La libertad sindical comprende el derecho a fundar

sindicatos, así como el derecho de los sindicatos a formar confederaciones y fundar organizaciones sindicales internacionales.

Comprende también el derecho de afiliarse al sindicato ya constituido que el trabajador elija, derecho que tiene su reflejo en el artículo 4.1 b del E.T., al definir la libre sindicación como derecho laboral básico.

Esta libertad de fundar sindicatos y de afiliarse al que el trabajador elija es una garantía constitucional tan válida y tan importante como el derecho que todo trabajador tiene a no afiliarse a ningún sindicato si no lo desea, libertad que es, desde el punto de vista constitucional, tan respetable como la opción de afiliarse, y tanto que el derecho se ejerza en sentido positivo como negativo, la garantía es idéntica.

### El sindicato y su funcionamiento

El sindicato podría definirse en sentido estricto como una asociación de trabajadores por cuenta ajena de carácter permanente y autónoma con el objetivo de potenciar el progreso económico y social de sus miembros mejorando las condiciones de trabajo mediante la negociación colectiva.

«Constituyen, al igual que las asociaciones empresariales, la defensa y promoción de los intereses económicos y sociales que le son propios...» (artículo 7 de la Constitución). El único límite que la Constitución pone a los sindicatos es el respeto a la ley y a la Constitución, y que su estructura y funcionamiento sean democráticos.

### Principios rectores del sindicato

El funcionamiento del sin-

dicato ha de ajustarse a unos principios democráticos, cuales son:

— El poder último en cuanto a actos trascendentales reside en los afiliados o sindicatos, que deciden o bien en asamblea o bien a través del congreso de representantes.

— Las facultades para actos menos trascendentes se pueden confiar, según los estatutos, a los consejos, juntas o comisiones.

— El sindicato exige libertad de expresión y de deliberación de las reuniones, así como libertad de proposiciones y candidaturas y la no discriminación de las minorías, sin perjuicio de que éstas sean sometidas al voto mayoritario.

— La asamblea de afiliados es la que debe elegir a sus órganos de representación: presidente, secretario...

El sindicato requiere autonomía, tanto en su creación como en el ejercicio de su actividad, autonomía que va ligada a la independencia de otros poderes sociales en la consecución de su objetivo de mejora de la calidad de vida para sus afiliados.

Esa autonomía que se predica del sindicato demanda que cuente con fuentes propias de financiación, que normalmente son las cuotas de los afiliados.

Una vez que hemos visto someramente lo que significa el derecho de sindicación, su protección constitucional como derecho fundamental, su contenido y su funcionamiento, que debe estar presidido por el principio de la democracia interna por exigencia constitucional. En próximos números se tratará del ejercicio de este derecho en el ámbito de la empresa. ■

José Manuel  
MARTINEZ GALAN  
Abogado



# LAS TOXICOINFECCIONES ALIMENTARIAS

Las toxicoinfecciones alimentarias son provocadas por gérmenes patógenos que, bien directamente, bien a través de sus toxinas, afectan al ser humano cuando come alimentos en malas condiciones.

En un gran número de ocasiones estas «malas condiciones» de los alimentos se deben a una manipulación incorrecta y deficiente de los mismos en su elaboración o en la conservación.

Para que la contaminación de la comida se produzca es imprescindible que los gérmenes crezcan y se reproduzcan en ella. Para esto se precisan tiempo y adecuadas condiciones ambientales.

A través de una «mala manipulación» los alimentos se contaminan por seres microscópicos (gérmenes), capaces de desarrollarse y multiplicarse rápidamente en ellos. En la mayor parte de las ocasiones el aspecto externo de la comida no sufre ningún cambio, pasando inadvertida para el consumidor.

## Sanidad a bordo

El origen de estos gérmenes patógenos procede en gran parte del intestino del hombre o de los animales, eliminándose por las heces. También pueden originarse en otros órganos y encontrarlos en diferentes excreciones como orina, saliva (tos), pus (infecciones de la piel, anginas...), etcétera. Algunos microorganismos pueden permanecer inalterables mucho tiempo en suelo o polvo, contaminando desde aquí los alimentos.

Muchos de los gérmenes permanecen en las personas y en los animales sin producirles signos ni síntomas de enfermedad. A estos sujetos se les denomina portadores, pudiendo eliminar los gérmenes de manera continua o periódica. Los más peligrosos son los denominados «portadores sanos», personas que sin saberlo llevan gérmenes que pueden transmitir, causando enfermedad en otros. Esto es especialmente importante cuando se

trata de «manipuladores de alimentos» (matarifes, cocineros, pinches, camareros, etcétera), que están en contacto directo con la comida.

### Formas de contaminar los alimentos

Los alimentos pueden contaminarse por varias vías.

La primera es la vía directa, en la que el contagio se efectúa a través de la saliva, cargada de gérmenes, que se propagan al toser, estornudar o hablar.

La segunda es el aire, que puede contaminarse también por minúsculas gotitas de saliva y luego depositarse sobre la comida. Los gérmenes pueden vivir en suspensión un tiempo variable, dependiendo de su resistencia y del ambiente (humedad y temperatura).

En tercer lugar está el agua; en ocasiones se utiliza agua contaminada para preparar los alimentos o lavar los útiles de cocina. Esto no suele ocurrir cuando se utiliza agua potable.

Otra vía es el polvo. En la tierra puede haber gérmenes, algunos de ellos muy resistentes, procedentes de las excreciones del hombre y de los animales, que al producirse polvo puede ser el vehículo contaminante de la comida no protegida.

También pueden propagarse a través de las manos mal lavadas o con uñas sucias, vehículos ideales para la contaminación de los alimentos, ya que pueden contener gran cantidad de gérmenes de los eliminados por heces y orina.

Los utensilios son otra vía, generalmente los de cocina, pero también las toallas, trapos, etcétera, que mal lavados o expuestos al aire contaminado pueden transmitir gérmenes.

Finalmente, los insectos, principalmente moscas y mosquitos, pueden transportar entre sus patas gérmenes de un sitio a otro, contaminando los alimentos al posarse.

Hay, además, cuatro factores principales que favorecen el desarrollo de los gérmenes: la humedad, la temperatura, la composición de los alimentos y el tiempo.

1. Humedad: A mayor humedad mayor desarrollo de gérmenes. El ambiente seco dificulta su crecimiento.

2. Temperatura: Los microorganismos que con más frecuencia afectan al hombre se desarrollan de manera ideal a la temperatura del cuerpo humano (36-37° C).

Cuando baja la temperatura el crecimiento se retarda. Por debajo de 4° C dejan de multiplicarse, pero no mueren aunque descienda por debajo de los 0° C. Esto es algo que debemos tener muy en cuenta, pues un alimento contaminado lo seguirá estando aunque lo congelemos. Los gérmenes volverán a crecer en cuanto recuperen la temperatura ambiente.

Cuando aumenta la temperatura también se retarda el crecimiento. Por encima de 65° C la mayoría de los gérmenes sufren alteraciones y a los 100° C (temperatura de ebullición del agua) sólo pueden vivir unos minutos. A temperaturas más altas antes se destruyen. El calor también desnaturaliza y elimina las toxinas producidas por los microorganismos.

3. Composición del alimento: Cuanto más rica sea la comida en elementos nutritivos, más fácil será el desarrollo de microorganismos. Los alimentos más propicios para el crecimiento de estos gérmenes son las salsas, mahonesas, nata, crema, natillas, leche, helados, embutidos...

4. Tiempo: Actúa en combinación con los anteriores factores. Cuando existe un ambiente de temperatura y humedad óptimo en un alimento adecuado, los microorganismos pueden aumentar tan rápido que el alimento resulte tóxico en un tiempo muy breve. Si un alimento ya contaminado se guarda en sitio fresco (nevera, congelador), el crecimiento se detiene, pero cuando el alimento vuelve a temperatura ambiente o se recalienta el proceso se reanuda. El calentar un plato varias veces aumenta considerablemente el riesgo de intoxicación alimentaria.

### Enfermedades más frecuentes

Muchas de las enfermedades conocidas y graves se pueden adquirir por los alimentos, tal es el caso, entre otras, del cólera, disentería, tífus, fiebre de Malta, tuberculosis... La prevención de estas patologías es un problema de salud pública general que depende fundamen-

talmente de medidas sanitarias e higiénicas a gran escala, como el suministro adecuado de agua potable, evacuación de excretas por alcantarillados apropiados, pasteurización de la leche y derivados, control sanitario de los animales, campañas de vacunación de la población expuesta al riesgo...

Pero las denominadas «toxicoinfecciones alimentarias» se refieren fundamentalmente a otras infecciones mucho más frecuentes, las gastroenteritis. También se incluye en este grupo otra afección más rara, pero mucho más grave, como es el botulismo.



Estas enfermedades producen cada vez más frecuentes y graves problemas sanitarios y de salud pública debido a las características actuales de la alimentación que se producen a bordo de las embarcaciones, sobre todo cuando se permanece embarcado mucho tiempo y sin suministros frescos de alimentos, como son: tecnificación en la preparación, envasado y conservación de los alimentos. Introduce la posibilidad de cometer errores y aumentar los riesgos; consumo creciente de productos preparados y/o precocinados; utilización frecuente de comedores colectivos con «menú único»; necesidad de abastecerse de alimentos de forma masiva conservándolos largo tiempo; au-

mento del número de personas que manipulan la comida en la cadena alimentaria (desde el productor hasta el consumidor).

En la transmisión de estas enfermedades hay que recordar principalmente dos cosas fundamentales: el papel de los manipuladores de alimentos y la importancia de la elaboración y conservación de los mismos.

Es imprescindible que cualquier persona encargada de manipular los alimentos (cocineros, pinches, camareros) observen cuidadosamente las normas adecuadas para una correcta higiene personal del vestido (lavado de manos, utilización de guantes, gorros, etcétera).

Asimismo es necesario que se efectúen los controles analíticos y médicos precisos para determinar que no son portadores sanos o asin-

Lavar perfectamente, mejor bajo el chorro del grifo, todas las verduras quitarles todo resto de barro o suciedad.

Procurar que el tiempo entre la elaboración y el consumo de la comida sea mínimo.

Si hay que conservar los alimentos, evitar en la medida de lo posible que permanezcan a temperatura ambiente sin protección. Refrigerarla o congelarla cuanto antes.

Cubrir los platos ya cocinados con tapaderas, plástico o cristal hasta el momento de ser servidos a la mesa. Así se evitarán posibles contaminaciones ambientales por polvo, saliva...

Evitar recalentamientos excesivos; cada vez que se inicia este proceso estamos propiciando el crecimiento de gérmenes.

## Toxicoinfecciones alimentarias más frecuentes

### GASTROENTERITIS POR ESTAFILOCOCOS

Estos microorganismos (estafilococos) se encuentran frecuentemente en la piel, nariz y garganta de personas sanas, pero fundamentalmente están en las que tienen infecciones de la piel (panadizos, orzuelos, forúnculos...)

Los estafilococos se multiplican muy bien en los alimentos ricos en grasa (leche, nata, crema, mahonesa, salsas...), su crecimiento produce una toxina que es la causa real de los síntomas de esta enfermedad. Esta toxina sólo se destruye cuando se somete al alimento a temperaturas de 100° C durante un período superior a los treinta minutos.

El cuadro clínico aparece a las pocas horas de haber comido el alimento contaminado, con todos los síntomas de una gastroenteritis muy aguda, con fiebre alta, malestar general, náuseas y vómitos alimenticios copiosos, diarrea intensa y fuertes dolores abdominales. Sólo es grave en personas débiles, lactantes y ancianos.

Prevención:

- Adecuada higiene del manipulador de alimentos; esto evitará la contaminación de la comida y la transmisión de la enfermedad.

- El manipulador deberá ser especialmente cuidadoso cuando tenga alguna herida o infección en la piel, sobre todo de las manos. Estas heridas deberán aislarse, cubriéndolas con vendajes o dediles impermeabilizados. En el caso de que esto sea difícil o imposibilite su

trabajo, deberá dejar de manipular los alimentos hasta que esté curado.

### SALMONELOSIS

Estos gérmenes (salmonelas) se encuentran frecuentemente en el intestino y vesícula biliar de muchos animales y del hombre. La carne de un animal muerto contaminado puede transmitir la enfermedad a otros durante su transporte o en su preparación a través de utensilios de cocina.

La salmonela no produce toxinas, produce la enfermedad directamente. Se destruye a 65° C durante treinta minutos. Tiene apetencia por los alimentos ricos en proteínas, contamina frecuentemente las carnes (pollo, aves, vaca...) y los huevos. Por ello una forma de evitar su toxicidad es guisar la comida a temperatura adecuada durante tiempo suficiente, no dejando los alimentos crudos.

El cuadro clínico que produce se manifiesta a las doce-cuarenta y ocho horas de la ingesta del alimento contaminado, con una intensidad variable, que va del leve malestar abdominal con diarrea mínima que dura un día, a la diarrea prolongada e intensa que puede simular un cólera. Puede dar o no fiebre. Las heces son pastosas y sueltas. En casos extremos puede producirse una infección generalizada muy grave. Algunos pacientes desarrollan infecciones localizadas (abscesos) en diversos órganos del cuerpo. Esta infección sólo es mortal en personas debilitadas, con defensas bajas.

Prevención:

- Control analítico de los «manipuladores de alimentos» habituales para detectar posibles portadores sanos y tratarlos.

- Higiene personal rigurosa. Fundamentalmente lavarse las manos después de ir al retrete y antes de tocar los alimentos.

- Mantener los alimentos en el refrigerador hasta su preparación, no exponerlos a la temperatura ambiente más que el tiempo imprescindible.

- Cocinar las carnes «muy hechas».

- En los alimentos precocinados o ya preparados, calentarlos hasta 80° C inmediatamente antes de ser consumidos.

### BOTULISMO

Es una enfermedad muy grave, incluso mortal, producida por gérmenes muy resistentes al medio ambiente adverso (*Clostridium Botulinum*), que pueden mantenerse

períodos muy prolongados de tiempo en formas inactivas (esporas), que resisten altas temperaturas antes de ser destruidas, como 100° C durante seis horas y media, o 121° C durante quince minutos.

La enfermedad se produce debido a una toxina muy potente, la toxina botulínica, que se destruye a 80° C durante treinta minutos.

Este germen para reproducirse necesita espacios cerrados con muy poco oxígeno (ejemplo: latas de conserva). Por ello son peligrosas todas las conservas envasadas que no hayan sido sometidas a temperaturas y tiempo suficiente para destruir el microorganismo. Si éste no ha sido destruido, puede reproducirse y multiplicarse dentro de la lata, produciendo la toxina y, por tanto, la muerte a quien ingiera el alimento.

El germen y su toxina no alteran externamente el color, olor y sabor del alimento, que ofrece un aspecto inocente al consumidor.

El cuadro clínico se manifiesta por trastornos neuromusculares después de dieciocho-treinta y seis horas de ingerir alimentos con toxina botulínica. Las alteraciones más frecuentes son las visuales, con visión doble, caída de los párpados, pérdida de la acomodación y desaparición del reflejo pupilar a la luz. Generalmente no hay vómitos, diarrea, ni fiebre. También aparece dificultad para articular palabras y para tragar. Los músculos de las extremidades se vuelven débiles y lasos. No suele haber pérdida de consciencia, ni alteraciones de los demás órganos de los sentidos. La muerte sobreviene en el 65 por 100 de los casos.

Prevención:

- En los alimentos frescos, estricta limpieza, sobre todo de los vegetales, más si están manchados de tierra.

- Higiene adecuada de los locales donde se envasan alimentos, así como de los utensilios utilizados.

- Esterilización de las conservas, ésto es fácil de conseguir a nivel industrial, pero más difícil a nivel casero. Las conservas caseras pueden someterse a ebullición (100° C) al menos durante cinco minutos antes de consumirlas.

- Utilizar inhibidores del crecimiento de la toxina, como nitritos autorizados como conservantes. Pero tener mucho cuidado a la hora de emplearlos en casa, pues si se sobrepasan las dosis aconsejadas son también tóxicos y muy peligrosos. ■

María Teresa DE MIGUEL



tomáticos de enfermedades que pueden transmitir a otros a través de la manipulación de la comida.

a) Importancia de la elaboración y conservación de los alimentos:

Emplear utensilios y paños de cocina limpios, sin restos de comida.

Los mostradores, tablas de cortar y toda el área de cocina en general debe estar limpia.

Emplear ingredientes en perfectas condiciones, comprobar siempre que no están caducados y se encuentran dentro del período de consumo aconsejado en la etiqueta. Si se tienen sospechas sobre su estado, es preferible tirarlos a que sean utilizados, así evitamos riesgos.

Te interesa  
**SABER**

EL Servicio de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina ha diseñado un cartel y una pegatina para su colocación en el puente de mando y botiquín, respectivamente, de los barcos españoles. Las láminas representan el cuerpo humano dividido por una cuadrícula, que permite localizar cualquier punto del organismo a través de unas coordenadas de números y letras similar a la cuadrícula que se utiliza en el juego de «los barcos». Además, el gráfico se completa con un cuestionario básico formado por 14 preguntas que el Servicio de Sanidad del ISM ha considerado la información elemental necesaria para poder efectuar un diagnóstico lo más certero posible a través del Servicio Radio-médico.

Los objetivos que persigue esta campaña son la obtención ordenada y fiable de los datos del enfermo, la agilización de la consulta evitando demoras innecesarias, la garantía de la recepción de una información clínica básica y la sistematización del cuestionario de seguimiento del enfermo. En definitiva, se pretende ayudar a que las consultas radio-médicas gocen de mayor eficacia, dotando para ello al personal embarcado de una información mínima necesaria para que sea capaz de describir los síntomas del enfermo con la mayor claridad posible.

El cartel y la pegatina se distribuirán entre los buques pesqueros y mercantes a través de las Direcciones provinciales y locales, las cofradías de pescadores, asociaciones profesionales, Colegio de Oficiales de la Marina Mercante y empresas navieras. ■

V. L.

El «póster» informativo se colocará en el puente de mando de los pesqueros y mercantes españoles

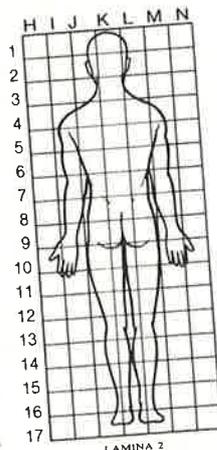
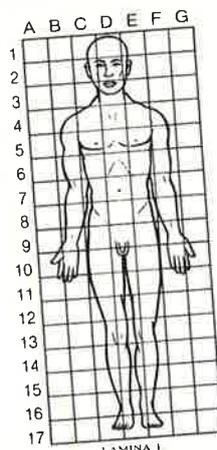
## Diseñado un cartel para agilizar la consulta radio-médica

### CONSULTA MÉDICA POR RADIO

**LE RECOMENDAMOS QUE SIGA LAS SIGUIENTES INSTRUCCIONES ANTES DE CONSULTAR CON EL CENTRO RADIO-MEDICO:**

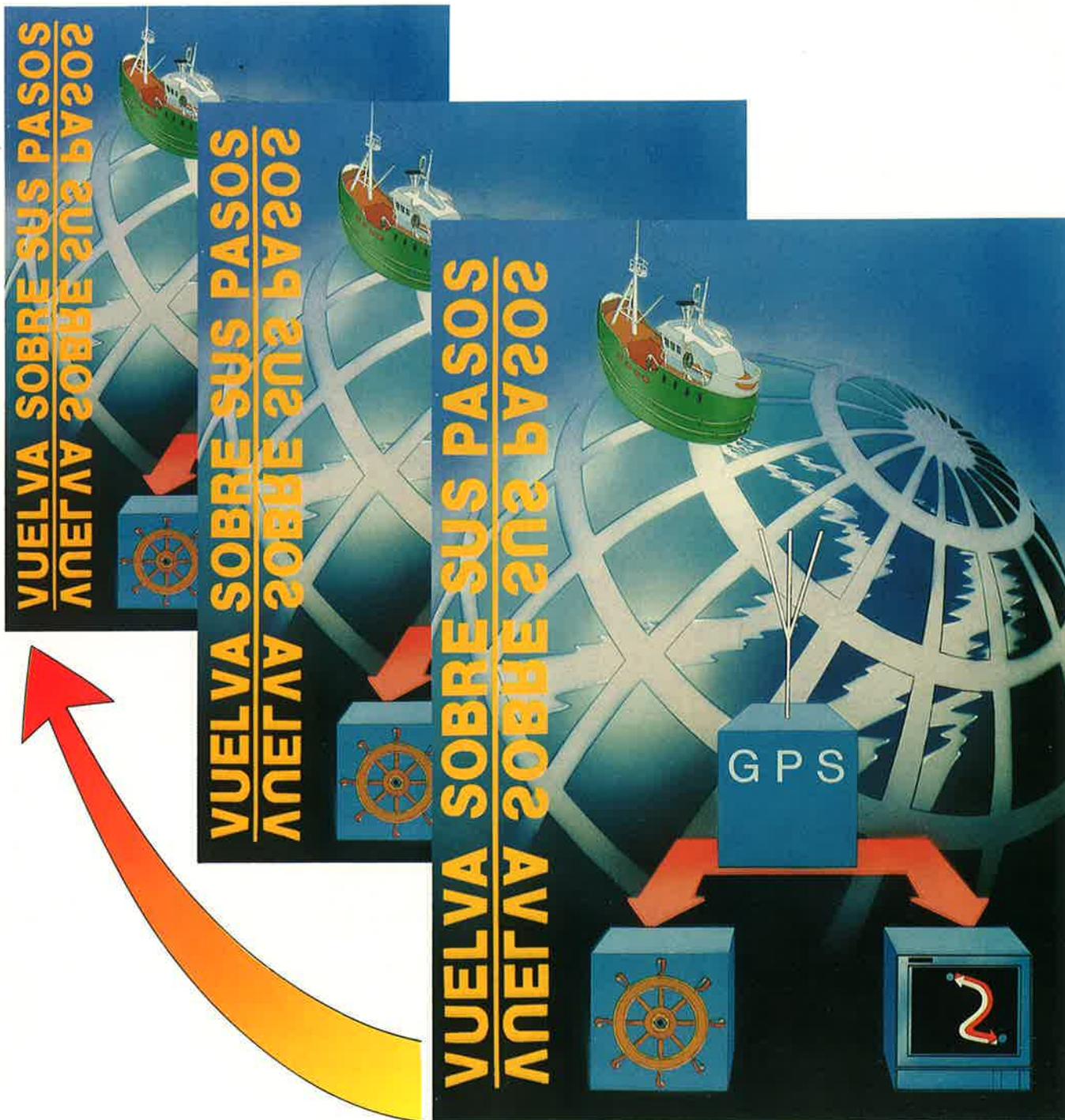
- Rellene en una hoja las contestaciones al cuestionario básico o tenga preparadas las respuestas antes de comenzar la consulta.
- Tenga a mano la relación de medicamentos que tiene su botiquín. No dude en comunicar si carece de alguno de los medicamentos aconsejados.
- Mantenga la calma. Una buena recogida de datos es la garantía de una rápida y eficaz asistencia.

#### Láminas de situación de síntomas



#### Cuestionario básico

- Filiación:**
  - D.N.I.
  - Nombre
  - Apellidos
  - Fecha y lugar de nacimiento
  - Cargo a bordo
- Situación o caladero**
- ¿Cuál es el problema?**
  - Procure indicar de forma precisa lo que preocupa al enfermo
- ¿Desde cuándo lo presenta?**
  - Minutos
  - Horas
  - Días
- ¿Cómo comenzó?**
- ¿Dónde se localiza?**
  - Use las láminas adjuntas
- ¿Es la primera vez que le ocurre?**
- ¿Respira sin dificultad?**
- ¿Se le palpa el pulso?**
  - ¿Cuántas pulsaciones por minuto?
- ¿Tiene fiebre?**
  - Indique la temperatura
- ¿Sigue algún tratamiento médico?**
  - ¿Cuál, por qué?
- ¿El enfermo es alérgico a algo?**
- ¿Ha tenido alguna enfermedad importante o ha sido operado?**
- ¿Es consumidor de: tabaco, hachiss, alcohol, sustancias inyectadas o inhaladas?**



nuestra amplia gama de PILOTOS digitales, GPS por coordenadas geográficas o líneas Decca y VIDEOPLOTTERS por computadora, le permitirán, siempre que quiera, volver a donde aquella marea.... LE FUE BIEN.

Compañía Radio Aérea  
Marítima Española

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

**CROME**  
  
 Radio Holland Group  
 Electronic Systems

# 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