

N.º 275 JUNIO 1990

MAR

**Astilleros,
la reconversión
que no cesa**

Transportes presentó
el anteproyecto de Ley

**ORDENAR
LA MARINA
MERCANTE**

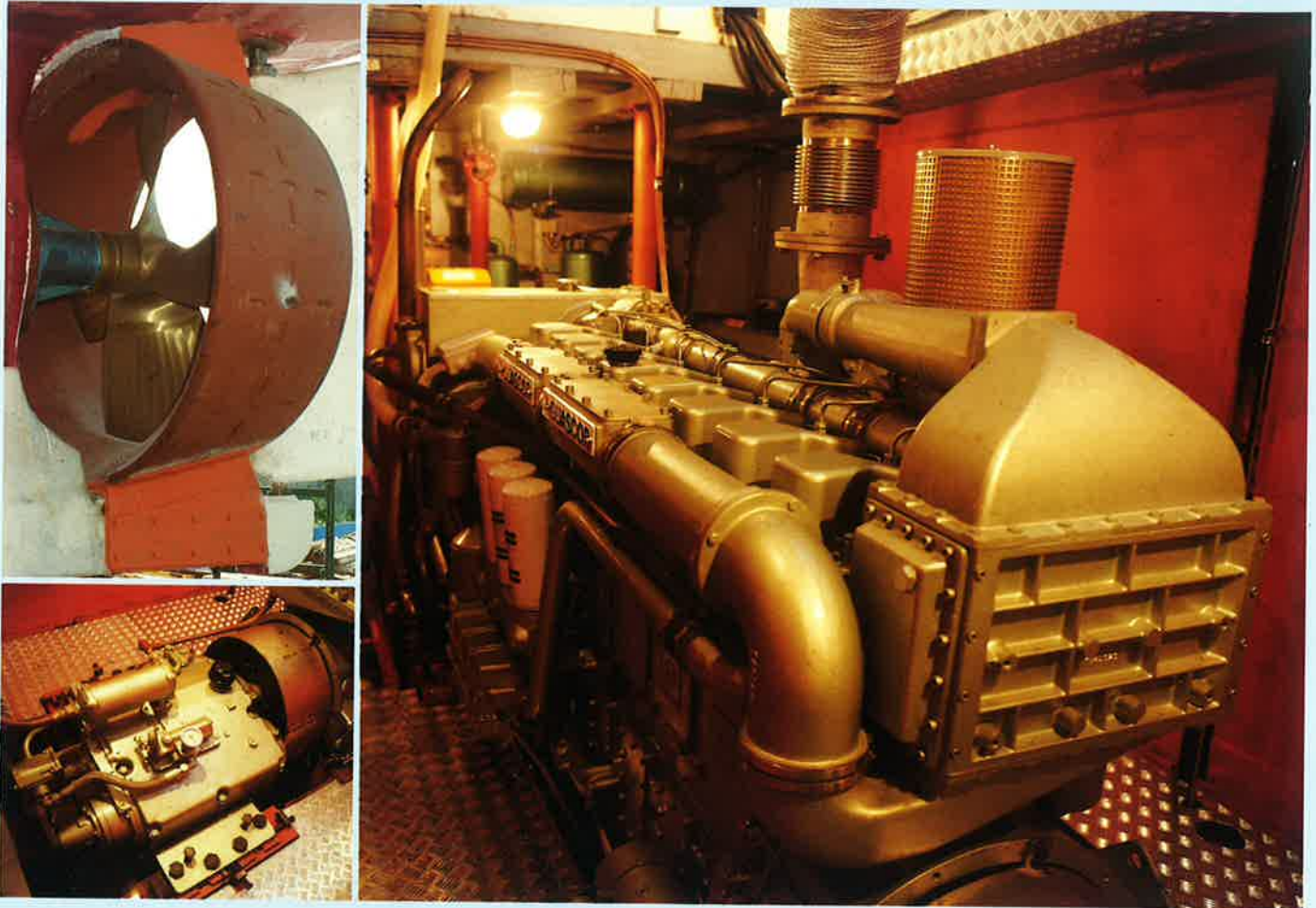


GUASCOR[®]

MOTORES
Y
SISTEMAS

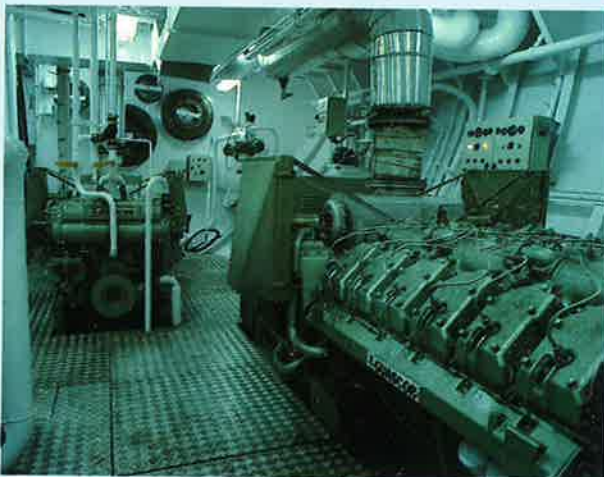
SISTEMAS DE PROPULSION MARINA

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



SISTEMAS ENERGETICOS MARINOS

GRUPOS ELECTROGENOS MARINOS / MOTORES DIESEL AUXILIARES



Gutiérrez Ascunce Corporación, S.A.
GUASCOR

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

90 DÍAS

CON una buena parte de los grandes barcos congeladores que abandonaron las aguas de Namibia faenando en el caladero de Malvinas, la actualidad en el sector marítimo en las últimas semanas ha estado centrada en la mercante y la construcción naval. Cal y arena para un sector que por un lado trata de ordenar racionalmente la Administración española, mientras desde la Comunidad se imponen nuevas y duras condiciones sobre la construcción naval.

El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, ha presentado un anteproyecto de Ley para la Ordenación de la Marina Mercante. Se trata de un viejo compromiso de la Administración socialista, necesario para una mejor regulación de este sector donde una serie de disposiciones se han quedado anticuadas y la nueva regulación se manifestaba en muchos casos insuficiente. Se trata de un primer anteproyecto sometido al estudio de todos los interlocutores sociales, sindicatos, empresarios y diferentes colectivos de profesionales que puedan verse afectados por la nueva Ley. La Administración pretende, con buen criterio, que el texto definitivo sea algo consensuado por todas las partes para lograr su máxima operatividad. Tantos años esperando un cambio normativo en este sector no se puede producir vía imposiciones y, menos, ante los importantes intereses que se manejan y los cambios sustanciales en la propia organización administrativa.

Es un anteproyecto de Ley para una nueva flota marina mercante competitiva y con vistas a salvaguardar los intereses medioambientales de un espacio marino frecuentemente sometido a los vertidos incontrolados. Posiblemente se lleven a cabo modificaciones sustanciales al texto inicial. Pero, hoy por hoy, el dato importante ha sido el paso dado desde

el Ministerio de Transportes para poner claridad y más orden en este sector y todo lo que le rodea.

Junto a esta actitud de la Administración española, las malas noticias llegaron de Bruselas y afectan al sector de la construcción naval. La Comunidad llevaba ya mucho tiempo amagando con tomar medidas contra la política acometida por el Gobierno español en relación con la reconversión de los astilleros. Al final, esos amagos se han hecho realidad y Bruselas ha impuesto medidas de recortes para los astilleros españoles bajo la amenaza de tomarse la revancha en base a las subvenciones.

El sector naval ha sufrido ya en los últimos años una durísima reconversión que supuso una reducción de plantillas de casi 40.000 a 18.500 trabajadores así como el cierre de algunos astilleros. Para la CE el recorte es todavía escaso y, en base a criterios de rentabilidad, pretende que la reducción sea superior. La exigencia inicial era el cierre de un astillero. La contraoferta española, tratando de salvar lo máximo, ha sido la

reducción de 2.000 puestos de trabajo. Choca la exigencia comunitaria desde unos planteamientos objetivos, toda vez que los astilleros tienen trabajo suficiente y que funcionaban correctamente tras la última reconversión. Sindicatos y empresarios coinciden al señalar que se trataría simplemente de una ofensiva comunitaria defensora de los intereses de otros Estados miembros, que pretenden una mayor participación en el actual momento de auge en la construcción naval.

En cuanto a la actividad en el sector de la pesca, el abandono de las aguas de Namibia por los grandes congeladores españoles no ha desembocado todavía en la gran crisis augurada desde medios del sector. Una parte importante de los barcos pasaron al caladero de Malvinas. En cualquier caso, parece que, si no se abren a corto plazo otros caladeros alternativos, la crisis se producirá antes de este verano cuando vuelven las embarcaciones de Malvinas. El Gobierno ha fijado una ayuda especial para los trabajadores que se hayan quedado en tierra y que hubieran operado en Namibia. Se trata de un problema que afecta a un colectivo de unas 90 embarcaciones sobre un colectivo que opera en caladeros exteriores de unos 3.000 barcos, aunque sus capturas tienen una gran importancia para el mercado nacional.

En el marco institucional, caben destacar dos noticias. La primera, la renovación del acuerdo entre el Banco de Crédito Agrícola y el Ministerio de Agricultura para la apertura de líneas especiales de créditos dirigidos al mar. La segunda, la continuación de la segunda fase de la concertación a pesar de las dificultades que se produjeron en un primer momento. Está claro que el futuro, desde la Ley de la Marina Mercante, las mesas en el Ministerio de Trabajo y la reconversión naval pasan por el diálogo. ■

Vidal MATE



SEGURO A TODA MAR



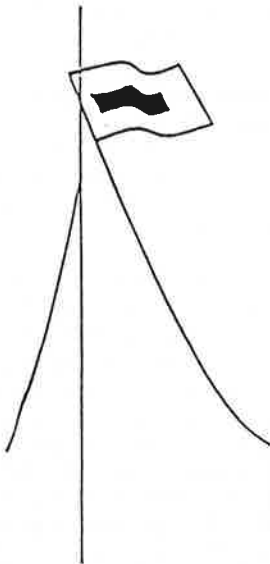
SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Condiciones expresamente adaptadas para pesqueros
Delegaciones en los principales puertos españoles

DIRECCION:

Augusto Figueroa, 3, 2.^a planta
Tel.: 521 11 25 • Télex: 46483 MABP E • Fax: 522 88 43
Apartado, 249 • 28004 MADRID

MARITIMA DEL NORTE S.A.



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

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

FLOTA

TRANSPORTES FRIGORIFICOS

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

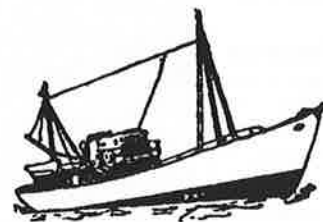
LINEAS REGULARES Y TRAMP
DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS

TRANSPORTES DE GAS

LAIETA GNL 40.000 M3

TRANSPORTES DE GASES LICUADOS

ASTILLEROS MURELAGA, S.A.



CONSTRUCCION Y REPARACION DE BARCOS DE MADERA

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

LEKEITO
(VIZCAYA)



21

CONCERTACION, SEGUNDA FASE

Gobierno y sindicatos fijaron el calendario para la segunda fase de la concertación.

6

ORDENAR LA MERCANTE

El Ministerio de Transportes elaboró el anteproyecto de Ley para ordenar la marina mercante.



17

RECONVERSION NAVAL

La CE quiere imponer otra reconversión en el sector naval.



24

AYUDAS PARA LA FLOTA CONGELADORA

El Gobierno aprobó una ayuda para los trabajadores que operaban en la flota de Namibia.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Male.

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

Secretaría de Redacción: Virludes Marhuenda y M.^a Carmen Guzmán.

Para entrar en contacto con el ISM: Alicante: Casa del Mar. Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. Baleares: Muelle Viejo, s/n - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Casa del Mar. Varadero, 4 - Tel. (93) 319 05 66. Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. Cádiz: Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n - Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Avda. Hispano-América, s/n - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Carnil dos Loureiros, s/n. Telex. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Avda. de Heredia, 35 - Tel. 22 72 75. Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Antonio López, 48 - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n - Tel. (977) 22 71 66. Valencia: Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (986) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Avda. de la Marina, s/n - Tel. (986) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

Publicidad: Vicente Barberá. Coordinación y Distribución de Publicidad, S. L. Padilla, 80 - 1.^o C - 28006 Madrid. Teléfs. 401 50 17 y 402 96 57

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

Gabinete de Información del ISM: Joaquín Vidal. Teléfono (91) 410 36 83

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

LEY PARA ORDENAR LA MARINA MERCANTE



El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones presentó el anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante. Esta nueva disposición que deberá ser aprobada por el Parlamento, contempla una reforma profunda de la Administración en este sector y se pretende sea el resultado de un amplio consenso entre todas las fuerzas sindicales y empresariales con el Gobierno. El ministro de Transportes, José Barrionuevo señaló en su intervención, durante las jornadas celebradas sobre el futuro del sector de la Marina Mercante por el Instituto Europeo de Estudios Marítimos, que la Ley pretende ser obra de todos y para todos.



El anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante constituyó el eje de las reuniones celebradas en Madrid por el Instituto Europeo de Estudios Marítimos, donde representantes de la Administración española y comunitaria debatieron la actual situación del sector, tanto en España como en la Comunidad, así como las posibles salidas y apoyos actualmente en marcha. En el

fondo de la cuestión se debatió la filosofía a seguir por la propia CE en un momento crucial en relación con el sector de la mercante. Ayudas comunitarias importantes para lograr una flota competitiva o dejar a los armadores a su suerte frente a la competitividad de otros Estados como Japón, caso de un país desarrollado o países del Tercer Mundo, cuyas condiciones laborales permiten una posición de mayor competitividad. En líneas generales, aun-

que no hay satisfacción completa por el camino recorrido en Bruselas para apoyar la flota mercante, hay también coincidencia general para señalar que, en contra de lo que muchos temían, la Comunidad ha puesto sobre la mesa los primeros papeles con el fin de solucionar los problemas del sector.

El director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, ha sido uno de los artífices del anteproyecto de Ley que ha sido presentado inicialmente a

los sindicatos y a las organizaciones empresariales para que cada colectivo aporte sus sugerencias, aunque en definitiva deberá ser el Parlamento el que diga la última palabra.

Según manifestaciones de Rafael Lobeto, se trata de una disposición con la que se pretende dar una respuesta a una situación de dificultades, que se arrastraba ya desde hace mucho tiempo y que se enmarca además en el actual debate en el seno de la Comunidad sobre el futuro de la flota. Los últimos años han sido escenario de un fuerte proceso de caídas en el sector de la Marina Mercante. *El debate en el marco comunitario*, —apuntaba Rafael Lobeto— *es ver si la Comunidad tiene necesidad de una flota o si por el contrario basta con delegar esas funciones en flota de terceros países*. Lo que el director general de Marina Mercante consideraría como una grave irresponsabilidad en el marco de la CE es que, Estados sin flota puedan decidir sobre el futuro de las mismas en países donde han sido una de sus columnas vertebrales, como es el caso de España.

Salvar el futuro

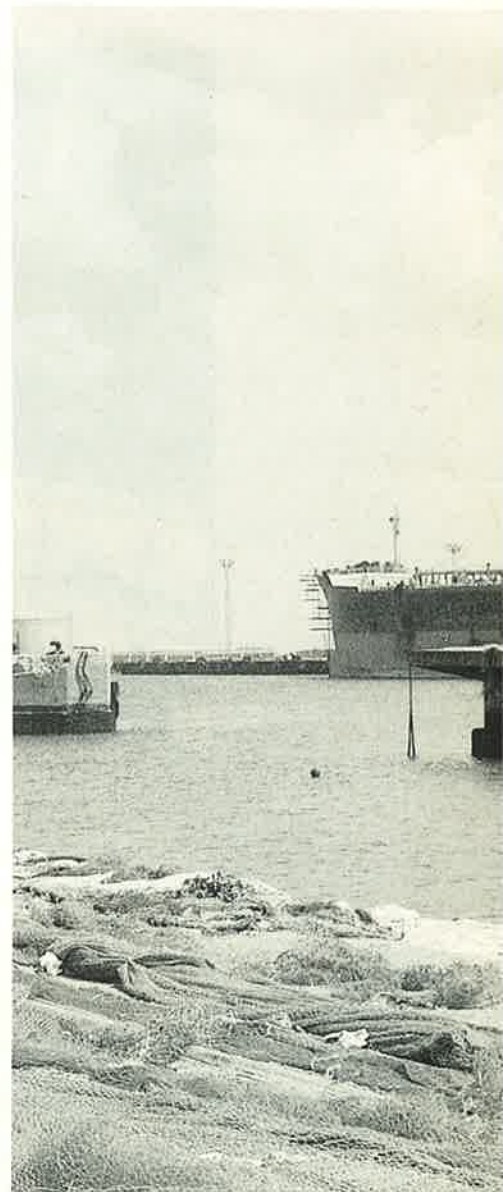
Para el director general de la Marina Mercante, España defiende el futuro de una política para la mercante en la Comunidad y no una actitud de sálvese el que pueda. España pretende que los empresarios puedan seguir ejerciendo esta actividad; que se mantenga la actividad de los astilleros y que no se pierdan puestos de trabajo en las tripulaciones de la Marina Mercante. La Ordenación del sector con todo lo que debe aportar esta nueva Ley se produce efectivamente con un cierto retraso, y se trata de recuperar el tiempo perdido que supusieron unos instrumentos legales caducos, que tienen ya una vigencia de varias décadas y que no responden a la realidad actual.

El proyecto para la ordenación de la Marina Mercante respondería al esfuerzo de la Administración para lograr un



Rafael Lobeto propone un cambio sin traumas en la ordenación de la Marina Mercante.

La Administración ha sometido el texto a consulta con los empresarios y los sindicatos.





mejor funcionamiento de este sector, lo cual conlleva actuaciones desde la aplicación de los planes de viabilidad, hasta conseguir la máxima coordinación administrativa. La nueva disposición que se podría aprobar en el próximo año se encuadraría igualmente dentro de los esfuerzos del Gobierno para eliminar la actual dispersión de competencias en el mar. En 1985 se produjeron los primeros trabajos de la Comisión Ministerial para el Mar Cominmar, fruto de cuyas actuaciones fue una serie de conclusiones para evitar disfunciones, dispersión de competencias y para definir un nuevo modelo de organización.

Para el director general de la Marina Mercante los cambios

en el sector no se pueden producir de una forma brusca. No se puede pasar de la noche a la mañana del proteccionismo más rabioso al liberalismo total, sobre todo cuando se han desarrollado en otros Estados fórmulas cuya competitividad está más que probada. Rafael Lobeto estima que se pueden buscar soluciones en el marco de la Comunidad, que permitan competir con países del Tercer Mundo sin renunciar a una serie de derechos, especialmente laborales que han logrado los trabajadores comunitarios. El futuro de la Marina Mercante no debe pasar simplemente por lograr los barcos más baratos, las tripulaciones a menos coste y, en consecuencia, ofrecer una clara competi-

tividad. Por encima de todos esos factores deben estar también las propias condiciones de seguridad de las embarcaciones, las garantías para evitar la contaminación, la existencia de tripulaciones preparadas, cuestiones que, caso de cumplirse en la actual flota mundial de Marina Mercante *a lo mejor habían evitado algunos siniestros años...*

Cambio sin traumas

Según Rafael Lobeto, se debe ir con este anteproyecto de Ley a un cambio progresivo del actual modelo de la Marina Mercante. Es importante el nuevo sistema que se trata de

arbitrar para la Administración marítima, modificaciones que se han hecho, según el director general, en una línea de diálogo y colaboración en el seno de la propia Administración. Cambiar la actual estructura por un modelo de Administración civil se considera un cambio que indudablemente va a ser lento, pero que se quiere realizar sin pausa y sin traumas.

Un aspecto importante de la nueva disposición es la relativa a la organización en materia de seguridad y sanciones por actividades de contaminación. Las medidas actuales se consideraban caducas y fuera de contexto, al no existir relación entre peligro o daño y posible sanción. La nueva Ley va a ser mucho más dura. Según Rafael Lobeto, en los últimos meses se han producido múltiples situaciones de riesgo en un buen número de puertos españoles, la mayor parte de las cuales han pasado desapercibidas para el conjunto de la sociedad. Afortunadamente, no se produjeron siniestros en todos los casos de peligro y no solamente por cuestión de barcos petroleros. Con la nueva disposición se pretende ganar seguridad para evitar que desaparezcan los riesgos actuales.

Para el director general de Marina Mercante, la Administración española ha llevado a cabo en los últimos años, desde el Plan de Flota de 1986 una serie de actuaciones encaminadas a salvar el sector. Los resultados logrados a partir de las medidas adoptadas por España y las que ya han sido puestas sobre la mesa por la Comunidad, hacen concebir la esperanza de unos resultados positivos para los Estados miembros que disponen de una flota mercante y quieren seguir con ella.

El objetivo de la Administración en relación con su política para este sector se centra en medidas para salvar el presente, asegurar el futuro y lograr un marco competitivo. La Ley de Ordenación de la Marina Mercante se pretende sacar adelante fundamentalmente vía diálogo y entendimiento con los sectores afectados. ■

CAMBIAR UN MARCO LEGAL OBSOLETO



La nueva Ley de Ordenación de la Marina Mercante parte de la circunstancia de un instrumento legal obsoleto que no se ha modificado con los años y que, en algunos casos, tiene una antigüedad superior a los cincuenta años. La actividad del transporte marítimo estuvo regulada históricamente por la Ley del 14 de junio de 1909, norma que en su momento se manifestó como eficaz para su cometido. Cincuenta años más tarde, la Ley del 12 de mayo de 1956 de Ordenación y Renovación de la Flota Mercante contribuyó decisivamente al desarrollo de la construcción naval, pero sin que lograrse la necesaria modernización y adaptación de las nuevas exigencias a la regulación del tráfico marítimo comercial.

A pesar de las disposiciones dictadas en los años siguientes, la normativa en vigor se ha revelado obsoleta e incapaz para dar respuesta adecuada a las necesidades de la flota. Ello suponía la necesidad de disponer de un nuevo marco legal capaz de ordenar la flota en las nuevas circunstancias de la economía marítima internacional. La normativa española de 1956 no significaba el marco suficiente para hacer frente a las nuevas exigencias, razón por la cual resultaba indispensable la elaboración de un instrumento donde se con-

templase la realidad española sin deslindar la situación y las circunstancias comunitarias.

De acuerdo con esta situación, el proyecto para la ordenación de la Marina Mercante pretende una ordenación de las bases de la flota mercante y el transporte marítimo, la reforma de la Administración de la Marina Mercante, así como la regulación de su potestad sancionadora. La nueva Ley se inspira en el principio de libertad de empresa si bien no se dejan a un lado las exigencias de la economía nacional y la defensa de los consumidores. La Administración con-



Se trata de un anteproyecto entre la libertad de empresa y las medidas de autodefensa para el sector.

El Ministerio de Transportes asume todas las competencias para la Marina Civil:



templa, en consecuencia, la posibilidad de medidas de autodefensa.

Por primera vez en el ordenamiento jurídico referido a este sector, se trata de avanzar en cuestión de los procesos de coordinación. La Ley independiza la gestión administrativa de lo que es Marina Civil y la Armada, especialmente mediante la regulación de las Capitanías de Puerto como órganos periféricos dependientes del Ministerio de Transportes. Por otra parte, se asegura la participación de los órganos colegiados a nivel nacional y local. En esta misma

línea, se crean cuerpos específicos de Funcionarios Civiles de Marina Civil. Finalmente, entre otras cuestiones, se produce una nueva regulación de la potestad sancionadora de acuerdo con el artículo 25 de la Constitución, definiendo sanciones por infracciones referidas con la seguridad marítima, el tráfico marítimo a la lucha contra la contaminación en el mar.

La filosofía de la nueva disposición contempla la posibilidad y necesidad de un cambio en el sector sin procesos traumáticos y de una forma armónica.

Los artículos de una ley

El título primero del nuevo anteproyecto de Ley está referido al ámbito de aplicación de la misma.

Según su artículo primero, el objeto de la Ley es la ordenación de la flota civil española y, en especial lo concerniente a Marina Mercante y al transporte marítimo comercial. Las disposiciones de la Ley serán de aplicación, según su artículo segundo, para con las actividades de la flota mercante española, la flota pesquera en el ámbito de las competencias atribuidas al Ministerio de Transportes,

los buques de recreo y deportivos nacionales, así como los demás buques civiles nacionales no incluidos en los apartados anteriores y los buques civiles extranjeros situados en zonas sometidas a la jurisdicción española, salvo que gocen de inmunidad.

A efectos de la Ley se aplican las siguientes definiciones:

«**Buque civil.**» Cualquier embarcación o artefacto flotante aptos para la navegación marítima y no afectos al servicio de la defensa nacional ni a la vigilancia armada de puertos y costas.

«**Buque mercante.**» Todo buque civil cuya finalidad es el ejercicio de la navegación marítima, con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

«**Buque mercante español.**» El buque mercante legalmente registrado y abanderado en España.

«**Flota mercante española.**» El conjunto de los buques mercantes españoles.

«**Empresa Naviera.**» La persona física o jurídica cuya finalidad es la explotación de buques mercantes propios o ajenos.

También se reputará Empresa Naviera, la persona física o jurídica que asuma la gestión náutica de los buques mercantes que posea, aun cuando la explotación de los mismos no constituya su actividad principal.

«**Empresa Naviera española.**» La Empresa Naviera legalmente inscrita en los registros nacionales creados al efecto.

«**Navegación interior.**» La que siendo efectuada por buques mercantes transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o del resto de las aguas interiores españolas.

«**Navegación de Cabotaje.**» La que no siendo navegación interior es efectuada por buques mercantes con el objeto de transportar personas o cosas embarcadas en un puerto, para ser desembarcadas en el mismo o en otro puerto distinto del territorial nacional.

«**Navegación de línea regular de cabotaje.**» La navegación de ca-

botaje sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte predeterminadas y anunciadas según la costumbre del comercio marítimo.

«**Navegación de cabotaje libre o no regular.**» La navegación de cabotaje que no es de línea regular.

«**Navegación exterior.**» La efectuada por buques mercantes entre puertos del territorio nacional y puertos extranjeros.

«**Navegación de línea regular exterior.**» La navegación exterior sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte predeterminadas y anunciadas según la costumbre del comercio marítimo.

«**Navegación exterior libre o no regular.**» La navegación exterior que no es de línea regular.

«**Navegación extranacional.**» La efectuada por buques mercantes españoles con el objeto de transportar personas o cosas embarcadas en puertos extranjeros para ser desembarcadas también en puertos extranjeros.

«**Navegación de línea regular extranacional.**» La navegación extranacional sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte predeterminados y anunciados según la costumbre del comercio marítimo.

«**Navegación extranacional no regular o libre.**» La navegación extranacional que no es de línea regular.

«**Navegaciones marítimas de interés nacional.**» Aquellas que sean consideradas por el Gobierno como esenciales para los intereses generales del país.

«**Conferencia Marítima.**» Un grupo constituido por dos o más Empresas Navieras que efectúan navegaciones de línea regular de cabotaje, exterior o extranacional en una ruta particular o unas rutas particulares dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes o a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a navegaciones de línea regular.

Objetivos

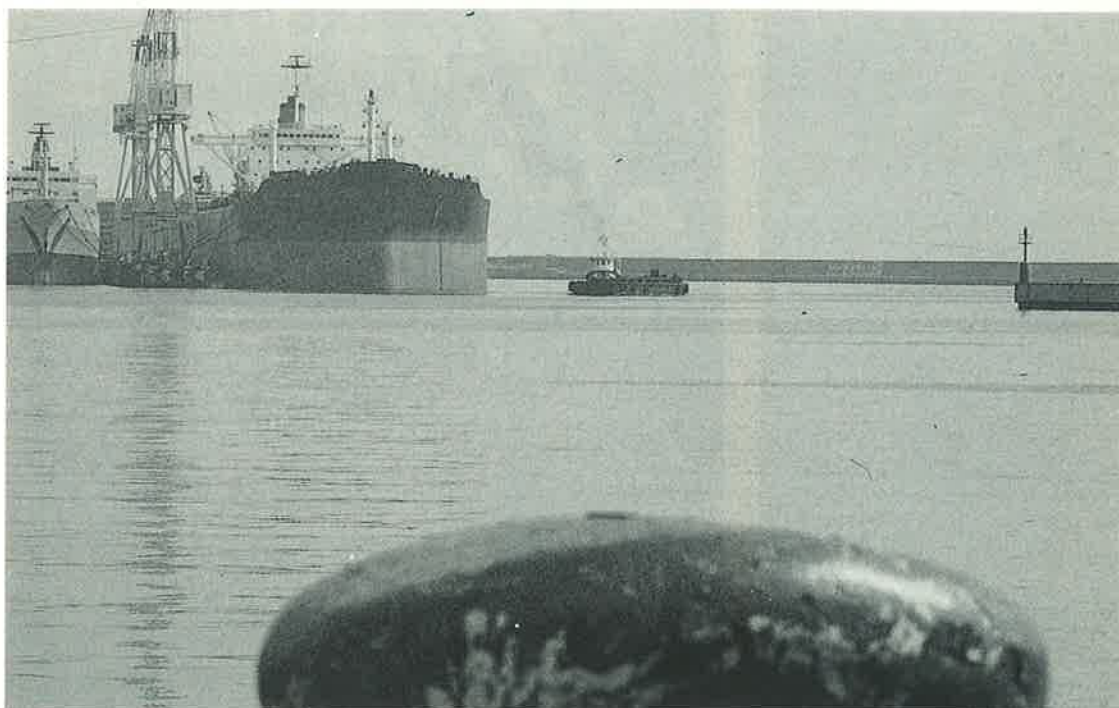
Según el artículo cuarto, la política económica del transporte se dirigirá a lograr la vigencia de unas condiciones que permitan la existencia de una flota mercante española gestionada de un modo eficaz y competitivo, capaz de asegurar el transporte de los suministros que demanden las necesidades fundamentales del país, de asegurar navegación de cabotaje en la medida que ello sea aconsejable, de mantener una cobertura adecuada en el comercio exterior y de tener presencia en el exterior. El Gobierno

Gobierno regular las condiciones de participación extranjera en el capital y la gerencia de las navieras españolas. Los capitanes y primeros oficiales de los buques mercantes españoles deberán en todo caso tener la nacionalidad española. Igualmente deberán ser españoles los demás miembros de la dotación, salvo en los casos previstos en los compromisos internacionales asumidos por España. la Dirección General de la Marina Mercante podrá en su caso autorizar otras tripulaciones por fuerza mayor. Corresponde al Ministerio de Transportes vigilar para que

los barcos cumplan las condiciones de idoneidad y profesionalidad de las tripulaciones, de acuerdo con las disposiciones reglamentarias que dicte el Gobierno.

Las empresas navieras españolas, de acuerdo con el artículo 13, podrán realizar libremente en astilleros o talleres extranjeros todo tipo de obras en los barcos que exploten, previa notificación a la dirección general de la Marina Mercante y sin perjuicio de los controles técnicos que procedan.

Las empresas navieras podrán proceder igualmente a la exportación de los buques mer-



se compromete a adoptar las medidas necesarias para que se cumplan esos fines.

Explotación naviera

El artículo sexto señala que los buques debidamente registrados y abanderados en España son de nacionalidad española.

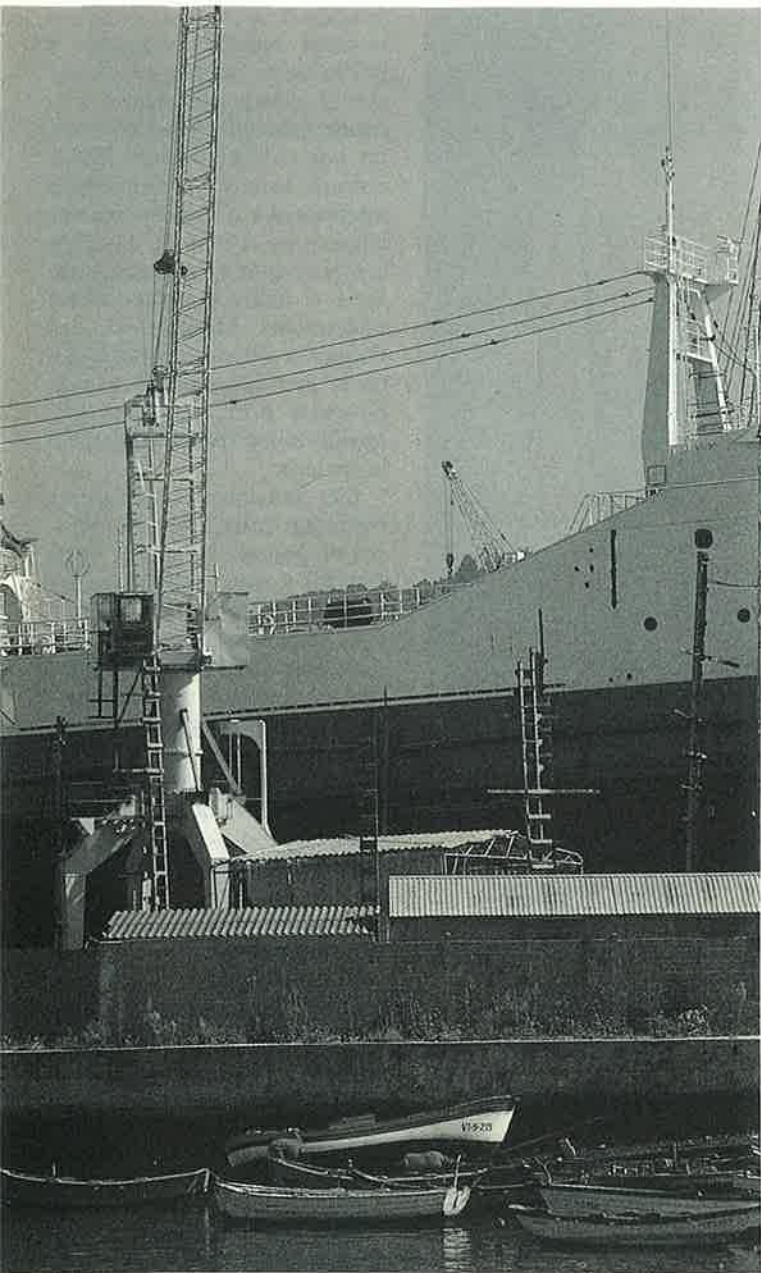
Con independencia del registro de propiedad existirá un Registro de Buques de carácter administrativo donde consten las condiciones de cada uno. El Gobierno reglamentará el funcionamiento de ese Registro. Corresponde igualmente al

A nivel estatal se crea el Consejo Superior de la Marina Mercante.

En la periferia, funcionarán las Capitanías de Puerto.

cantes españoles de su propiedad siempre que carezcan de cargas. No obstante, el Gobierno puede ejercer el derecho a tanteo en favor de empresas navieras españolas respecto a los buques que se pretendan exportar. Tanto el arrendamiento de buques como los contratos de fletamento deberán ser notificados por parte española a la dirección general de la Marina Mercante.

Los capitanes de buques civiles españoles en navegación deberán notificar su posición geográfica a la dirección general de la Marina Mercante, especialmente en los casos de crisis o tensión internacional.



Régimen de navegaciones

El anteproyecto de Ley contempla tres apartados: navegación interior, de cabotaje y en aguas exteriores y extranacionales.

La navegación interior, según el artículo 19 queda reservada a los buques mercantes españoles. Excepcionalmente y por falta de barcos, podrán ser autorizadas embarcaciones extranjeras.

La navegación de cabotaje queda reservada a buques mercantes españoles, sin perjuicio de los compromisos internacionales asumidos por España. Se asimila a estos efectos navega-

ción de cabotaje la que se efectúa entre buques e instalaciones situados en el mar territorial o zona económica exclusiva española, así como entre dichos buques o instalaciones y el territorio nacional. Cuando no haya barcos españoles, podrán ser autorizados barcos extranjeros. El Gobierno tiene la posibilidad de reglamentar la formación de Conferencias de fletes y de los Consejos de Usuarios, si ello es necesario para un correcto funcionamiento de estas líneas.

La navegación exterior podrá efectuarse libremente por todos los buques mercantes que sujeten su actividad al ejer-

cicio de una leal competencia sobre una base comercial y que cumplan los requisitos sociales, laborales, de seguridad y prevención de la contaminación exigidos tanto por la legislación española como los acuerdos internacionales suscritos por España. La dirección general de la Marina Mercante podría adoptar las medidas oportunas para el cumplimiento de estas condiciones, pudiendo en su caso bloquear la salida, carga o descarga de un barco que no cumpla esas condiciones. Si barcos españoles son objeto en el exterior de medidas discriminatorias, la Administración española podría tomar medidas similares con barcos extranjeros.

De acuerdo con el artículo 29, el Gobierno español podrá reservar con carácter temporal a los buques españoles el transporte de importación de determinadas mercancías que se consideren básicas para el funcionamiento de la economía y la defensa nacionales.

Nueva administración

El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a través de la dirección general de la Marina Mercante ejercerá la ordenación general del transporte marítimo y de las actividades de la flota, en especial en las siguientes competencias:

1. Control de la situación, registro y abanderamiento de todos los barcos civiles españoles, así como el otorgamiento de concesiones o autorizaciones de servicios de navegación marítima.

2. El despacho y las inspecciones técnicas, radioeléctricas, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, así como de los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales.

3. La seguridad y el salvamento de la vida humana en el mar, y la seguridad de la navegación en relación con todos los buques civiles españoles, así como con los extranjeros cuan-

do se encuentren en cualesquiera aguas marítimas sujetas a la jurisdicción española y de acuerdo con el Derecho Internacional.

4. La limpieza de las aguas marítimas y la lucha contra la contaminación del medio marino producida desde buques, adoptando las medidas que pudieran resultar precisas y en particular las señaladas en el apartado d) del artículo 52 de la presente Ley.

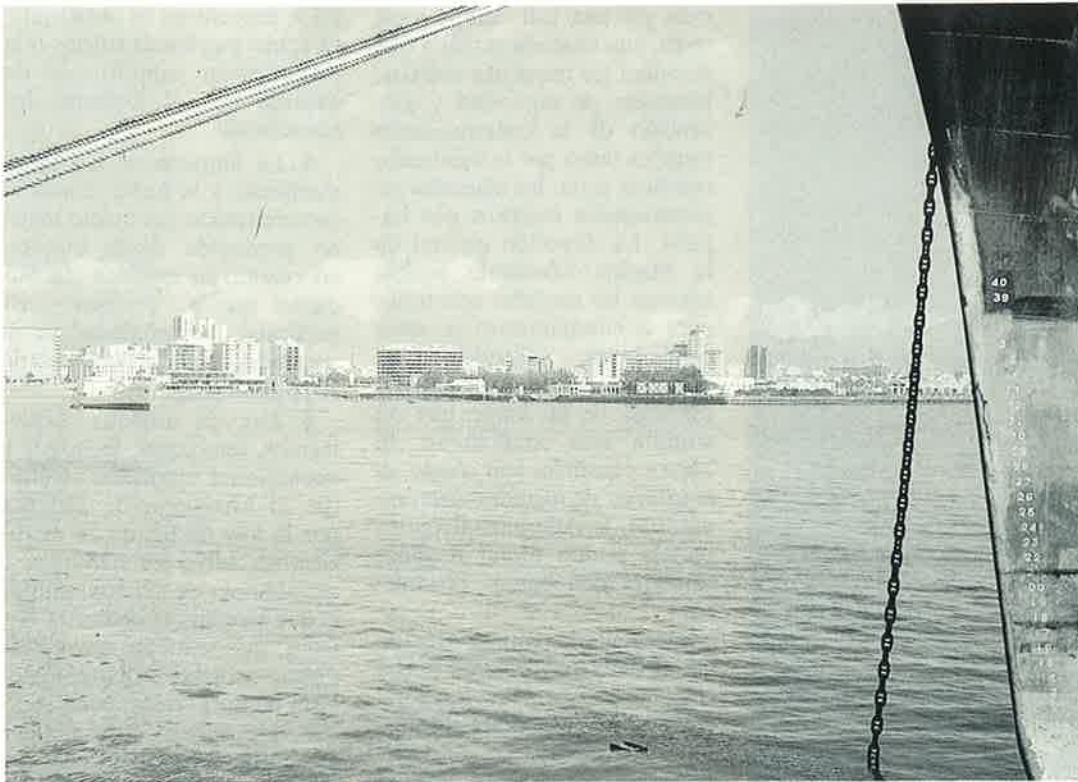
5. Ley de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas atribuidas al Ministerio de Defensa por la Ley 60/62, de 24 de diciembre, salvo los hallazgos y extracciones de material militar o que puedan afectar a la defensa, que seguirán correspondiendo a dicho Departamento, y sin perjuicio de las competencias que puedan corresponder al Ministerio de Cultura en materia de hallazgos o extracciones de valor histórico, artístico o arqueológico.

6. La ordenación del tráfico y el régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos en los puertos y en el resto de las aguas interiores españolas.

7. El registro y control del personal marítimo civil; la determinación de las condiciones generales de profesionalidad y aptitud para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles españoles y la composición mínima de las mismas a efectos de seguridad.

8. Cualesquiera otras atribuidas en la presente Ley o en la Legislación vigente.

Dependiendo del Ministerio de Transportes se crea el Consejo Superior de la Marina Mercante configurado como órgano colegiado de coordinación, consulta y participación del sector en las materias propias de la competencia de la Marina Mercante. Serán funciones de ese Consejo, programar, coordinar, impulsar y en su caso realizar estudios en las materias propias del sector; conocer e informar los planes de actuación que se formulen en materia de Marina Mercante y conocer e informar de cuantas



disposiciones de carácter general se dicten para la ordenación del sector. Este Consejo estará compuesto por representantes de la Administración del Estado, organizaciones empresariales y sindicales, así como de las corporaciones públicas del sector o otras entidades o expertos relacionados con la Marina Civil. El Consejo actuará en pleno y en comisiones.

A nivel periférico, el Ministerio de Transportes contará con Capitanías de Puerto que existirán en todas las provincias, así como en los distritos marítimos. El capitán de Puerto del puerto principal en cada provincia marítima asumirá la jefatura provincial de todos los servicios de la Marina Mercante, dirigiendo y coordinando la actividad de los capitanes de Puerto. Bajo la dirección del capitán de Puerto se crea una Junta Local de Navegación que actuará como órgano colegiado de apoyo, consulta y participación. Las Juntas Locales de Navegación estarán constituidas por representantes locales de las administraciones públicas y de las organizaciones empresariales y sindicales del sector así como por expertos en la materia.

Nuevos cuerpos

Adscritos al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones se crearán los siguientes Cuerpos Especiales en la Administración Civil del Estado: 1.º. Cuerpo Especial Facultativo de la Marina Civil del grupo A que contará con especialidades de Náutica, Seguridad Marítima y Radiomarítima; 2.º. Cuerpo Especial Técnico de Ayudantes de Marina Civil, grupo B con las mismas especialidades que el anterior; 3.º. Cuerpo de Celadores Marítimos de Puertos del grupo C.

Los ingresos en esos cuerpos se harán por oposición libre y se exigirán diferentes titulaciones náutico-pesqueras.

El anteproyecto de Ley regulará la función de practicaaje como una actividad de servicio público que será ejercida por profesionales con carácter de funcionarios públicos. La condición de practicaaje dependerá del Ministerio de Transportes sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a los Colegios Profesionales de Prácticos. En cada una de las provincias marítimas se crea un Colegio Profesional de Prácticos.

Las sanciones por vertidos pueden llegar a 50 millones de pesetas.

Infraacciones y sanciones

El anteproyecto de Ley elaborado por el Ministerio de Transportes, da una especial importancia a las infracciones administrativas e introduce importantes modificaciones sobre todo en cuanto a la capacidad sancionadora. Contaminar el mar, al margen de otras actuaciones de las empresas navieras, se comosidera con falta muy grave con posibilidades de sanciones de hasta 50 millones de pesetas.

Son consideradas como actuaciones muy graves, la eva-

cuación deliberada de desechos u otras materias cargadas a bordo salvo cuando se cuente con la debida autorización; la contaminación del medio marino por el hundimiento deliberado de barcos y la evacuación intencionada o gravemente negligente en el mar de desechos u otras materias resultantes directa o indirectamente de las operaciones normales de los buques u otras construcciones en el mar cuando las evacuaciones se produzcan contraviniendo la legislación vigente en la materia.

Las sanciones muy graves oscilarían entre 2,5 y 50 millones de pesetas; las graves entre 100.000 y cinco millones y las leves de 5.000 a 100.000 pesetas. Tienen competencia sancionadora el Consejo de Ministros, el ministro de Transportes, el director general de la Marina Mercante, los capitanes de Puerto y los cónsules o encargados de secciones diplomáticas españolas. Cuando las sanciones superen los 20 millones de pesetas, la facultad corresponde solamente al Consejo de Ministros.

El anteproyecto de Ley autoriza al Gobierno para impedir, restringir o condicionar la navegación de determinadas categorías de buques civiles en una o varias zonas de las aguas interiores o del mar territorial español con el fin de prevenir actividades de contrabando.

El texto presentado por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones supone fundamentalmente un primer esfuerzo para ordenar un sector excesivamente disperso y con una normativa en muchos casos caduca y desfasada. Como han señalado los propios responsables de este departamento, se trata de un documento abierto a modificaciones y sugerencias de los sectores afectados, de cara a lograr un instrumento eficaz para ordenar el sector de la mercante. ■

V. M.

Barrionuevo apuesta por una flota comunitaria competitiva

La seguridad humana en la mar, la protección del medio marino y lograr una actividad económica del transporte marítimo eficiente son los tres campos más importantes en materia de Marina Mercante que preocupan a la Administración según manifestaciones del ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, José Barrionuevo en el acto de clausura del seminario que sobre el futuro de la flota comunitaria desarrolló el Instituto Europeo de Estudios Marítimos.

EL ministro de Transportes expuso la preocupación y el interés del Gobierno español para lograr una flota moderna y competitiva y los esfuerzos realizados en el marco comunitario para lograr medidas de apoyo en esta dirección. José Barrionuevo señaló que, junto a este interés por lograr el mantenimiento de una flota competitiva, no ocupa un lugar secundario la preocupación para lograr una mayor seguridad en el mar, así como la lucha contra la contaminación. El responsable de Transportes señaló que la política de la Administración está encaminada a lograr una flota que, tripulada por españoles o, en su caso, por ciudadanos de los demás Estados miembros de la CE, sea capaz de operar en plenas condiciones de competitividad frente a terceras banderas. *Este objetivo —apuntó el ministro— lleva parejo otro irrenunciable como es el que tanto los barcos españoles como los extranjeros que lleguen a nuestras aguas, realicen su actividad de un modo armónico con los imperativos legales derivados del interés público de la Seguridad Marítima y de la integridad del patrimonio nacional.*



Según el ministro de Transportes, el anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante es una pieza indispensable de la política marítima española, actualmente en fase de información pública y que se inspira necesariamente

en la política comunitaria. *Es pues —señaló José Barrionuevo—, de talante liberal en cuanto a la ordenación de los tráfico, sin perjuicio de prever los mecanismos correctores precisos para garantizar los intereses generales, además de*

incorporar las denominadas medidas positivas españolas.

Para el ministro de Transportes, la futura Ley pretende llevar a cabo una importante reorganización de la estructura administrativa de la Marina Mercante y debe ser obra de todos y para todos.

Frente a posiciones de desánimo que se pudieran producir entre los empresarios españoles del sector ante el reto que tiene planteado la flota mercante, el ministro de Transportes invitó a los asistentes al seminario a confiar en el futuro, ya que es viable el negocio naviero desarrollado por navieros comunitarios, con buques y tripulantes de la CE y un entorno competitivo. Para el ministro de Transportes es posible y viable una flota comunitaria competitiva, siempre que cada parte asuma con seriedad el papel que le corresponde, los Gobiernos y las Administraciones con unas medidas adecuadas de política marítima, los empresarios apostando decididamente por la modernización y racionalización de sus empresas y los tripulantes esforzándose para aumentar su formación y su productividad. ■

V. M.



Supondría una inversión de 16.000 millones de pesetas

Hacia la renovación de los graneleros

Administración junto con las empresas de este sector, tiene diseñada ya la estrategia para la reorganización de los barcos inferiores a 16.000 toneladas y que afecta fundamentalmente a los graneleros. Las medidas contempladas en este proyecto plantean la necesidad de tener en el horizonte inmediato una flota competitiva al margen de los apoyos oficiales. El coste de unas actuaciones supone unos 16.000 millones de pesetas, de los cuales 3.000 millones son aportados por la Administración.

UNA de las condiciones previas a la política y las medidas para la reorganización de este sector, está referida a la situación financiera de todas y cada una

de las empresas que se han acogido a este proceso. Según las informaciones hechas públicas, son 39 las empresas que se han sumado a este proyecto de reordenación de este tipo de

flota con un total de 121 buques. El saneamiento de las empresas contempla unas ayudas de la Administración de 3.000 millones de pesetas, mientras otros 4.000 millones serán aportados por el sector que se ha comprometido a cerrar este proceso.

Con el fin de acometer este cambio sin riesgos para el conjunto del sector, parece se ha barajado la posibilidad de una operación con el Banco de Crédito Industrial. Las industrias mantienen líneas de crédito por una cuantía superior a los 17.000 millones de pesetas. Una

de las soluciones planteadas se centra en una reducción de la deuda en los 3.000 millones de pesetas que debía poner la Administración, una cancelación de los 1.000 millones que supone la cuenta vencida y mediante una actualización al 16 por cien de los tipos de interés.

La política de saneamiento de que se habla para este sector de la Mercante, tiene como punto de partida la renovación de la flota. El envejecimiento de los barcos y su mala operatividad han sido uno de los handicaps en este sector. Actualmente, la media de edad en estos barcos graneleros asciende a doce años. Con el proceso de renovación se pretende que esa edad media baje a solamente 8,6 años. El coste de estas operaciones de modernización y renovación de la flota asciende a 16.000 millones de pesetas. De esos 16.000 millones de pesetas previstos, unos 10.000 millones se destinarían a la construcción de ocho barcos. El resto, los 6.000 millones de pesetas serían para la compra de una docena de barcos de segunda mano.

La reordenación del sector de la Mercante referido a los graneleros no solamente contempla actuaciones de rejuvenecimiento de la flota, lo que la haría más competitiva. Se considera que una flota puede competir cuando, además de barcos operativos, cuenta con una estructura empresarial racional frente al minifundismo que domina hoy este sector. Desde estas posiciones, los programas de saneamiento contemplan una reorganización empresarial mediante acuerdos o fusiones. Se trata de formar menos de una docena de grupos con estructuras empresariales adecuadas frente al minifundismo empresarial.

Finalmente, el principio de acuerdo para dar una salida a los barcos con menos de 16.000 toneladas de peso muerto, tiene también un coste laboral y, en concreto, la reducción de las plantillas en 304 personas. El acuerdo para el cambio en los graneleros supone un paso más en la ordenación de la mercante. ■



La CE amenaza con otra reconversión naval

Administración española y los sindicatos del sector han iniciado un duro debate sobre las soluciones posibles al sector de la construcción naval ante las medidas exigidas al Gobierno por la Comunidad Europea.

Sindicatos y el Ministerio de Industria mantienen posturas totalmente diferentes. Hay oposición total a perder un solo

Los sindicatos se oponen a cualquier reducción de plantillas.

puesto de trabajo en este sector. En la misma línea se han manifestado también responsables de los gobiernos regionales de Galicia y el País Vasco, dos de las zonas que fueron más duramente castigadas en el anterior proceso de reconversión y que ha supuesto la eliminación de unos 20.000 puestos de trabajo.

EL interés de la Comunidad por controlar más de cerca las actuaciones de los astilleros españoles se mantiene ya desde los últimos años y, en diferentes ocasiones se han lanzado amenazas en el sentido de reducir las subvenciones nacionales. La última decisión, que por otra parte se temía desde hace algún tiempo, obliga a la Administración española a completar el proceso de reconversión iniciado prácticamente en los primeros años de la década de los ochenta.

La Comunidad Europea a través del comisario responsable de la política de la competencia, Leon Brittan, comunicó al ministro español de Industria, Claudio Aranzadi la necesidad de adoptar medidas en el sector naval con el fin de reducir su capacidad productiva. El objetivo y la propuesta inicial de la Comunidad se centraba en la eliminación en España de uno de los grandes astilleros con el fin de reducir su potencial. Frente a esta petición, la Administración española acudió a Bruselas en un intento para reducir las medidas de dureza contempladas por la CE. Para el Ministerio de Industria, la situación es compleja en cuanto se trata de nadar entre dos aguas. Por un lado, tratando de no levantar las iras de los dirigentes comunitarios que mantienen posiciones duras respecto al sector naval español. Por otra parte, tratando de cumplir los compromisos suscritos en su día con los sindicatos cuando se pactó el proceso de reconversión.

Para la Administración española, la medida más dura de las propuestas por la CE era el cierre de uno de los grandes astilleros como Astano o La Naval de Sestao. Frente a esas posiciones, España propuso la posibilidad de reducir las plantillas en unas 2.000 personas considerando que sus efectos perjudiciales serían menos nocivos para el funcionamiento y el futuro del sector.

Temor a la competitividad

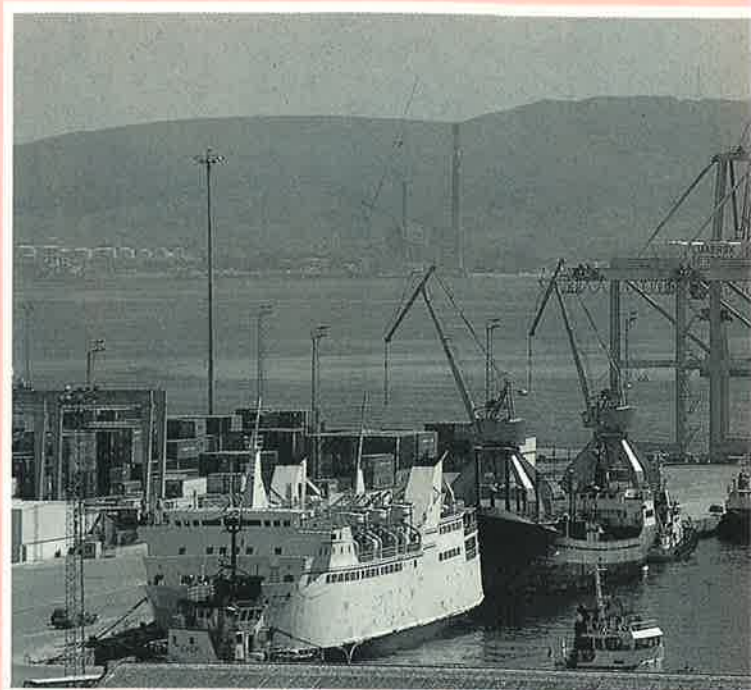
En medios del sector y también en otros de la Administración, la ofensiva que trata de llevar adelante Bruselas contra

el sector naval español responde a los temores existentes en algunos Estados miembros en relación con problemas de competitividad. Hay países como la República Federal Alemana preocupados por esta circunstancia y en otros casos, como en el Reino Unido, se considera que se trata de limitar la capacidad productiva de unos para que otros puedan rehacer su potencial. Según señala el consejero de Industria de la Xunta gallega, Juan Fernández, el comisario responsable de la política de la competencia de la CE, Leon Brittan, antes fue ministro de Industria en su país donde practicó una política de cierre de astilleros. Hoy, en vista de una mejoría en la demanda de barcos, pretendería reabrir este tipo de industria mediante la desaparición de empresas en otros Estados miembros como sería el

La Comunidad quiere cerrar un astillero y la Administración propuso reducir 2.000 empleos.

caso de España. La Xunta de Galicia ha mostrado todo su apoyo a las posiciones defendidas por el Ministerio de Industria opuesto a cerrar ningún astillero y que aceptó la posible reducción de plantillas como salida alternativa si no existía otra solución. Una actitud similar de apoyo al mantenimiento de los astilleros la ha mantenido el gobierno vasco. Existe acuerdo general entre Administración y sindicatos sobre lo negativo que sería el cierre de un astillero en un momento en que además hay un repunte en la demanda mundial de barcos. En estas circunstancias, para Industria, es preferible no cerrar un astillero y con-

tentar a la Comunidad para apaciguar sus iras mediante un plan de reducción de plantillas que no suponga pérdida de capacidad y competitividad. Actualmente, la cartera de pedidos hace que no sea necesario a corto plazo ningún ajuste de plantillas. Aunque en este momento juegan todos los factores a favor de un proceso normal en este sector tras la dura reconversión de los últimos años, la nueva situación responde esencialmente a una imposición de Bruselas a la que España se



puede defender pero solamente en una parte. Por medio está también un amplio sistema de ayudas de la Comunidad que se pueden perder si no se atienden las «recomendaciones» de la CE. La Administración española ha optado por una línea de negociación con el fin de lograr que las presiones comunitarias en este punto tengan los menores efectos negativos para el sector naval español y su futuro.

En España se inició el Plan de Reconversión en 1984 y su segunda fase fue consecuencia de un pacto entre la Adminis-

tración española para apaciguar sus iras mediante un plan de reducción de plantillas que no suponga pérdida de capacidad y competitividad. Actualmente, la cartera de pedidos hace que no sea necesario a corto plazo ningún ajuste de plantillas. Aunque en este momento juegan todos los factores a favor de un proceso normal en este sector tras la dura reconversión de los últimos años, la nueva situación responde esencialmente a una imposición de Bruselas a la que España se

tración española se puede defender pero solamente en una parte. Por medio está también un amplio sistema de ayudas de la Comunidad que se pueden perder si no se atienden las «recomendaciones» de la CE. La Administración española ha optado por una línea de negociación con el fin de lograr que las presiones comunitarias en este punto tengan los menores efectos negativos para el sector naval español y su futuro.



tración y los sindicatos. De los casi 40.000 trabajadores que figuraban en este sector en los primeros años de esta década, el compromiso contemplaba solamente 18.550 trabajadores para finales de este año. La Comisión planteaba una nueva reducción de activos en unas 4.000 personas, mientras la Administración española trata de que su impacto sea el mínimo.

La Comunidad no está de acuerdo con las medidas adoptadas por España en sus planes de reconversión, fundamentalmente por las ayudas que han

conllevado y ante la posibilidad de que tengan efectos de competencia desleal. Caso de no existir un entendimiento en todas sus líneas entre las acciones que debe acometer España y las exigencias de Bruselas, están en juego unos 80.000 millones de pesetas percibidos por los astilleros en este período.

Por otra parte, junto a estas exigencias en materia de reducción de plantillas, la Comunidad ha defendido la necesidad de que España limite las subvenciones al 20 por cien poniendo freno a las ayudas más

altas que se aplicaban en España y Portugal. La Comunidad se ha negado a prorrogar por más tiempo esta situación en ambos Estados, lo cual va a añadir nuevas dificultades a la situación.

Rechazo sindical

La propuesta o imposición de la Comunidad, mal recibida en medios de la Administración central, ha sido radicalmente rechazada por el conjunto de las organizaciones sindi-

cales. No se entiende muy bien, en primer lugar que reduciendo plantillas simplemente se vaya a ganar competitividad. No se ve la bondad de reducir plantillas frente al cierre de un astillero. Ambas medidas se consideran graves para un sector como el naval que aún no se ha recuperado de los problemas vividos en los últimos años. Para el Ministerio de Industria, sería interesante que los sindicatos se convencieran sobre la bondad de esta medida frente a las exigencias más duras que planteaba y que estaba dispuesta a llevar adelante la Comunidad.

Entre los sindicatos UGT y CC.OO., el criterio común es que no se puede aceptar en este momento un nuevo reajuste de plantillas cuando todavía hay zonas donde hay personas sin recolocar y tras ver el duro impacto de la misma como por ejemplo en Galicia.

Para el secretario general de UGT, Manuel Fernández, no hay nada que justifique la actuación de la Comunidad a no ser que existan intereses de otros Estados para poner límite a los astilleros españoles y ganar ellos su cuota de mercado. Para los dirigentes socialistas, la Administración española debería actuar con mucha más dureza en Bruselas y no aceptar los planteamientos comunitarios.

Por su parte, para el responsable del sector naval de CC.OO., Francisco Suárez Vallina, no se entienden las directrices de la Comunidad cuando se ha producido una sensible mejora en la gestión de este tipo de empresas. Existen opiniones coincidentes en el sentido de que en otros Estados miembros de la Comunidad hay intereses en no potenciar el sector naval en España por temor a un importante competidor.

Caso de que se hubieran de adoptar medidas en este sector, los sindicatos apuestan fundamentalmente por su rejuvenecimiento, la mejora de la tecnología, la puesta en marcha de planes de formación, todo ello con el fin de lograr la máxima competitividad.

Al cierre de este número, sindicatos y Administración intentaban un acuerdo sobre la imposición de la Comunidad. ■

V. M.

El endeudamiento del sector creció el 20 por cien por la remodelación de la flota



ACUERDO BCA-AGRICULTURA PARA FINANCIAR LA PESCA

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha suscrito un año más un convenio marco con el Banco de Crédito Agrícola, con el fin de facilitar a los sectores agrario y pesquero y a todo el sistema alimentario financiación en las mejores condiciones que hace posible el actual mercado.

SEGUN los datos aportados por la Administración, en 1989, de acuerdo con las líneas marcadas en el anterior convenio, se concedieron un total de 61.500 millones de pesetas, de los que 17.000 millones correspondieron a inversiones a largo plazo, mientras casi 45.000 millones de pesetas fueron como créditos de campañas, especialmente a través del FORPPA para la agricultura y del FROM para el sector de la pesca. En el caso del FROM, se concedieron 141 créditos por un importe de 5.690 millones de pesetas, a un interés del 12,75 por cien. El conjunto de las líneas especiales abiertas

por el BCA para el campo y la pesca tuvieron unos tipos de interés que oscilaron entre el 11,5 y el 13,75 por cien.

Según el presidente del BCA, Luis Tarrafeta, y del subsecretario de Agricultura, Julián Arévalo, el objetivo de convenios como éste es lograr que los sectores primarios gocen de unas mejores condiciones a la hora de financiar sus actividades. El BCA se considera como el soporte de la Administración para atender las prioridades marcadas por el Gobierno en materia de política agraria y pesquera.

De acuerdo con los datos que obran en poder del Ministerio de Agricultura, las inver-

siones en el último año en el conjunto de estos sectores superó los 800.000 millones de pesetas.

Más endeudamiento

Por otra parte, el último año ha sido escenario de un importante crecimiento en el endeudamiento del sector pesquero, consecuencia especialmente del proceso de remodelación que se ha producido en el conjunto de la flota. Desde 1986, el endeudamiento ha experimentado un crecimiento notable al pasar de 76.000 millones de pesetas en aquella fecha hasta los 163.000 millones de pesetas al 31 de diciembre de 1989. En el último año, el crecimiento respecto a la misma fecha en 1988 ha sido del 19,6 por cien.

Por entidades financieras se ha producido un cambio sensible en este período. En 1986, el 49,5 del endeudamiento correspondía a la banca privada, el 18,8 a las cajas de ahorro y el 30,7 por cien al Banco de Crédito Industrial. Cuatro años más tarde, la banca privada ha caído hasta el 40 por cien, mientras las cajas de ahorro se han situado en el 30 por cien y el Banco de Crédito Industrial se mantiene en el 29 por cien.

Durante 1989, al amparo del Reglamento 355/77 sobre mejora de las condiciones de transformación y comercialización de los productos agrarios y pesqueros, se aprobaron inversiones por un volumen de 887 millones de pesetas que representan una ayuda global de 406 millones a recibir de la Administración española y comunitaria. Las organizaciones de productores y las cofradías han sido las principales destinatarias de las subvenciones.

En relación con el mercado canario, durante 1989 se concedieron 135 millones de pesetas para apoyar las exportaciones de sardinas y 15 millones para la flota de túnidos.

V. M.



El reparto de empleo y la reforma del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas son algunos de los temas protagonistas de la segunda fase de la Concertación Social, cuyo calendario de materias se fijó a principios del mes de junio. Esta segunda fase ha comenzado después de que se diera por concluido el último coletazo de la primera parte de las negociaciones: el Proyecto de Ley sobre el derecho de información de los representantes de los trabajadores en materia de contratos.

PROYECTO DE LEY SOBRE EL DERECHO A LA INFORMACIÓN DE LOS REPRESENTANTES DE LOS TRABAJADORES EN MATERIA DE CONTRATOS

IRPF y empleo, caballos de batalla de la segunda fase de la concertación



EL pasado 4 de junio, en una reunión que se suponía de trámite y que acabó durando seis horas como consecuencia de las diferencias de que hicieron gala las distintas partes implicadas, Martínez Noval, Solchaga, Nicolás Redondo y Antonio Gutiérrez fijaron el calendario de negociaciones de los temas que van a protagonizar la segunda fase de la Concertación Social. De este modo, quedaron constituidas las seis mesas de negociación que comenzaron a celebrarse una semana después. El reparto del empleo y la negociación sobre la reducción de la jornada laboral y horas extraordinarias, y la reforma del IRPF, junto a la reforma del sistema sanitario, la vivienda y los temas de salud laboral y medio ambiente van a centrar la atención en esta nueva etapa de diálogo.

Y apenas dos semanas antes de que comenzara esta segunda fase, se cerraba el único tema que quedaba pendiente de la primera, los contratos.

El 22 de mayo, pese a las críticas que había suscitado en medios empresariales, se alcanzó con los sindicatos el tan es-

El reparto del empleo, la reforma del IRPF, la reforma del sistema sanitario, la vivienda, y los temas de salud laboral y medio ambiente van a protagonizar la segunda fase del diálogo social.

perado acuerdo, que dio como resultado la redacción del Proyecto de Ley sobre derechos de información de los representantes de los trabajadores en materia de contratación. Las centrales sindicales podrán, por fin, hacer un seguimiento de los contratos que se lleven a cabo en las empresas, tal y como sucedía, desde hacía tiempo, en otros países de la Comunidad Europea. El Proyecto de Ley sobre derechos de información de los representantes de los trabajadores en materia de contratación, redactado tras la consecución del acuerdo que ponía fin a la primera fase del diálogo social, consta de un artículo único. En él se especifica que el empresario debe entre-

gar a los representantes legales de los trabajadores una copia básica de todos los contratos que deban celebrarse por escrito. De esta obligación quedarán eximidos los contratos denominados de relación laboral especial de alta dirección, sobre los que se establece el deber únicamente de notificación a los citados representantes legales de los trabajadores.

Con objeto de comprobar que el contenido del contrato se adecúa a las directrices estipuladas por la legalidad vigente, la copia básica que el empresario deberá entregar a los representantes legales de los trabajadores tendrá que contener todos los datos del contrato, salvo el número del Docu-

mento Nacional de Identidad, el domicilio del trabajador, su estado civil y cualquier otro dato referente a su persona que, de acuerdo con la ley aprobada en enero de 1982, pudiera afectar a la intimidad personal del trabajador en cuestión.

Por otra parte, el empresario deberá entregar esta copia básica del contrato en un plazo no superior a diez días desde que éste se formalice, y los representantes legales de los trabajadores deberán, a su vez, firmar esta copia con el fin de corroborar el hecho de que se ha producido la notificación. El siguiente trámite será enviar dicha copia a la Oficina de Empleo. En el caso de que no existieran representantes legales de los trabajadores en la empresa en la que se ha cerrado el contrato en cuestión, la copia básica de éste también deberá formalizarse y entregarse a la Oficina de Empleo.

Si se trata de contratos que estén sujetos a la obligación de registro en el Instituto Nacional de Empleo, la copia básica de éstos tendrá que remitirse, junto con el contrato original, también a la Oficina de Empleo, y en los supuestos restan-



tes que no hayan sido especificados en el Proyecto de Ley en cuestión, se remitirá a esta oficina exclusivamente la copia básica.

En el texto del Proyecto de Ley sobre derechos de información de los representantes de los trabajadores en materia de contratación hay un apartado que se refiere a la discreción de que deberán hacer gala las personas que, por su condición, entren en contacto con la copia del contrato. Concretamente, se especifica que, tanto los representantes de la Administración, como los de las organizaciones sindicales y las empresariales que tengan acceso a la copia básica de los contratos, en virtud de su pertenencia a los órganos de participación institucional que reglamentariamente tengan tales facultades, observarán sigilo profesional, no pudiendo utilizar dicha documentación para fines diferentes a los que motivaron su conocimiento.

Liquidación laboral

El texto del Proyecto de Ley contempla, además, la obliga-

ción del empresario de notificar a los representantes legales de los trabajadores las prórrogas de los contratos de trabajo que se realicen, así como las denuncias correspondientes a los mismos.

Por su parte, los representantes legales de los trabajadores deberán recibir, en un plazo mínimo trimestral, un informe conteniendo una relación explicativa de las intenciones del empresario sobre la posible celebración de nuevos contratos. En tal información deberán incluirse datos sobre el número de nuevos contratos que esté previsto realizar, así como las modalidades de los mismos, y sobre los tipos de contrato que serán utilizados y los supuestos de subcontratación.

El empresario deberá entregar una copia básica de los contratos que se celebren por escrito a los representantes legales de los trabajadores.

Cuando llegue el momento de la extinción del contrato, el empresario deberá comunicar el hecho a los trabajadores, o formalizar un preaviso sobre la extinción del mismo, y según especifica este Proyecto de ley, el aviso tendrá que ir acompañado de una propuesta del documento de liquidación de las cantidades adeudadas.

Los trabajadores podrán solicitar la presencia de un representante legal de los trabajadores en el momento de proceder a la firma del recibo del finiquito, haciéndose constar en el mismo el hecho de su firma en presencia de un representante legal de los trabajadores, o bien que el trabajador no ha hecho uso de esta posibilidad. En el

caso supuesto de que el empresario impidiese la presencia del representante en el momento de la firma, el trabajador podrá hacerlo constar en el propio recibo, a los efectos oportunos.

La liquidación de los salarios que corresponda a los trabajadores fijos discontinuos, en los supuestos de conclusión de cada período de actividad, se llevará a cabo con sujeción a los trámites y garantías establecidos en el párrafo anterior.

El Proyecto de Ley contempla una cláusula adicional en la que se especifica que las acciones u omisiones de los empresarios, contrarias a los derechos de información reconocidos en el citado proyecto serán constitutivas de infracción grave. El texto del Proyecto de Ley se remite, para justificar esta cláusula, al artículo 7.6 de la Ley del 88 sobre infracciones y sanciones en el orden social. El incumplimiento de las obligaciones en materia de tramitación de los recibos de finiquito será, además, constitutivo de infracción grave en materia laboral, y se sancionará conforme a lo dispuesto en la citada ley. ■

V. L.



El ISM firma un acuerdo con el CITB francés

APOYO MEDICO A LA COSTERA DEL BONITO

El pasado 7 de junio salió a la mar, desde el puerto de Concarneau, el pesquero «Douric II». Aunque su misión al partir era seguir la Costera del Bonito, su cometido en esta ocasión es bien diferente al habitual, porque a bordo viaja un equipo médico cuyo objetivo prioritario es hacer un seguimiento de asistencia sanitaria a la campaña pesquera.

EL Instituto Social de la Marina, en la línea permanente de potenciar el Programa de Sanidad Marítima, orientado, como es sabido, a elevar los niveles de salud del colectivo marítimo-pesquero y acercar los medios asistenciales a lugares en donde se desarrolla su trabajo, ha firmado recientemente un Acuerdo de Colaboración con el Comité Interprofesional del Atún Blanco (CITB) de Francia, a fin de prestar apoyo sanitario a la flota atunera franco-española durante la campaña del bonito del presente año, que se desarrollará durante los meses de junio, julio, agosto y septiembre entre las coordenadas 40° a 55° N y 1° a 30° W.

A tal efecto, se ha contratado

el buque «Douric II», a bordo del cual, un médico español y otro francés, serán los encargos de prestar este apoyo, especialmente necesario en una zona donde faena una flota española de 500 a 600 barcos, con un total aproximado de 9.000 trabajadores (la mayoría de ellos de la cornisa cantábrica), en donde las condiciones de la mar distan mucho de ser las idóneas, y en la que el único auxilio de que se dispone es la comunicación por radio —consulta radiomédica.

Todo ello ha propiciado este Acuerdo de colaboración que, sin duda, servirá al propósito de incrementar los niveles de salud de los trabajadores, así como su seguridad a bordo, supuesto el efecto protector, que para éstos

Dos médicos del ISM embarcan para hacer un seguimiento sanitario de la costera del bonito.

representa, el conocer la presencia facultativa cerca de los barcos. La consulta médica por radio, la hospitalización a bordo del «Douric II» y la coordinación en las evacuaciones sanitarias, son las actuaciones principales que se pretenden con el Acuerdo.

Como se ponía de manifiesto en principio, esta actuación específica, evidencia claramente el dinamismo del Programa de Sanidad Marítima del ISM, no sólo atento a la consolidación de su actividad estable en su doble nivel preventivo y asistencial, sino asimismo en disposición permanente de atender casuísticas especiales con el objetivo inalterado de favorecer unas mejores condiciones de vida y trabajo de la gente de mar.

Destacar, finalmente, la inestimable colaboración prestada por la Compañía Telefónica de España, que a través de las estaciones costeras con ámbito de influencia entre las coordenadas indicadas con anterioridad, mantiene a la flota informada de esta circunstancia. El indicativo de llamada del «Douric II» es el siguiente: FHKC; sus frecuencias son: 123 ml. 2326 KHZ; 129 ml. 2426 KHZ; 129 ml. 4125 KHZ.

Si busca buenos equipos, a precios razonables, con garantía de **instalación** y un **servicio urgente** en cualquier **lugar del mundo**, la **elección es fácil**:

HISPANO RADIO MARITIMA

Si H.R.M. siempre fue una **opción importante**, ahora es, **sin duda, la mejor**.

HISPANO RADIO MARITIMA le ofrece no sólo la **garantía de una gran empresa**, sino la posibilidad de elegir entre la **mayor gama del mercado** y, sobre todo,

siempre nos encontrará **cerca de Vd.**, para atender cualquier emergencia o simplemente para charlar de la última "marea".

Ahora elegir es fácil.

No lo dude, decídase por la mejor opción.



**HISPANO RADIO
MARITIMA, S. A.**

Julián Camarillo, 6 • Tel. 754 37 00
Telex: 42727 HRMJE • Fax: (91) 754 39 58
Apdo. 35039 • 28037 MADRID

Grupo **RACAL**

A VECES ELEGIR ES FACIL



El Instituto Español de Oceanografía ha celebrado recientemente los primeros setenta y cinco años de su historia. Una vida que comenzó en 1914 gracias al impulso del catedrático de Odón de Buen y que ha estado jalonada por no pocas dificultades. La entidad cuenta hoy, sin embargo, con unas buenas perspectivas de futuro, al tiempo que su papel como órgano científico asesor de la Administración cobra cada día más relieve.

DE OCEANO

Cultivo experimental de algas en el laboratorio de Santander.



75 AÑOS INSTITUTO OCEANOGRÁFICO

Su papel como órgano científico asesor de la Administración cobra cada día más relieve.

Los estudios sobre la costa española son los protagonistas de algunas investigaciones.

QUIEN no ha oído hablar de las posibilidades futuras que puede ofrecer el mar? ¿Quién no ha leído en alguna parte que en los próximos siglos las aguas marinas podrán resolver los problemas alimenticios de la Humanidad? Las previsiones más optimistas cuentan también que los fondos de los océanos podrán convertirse en los lugares de donde se extraiga buena parte de los minerales más necesitados y hay incluso quien asegura que esas mismas aguas albergan ahora mismo todo lo que podrá precisar el hombre del mañana. Pero esto es, hoy por hoy, pura fantasía. Una de tantas historias de ciencia ficción que se cuentan, muchas veces sin demasiado fundamento. La única certeza que se tiene por ahora es que aún falta tecnología para poder explotar todas estas posibilidades y que queda, por tanto, mucho camino por investigar.

En esta última tarea es en la que se encuentra el Instituto Español de Oceanografía. 180 científicos apoyados por cerca de otras 300 personas llevan a cabo en la actualidad 14 programas y 67 proyectos de investigación de diversa índole. Unos estudios que van desde la evaluación de los recursos pesqueros a la acuicultura y lo relacionado con el medio marino y la protección ambiental. Es el suyo, en cambio, un trabajo más centrado en el día a día, en las necesidades más tangibles de la economía y del mejor aprovechamiento de los recursos. Es decir, en lo que se viene a llamar I + D; investigar primero para que los frutos de estos estudios permitan un futuro desarrollo.

Rafael Robles, director del Oceanográfico, señala en este sentido que, *por eso mismo, los programas que llevamos a cabo están sometidos a la presión de las necesidades. Nuestras investigaciones no se centran solamente en aspectos con una repercusión a muy largo plazo, sino que por el contrario, como órgano asesor de la Administración que somos, tienen una importancia clave para poder conocer mejor la realidad y basándose en ella poder tomar luego decisiones políticas y económicas de gran repercusión.*

Para llevar a cabo esta misión cuentan con siete centros ocea-

nográficos repartidos por toda la costa española y una sede central en Madrid. Tienen además siete embarcaciones propias para la recogida de muestras y el trabajo en la mar, al tiempo que participan en la gestión del buque «Hespérides», recientemente botado en los astilleros de la empresa nacional Bazán de Cartagena y dedicado en principio a las campañas de investigación antártica. El organismo, encuadrado actualmente en el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, representa así un papel destacado en lo que a política pesquera se refiere, al dedicar parte de su esfuerzo en el estudio y evaluación de los stocks pesqueros y en la búsqueda de nuevos recursos.

Sin embargo, no agota ahí todo su papel, enfocado como está desde su fundación hacia todo lo que suponga un mejor conocimiento de ese gran desconocido que es el mar.

Un poco de historia

La inquietud científica de algunos hombres del siglo pasado fue, por tanto, el origen de su creación. Si bien hasta 1914 no fue realidad, la idea que lo hizo posible venía ya empapando a diversos hombres de ciencia desde varios años antes. El primer precedente del Instituto Oceanográfico fue la Estación Biológica Marítima de Santander, creada por el naturalista Augusto González Linares en 1886 y que si bien estuvo vinculada en un principio a la Universidad de Valladolid pasó luego a integrarse en la estructura del centro.

El mismo Odón de Buen, su fundador, llevó a cabo varios intentos antes de que el organismo tuviera reconocimiento oficial. En 1885 instaló el primer laboratorio español de biología marina en la fragata «Blanca», donde embarcó a una comisión de naturalistas aprovechando el viaje de circunnavegación para la instrucción de guardiamarinas que iba a llevar a cabo el buque.

No satisfecho con esta sola experiencia, creó más tarde el Laboratorio Biológico-Marino de Baleares, en Porto Pi, que fue inaugurado en 1908 como dependiente de la Universidad de Barcelona, donde él era cate-

La creación del instituto debe mucho al espíritu científico que empapaba la sociedad europea de principios de siglo.

drático de Zoología. Por esos años inicia también investigaciones en la costa del Rif y crea una dependencia provisional en Melilla que pasará poco después a Málaga con carácter permanente y que estará dedicada en buena parte a trabajos de Oceanografía.

El espíritu científico y geográfico que se respira en la sociedad europea de esos años hace que los naturalistas españoles entren en contacto con otros de distintos países. Comienzan los intercambios de conocimientos con los centros más importantes del momento, como el Museo de Mónaco, el Laboratorio Arago y la Universidad de París. Odón de Buen entabla amistad y colaboración por esos años con el Príncipe Alberto de Mónaco, auténtico entusiasta de los estudios oceanográficos y gran impulsor por esa época de todo lo relacionado con esta ciencia.

Todo ello va creando en la Administración española la necesidad de contar con un centro adecuado que se dedique a estos menesteres. La Conferencia Internacional sobre el Mediterráneo que se celebra en 1913 en Roma, y cuyos acuerdos iban a ser sancionados en otra conferencia que se iba a celebrar en Madrid al año siguiente, incide también en esta misma necesidad. Todo lo cual hace que la Gaceta de Madrid publicara el 18 de abril de 1914 el Real Decreto por el que se crea el instituto, que contaría como base de su organización con los laboratorios ya existentes en Santander, Mallorca y Málaga, que se verían ampliados más tarde con otros que se establecieron en Vigo y en Canarias.

Según el mencionado decreto, la entidad se encargaría del asesoramiento sobre los asuntos oceanográficos y pesqueros de la Administración del Estado; la investigación oceanográfica interdisciplinar con especial atención a los problemas de pesca; la coordinación de la investigación oceanográfica en España; la formación de ocea-

nógrafos y la representación de España en organismos internacionales relacionados con esta ciencia y afines. Pasaba a depender del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes.

La tumultuosa vida política española de entonces tuvo su reflejo asimismo en la de la entidad. Por ese motivo pasó por distintos departamentos; desde el de Fomento en 1924, a consecuencia de la reforma administrativa de Primo de Rivera, hasta depender de la Subsecretaría de la Marina Civil del Ministerio de Marina en 1932. Ese mismo año cambia también de organigrama y se encuadra en la Inspección General de Pesca para, tras la guerra —en 1939—, englobarse en el Minis-



La profesión de oceanógrafo lleva implícita la dureza del trabajo en la mar.



Miembros de la campaña antártica realizada en el verano austral 1986-87.

terio de Marina. En 1963 cambia al Ministerio de Comercio, a través de la Subsecretaría de Marina Mercante, y una década más tarde pasa al Ministerio de Transportes hasta llegar en 1980 a formar parte de la estructura del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Desde esta última etapa su proyección ha dado un salto cuali-

tativo y sus presupuestos para inversiones se han multiplicado por seis, llegando a ser en 1989 de más de mil millones de pesetas. Una tendencia que según su director puede ir a más en el futuro, al tenerse cada día más presente la importancia de un organismo como éste.

Campañas destacadas

El instituto ha realizado en todos estos años numerosas campañas, muchas de ellas de importancia destacada. Buques de la Armada en los primeros momentos y posteriormente de uso propio son los que han venido dando cober-

Odón de Buen, el Fundador

El naturalista, aragonés Odón de Buen y del Cos, fundador del Instituto Español de Oceanografía, fue el auténtico impulsor de esta entidad, a la que dedicó buena parte de su vida profesional. Nacido en Zuera (Zaragoza) en 1863, estudió Ciencias Naturales en las Universidades de Zaragoza y Madrid. En 1885 se embarcó en la fragata «Blanca», con la que hizo un viaje de circunnavegación que le sirvió de base para publicar un libro titulado *De Kristiani a Tugurt*, en el que narró sus experiencias científicas durante el viaje. En 1989 ganó por oposición la cátedra de Historia Natural de la Universidad de Barcelona, donde organizó la enseñanza teórica y



Odón de Buen, impulsor y primer director del Instituto Oceanográfico.

práctica de su disciplina y publicó diversos tratados escolares sobre geología y botánica que, por su carácter darwinista, le supusieron la crítica de la Iglesia y la separación de su cátedra.

En estos años comienza sus relaciones con biólogos de otros países y funda en

1906 el Laboratorio de Biología de Mazina de Palma de Mallorca, que pasaría a encuadrarse posteriormente en la estructura del Instituto Oceanográfico. De Buen obtuvo el traslado a la Universidad Complutense de Madrid en 1911 y, desde allí, consiguió en 1914 la creación del Oceanográfico gracias a su empeño.

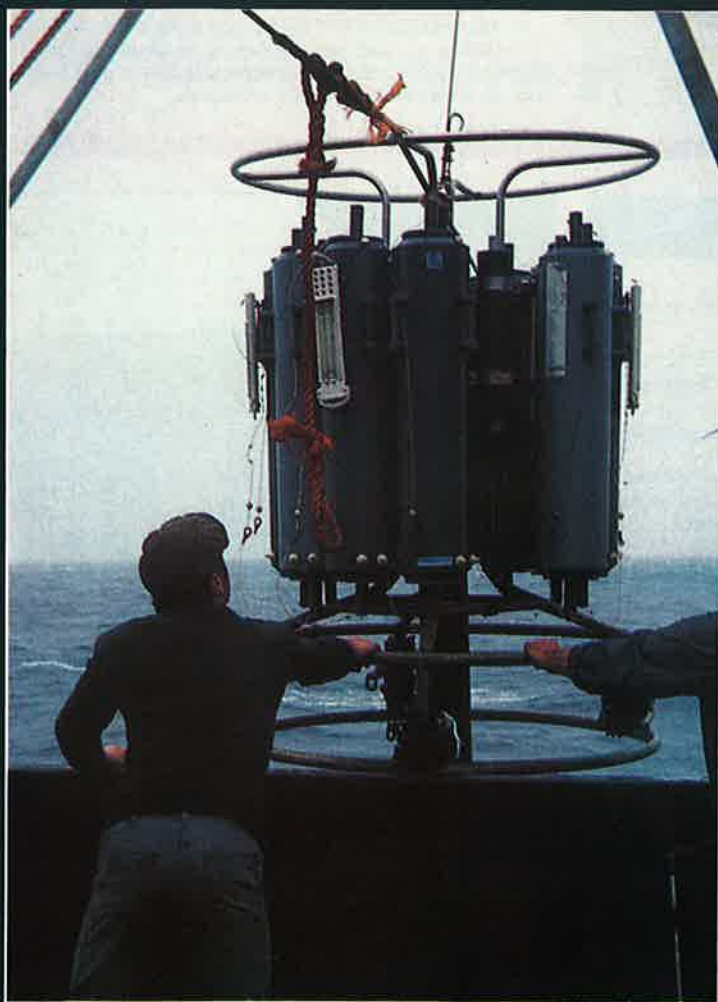
Ocupó durante estos años un lugar destacado en la Oceanografía mundial, asistiendo a innumerables congresos y presidiendo un buen número de ellos. Durante la Guerra Civil fue encarcelado en Mallorca, pero gracias a un canje de prisioneros pudo recobrar la libertad y, como tantos otros científicos del momento, dirigir sus pasos hacia el exilio. Murió en México a los ochenta y dos años de edad. ■

M. P.

que el propio Rafael Robles destaca como programa interesante el que sigue llevando a cabo el centro en la actualidad, referente a la composición geológica del Estrecho y que fue iniciado hace ya siete años. Las consecuencias de esa investigación, según explica, pueden ser fundamentales para establecer, como se quiere, un enlace permanente entre España y Marruecos, al tiempo que puede ofrecer alguna explicación sobre problemas irresueltos como la evolución del propio Mar Mediterráneo, la rotación de la Península ibérica en dirección contraria a las agujas del reloj o la sismicidad de la zona.

Tampoco han permanecido ajenas al interés del Oceanográfico las características de las rías gallegas o las circunstancias del Cantábrico, como tampoco lo han sido a lo largo de su historia las posibilidades pesqueras de la costa africana y, más en concreto, de los ricos fondos de la plataforma sahariana. Pero con el paso de los años no se ha detenido ni tan siquiera aquí. Como se sabe, ha llevado a cabo investigaciones en distintos países lejanos de nuestras costas, muchas veces como contrapartida a los acuerdos pesqueros firmados por nuestro país o impulsados por la necesidad de buscar caladeros para nuestra flota. La más llamativa de las tareas emprendidas, sin embargo, resulta la llevada a cabo en la Antártida durante pasados veranos australes y cuyas experiencias se narran en un libro editado recientemente por el propio organismo.

De las investigaciones que se llevan a cabo en la actualidad, Rafael Robles destaca en cambio algunas que pueden no parecer importantes a ojos del profano y que según él están acompañadas, sin embargo, de enorme trabajo y de grandes consecuencias. Cita en concreto una que llevan a cabo en colaboración con investigadores norteamericanos, y que trata de obtener conclusiones sobre las razones de las enormes fluctuaciones que sufre la población de anchoa y de sardina en aguas próximas al litoral español. Robles define el programa como *pionero en Europa*, al tiempo que señala que es enormemente costoso. También destaca otro sobre el fitoplac-



Botellas para toma de muestras de agua en un buque oceanográfico.

tura a todo este trabajo. En ocasiones los estudios se han realizado y se siguen realizando a bordo de embarcaciones pesqueras y en cualquiera de los casos los propios oceanógrafos y personal del centro han vivido en sus carnes la dureza de la mar, incluyendo el riesgo que ello supone.

Desde los primeros momentos las investigaciones se centraron en el Mediterráneo aunque posteriormente, a medida que el instituto ha ido cobrando importancia, se han emprendido otras en mares más lejanos. El propio Odón de Buen y el príncipe Alberto de Mónaco se embarcaron en los primeros años del centro en diversos barcos de la Armada para estudiar varios aspectos de esas aguas como análisis de temperatura, plancton, especies existentes y corrientes marinas.

El estrecho de Gibraltar ha tenido también su protagonismo en la historia de la institución, desde que ya en 1919 resultara encargado por la Comisión Internacional para la Exploración Científica del Mar Mediterráneo para que analizara diversas cuestiones sobre sus aguas y sobre su morfología. Este interés no ha cejado en todo este tiempo, de forma



Laboratorio de Ictiología en el centro de Málaga-Fuengirola.

ton tóxico, que tanta repercusión económica puede tener en los cultivos de mejillón de Galicia. Señala igualmente otro sobre contaminación marina que les ha supuesto establecer una red de seguimiento por toda la costa española para poder tener datos científicamente válidos y que les ha llevado varios años de trabajo. Asimismo, otro que llevan a cabo para conocer las zonas donde se puede obtener más algas en el Cantábrico y otro sobre geología ambiental costera que van a emprender en breve. Todo ello, sin olvidar lo relativo a acuicultura, que ha contribuido sin duda al despegue económico de este sector y que va a permitir en el futuro que los cultivos se puedan extender a más especies.

Medio Ambiente

El propio director del Instituto Español de Oceanografía explica que las líneas prioritarias de investigación del centro

SIETE CENT



SANTANDER

Fundación: 1886, gracias a la iniciativa del naturalista Augusto González Linares.

Programas de investigación recientes:

- Estudio de la dinámica y la producción de las principales poblaciones de peces de interés para las flotas pesqueras del norte de España, tanto en nuestras aguas como en las pesquerías lejanas, con objeto de asesorar sobre su explotación racional.
- Técnicas del cultivo del besugo y del rodaballo.
- Cultivo en laboratorio de algas rojas de interés industrial y medios para su reimplantación en el medio marino, en sustratos naturales y artificiales.

BALEARES

Fundación: 1906. Su primer director e impulsor fue el catedrático Odón de Buen.

Programas de investigación recientes:

- Investigación oceanográfica del Mediterráneo occidental.
- Estudio sobre las pesquerías de pelágicos de Baleares, Cataluña y Valencia.
- Seguimiento de los stocks de demersales.
- Estudio de micropaleontología de Galicia y el glacioeustatismo atlántico-mediterráneo.
- Investigaciones en las costas atlánticas españolas, África occidental, Somalia y Antártida.



MALAGA

Fundación: 1908, por el catedrático Odón de Buen.

Programas de investigación recientes:

- Pesquerías de túnidos y pelágicos costeros, pesquerías de aguas lejanas, y programa sobre pesquerías artesanales andaluzas.
- Aspectos oceanográficos del mar de Alborán, Galicia y región del Mar Menor.
- Contaminación de la ría de Huelva.
- Campaña antártica 86-87 y veranos australes 87-88 y 88-89 en la especialidad de geología marina.



ROS POR TODA LA COSTA



VIGO

Fundación: 1914, por el Real Decreto de fundación del Instituto Oceanográfico.

Programas de investigación recientes:

- Pesquerías lejanas.
- Evaluación de recursos pesqueros en el área de la CE. Incluye trabajos sobre la interrelación entre el medio ambiente y los pelágicos de vida corta y el mantenimiento de la presencia científica española en la Comisión Ballenera Internacional.
- Estudios sistemáticos sobre la contaminación marina en las costas de Galicia y el Cantábrico.



CANARIAS

Fundación: 1927 en Las Palmas y a partir de 1947 en Santa Cruz de Tenerife.

Programas de investigación recientes:

- Estudio sobre pesquerías de túnidos tropicales, cefalópodos, sardina y espáridos.
- Cultivo de doradas y crustáceos en el Mediterráneo y Canarias.
- Condiciones oceanográficas del medio marino suratlántico y la contaminación a la que se ve afectada.
- Colaboración en las campañas antárticas.



MAR MENOR

Fundación: 1967. Comienza su andadura en un pequeño laboratorio en San Pedro del Pinatar.

Programas de investigación recientes:

- Cultivos marinos.
- Red de Vigilancia de la Contaminación del Mar.
- Estudios sobre el magre o herrera sobre los copépodos planctónicos.
- Formación de personal científico, programas de formación de becarios y cursos de posgrado.



LA CORUÑA

Fundación: 1973, en un pequeño laboratorio y en 1976 en sus actuales instalaciones.

Programas de investigación recientes:

- Evaluación de poblaciones pesqueras de importancia para la flota en aguas de la CE y de la plataforma española en Galicia y en el Cantábrico.
- Vigilancia de los cultivos de mejillón en Galicia y prevención de su contaminación.
- Cultivo de moluscos y programa general de investigación oceanográfica.
- Estudio de la contaminación marina y programas concretos sobre determinados vertidos tóxicos.

están basadas hoy en tres aspectos. Por un lado, lo relacionado con los recursos pesqueros y las necesidades de la flota que, según señala, es a lo que más esfuerzo dedica el organismo en la actualidad. Una segunda línea sería lo referente a la acuicultura, de la que en pocos años el IEO ha pasado de intentar ser productor en sus propias instalaciones a dejar que sea la iniciativa privada quien produzca y centrarse ellos únicamente en la investigación. El medio marino y la protección ambiental son la tercera *pata* en la que se apoya la labor de este centro y a la que *hay que seguir potenciando gradualmente con visión de futuro*, según reconoce el propio Robles.

El mismo director del IEO espera, en cambio, que en los próximos veinticinco años que faltan para el primer centenario de la entidad sea esta última línea en su vertiente medioambiental la que más pueda desarrollarse, dada la sensibilidad actual hacia estos temas. Según sus impresiones, en este tiempo se habrán consolidado las investigaciones referidas a pesquerías, al ir adaptándose la flota española a los recursos y no ser tanta la presión económica y social sobre este aspecto. En acuicultura cree que se irá consolidando también la actual tendencia y explica que las propias necesidades medioambientales, y una mayor preocupación social sobre esta cuestión hará que el trabajo se centre más en esta última tarea.

Hasta entonces seguirá en su papel de órgano coordinador de la investigación marina española, con más de dos tercios hoy del presupuesto gubernamental para estas actividades. Continuará también con esa misión aglutinadora que le otorga la Ley de Ciencia para los trabajos científicos españoles dedicados al estudio del mar. Mantendrá su esfuerzo en las relaciones internacionales sobre esta materia y, según se afirma en la propia memoria del centro, entrará en una *etapa de intensa actividad, poniendo a punto su potencial humano y científico, siempre insuficiente ante el reto de desvelar los secretos del océano*. ■

Miguel PEDRERO

CONTENEMAR

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

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



AGENCIAS

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

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

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

MADRID. TERMISUR - EUROCARGO, S.A.
Ctra. de Andalucía, km. 11,300 - 28021 El Salobral (Madrid)
Tels.: 91/ 796 26 62-66 - Télex: 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.
TINERFENA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.
Francisco La Roche, 49 - Locales 1 y 2 - Edificio J.O.P.
38001 Santa Cruz de Tenerife
Tels.: 922/ 27 43 12-08 Télex: 92261 - Fax: 922/ 27 90 60

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

SEVILLA. TERMISUR - EUROCARGO, S.A.
Dársena del Centenario - Muelle del 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 / 85 40 89 - 85 29 47 - Télex: 76190

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

BURGOS. TRANSPORTES EBRO, S.A.
Agente Colaborador
Ctra. Madrid - Irún, km 7 - 09200 Miranda de Ebro (Burgos)
Tels.: 947 / 32 04 16 - 31 16 40 - Télex: 39461
Fax: 947 / 31 43 13

MURCIA. TRANSPORTES "EL MOSCA", S.A.
Agente Colaborador.

Ctra. Madrid - Cartagena, s/n
30500 Molina de Segura (Murcia)
Tels.: 968 / 61 09 41 - 61 01 02 - 61 23 -62 - 61 21 74
Télex: 67121 - Fax: 968 / 61 61 15

SANTANDER. CANTABRICA DE SILOS, S.A.
Agente Colaborador

C/. Antonio López, 24 - 1º - Apartado de Correos 215
39009 - Santander
Tels.: 942 / 21 54 50 - Télex: 35831 - 35942
Fax: 942 / 31 32 75

ZARAGOZA. TASMAR, S.A. - Agente Colaborador
C/. Condes de Aragón, 14 - 50009 Zaragoza
Tels.: 976 / 55 48 85 - Télex: 58179 - Fax: 976 / 55 67 66

VALLADOLID. NENUFAR, SHIPPING, S.A.
Agente Colaborador
Paseo de Zorrilla, 39 - 10º A - 47007 Valladolid
Tels.: 983/ 23 93 14 - Télex: 26572
Fax: 983/ 23 10 68

SANTA CRUZ DE LA PALMA. PEREZ Y CIA. IBERICA, S.A.
Consignatario - C/. Real, 34
38700 Santa Cruz de la Palma (Tenerife)
Tels.: 922 / 41 35 48 -49 Télex: 92693
Fax: 922 / 41 52 13

PUERTO DEL ROSARIO.
PEDRO ANTONIO RODRIGUEZ MEDINA (Consignatario)
Alfonso XIII, nº 36 - 35600 Puerto del Rosario (Fuerteventura)
Tel.: 928 / 85 13 00 - Télex: 92693 - Fax: 928/ 85 13 04

Más de 4.000 expedientes incoados durante el pasado año

LA LEY DE COSTAS PONE ORDEN



El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo abrió durante el pasado año más de 4.000 expedientes al aplicar en nuestro litoral la Ley de Costas vigente desde 1988. Como en anteriores ocasiones la franja mediterránea continúa presentando el mayor desorden urbanístico de nuestro territorio y, consecuentemente, es

la zona con mayor número de sanciones impuestas. Dichas multas, según ha afirmado el subdirector de Costas y Señales Marítimas del MOPU, Fernando Osorio, podrán incrementarse en los años venideros al haberse potenciado con el actual texto jurídico el control de las costas.



EL mapa fotogramétrico de nuestra costa, realizado por el MOPU durante el pasado año, muestra un litoral degradado, especialmente en la franja mediterránea donde, desde el aire, pueden observarse multitud de construcciones: bloques de apartamentos, hoteles y chalets que han ido comiendo terreno al mar y a nuestras playas.

Con el fin de preservar el equilibrio en nuestro litoral el Ministerio de Obras Públicas y Urganismo aplica, desde principios de los 80, una política de costas que, basada en la Ley del 69 y en una serie de normas subsidiarias, ha quedado reflejada en la apertura de expedientes que en unos casos contempla la paralización o demolición de las obras y las sanciones o la legalización de las construcciones, en otros.

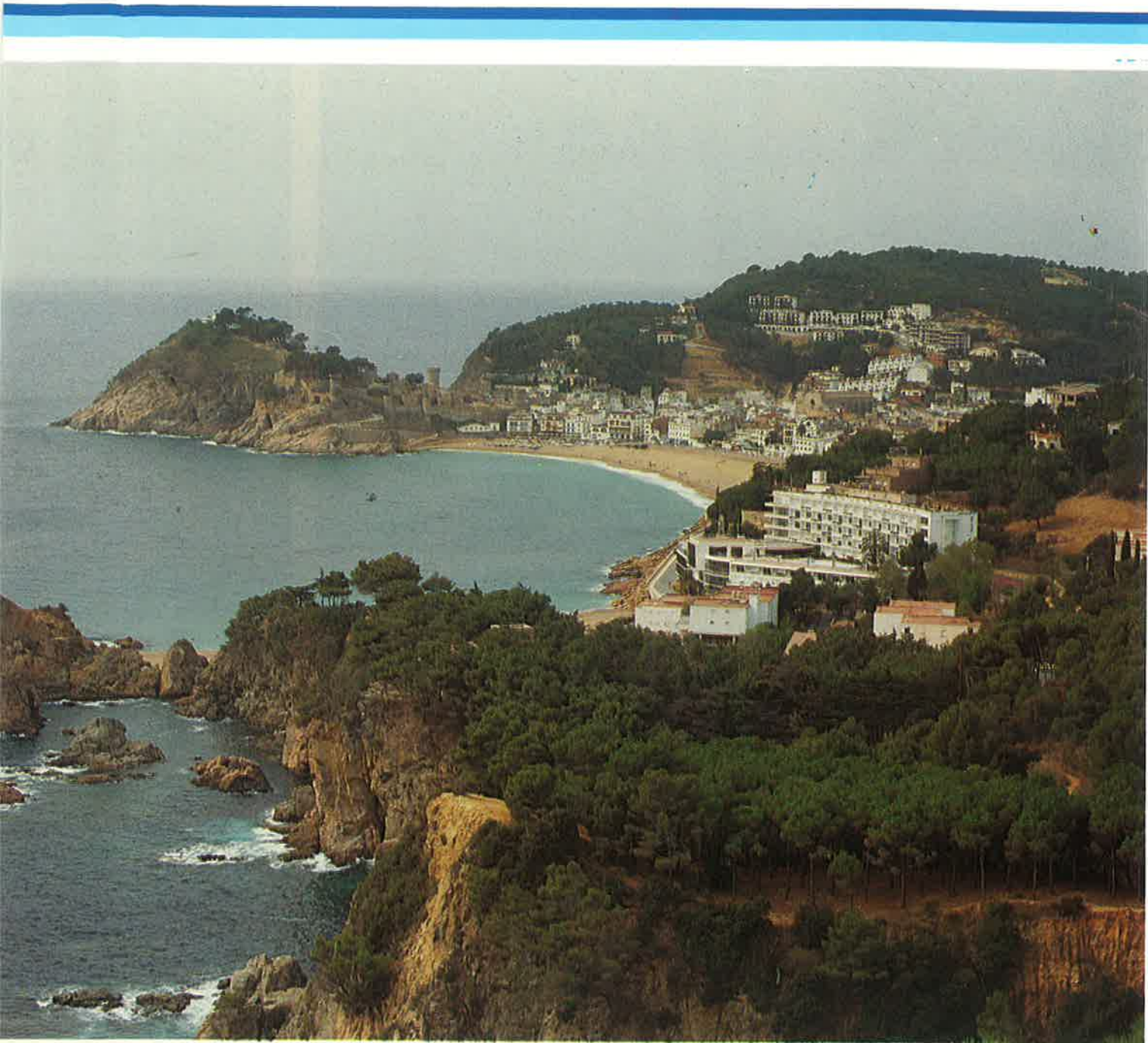
Durante este tiempo, la Administración necesitaba un reforzamiento legal en sus actuaciones. Este reforzamiento se hizo realidad en junio de 1988 con la aprobación y publicación en el *Boletín Oficial del Estado* de la nueva Ley de Costas, norma que tiene por objeto «la determinación, protección, utilización y policía del dominio público marítimo-terrestre y, especialmente, de la ribera del mar».

En términos generales, el



texto jurídico prohíbe la construcción de pantallas arquitectónicas en los 500 metros de zona de influencia, al mismo tiempo que regula la densidad de las edificaciones en esa banda de terreno. Controla la instalación de polígonos industriales junto al mar y el vertido de sustancias contaminantes. Prohíbe la edificación o variación de las vías interurbanas en la zona de servidumbre, la circulación de vehículos en las playas, el asentamiento de campamentos y establece un control sobre las obras de los espigones.

Con la ley en las manos, el



Huelva, La Coruña y Palma de Mallorca han sido las provincias con mayor número de expedientes abiertos durante 1989

MOPU ha dado a conocer los datos correspondientes a los expedientes sancionadores abiertos durante 1989. Sin excepción alguna, las Comunidades Autónomas abiertas al mar presentan algún tipo de falta o infracción a la Ley de Costas vigente; si bien, las franjas mediterránea y atlántica continúan estando más degradadas que la cantábrica donde el número de expedientes incoados

por el MOPU es mucho menor.

Andalucía, por ser la región con mayor número de kilómetros de litoral, es la comunidad con más expedientes abiertos (en total han sido 1.221), mientras que en el País Vasco tan sólo se han registrado 15 casos en los que se incumple la actual Ley de Costas, tal como puede observarse en el Cuadro 1.

Si por el contrario atende-

mos a los expedientes incoados durante el pasado año provincia por provincia (tal como representa el Cuadro 2), observamos que Huelva es la provincia con mayor número de expedientes abiertos (602); seguida por La Coruña, con 472, y de Palma de Mallorca, con 369.

Según el inspector de la demarcación costera de Huelva, Juan Moreno, *la mayor parte de los expedientes incoados res-*

ponden a la circulación de vehículos no autorizada en las playas; así como a las acampadas prohibidas por la actual Ley de Costas. Sólo una pequeña parte de los expedientes responde a obras y ocupaciones abusivas.

En La Coruña la situación es algo diferente debido fundamentalmente a las especiales características del litoral gallego. Según el jefe de la demarcación costera de La Coruña,



Eduardo Toba Blanco, la estructura de nuestras costas difiere en estructura a la del resto de España. A lo largo de la costa existe más de un centenar de municipios costeros que, a su vez, se descomponen en pequeños núcleos urbanos. En nuestra provincia se han incoado expedientes por diversos motivos: construcciones sin licencia, extracciones de arena de las playas...; sin embargo, gracias al servicio prestado por la Guardia Civil, los Ayuntamientos y los gobernadores hemos podido detectar con facilidad las infracciones a la Ley de Costas. Hemos seguido una línea de «mano dura», acompañada de la cooperación con Ayuntamiento. En muchos casos hemos ido a los propios municipios para explicar, a través de seminarios y debates, el significado del urbanismo en el marco jurídico de la Ley.



ocurrido, en cambio, en otras zonas de la costa mediterránea. Las aperturas de expedientes se han debido a obras indebidas en zona de dominio público o a ocupaciones en la zona de protección. Estamos obligando a las empresas constructoras a la realización de proyectos para que, en las zonas afectadas, dejen las cosas como estaban an-

Por último, en Palma de Mallorca, tercera provincia con mayor número de expedientes abiertos se han aplicado sanciones máximas de un millón de pesetas. Para Luis Ciscal, asesor jurídico de la demarcación balear, afirma que en las islas se ha construido muchísimo aunque, gracias a la presencia de grupos ecologistas y de la conciencia ciudadana a la hora de denunciar, no ha habido nunca grandes destrozos en el litoral como sí ha

Cuadro 1			
EXPEDIENTES SANCIONADORES POR COMUNIDADES AUTONOMAS. AÑO 1989			
Comunidad Autónoma	Incoados	Resueltos	Sanciones
Andalucía	1.221	609	11.597.545
Baleares	369	271	1.000.000
Canarias	230	86	1.926.800
Cataluña	396	112	6.152.000
Comunidad Valenciana	355	253	2.868.000
Galicia	963	311	1.578.000
Murcia	352	67	990.000
País Vasco	15	0	0
Principado de Asturias	40	29	1.000.000
Santander	114	3 sobreseídos 9	300.000
TOTALES	4.056	1.841 sobreseídos 9	27.412.345



Cuadro 2	
EXPEDIENTES SANCIONADORES POR PROVINCIAS. AÑO 1989	
Provincia	Expedientes incoados
Alicante	185
Almería	51
Barcelona	73
Cádiz	57
Castellón	94
Gerona	116
Granada	195
Huelva	602
La Coruña	472
Las Palmas	157
Lugo	145
Málaga	235
Murcia	352
Oviedo	40
Palma de Mallorca	369
Pontevedra	346
San Sebastián	15
Santander	114
Sevilla	82
Tarragona	207
Tenerife	73
Valencia	76

La vigilancia y el control, factores decisivos para detectar infracciones a la Ley del 88

tes del levantamiento de las obras.

Actuaciones criticadas

Las actuaciones del MOPU, en su aplicación de la Ley de Costas, han saltado frecuentemente a las páginas de los periódicos. En Valencia, la prensa criticó duramente las acciones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en Chilches, donde se derrumbaron 18 viviendas al considerarse que estaban ubicadas en terreno de dominio público. Otro tanto sucedió en Los Arenales del Sol o en Cullera.

Ante esta situación, algunos de los propietarios decidieron poner en venta sus apartamentos, mientras que los compra-

dores no se animaban a adquirir nuevas propiedades sin información sobre el terreno; de ahí que, en Valencia, quedara abierta al público una oficina donde se explicaba a los ciudadanos cómo se encontraba el litoral en dicha Comunidad Autónoma.

Por estas actuaciones, hubo incluso quienes llegaron a pensar y denunciar que la Administración Central aplicaba una política «experimental» de la actual Ley de costas en el Levante español. Para el subdirector general de Costas y Señales, Fernando Osorio, *la Ley se ha aplicado en todas las zonas por igual y no especialmente en Levante, como algunos han dado a entender. Lo que sucede es que el área mediterránea ha sufrido, tradicionalmente, una ma-*

yor presión urbanística que otras regiones costeras.

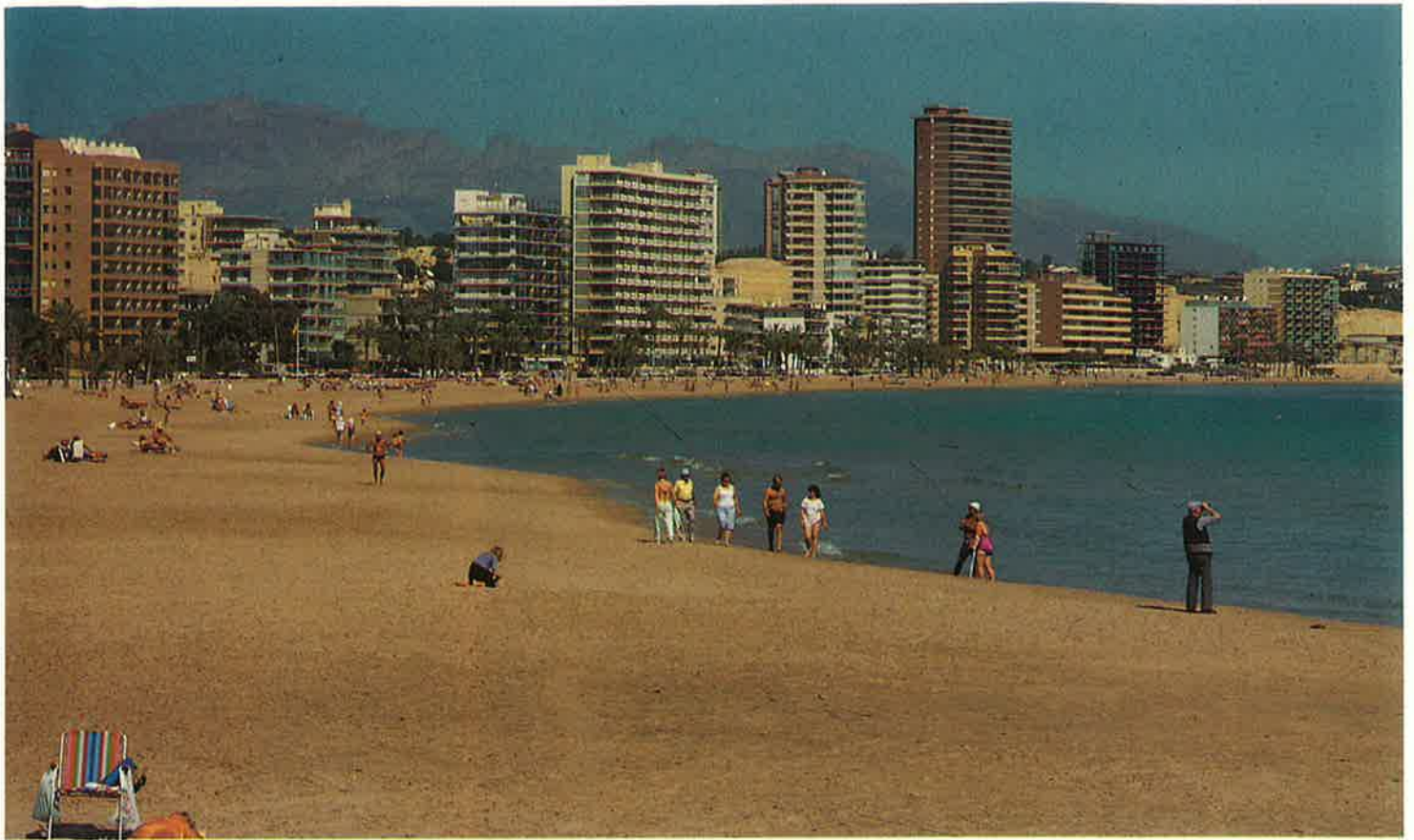
Las acciones del MOPU también tuvieron lugar en otras zonas de nuestra geografía. En Cataluña se demolió una serie de instalaciones en la localidad tarraconense de San Carlos de la Rápita y se abrieron expedientes en la zona de la Barceloneta, con el fin de limpiar el frente marítimo de Barcelona.

Más al sur, y a lo largo y ancho del litoral andaluz, se mandaron derruir cientos de chiringuitos a pie de playa que incumplían el nuevo texto jurídico y en Canarias donde, según responsables del MOPU, *a diferencia de lo sucedido en la zona del Mar Menor, se ha llegado a tiempo, se demolió una serie de chabolas en la zona de dominio público en el término*

municipal de Adejes, en la isla de Tenerife.

En el litoral cantábrico, aun cuando las actuaciones han sido más escasas, también se han conocido casos de demoliciones en La Coruña, Santander y el País Vasco.

Durante el pasado año, el MOPU ha realizado al mismo tiempo una serie de trabajos complementarios a la Ley de Costas que, según Fernando Osorio, *han sido y serán de gran utilidad para la aplicación futura de la Ley de Costas.* Entre estos trabajos destaca el vuelo fotogramétrico de nuestro litoral que, subdividido en tres zonas (mediterránea, atlántica y cantábrica) ayudará, sin duda alguna, a determinar lo que hay en nuestra costa. Asimismo, son también destacables el



inventario de usos costeros, hecho provincia a provincia, en el que queda reflejada la situación urbanística de nuestro litoral en la fecha de entrada en vigor de la actual Ley de Costas y para finales de año quedarán prácticamente terminados los deslindes marítimo-terrestres y de playa que, con anterioridad a junio de 1988, apenas sí estaban empezados.

«El trabajo continúa»

Pero las actuaciones del MOPU no han puesto punto y final a la aplicación de la Ley de Costas. Para hacer cumplir lo dispuesto en el texto jurídico, durante los casi dos años en los que la Ley está en vigor, se ha aumentado considerablemente el control y la vigilancia en nuestras costas (cosa que se seguirá haciendo en los años venideros), lo que, según el subdirector general de Costas y Señales Marítimas, Fernando Osorio, se traducirá en un mayor conocimiento de las actuaciones ilegales o prohibidas que se llevan a cabo en el litoral.



En declaraciones a la revista MAR, Fernando Osorio apuntó su deseo de que este año no se abrieran nuevos expedientes sancionadores, ya que eso significaría que todos *somos conscientes de la importancia que tiene respetar y obedecer el texto legal*. A pesar del deseo del subdirector general de Costas y Señales Marítimas, las sanciones no se han hecho esperar.

Dentro de las actuaciones que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo ha realizado en lo que va de año, la más conocida ha sido la sanción, de más de 81 millones de pesetas que el MOPU se ha visto obligado a imponer en Málaga a la empresa Aldea Beah, S. A., por construir 137 viviendas en la zona de servidumbre entre la Playa del Negro y la carretera nacional 340, en el término municipal de la Manliva. La sanción obliga a la empresa a levantar las construcciones ilegales y a restituir los terrenos a su anterior estado en el plazo de tres meses. ■

Ana DIAZ

VERTIDOS Y CONTAMINACION,

LAS MAYORES PREOCUPACIONES



La creación de la Secretaría General de Medio Ambiente responde, según uno de sus dirigentes, a la demanda de la sociedad.

EN DEFENSA DEL MEDIO AMBIENTE

En febrero de este año, el Consejo de Ministros aprobó la creación de la Secretaría General de Medio Ambiente. Un organismo que, tomando el relevo a la anterior Dirección General, tiene como principal misión el llevar a cabo la política medioambiental del Estado. Aunque por el momento, la mayoría de los trabajos realizados en estos meses de andadura afectan a obras de infraestructura viaria tierra adentro, la conservación del mar y del litoral, a través de contactos con la Dirección General de Puertos y Costas y la Dirección General de la Marina Mercante está también en el ánimo de esta Secretaría.

MAREAS negras, incineración marina, sobreexplotación de bancos de pesca y extinción de especies, degradación de playas o contaminación costera son términos que ya no suenan extraños a los oídos de los ciudadanos. Los temas referentes a la ecología del mar y a la defensa del medio acuático, son cada vez más frecuentes en los medios de comunicación. Los hombres, al mismo tiempo que actuamos en numerosas ocasiones en perjuicio del medio ambiente, vamos teniendo cada vez más en cuenta que la defensa de la naturaleza no es una cuestión de esnobismo, sino que en esta actitud está nuestra propia supervivencia y la de nuestros descendientes.

Por ello, en lo que se refiere a la protección del medio ambiente los responsables somos todos; también culpables, unas veces, y beneficiarios, otras. Por ello, no hay que responsabilizar tan sólo a los políticos y a los Estados. Es lo que, en palabras del secretario general de Medio Ambiente, Domingo Ferreiro, se denomina «*pacto ecológico*»; esto es, la colaboración de todos los agentes sociales implicados en el medio ambiente. Y en esto, estamos todos.

Hasta hace unos años, la política medioambiental en nuestro país se llevaba a cabo a través de la Dirección General del Medio Ambiente, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Desde febrero a esta parte, los responsables de la protección de la naturaleza en nuestro país se agrupan en torno a la casi recién nacida Secretaría General de Medio Ambiente.

La creación de este organismo se debe a la propuesta realizada por el Titular del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Saéz de Cosculluela quien, consciente de la necesidad de fortalecer la gestión medioambiental en el contexto de la Administración del Estado, planteó al Consejo de Ministros la importancia de contar con una Secretaría de Medio Ambiente. Su propuesta fue bien vista por el gabinete socialista.



A través del Real Decreto 199/1990 se estructura la citada Secretaría General como una unidad modular de la que dependen dos Direcciones Generales: la de Política Ambiental, liderada por José María Roche Márquez y con responsabilidades de planificación, estudios, normativa y cooperación internacionales, y una segunda denominada de Ordena-

ción y Coordinación Ambiental, dirigida por Enrique Clemente Cubillas y más especializada en la mejora de la calidad ambiental, así como en el impulso y la difusión educativa de la conciencia ambiental, fomentando al mismo tiempo la coordinación institucional en la gestión del medio ambiente. La primera de estas Direcciones Generales asume lo relaciona-

do con la representación institucional española en las Comunidades Europeas y en los organismos internacionales mientras que la segunda promueve, en el ámbito interno, la ejecución de los compromisos adquiridos y la puesta en práctica de los objetivos de política ambiental del Gobierno español.

Mediante el trabajo en la vi-



gilancia y el control de la calidad ambiental; el diagnóstico, la planificación y la recuperación del medio ambiente y el apoyo a la gestión ambiental, la Secretaría pretende avanzar en la consecución del pacto institucional y social. Es lo que el máximo responsable del organismo, Domingo Ferreiro, ha dado en llamar «el pacto ecológico».

Cooperación institucional

A pesar de que, en la actualidad, la mayoría de los trabajos realizados por el Organismo han estado enfocados, de una parte, a constituir la nueva Administración medioambiental y, de otra, a obras de infraestructura viaria, el mar y la calidad de las aguas es punto de referencia en el quehacer de es-

te organismo. Según el director general de Ordenación y Coordinación Ambiental, Enrique Clemente Cubillas, *la cooperación es esencial en los temas de referencia al medio marino, tanto en las aguas como en las playas y el litoral. Para facilitar nuestro trabajo contamos con la ayuda de importantes instrumentos jurídicos, como puede ser la Ley de Costas del 88, y*

útiles proyectos, como el Plan de Salvamento Marítimo y lucha contra la contaminación ambiental. En este sentido, desde la Secretaría General de Medio Ambiente se están realizando múltiples contactos con otros organismos implicados directamente en estos proyectos, como pueden ser la Dirección General de Puertos y Costas o la propia Dirección General de Marina Mercante. Consideramos que en nuestra labor es esencial la cooperación institucional y también ciudadana; de ahí que, creemos como punto esencial educar y concienciar a todos los ciudadanos de la importancia de respetar y defender el medio ambiente.

En declaraciones a la revista MAR, Enrique Clemente manifestó que la creación de la Secretaría General de Medio Ambiente y su sustitución por la anterior Dirección General dependiente del MOPU se debe no sólo a la necesidad de atender más de cerca los problemas medioambientales, sino también a la propia demanda que la sociedad española está haciendo. *Es una constante en los Estados que han conseguido cierta estabilidad política, en el marco de una democracia, y cierto nivel económico, acentuado por una gran actividad industrial, la exigencia a sus gobiernos de una política medioambiental responsable y eficaz. Nuestro país, con una democracia estable y una economía creciente, no podía escapar a esa corriente, común en todas las naciones occidentales.*

No a los vertidos

Quizá, entre los temas que más preocupan en la Secretaría General de Medio Ambiente y de los que hacen referencia directa al ecosistema marino destaca el del vertido de residuos y la incineración en el mar. En este sentido, Enrique Clemente declaró que *España no volverá a incinerar residuos en el mar del Norte.*

En la Convención de Londres de 1983, los participantes en la reunión votaron por mayoría la suspensión de todo vertido de materias radiactivas al mar. El acuerdo comprendía una moratoria hasta 1993, al



tiempo que se establecían unos grupos de trabajo para analizar la incidencia de este tipo de incineración en el medio acuático. A pesar de las fechas y tal como ha declarado Enrique Clemente *España no va a esperar hasta 1993. Desde este año, nuestro país no va a incinerar en el mar.*

Esta, sin duda alguna, será una buena noticia para los ecologistas, a quienes preocupa el vertido de hidrocarburos en el mar. Según el director de *Greenpeace* en España, Javier Pastor, los mares y océanos del mundo reciben anualmente unos cinco millones de toneladas de crudo de los que, tan sólo el 10 por cien, procede de accidentes marítimos; el resto, proviene de la acción sin escrúpulos de empresas y personas. Según Enrique Clemente *ante los accidentes y siniestros lo único que se puede hacer es mejorar la formación del personal marino y revisar periódicamente los barcos y máquinas. Son hechos infructuosos que ojalá no ocurrieran jamás. Sin embargo, lo lamentable es que existan per-*



sonas que conscientemente contaminen el medio marino. Contra ellas debemos actuar.

Desde la Secretaría General de Medio Ambiente se considera como indispensable el control y vigilancia de las costas y mares a la hora de evitar actuaciones ilegales; después, acudir a medidas punitivas y sancionadoras. En este sentido, se considera como positiva la pro-

puesta realizada por el director de *Greenpeace* en España de que se dirijan algunas partidas presupuestarias a la compra de patrulleras y aeroplanos con los que vigilar a los buques que realizan vertidos al mar.

El problema que se plantea es dónde van a ir a parar esos residuos una vez que los países industriales no puedan arrojarlos al mar. La Secretaría Gene-

ral de Medio Ambiente trabaja en la búsqueda y el análisis de plantas incineradoras en tierra o la instalación de plantas transformadoras.

Pero también hay otros temas que preocupan en la Secretaría General de Medio Ambiente: la degradación en las playas y el litoral y la contaminación de las zonas cercanas a los núcleos urbanos figuran entre los más importantes. *En esta cuestión actuamos muy estrechamente con la Dirección General de Puertos y Costas del MOPU en la aplicación de la Ley de Costas*, comenta Enrique Clemente.

La Secretaría General de Medio Ambiente preparó en este contexto los actos con los que se conmemoró el Día Mundial dedicado a la Naturaleza, el 5 de junio pasado. Un fecha en la que exposiciones, manifestaciones ecologistas y hasta conferencias de especialistas sirvieran, sin duda alguna, para concienciarnos de la necesidad de tener un mejor medio ambiente. ■

Ana DIAZ

LA ANTARTIDA



UN ECOSISTEMA FRAGIL

Las pesquerías antárticas se encuentran en buena parte esquiladas por las extracciones intensivas a que se han visto sometidas en los últimos años por flotas de distintos países. A esta conclusión han llegado los científicos españoles participantes en la campaña llevada a cabo en

Crítica situación actual de los recursos pesqueros del continente helado.

el verano austral 86-87, cuyas investigaciones han sido publicadas recientemente en un libro editado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. La obra, que no solo analiza aspectos comerciales de los mares australes, constituye una importante aportación española al mejor conocimiento del continente helado.

LA ANTARTIDA

Las aguas australes albergan una buena cantidad de especies susceptibles de explotación comercial, algunas de las cuales vienen siendo capturadas desde hace ya muchos años. Estudios realizados por investigadores del Instituto Español de Oceanografía en la campaña 86-87 y dados a conocer ahora ponen de manifiesto, sin embargo, que dichos ecosistemas se caracterizan por una enorme fragilidad.

Según los datos obtenidos, cuyas conclusiones se reflejan en el libro llamado «Un viaje a la Antártida», *los peces no suelen formar bancos y su talla máxima no excede en la mayoría de los casos de veinticinco centímetros*. Se explica también en el texto que su crecimiento es generalmente lento y estacional, que su fecundidad es baja y que no alcanzan la madurez sexual hasta edades tardías comprendidas entre los tres y los ocho años, según la especie de que se trate.

Por eso mismo se añade que *todas estas características suponen que si bien algunas especies tienen una calidad comercial interesante, sus peculiaridades biológicas implican una gran fragilidad, por lo que difícilmente podrían soportar un esfuerzo pesquero elevado durante períodos de tiempo prolongados*. Tal ha sido el caso de la *Notothenia rossi* —se comenta en la obra—, *cuyas poblaciones aún no han logrado situarse a niveles aceptables, a pesar de existir disposiciones internacionales que prohíben su pesca*.

Este caso concreto ocurrido con el bacalao antártico es un claro ejemplo de lo que puede pasar con otras tantas modalidades de gran rentabilidad de la zona. Las capturas incontroladas de bacalao comenzaron en esas aguas a mediados de los años sesenta, en que se produjeron las primeras pescas exploratorias a cargo de la Unión

Soviética. Fue a finales de esa década cuando comenzó a desarrollarse una importante pesquería comercial alrededor de Georgia del Sur, donde se llegaron a conseguir capturas de cerca de 400.000 toneladas durante la campaña 1969-70. Esta cota máxima, en cambio, fue seguida por el hundimiento gradual y paulatino del volumen de capturas. De tal forma que, según se afirma en el libro, *la producción anual de la especie quedó reducida a unos pocos miles de toneladas, situación que desgraciadamente continúa en la actualidad*.

La caída de la población de bacalao antártico obligó a la importante flota soviética a buscar otras especies rentables, tarea a la que se incorporaron también otras flotas como las de Polonia, República Democrática y Bulgaria y que provocaron resultados similares al anterior.

Vigilancia internacional

El interés mostrado por diversos países ha obligado por tanto a las distintas naciones a ponerse de acuerdo para preservar la riqueza de la zona. A efectos estadísticos, por ejemplo, la FAO ha dividido el Océano Austral en tres áreas de pesca principales. Una de ellas se corresponde con el sector Atlántico y se la denomina zona 48; otra se corresponde con el sector Indico bajo el nombre de zona 58; y la tercera, en el sector Pacífico, que pasa a llamarse zona 88.

Dentro de estas tres áreas citadas se localizan las principales zonas de pesca que son, en el sector Atlántico, las ubicadas a lo largo de la mayor parte de los archipiélagos que componen el Arco de Scotia —Shag Rocks, Georgia del Sur, Orcadas del Sur y Shetland del Sur— y las aguas próximas a la península antártica. En el



Banquisa antártica.



El «Pescapuerta Cuarto» y el «Nuevo Alcocero», buques de la expedición española.

Algunas especies no pueden soportar un esfuerzo pesquero elevado durante períodos prolongados.

El pulmón de los océanos

El Océano Austral se distingue de los demás desde el punto de vista oceanográfico por la relativa uniformidad de sus características, tanto hidrológicas como de circulación. Su importancia radica en el efecto mayor que él ejerce sobre los demás océanos, debido a la importante influencia que las masas de agua formadas en la Antártida tienen sobre el equilibrio de las condiciones del resto del mundo oceánico.

Este Océano, juntamente con el Artico, son los distribuidores de oxígeno, actuando como auténticos pulmones para las masas de agua de todas las latitudes, ya que debido a sus bajas temperaturas y a su agitación, su capacidad de retención de gases, entre ellos el oxígeno, se ve incrementada considerablemente. Estas aguas, sobresaturadas en oxígeno, en su camino hacia el Ecuador van aumentando paulatinamente su temperatura y, por tanto, desprendiéndolo. El agua agotada con bajo contenido de oxígeno regresa de nuevo a la Antártida o el Artico, reiniciándose de nuevo el ciclo circulatorio. ■

vención consensuada que no sólo tuviera en cuenta el efecto directo de la explotación sobre una especie concreta, sino también el efecto indirecto de la misma sobre otros organismos.

Tras varias deliberaciones en reuniones diplomáticas y científicas se firmó en mayo de 1980, en la capital australiana, un tratado internacional que se conoce desde entonces como la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA) y que está constituida en la actualidad por 20 miembros consultivos y cuatro adheridos. España se adhirió a este convenio en 1984 y desde 1987 forma parte de él como miembro consultivo. Un *status* que alcanzó precisamente después de llevar a cabo la campaña de investigación que se refleja en la obra mencionada.

Expedición «8611»

Antes de esa última iniciativa, España había suscrito en 1982 el Tratado Antártico, que controla y regula las actividades en esa zona del planeta. El hecho de adherirse a él, suponía que nuestro país aceptaba la filosofía que incluía y se obligaba a respetar y cumplir las normas que de él dimanaran. *El primer paso estaba dado —se afirma—, pero no convenía permanecer mucho tiempo en la categoría de país asociado y no consultivo, pues era como estar a las duras pero no a las maduras.* Para tener este último rango se necesitaba, en cambio, realizar investigaciones científicas importantes. Algo que en esos años no había emprendido todavía nuestro país.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación decide dar ese paso en 1986. Se diseñó entonces la campaña «Antártida 8611», que iba a estar coordinada por la Secretaría General de Pesca, al tiempo que el Instituto Español de Oceanografía iba a encargarse de su dirección científica y técnica. Dos excelentes barcos el «Pescapuerta Cuarto» y el «Nuevo Alcocero» fueron preparados y habilitados para recibir al personal y material científicos. El primero de ellos



Un grupo de lobos marinos.

sector Indico las zonas de mayor población se centran en las proximidades de las islas Kerguelen, Macdonald y Heard, mientras que en el Pacífico no existe ninguna pesquería establecida, dada su carencia de recursos. *Las únicas capturas registradas en este último área parecen más bien el resultado de pescas accesorias de una pesquería ocasional de krill que una actividad dirigida,* según se cita en el libro.

La principal actividad ex-

tractiva se centra por estos motivos en la región próxima a la Convergencia, donde habitan y dominan especies de peces que podrían definirse como subantárticas. Más al sur se produce una sustitución progresiva de estos peces por otros típicos de altas latitudes, *que constituyen comunidades faunísticas dominadas por grupos como las esponjas o los quinodermos, de poco o ningún interés pesquero.*

El rápido desarrollo de las pesquerías en el Océano Aus-

tral y el consiguiente deterioro ocasionado en algunas poblaciones de peces han dado lugar a la creciente preocupación de diversas organizaciones internacionales. *Conscientes del peligro que corrían los recursos vivos marinos en el caso de continuar la explotación indiscriminada e incontrolada de la que habían comenzado a ser objeto —se señala en la obra—, los países miembros del Tratado Antártico declararon en 1975 la necesidad de promover una con-*

LA ANTARTIDA

se dedicaría exclusivamente a trabajos de investigación, mientras que el segundo realizaría actividades mixtas de investigación y prospección pesqueras comerciales.

Los 24 científicos que iban a encargarse de la campaña embarcarían en Ushuaia, la ciudad más austral del mundo, situada en la argentina Tierra de Fuego. Las dos naves zarparon el 21 de noviembre de 1986 y recorrieron durante ochenta días de navegación cerca de 11.000 millas. El grueso de los trabajos se llevó a cabo en las plataformas insulares de Shag Rocks, Georgica del Sur, Sandwich del Sur, Orcadas del Sur, Elefante, Shetland del Sur y estrecho de Bransfield.

Según la memoria ahora publicada, los objetivos que se marcaron se alcanzaron en buena medida. En el aspecto de los recursos pesqueros —señala— se obtuvo un conocimiento preciso de su calidad y cantidad, así

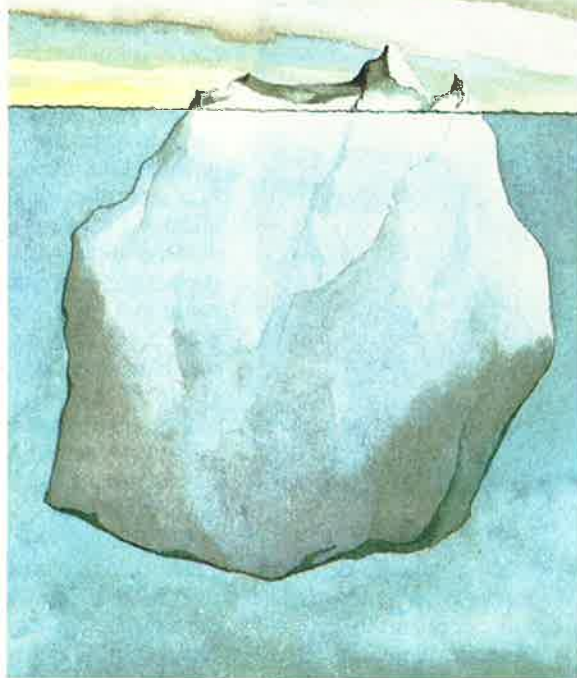
como de su distribución y de las técnicas más apropiadas para capturarlos. En la vertiente oceanográfica de la campaña —continúa— se obtuvo una enorme cantidad de información de alta calidad, que se está concretando en decenas de publicaciones de indudable interés científico.

Los resultados más notorios que se obtuvieron tras la campaña fueron los mencionados ingresos de nuestro país en la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, gracias a la investigación pesquera, y el rango de país consultivo en el Tratado Antártico, gracias a los estudiosos oceanográficos.

Nuevas campañas

Con estos dos hitos se abre y se cierra una etapa dentro de la investigación y la historia de los descubrimientos de España.

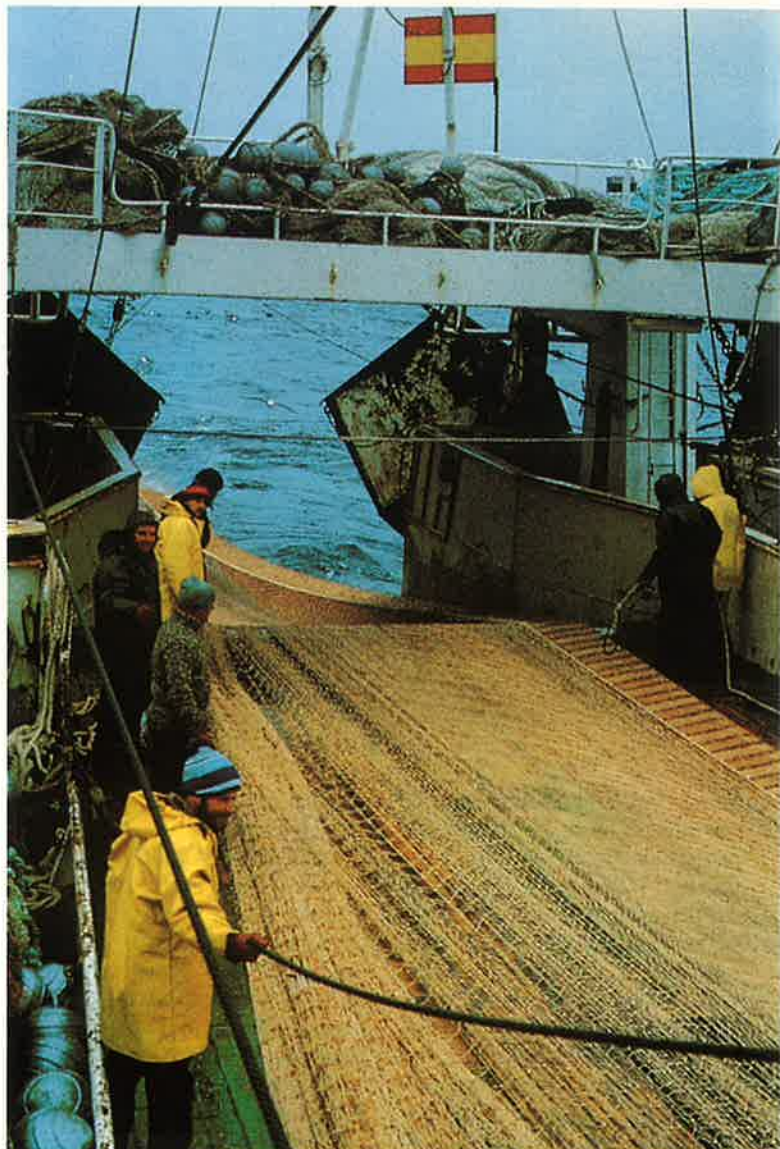
La
porción
sumergida
de los
témpanos
es de
cinco
a siete
veces
su
altura.



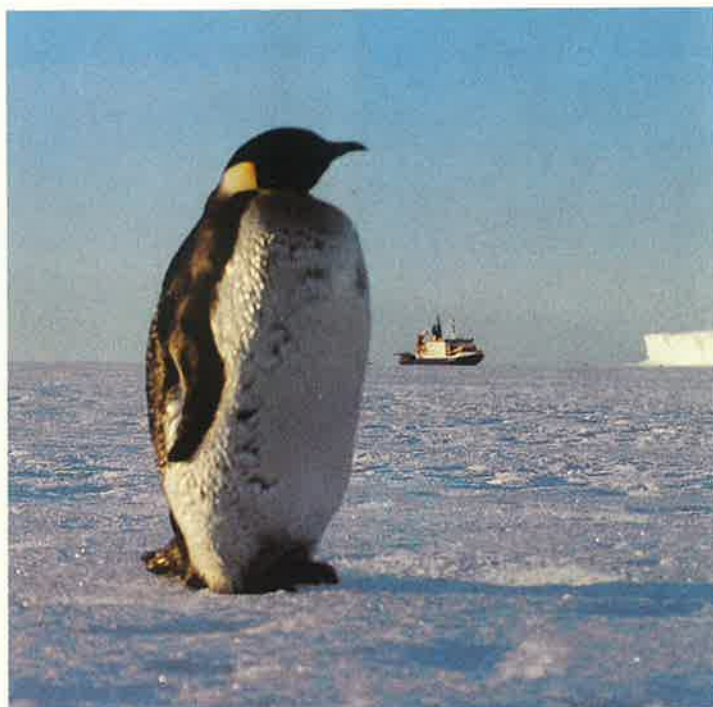
La flota soviética ha dejado a la población de bacalao antártico poco menos que esquilma.



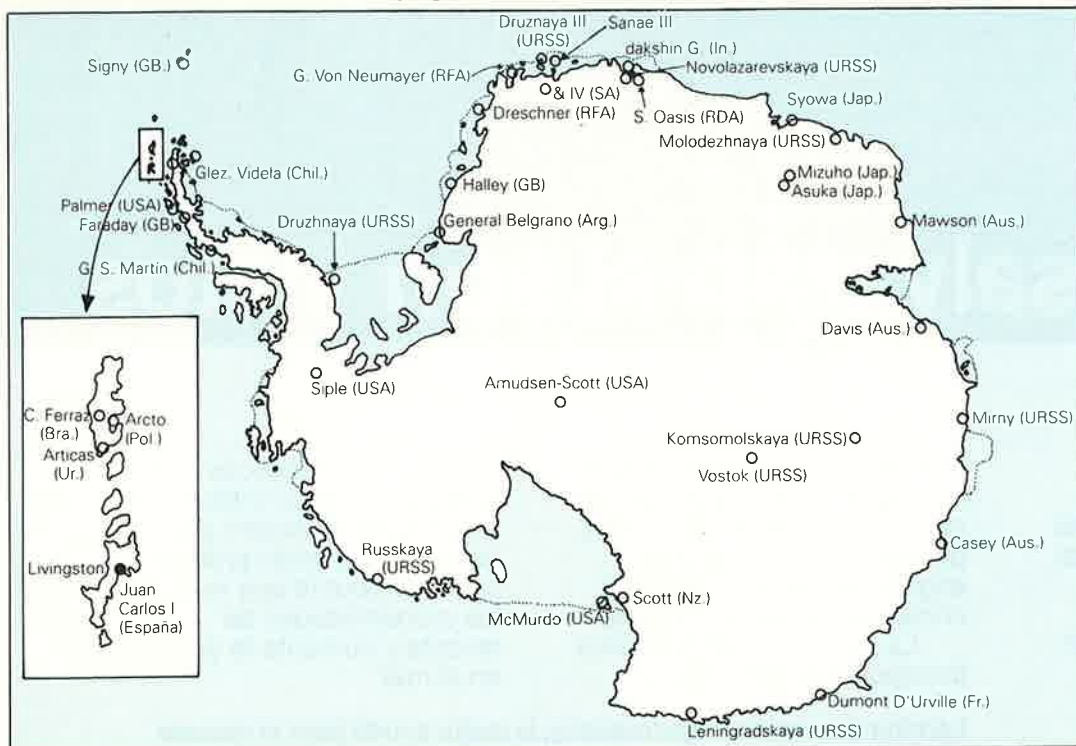
Personal científico participante en la expedición.



Maniobras de pesca experimental en una de las embarcaciones españolas.



El pingüino, ave característica de la zona.



Situación de las bases científicas en el continente antártico.

Pues si bien por una parte del continente helado fue considerado por los reyes españoles como parte de América del Sur y, por tanto, de sus dominios, por otra no ha sido hasta estos últimos años cuando la presencia de nuestro país ha sido firme en esa región del planeta.

La etapa que se abre cobra importancia además con la reciente botadura del buque oceanográfico «Hespérides», que estará en buena medida dedicado a dar cobertura a esas campañas antárticas. Gestionado por el Instituto Español de Oceanografía, la Armada y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, el barco supone un paso importante en esa carrera emprendida hacia el mejor conocimiento de las aguas australes. Algo en lo que también va a incidir una nueva campaña que se va a llevar a cabo a finales de este año y principios de 1991 en colaboración con investigadores polacos.

Rafael Robles, director del Instituto Oceanográfico, se refirió a ella durante la presentación de la obra reseñada en estas páginas y afirmó que con esta nueva expedición lo que se pretende es conocer los problemas de los recursos marinos de la zona. Las razones de su organización se deben, según manifestó, a las recomendaciones en este sentido de la CCRVMA. Con esta futura campaña, explicó, se espera descifrar algunas de las incógnitas que rodean a los habitantes de las aguas antárticas, precisamente de aquellas especies susceptibles de ser explotadas por el hombre. ■

M. P.

Personal científico

Veinticuatro científicos participaron en la campaña 8611 realizada en el verano austral comprendido entre los años 86 y 87, cuyos datos han sido publicados recientemente en una memoria editada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Estas veinticuatro personas se distribuyeron en las dos embarcaciones con que contaba la expedición: dos congeladores de altura dedicados cada uno a una tarea diferente.

El «Pescapuerta Cuarto» embarcó a la gran parte del personal investigador. Así, viajaron allí 17 científicos del Instituto Español de Oceanografía (10 biólogos, 2 químicos, 3 geólogos y 2

técnicos electrónicos) y un periodista. El «Nuevo Alcocero», por su parte, llevó a bordo a 4 biólogos del Instituto Español de Oceanografía, un meteorólogo del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial y un médico del Instituto Social de la Marina. Los programas a los que unos y otros estaban dedicados fueron referidos a Biología pesquera, a Fitoplancton, a estudios geológicos, químicos y de zooplacton. ■

M. P.

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

Sólo se salvarán si son vistos

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

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

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

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

Combina las mejores propiedades ópticas con una

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

La Lámina Scotchlite lleva incorporadas millones de

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

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

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

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

Nombre _____

Empresa _____

Dirección _____

C.P. _____ Población _____

Provincia _____

3M

SIMULACRO DE ACCIDENTE PETROLIFERO EN MALAGA

EXPERTOS COMUNITARIOS ANALIZARON EL SINIESTRO

La bahía de Málaga ha sido el escenario del primer ejercicio internacional contra la contaminación marítima que tiene lugar en aguas comunitarias. La operación, denominada «TASK FORCE 90», pretende ser el comienzo de sucesivos actos similares en los distintos países de la CE. Los expertos trasladados al litoral malagueño comprobaron con éxito la eficacia de la respuesta multinacional a un caso concreto de contaminación en la costa de uno de los Estados miembros de la Comunidad Europea.

EL petrolero de Campsa «Campodarro», que se dirige a la terminal petrolífera de Málaga, ha sufrido un accidente. A consecuencia del mismo, se ha producido una vía de agua en uno de los tanques de carga que está motivando la descarga del contenido en el mar. La marea negra afecta a un extenso área marítimo y se teme pueda afectar a la playa de «La Malagueta» y a la zona del puerto. Desde el centro de información se da la señal de alarma y todo un dispositivo operacional se pone en funcionamiento.

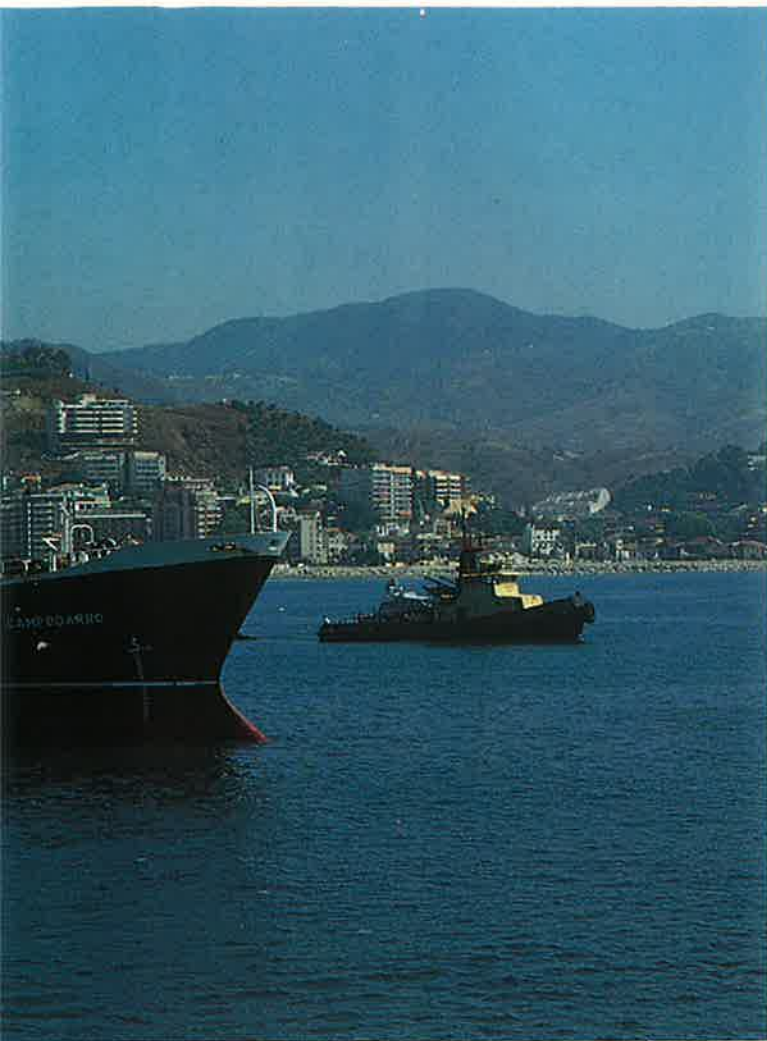
Bajo este supuesto accidente, la «Task Force», departamento de intervención inmediata que la Dirección General XI de la Comunidad Europea dispone para los casos de siniestros marítimos que puedan ocasionar contaminación del mar y de las costas de cualquier país comunitario, pretendía comprobar la eficacia de la respuesta internacional ante un caso de siniestralidad en un lugar concreto del litoral español.

El ejercicio de lucha contra la contaminación que se desarrolló en aguas malagueñas constituye el primero de una larga serie de operaciones que, periódicamente, realizará la «Task Force» en las costas de los países comunitarios.

En la Comandancia de Marina de Málaga se situó el centro de coordinación del ejercicio, así como el de comunicaciones con las distintas unidades operativas y con el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento de la Dirección General de la Marina Mercante, en Madrid, y la Dirección General XI de la Comunidad Europea, en Bruselas. Desde la Comandancia de Marina se dirigían, por tanto, las operaciones del ejercicio.

En una primera fase, desde el remolcador de la Marina Mercante «Alonso de Chaves» se rodeó con un cerco oceánico de 500 metros de longitud la supuesta mancha negra vertida desde el buque. La lucha contra el vertido se realizaba, asimismo, mediante «skimmers» que, por aspiración, recogían el crudo derramado y lo deposi-





LA OPERACION MALAGUEÑA SERVIRA DE BASE A OTRAS SIMILARES EN LOS DISTINTOS PAISES COMUNITARIOS.

taban posteriormente en la bodega del remolcador. Una serie de pequeñas embarcaciones de limpieza actuaban por su parte vertiendo disolventes sobre la hipotética mancha de crudo y embarcaciones de salvamento se acercaban al buque siniestrado en ayuda de supuestas víctimas.

Una vez finalizada la prime-

ra fase del ejercicio y en la propia cubierta del «Alonso de Chaves», el Director General de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, acompañado del Secretario General de Medio Ambiente, Domingo Ferreiro y del Gobernador Civil de Málaga, Francisco Rodríguez Caracuel, improvisó una rueda de prensa con los medios de co-

municación en la que mostró su satisfacción por el desarrollo de la operación, así como por el apoyo y la colaboración prestados por los expertos de la Comunidad Europea. Sin embargo, lamentó Rafael Lobeto estar aún muy lejos de una situación aceptable en lo referente a la lucha contra la contaminación marina. *Necesitamos —dijo— más torres de control permanentes en todo el litoral; la existencia de tráfico en las condiciones fijadas en los reglamentos internacionales y una nueva estructura sancionadora ya que, en la actualidad, existen multas irrisorias: sanciones de 25.000 pesetas. Es necesario, por tanto, una revisión en la legislación existente.* En este sentido, el Director General de la Marina Mercante hizo referencia al anteproyecto de ley de la Marina Mercante que contempla sanciones de hasta 50 millones de pesetas.

En sus palabras a la prensa, Rafael Lobeto, explicó que la filosofía comunitaria es la de poner en común todos los medios humanos y técnicos disponibles para que todas las experiencias puedan ponerse, en un momento dado, al servicio de uno o varios países. Para Lobeto, la cosa va aún más lejos, *esto tiene que trasladarse a un campo más internacional y no sólo europeo*, dijo.

La segunda parte del ejercicio consistía en la evaluación, por parte de los expertos internacionales llegados a Málaga, de la primera fase de la operación y de la conveniencia o no del uso de dispersantes en la zona supuestamente afectada por la marea negra. Hubo críticas por parte de los observadores y los miembros de la «Task Force». En primer lugar se destacó que, en una situación real, no debería haber sido tantas horas de separación entre el final de la primera fase y el inicio de la segunda. *En una situación real, el tiempo es esencial a la hora de actuar*, manifestó el representante portugués.

Por su parte, la representante francesa enfatizó que *en un siniestro real las condiciones meteorológicas habrían sido mucho peores que las habidas en Mála-*

ga y que había que actuar considerándolas. A pesar de las críticas, los comentarios de los expertos comunitarios fueron positivos en lo referente a la coordinación habida entre el centro de operaciones y las unidades que tomaban parte en el ejercicio, así como con los centros en Madrid y Bruselas. Algunos periodistas se «quejaron» del vuelo rasante de los helicópteros ya que, en un supuesto real, los aviones no se hubiesen acercado tanto al petróleo ya que un aumento de las temperaturas del buque hubiera sido peligroso para las aeronaves.

Tras el examen de conciencia, los expertos consideraron que, dadas las características de la mancha y habiendo estudiado las condiciones de la flora y la fauna de la zona, era aconsejable el uso de dispersante. La segunda parte del ejercicio consistía en la coordinación entre los centros de comunicación y el remolcador «Alonso de Chaves» para limpiar el área contaminada con disolventes.

Sin embargo, a pesar de los trabajos efectuados, la supuesta marcha avanzaba irremediablemente hacia la playa de «La Malagueta» y hacia las propias instalaciones portuarias. Precisamente, las últimas fases del ejercicio que tenían lugar en la bahía malagueña se dirigían a cortar el paso hacia la playa y el puerto. Miembros de Protección Civil y de la Cruz Roja del Mar desplegaron cercos oceánicos de 300 metros en puntos estratégicos de la playa para proteger las zonas más sensibles de la costa. Al mismo tiempo, una brigada de los servicios de limpieza del Ayuntamiento malagueño situaba contenedores en la zona para retirar los supuestos residuos sólidos.

Ante el avance de crudo al puerto, se desplegó una nueva barrera de 100 metros para cerrar y proteger la dársena, situada en el dique transversal del este. Una vez tendidos los cercos, se procedió a la recogida de hidrocarburos mediante skimmers, con lo que finalizó la operación de la «Task Force».

Participación numerosa

Ya fuera por la importancia de la operación, ya porque nadie quería dejar de salir en la foto, lo cierto es que el ejercicio contra la contaminación marina desarrollado en la bahía de Málaga ha contado con la presencia de numerosos participantes; bien como meros observadores, bien como unidades de operación en el ejercicio. Así, cabe mencionar la Dirección General de la Marina Mercante; la Secretaría General de Medio Ambiente; la Delegación del Gobierno en Andalucía; el Servicio Aéreo de Rescate del Ministerio de Defensa; el Cuartel General de la Armada; la Dirección General de la Guardia civil; la Cruz Roja del Mar; el Gobierno civil de Málaga y el Ayuntamiento de la ciudad; la Comunidad Autónoma de Andalucía; Protección civil; Comandancia Militar de Marina; Comandancia de la Guardia civil de Málaga; Servicio de remolcadores del Puerto de Málaga; CAMPSA; Servicio de Seguridad y Medio Ambiente del terminal petrolífero de REPSOL en Málaga.

En la presentación del ejercicio a los medios de comunicación, el Director General de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, manifestó que *durante el pasado años nos hemos enfrentado a los más grandes siniestros marítimos. Estos accidentes han puesto de manifiesto la necesidad de la cooperación a la hora de poner en práctica mecanismos contra la contaminación en el mar. Al mismo tiempo y, dado que en numerosas ocasiones los siniestros afectan a más de un país, se hace imprescindible la mejora de los instrumentos de emergencia puesto que, a veces, las situaciones superan los propios elementos nacionales. En este sentido, es de agradecer la presencia no sólo de los expertos comunitarios, sino también de los representantes de la Administración española y de las propias empresas, públicas y privadas, que tomen parte en el ejercicio.*

Rafael Lobeto manifestó que la Administración tiene la intención de cambiar sus modos de acción. Así, de una política



ALGUNOS MEDIOS DE COMUNICACION APROVECHARON LA OCASION PARA PEDIR EL CESE DE LA DESCARGA DE CRUDO EN LA ZONA.

de actuación de respuesta se va a pasar a una política eminentemente activa. En este sentido, señaló como puntos clave la nueva ley de ordenación de la Marina Mercante (aún en proyecto) y el desarrollo del Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la contaminación.

Es necesario estar entrenados porque, en los casos reales de accidentes marítimos, no cabe la improvisación en la cooperación entre organismos nacionales e internacionales. Es por ello, por lo que estamos hoy aquí todos, señaló el Director General de la Marina Mercante.

Conclusiones en controversia

Una vez finalizado el ejercicio, la «Task Force» de la Comunidad Europea elaboró una serie de conclusiones a la ope-



ración desarrollada en Málaga. En primer lugar, destacó el éxito del ejercicio; una operación que, según los observadores internacionales, debería integrarse en los planes de contingencia de los países miembros de la CE.

Por otra parte, señalaron que la información procedente de la Comunidad debe ser independiente de las actitudes tomadas por las propias naciones; si bien, dichas actitudes deben estar coordinadas.

Otro de los puntos destacados por la «Task Force» fue la buena disposición prestada por la Administración española que, según los representantes comunitarios, pone las bases a futuras operaciones similares en el litoral de los países de la CE. También señalaron que en determinadas ocasiones y, siempre que la situación lo requiera, se trasladarán expertos a la zona siniestrada quienes



informarán de las operaciones a los no trasladados al lugar de los hechos.

El papel de la «Task Force» no es el de crítica, sino de ayuda. En este sentido, los representantes llegados a España, dijeron llevarse una muy buena impresión de lo acontecido en la bahía de Málaga; si bien lamentaron no haber podido contar con los medios de terceros países; algo que sí se contempla para un futuro no muy lejano.

Si los representantes concluyeron así su trabajo en nuestro país, el Gobernador civil de Málaga, Francisco Rodríguez Caracuel, señaló a los medios de comunicación la importancia que para la provincia había supuesto el ejercicio desarrollado. *Es una forma —dijo— de estar preparados para algo que, ojalá, nunca ocurra.* Para Rodríguez Caracuel la *coordinación de los distintos soportes nos pone de aviso de cara a un futuro.* En este sentido señaló, que una acción posterior sería mucho más eficaz puesto que en estos momentos, el conocimiento de los métodos de actuación es mucho más elevado y perfecto que meses atrás.

A pesar de las palabras positivas del Gobernador civil de la provincia, los medios de información locales aprovecharon el ejercicio para criticar la descarga de crudo en el puerto y el litoral malagueño. Según fuentes periodísticas, la descarga de crudo en el puerto malagueño representó en 1989 el 76 por cien de las mercancías manipuladas. Para estas fuentes el hecho lleva consigo un gran riesgo a la zona, eminentemente turística, que además no dispone por sí sola de medios suficientes para contrarrestar la posible catástrofe ecológica, al situarse en Algeciras el controlador de tráfico marítimo más cercano.

A pesar de las opiniones positivas y negativas, el ejercicio llamó la atención a los bañistas que, desde «la Malagueta» observaban el desarrollo de la operación. ■

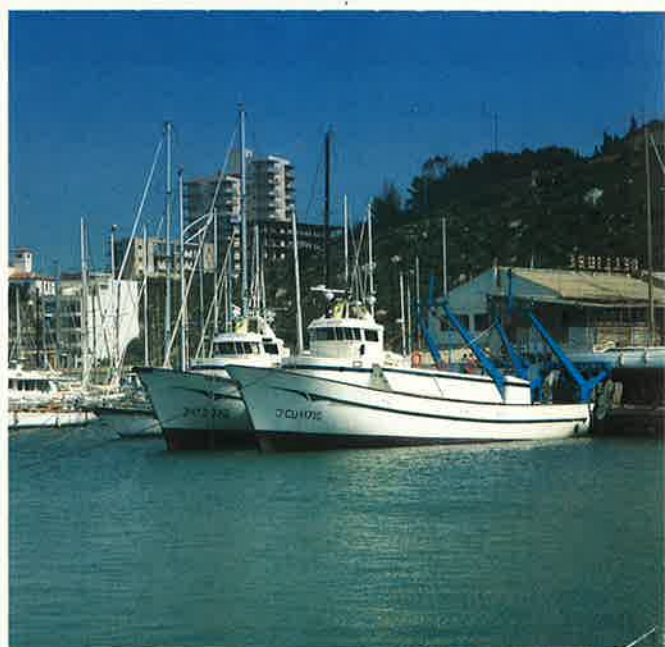
Ana DIAZ

MAR 53

Auténtica vocación al Mar.



BELLIURE



Astilleros Belliure, S.A.

Apto. Correos 133
03710 CALPE (Alicante) ESPAÑA
Tels. (96) 583 03 50 - 583 02 16
Télex 66673 ASBE-E - Fax (96) 583 07 72



Dentro de los riesgos permanente que supone el hecho de que las dos terceras partes de los desembarcos procedan de caladeros exteriores y que sea indispensable una permanente política de acuerdos con otros países para mantener en actividad una flota, 1989 ha sido un año sin grandes sobresaltos en materia de política pesquera. En líneas generales se puede hablar de un sector en estabilidad.

Los desembarcos bajaron un 5,99 por cien no llegando este año al millón de toneladas con un valor en lonja de 230.000 millones de pesetas. Hay estabilidad en materia de empleo registrando como dato significativo el crecimiento de los no asalariados mientras estos últimos registran un ligero descenso. La Comunidad ha seguido la po-

BALANCE DE LA POLITICA DE PESCA EN 1989

UN AÑO SIN SOBRESALTOS

lítica de acuerdos suscritos tradicionalmente por España y la nota negativa ha corrido fundamentalmente a cuenta de los bacaladeros ante las posiciones en contra que mantienen países como Canadá. El comercio exterior de los productos de la pesca, aunque mantiene una balanza altamente deficitaria, en este período registró una ligera mejoría especialmente entre los propios Estados miembros de la CE mientras sucedía todo lo contrario con terceros países.

Finalmente, en cuanto a la política de estructuras y recursos en España, se produjo una continuación en el proceso de modernización y construcción de la flota a la vez que se impulsaba el desarrollo de la acuicultura y de los recursos pesqueros en aguas propias.



Menos pesca desembarcada

La pesca desembarcada en España durante 1989 ascendió a 960.831 toneladas según los datos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Esta cifra representa un descenso del 5,99 por cien sobre el volumen de 1988 y no se computan los desembarcos de bacalao verde, mejillón destinado a conservas, algas y argazos.

DE esta cifra, la partida más importante corresponde al pescado fresco o refrigerado con 553.338 toneladas lo que representa el 57,8 por cien del total de la pesca. Esta cantidad supone un descenso del 10,12 por cien respecto al mismo período en 1988. El pescado congelado significa el 32,7 por cien del total con 310.000 toneladas y, en este caso, es el 5,32 por cien más que en 1988. Finalmente, la producción en parques y viveros fue de 97.454 toneladas, el 10,14 por cien del total con un descenso del 12,9 por cien.

El valor de todos estos productos en lonja se elevó a 230.110 millones de pesetas, cifra que supone el 3,03 por cien más que en 1988.

En cuanto al volumen de las transacciones, el pescado fresco aumentó el 1,24 por cien, mientras el congelado lo hacía en un 7,30 por cien y las de los par-

ques y viveros en un 5,10 por cien.

De acuerdo con los datos manejados por la Administración, el precio medio de la pesca desembarcada en 1989 fue de 239 pesetas kilo con un aumento del 9,61 por cien. Los porcentajes de subida experimentaron sin embargo importantes variaciones. Mientras el pescado fresco lo hizo en un 12,7 por cien, el pescado congelado se incrementó solamente el 1,88 por cien. Los productos procedentes de parques y

viveros subieron sus precios un 20,46 por cien.

El hecho de tener una flota importante con una gran dependencia de los caladeros exteriores en un país con alta demanda de los productos de la pesca ha supuesto, además de la política de acuerdos y búsqueda de nuevos caladeros, la potenciación de otras vías para aumentar la producción propia en aguas interiores desde la protección de caladeros, arrecifes artificiales, etcétera, hasta la política acuícola.

Junto con estas medidas, en 1989 destacaron igualmente las actuaciones para seguir con el proceso de modernización y construcción de la flota, aunque las ayudas de la Comunidad se quedasen cortas para la

demanda de los armadores españoles. En 1989 se aprobaron 179 proyectos para la modernización de flota con subvenciones de la Comunidad con una inversión total de 4.056 millones de pesetas. En actuaciones para construcción se aprobaron 82 proyectos con una inversión total de 14.700 millones de pesetas y una subvención comunitaria de 3.432 millones.

En acuicultura, se ha producido una importante respuesta en los últimos años. En 1989, la CE aprobó 47 proyectos con una inversión total de 2.700 millones de pesetas de los que 35 correspondían a Galicia. De acuerdo con la normativa española se aprobaron otros 120 proyectos con una inversión de 615 millones de pesetas. ■

PESCA DESEMBARCADA (1)						
Concepto	Año 1988		Año 1989		Variación %	
	Tm	Valor 10 ⁶ pts.	Tm	Valor 10 ⁶ pts.	Tm	Valor
Pescado fresco y refrigerado	615.701	155.427	553.338	157.348	-10,12	1,24
Pescado congelado	294.386	62.986	310.039	67.581	5,32	7,30
Parques y viveros	111.987	4.930	97.454	5.181	-12,97	5,10
TOTALES	1.022.074	223.343	960.831	230.110	-5,99	3,03

(1) No se incluye bacalao verde, mejillones para conservas, algas y argazos.

Desciende el número de asalariados y crece el de no asalariados

Estabilidad en el sector de la pesca

La evolución del sector de la pesca en cuanto a los niveles de ocupación y paro tuvo durante el pasado año una situación de cierta estabilidad. Hay ligeras variaciones en las cifras de activos y ocupados, mientras el paro se mantiene en torno a las 9.000 personas, aproximadamente el 9,4 por cien de la población activa según los datos del paro registrado y el 8 por cien si se considera la Encuesta de Población Activa (EPA). Una de las notas más destacadas es sin embargo el hecho de que cada año aumente el número de ocupados no asalariados mientras disminuye el de los asalariados.

SEGUN los datos presentados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación referidos a 1989, la población activa en el sector de la pesca asciende a 110.500 personas, lo que supone una situación de estabilidad respecto a los años precedentes. La cifra más alta se registró en 1987 con 117.700 personas y en 1988 fue de 111.400. Por el contrario, en los primeros años de la década de los ochenta, la población activa se encontraba en torno a las 100.000 personas.

Las cifras de ocupados en el sector de la pesca han tenido un comportamiento similar. En 1989, el número de ocupados fue de 101.700 personas frente a 102.900 de 1988. También el número más alto corresponde a 1987 con 105.900 personas, mientras en los primeros años de los ochenta los ocupados oscilaban en torno a las 92.000 personas.

Finalmente, los parados en el sector de la pesca tienen igualmente pocas oscilaciones. En 1988 el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación cifra el paro pesquero en 8.800 personas frente a las 8.500 de 1988.

Respecto al año precedente, el sector de la pesca tuvo un descenso en el número de activos de 900 personas. Tomando como referencia los últimos siete años, desde 1983 hasta 1987 se produjo un aumento en el número de activos que tuvo su punto máximo en 1987. A partir de ese año se registra un descenso acusado en 1987 con 6.300 personas menos, para casi estabilizarse en 1989. En cuanto al número de ocupados en la pesca, el último año arrojó un descenso de 1.200 personas frente a los 3.000 puestos que se perdieron el año anterior. Finalmente, el número de parados aumentó en 1989 en 300 personas.



Menos asalariados

Uno de los fenómenos más destacables sobre el comportamiento del sector de la pesca en el último año, es el referido a la evolución de los asalariados y los no asalariados, registrándose un proceso opuesto al que sucede, por ejemplo, en un sector como la agricultura.

En el sector agrario, en los últimos años se ha producido casi de forma continuada un continuo descenso de personas asalariadas al pasar de 583.000 en 1983 a 487.000 en 1989. En el sector de la pesca, el número de asalariados tuvo un crecimiento entre 1983 y 1987 para iniciar un descenso a partir de esa fecha. En 1989 el número de asalariados en la pesca era de 69.000 personas frente a los 78.600 de 1987.

En el caso de los no asalariados, en el sector agrario se ve una clara tendencia a la baja con 1.433.000 personas en 1984 para situarse en poco más de un millón en 1989. En el sector de la pesca ha sucedido todo lo contrario. En 1983 había 30.700 personas no asalariadas. Se produjo un descenso hasta situarse en 24.000 en 1986. A partir de ese año, se ha producido una recuperación de los ocupados no asalariados para llegar en 1989 a 32.700 personas. En los últimos tres años, se han incorporado a los censos de no asalariados ocupados en la pesca un total de 9.000 personas. ■

DISTRIBUCION DE LOS OCUPADOS EN AGRICULTURA Y PESCA						
Valores absolutos (en miles)						
Año	Asalariados			No asalariados		
	Total	Agric.	Pesca	Total	Agric.	Pesca
1983	583,4	522,2	61,2	1.462,8	1.432,1	30,7
1984	534,0	470,4	63,6	1.430,8	1.402,7	28,1
1985	575,2	503,0	72,2	1.350,7	1.326,6	24,1
1986	546,2	468,0	78,2	1.194,4	1.170,4	24,0
1987	538,7	460,1	78,6	1.179,5	1.152,2	27,3
1988	541,4	468,2	73,2	1.152,8	1.123,1	29,7
1989	487,8	418,8	69,0	1.110,1	1.077,4	32,7

ACTIVIDAD, OCUPACION Y PARO EN AGRICULTURA Y PESCA									
Valores absolutos (en miles)									
Año	Activos			Ocupados			Parados		
	Total	Agric.	Pesca	Total	Agric.	Pesca	Total	Agric.	Pesca
1983	2.172,7	2.073,0	99,7	2.046,2	1.954,3	91,9	126,5	118,7	7,8
1984	2.183,6	2.083,0	100,6	1.964,8	1.873,1	91,7	218,8	209,9	8,9
1985	2.179,2	2.072,4	106,8	1.925,9	1.829,6	96,3	253,3	242,8	10,5
1986	2.008,7	1.894,1	114,6	1.740,6	1.638,4	102,2	268,1	255,6	12,5
1987	1.980,1	1.862,4	117,7	1.718,2	1.612,3	105,9	261,9	250,1	11,9
1988	1.939,8	1.828,4	111,4	1.694,2	1.591,3	102,9	245,6	237,1	8,5
1989	1.825,8	1.715,3	110,5	1.597,9	1.496,2	101,7	227,9	219,1	8,8

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

Mejóro la cobertura comercial pesquera

Durante el último año se registró una mejora en el comportamiento de la balanza comercial de productos de la pesca según los datos de la Administración. Frente al constante deterioro de la misma en los últimos años con una caída que ha sido de casi 40 puntos, en 1989 se produjo una recuperación de seis puntos, fundamentalmente consecuencia de una mejora entre los Estados miembros de la Comunidad. Por el contrario, la evolución respecto a terceros países, allí donde existen importantes caladeros y posibilidades de pesquerías, ha seguido su caída.

EN el conjunto del comercio exterior de productos de la pesca, España importó un total de 759.000 toneladas, lo que supone un aumento del 5,3 por cien respecto al año anterior. En valor, el producto importado alcanzó 216.000 millones de pesetas, con un crecimiento del 14,1 por cien sobre 1988. Se ha producido un importante aumento de las compras de pescado fresco y refrigerado así como de crustáceos y moluscos.

En lo que afecta a las exportaciones, se colocaron en el exterior casi 340.000 toneladas, con un aumento del 8 por cien. El valor de esos productos fue de 92.000 millones de pesetas con un aumento del 32,5 por cien.

En conjunto, la nota positiva es la mejora en la cobertura de la balanza comercial. Mientras en 1988 la tasa de cobertura era del 36,8 por cien, en 1989 alcanzó el 42,7 por cien, por-

centaje que supone un cambio en la tendencia de los últimos años.

Sin embargo, estos resultados globalmente más favorables, no pueden ocultar el problema que afecta al comercio exterior español de productos de la pesca y que se refiere fun-

damentalmente a las relaciones con terceros Estados.

En el marco de la Comunidad, las importaciones españolas crecieron el 7,5 por cien con un volumen total de 209.000 toneladas y por un valor de 79.000 millones de pesetas. Por el contrario, las exportaciones, con 219.000 toneladas aumentaron el 13,3 por cien y alcanzaron un valor de 61.600 millones de pesetas. La tasa de cobertura en 1988 alcanzaba el 57,6 por cien. En 1989 esa tasa fue del 77,8 por cien. España tuvo un gran crecimiento en las exportaciones de pescado congelado sin filetear, así como en las ventas de filetes y carnes de

pescado, preparados y conservas de pescado.

Estos buenos resultados en el comercio intracomunitario, chocan sin embargo con los datos referidos al comercio con terceros Estados, fundamentalmente por el aumento de las importaciones sin contrapartidas en exportaciones.

Las importaciones realizadas en 1989 alcanzaron las 550.000 toneladas, cantidad que supone un aumento del 4,5 por cien sobre el año anterior, con un valor de 136.000 millones de pesetas. En este comportamiento de las compras en el exterior ha incidido fundamentalmente el aumento de las importaciones de crustáceos y moluscos, así como el pescado fresco y refrigerado. Bajó la compra de pescado congelado aunque se mantiene en unos niveles muy altos con más de 200.000 toneladas.

En lo que afecta a las exportaciones, el comportamiento ha sido negativo. En volumen, se vendieron 130.000 toneladas, lo que supone un aumento del 0,2 por cien. Por el contrario, el valor de los productos cayó también el 0,2 por cien con un volumen de ventas de 30.600 millones de pesetas. ■

V. M.



COMERCIO EXTERIOR PESQUERO (Total países 1989)

Productos	Importación				Exportación				Cobertura	
	Tm	Vari. 1988	Miles pesetas	Vari. 1988	Tm	Vari. 1988	Miles pesetas	Vari. 1988	Pdo. acti.	Año 1988
Peces vivos	371	54,6	1.042.674	25,9	197	4,2	183.536	-2,1	17,6	22,6
Pescado fresco o refrigerado	128.218	3,8	44.404.278	21,0	35.383	13,0	8.957.610	8,9	20,2	22,4
Pescado congelado	223.454	-9,8	35.545.188	-9,6	152.561	10,6	38.722.639	96,2	108,9	50,2
Filetes y carnes de pescado	33.345	-16,6	9.083.786	-0,1	9.492	201,7	1.731.364	153,3	19,1	7,5
Pescado seco, salado, salmuera ..	40.128	6,7	14.736.573	-0,9	10.100	-11,0	6.551.442	-1,9	44,5	44,9
Crustáceos	75.016	11,0	53.429.134	24,5	2.145	-23,4	2.323.018	-1,8	4,3	5,5
Moluscos	182.239	25,3	41.433.967	37,3	72.150	-1,9	17.565.030	4,4	42,4	55,8
Prep. y conservas de pescados ..	9.440	12,6	4.522.791	6,5	20.416	14,4	10.576.877	19,4	233,9	208,5
P. y cons. de crust. o molusc. ..	22.346	16,4	9.469.966	4,2	11.656	40,5	3.711.764	3,6	39,2	39,4
Har. de pesc. o alim. animal	31.407	74,4	1.364.838	50,6	30.945	-10,9	1.411.858	-24,2	103,4	205,6
Aceites y grasas de pescado	10.876	-10,9	384.478	-33,2	3.864	67,0	327.720	-10,8	85,2	63,8
Otros productos	2.155	136,6	357.112	22,2	680	471,4	137.732	-26,2	38,6	63,8
TOTAL PRODUCTO	758.995	5,3	215.774.785	14,1	349.589	8,0	92.200.590	32,5	42,7	36,8

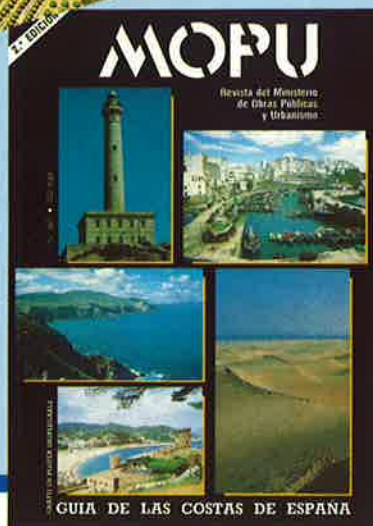
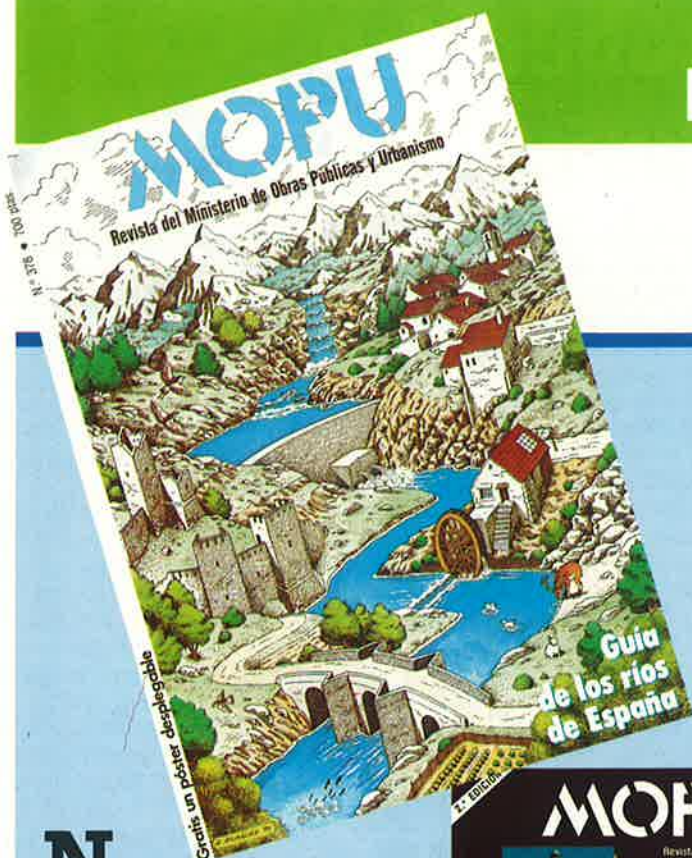
Revista MOPU

Si lleva el «Mapa Oficial de Carreteras» cuando viaja en automóvil, es seguro que irá por el buen camino; pero esa información puede completarla fácilmente:

Si visita el interior del país, lleve la «Guía de los ríos de España».

Si se dirige a la playa, no olvide la «Guía de las costas de España».

No salga de casa a ciegas, déjese guiar por la Revista MOPU. Nuestros números extraordinarios le cuentan todo lo necesario en más de 200 páginas ilustradas a todo color.



Si quiere hacer un viaje a la Ilustración, hágase con «Las obras públicas en el siglo XVIII».

TARJETA DE SUSCRIPCIÓN

NOMBRE _____

PROFESION/EMPRESA _____

DOMICILIO _____

CIUDAD _____ C. P. _____

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

SI HA SOLICITADO EXTRAORDINARIOS, SEÑALE LOS QUE DESEA:

El siglo XVIII Guía de Costas Guía de Ríos

FORMA DE PAGO

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

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

...Y si se suscribe, contará regularmente con una publicación mensual de cien páginas con respuesta para todo lo que a usted le interesa: ecología, medio ambiente, vivienda, costas, carreteras, agua, arquitectura, urbanismo, cartografía, astronomía...

Una revista para ir a todas partes

**UN ESTUDIO
DE UGT
REVELA LAS
DIFICILES
CONDICIONES
LABORALES
DEL SECTOR**



Las condiciones laborales de los pescadores gallegos son mucho más duras y menos reguladas que las de los trabajadores de otros sectores. Jornadas excesivas, ausencia de convenios y una generalización del sistema de retribución «a la parte» son algunas de las consecuencias extraídas de una investigación llevada a cabo por UGT. El estudio ha sido realizado a base de encuestas, así como de un seguimiento de la actividad laboral de 300 marineros que trabajan para 115 empresas armadoras de buques de pesca en distintos puertos de Galicia.

**LOS PESCADORES,
DISCRIMINADOS**



Un marinero gallego cobra al mes una media de 73.000 pesetas, según las conclusiones de este informe. En esa cantidad se ven incluidas pagas extraordinarias, vacaciones —que apenas se disfrutan—, horas extraordinarias —unas 48 a la semana—, descansos no disfrutados y otros conceptos similares.

Esta cantidad media obtenida por este estudio supondría que un pescador marítimo que trabaje todo el año obtendría unos ingresos económicos totales de 876.000 pesetas brutas por todos los conceptos salariales como media.

Estas cifras, según UGT, serían sólo superadas en Galicia por los trabajadores que faenan en los barcos de pesca de arrastre del puerto de La Coruña, que al estar sometidos a convenio colectivo se rigen por otras categorías salariales. Así, ningún marinero sometido a este convenio cobraría el año pasado menos de 1.134.000 pesetas al año, que es el salario en él establecido como base para el marinero.

Tales cantidades, si bien superan la media de los trabajadores de la industria, no compensan ni con mucho la dureza del trabajo en la mar, según se desprende de esa investigación. Las diferencias entre un obrero industrial y un trabajador de la pesca artesanal sería de 20.000 pesetas al mes a favor de los segundos, según los datos recogidos. No obstante, a pesar de que los sueldos medios mensuales consignados para uno y otro casos en este estudio son, respectivamente, de 65.000 y 85.000 pesetas, las diferencias entre unos sueldos y otros no han hecho sino reducirse en los últimos años.

La diferencia salarial a favor de los pescadores respecto a otros trabajadores de tierra oculta, en opinión de UGT, otros datos que muchas veces no se tienen en cuenta y que hacen que los marineros gallegos estén mal pagados, según este sindicato.

Para mantener esta afirmación tienen en cuenta, sobre to-

do, el número medio de horas que trabaja cada uno de los pescadores. Según los datos recogidos en el informe, cada pescador marítimo realiza una jornada laboral media de 88 horas de trabajo. Esto supone que en su opinión ninguna empresa pesquera cumple la legislación vigente en la materia que cifra en 40 horas a la semana la jornada laboral.

UGT deduce según estas cifras que cada trabajador de la pesca realiza por tanto 48 horas extras cada semana, de las cuales 30 de ellas corresponden a horas nocturnas. Asimismo, sólo 48 de los 300 trabajadores estudiados han disfrutado de vacaciones durante 1989, lo que supone un 16 por cien del total. De estos dieciséis, sólo dos pertenecen a la flota artesanal y el resto están acogidos al convenio colectivo de La Coruña o faenan en buques de altura.

Teniendo en cuenta estos datos y comparándolos con los que legalmente corresponderían a la legislación vigente UGT ha hecho una proyección de lo que correspondería cobrar a cada marinero.

Salario ideal

Según la proyección llevada a cabo por este sindicato, el salario ideal y legal que debería cobrar cada uno de estos trabajadores sería de 1.748.592 pesetas al año, aunque habría que detracer de ella los descuentos por Seguridad Social e Impuesto sobre la Renta.

A esta cifra llegan después de considerar el Salario Mínimo Interprofesional, que con 40 horas de trabajo a la semana, supondría una cantidad mensual de al menos 46.680 pesetas. A esta cifra sumaría 55.872 pesetas al mes, correspondientes a las 48 horas extras semanales que realizan los pescadores, según su cómputo, y que estarían retribuidas a razón de un incremento del 50 por cien sobre el valor de cada hora ordinaria de trabajo. También sumarían a todo esto el incremento del 25 por cien sobre el valor de cada hora extra de cada una de las 30 horas semanales que trabajan, lo que supondría añadir 43.680 pesetas al mes. Todo ello daría una cifra mensual de 146.232 pesetas.

Con esta última cantidad, multiplicada por 11 meses de trabajo se llegaría a un cómpu-

to de 1.608.552 pesetas, al que se sumaría lo correspondiente a un pago del mes de vacaciones igual que el SMI, esto es, 46.680 pesetas y la cantidad correspondiente a dos pagas extras al año —dos veces el SMI—, 93.360 pesetas. Todo lo cual daría las 1.748.592 pesetas al año mencionadas, de las que habría que descotar las cotizaciones a la Seguridad Social y las retenciones para el pago del Impuesto de la Renta de las Personas Físicas.

Sin embargo, UGT se lamenta en su informe de que *la realidad es una y la legislación laboral vigente es otra*. Según esta legislación se prohíbe que se realicen tal número de horas extraordinarias, se obliga al disfrute de al menos un mes de vacaciones y al descanso semanal.

Así pues, si nos atenemos a esa legalidad—continúa el informe— un trabajador debería realizar una jornada semanal de 40 horas y, por lo tanto, dos trabajadores harían una semana laboral de 80 horas. Quiere esto decir—prosigue—, que un marinero realizaba en la actualidad en una semana el trabajo que deberían realizar dos trabajadores y aún haría cuatro horas ex-





traordinarias más a la semana.

Si tenemos en cuenta —deduce UGT— que cada marinero debería cobrar por su trabajo actual 1.748.592 pesetas y que el trabajo que realiza lo deberían hacer dos personas, resulta que cada uno de estos trabajadores tendría que cobrar 874.296 pesetas. Cantidad que es prácticamente similar a la cobra cada marinero en las condiciones actuales.

Denuncia sindical

El sindicato socialista denuncia además que según el estudio que ha llevado a cabo, las empresas incumplen casi en su totalidad la legislación laboral vigente. Según afirma, ninguna empresa pesquera tiene constituidos los órganos internos en materia de Seguridad e Higiene. Igualmente, sólo el 17 por cien de las 115 empresas consultadas cumplen con la obligación de exponer en el barco el calendario laboral y el boletín de cotizaciones a la Seguridad Social. Asimismo, tan sólo el 27 por cien de los trabajadores reciben una nómina o documento de salario en el modelo oficial. El resto de los trabaja-

dores estudiado o no reciben ningún documento o no refleja debidamente todos los conceptos, añade UGT.

Estas conclusiones extraídas del estudio hacen que dicho sindicato se plantee un incremento de sus esfuerzos para lograr que los marineros gallegos tengan reguladas sus condiciones de trabajo por medio de convenios colectivos. Asimismo, afirma que se ocupará de exigir a las autoridades laborales un mayor esfuerzo en el control de la legalidad vigente, al tiempo que denuncia las durísimas condiciones en que estos pescadores salen a faenar a la mar.

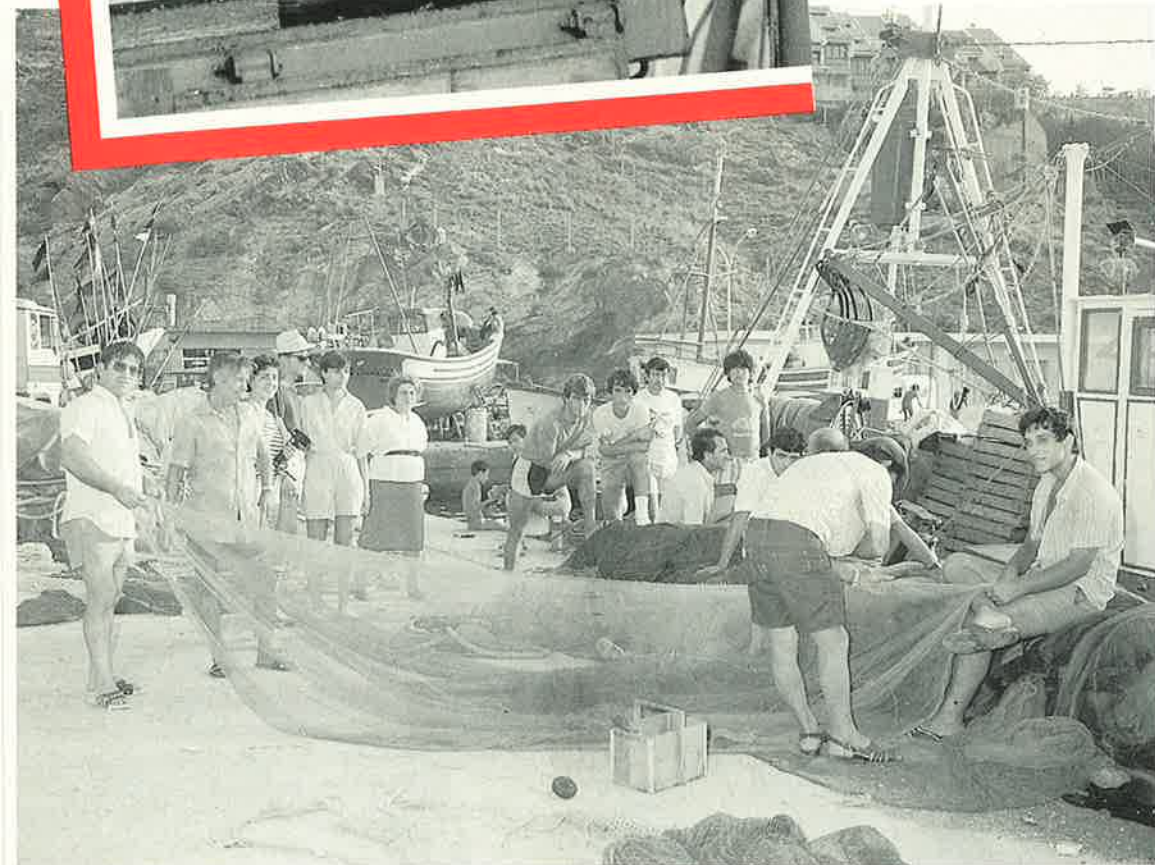
El resultado de este estudio hace decir a Fernando Picón, coordinador de Galicia del Sector Pesca de UGT, que *la funesta realidad de las relaciones laborales en el sector pesquero están basadas en el paternalismo y en el caciquismo, impropios de la realidad socioeconómica de nuestro país*. Según él, esta realidad hace que UGT y otros sindicatos estén tratando de conseguir el inicio de negociaciones con las empresas armadoras de buques, *que permitan dotar al sector de un marco moderno de relaciones laborales basadas en convenios colectivos*.

En este sentido añade que la ausencia casi generalizada de convenios hace que en la actualidad los pescadores marítimos salgan a la mar *en durísimas condiciones y desconociendo por completo lo que van a cobrar por su trabajo cuando regresen a sus casas*.

Denuncia, por tanto, que al no tener reguladas las condiciones de trabajo, continúen vigentes sistemas de retribución que califica de *arcaicos*, como es el salario *a la parte o a porcentaje*. A ello suma las jornadas de trabajo que considera *excesivas y las condiciones infrahumanas de seguridad e higiene, muchas veces en barcos de más de 25 años de antigüedad*. Lo que afecta, según él, tanto a los trabajadores que operan en los barcos de las flotas gallegas de altura, como a los de media altura y a los de la pesca artesanal o litoral. ■

M. P.

MAR 63



TECNAVE,

UN ORGANISMO PARA LA RENOVACION DE LA FLOTA

Las empresas navieras españolas, a través de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), han promovido la constitución de un organismo de gestión, conocido por el nombre de TECNAVE, cuya finalidad será la de promover y coordinar programas que hagan de nuestra marina mercante un sector competitivo, de cara al mercado único europeo de 1993. Mediante un sistema cooperativo, ANAVE quiere participar en el proceso de reestructuración del sector, previsto ya en los Planes de Viabilidad.

Hasta el año 1993, fecha en la que, tal como se ha acordado en el seno de la Comunidad Económica Europea, se liberalizarán plenamente los tráficos internacionales, nuestras empresas navieras se enfrentan con una grave situación: o participan en mejoras tecnológicas y de gestión para ser competitivas y poder estar sin rubor en ese mercado único que se acerca, consolidando el volumen de actividad actual como punto de partida para un crecimiento futuro o, por el contrario, nuestra flota será puramente residual.

Ante esta situación, la Asociación de Navieros Españoles ANAVE, en colaboración con CONSTRUNAVES, INDUNAVES y UNINAVE han decidido crear un instrumento que sirva de soporte técnico a un auténtico programa de relanzamiento de nuestras empresas navieras. TECNAVE, utilizando el sistema cooperativo, pretende contribuir a que los recursos invertidos por las empresas puedan aprovecharse al máximo permitiendo, al mismo tiempo, la incorporación de elementos tecnológicos y técnicas de gestión más modernos y eficaces de cara a la



competitividad de las empresas.

Para la puesta en marcha de este organismo no ha habido ninguna clase de conflictos entre las asociaciones participantes en el proyecto, *todos hemos visto con buenos ojos la creación de TECNAVE. No ha habido, por tanto, problemas de ningún tipo a la hora de ponernos de acuerdo sino que, por el contrario, las propias empresas nos han dado facilidades y aportado experiencias en negocios de características similares. En este sentido, ANAVE está recogiendo las iniciales susceptibles de dar vida a futuros programas*, afirma Juan Ybarra, presidente de la Asociación de Navieros Españoles.

Renovarse o morir

Así de trágicas están las cosas. Las empresas navieras españolas necesitan con urgencia incorporar los elementos tecnológicos y las técnicas de gestión más modernos y eficaces.

La finalidad de TECNAVE será promover y coordinar programas cooperativos, en los que participen empresas navieras para la aplicación y desarrollo de las mejoras tecnológicas y de gestión. El organigrama de este organismo de re-



ciente aparición estará formado por un patronato, que trazará las grandes líneas de actuación; un equipo directivo, brazo ejecutivo y decisorio y, por último, un comité técnicoasesor que estudiará la viabilidad de los proyectos.

Para el jefe del gabinete de estudios de ANAVE, Manuel Carrier, los programas cooperativos son ventajosos ya que su-

ponen un menor coste y ofrecen mayor calidad y seguridad. El organismo que se acaba de crear tendrá, a lo largo de la preparación y del desarrollo de cada proyecto, las siguientes misiones: la propuesta del programa y la elaboración de la memoria previa; la evaluación, por parte de un comité técnicoasesor, de la viabilidad técnica y económica del citado progra-

ma de actuación de un grupo de empresas navieras interesadas en colaborar entre sí en la elaboración del programa; la selección de las empresas suministradoras de los equipos o servicios requeridos; el estudio y solicitud de subvenciones o la elaboración de la especificación definitiva y la firma de contratos para la realización de los programas, la supervisión

continua de la realización de los trabajos previstos y, por último, la recepción, el análisis y la evaluación de los resultados.

Como objeto de una primera fase de trabajo, TECNAVE realizará programas de gestión de mantenimiento de buques que permitan la explotación más rentable de los mismos; el establecimiento de stocks de repuestos, a bordo y en tierra, y la gestión ágil y eficaz de los medios técnicos y logísticos necesarios para el mantenimiento en servicio de los buques.

Un segundo programa tendrá como fin el alargamiento de la vida de los barcos, sin menoscabo de sus condiciones de seguridad. Otro proyecto a corto plazo es el desarrollo de un sistema informático que resuelva, de forma integral, las tareas de ofimática y gestión administrativa; las técnicas y comerciales de las pequeñas y medianas empresas del sector; así como la implantación de dicho sistema informático en las empresas patrocinadoras y la formación del personal en la utilización de los programas y equipos correspondientes.

TECNAVE también estudia, en estos momentos, las mejoras en los sistemas de comunicación buque-tierra, vía satélite. En este sentido se pretende, en una primera fase, implantar sistemas de comunicación vía satélite, al tiempo que dichos sistemas se integran con los ya existentes en el interior del barco.

En un plazo más lejano, en una planificada segunda fase, TECNAVE piensa desarrollar una herramienta informática para la optimización del proyecto de buques, en base a sus tráfico; el desarrollo de un simulador de maniobrabilidad de alta precisión y coste reducido; la creación de sistemas modernos de estiba y trincaje de contenedores y el establecimiento de una auditoría de ahorro energético.

Con estos proyectos, la Asociación de Navieros Españoles pretende renovar la flota de cara a esa liberalización de los tráfico internacionales que tendrá lugar dentro de tres escasos años. ■

Ana DIAZ

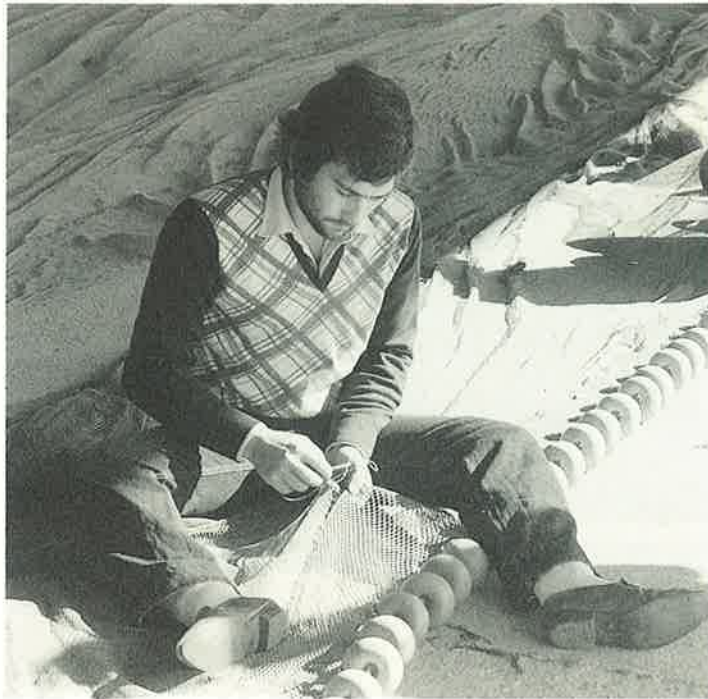
MAR 65

MAS DE MIL MILLONES PARA JOVENES PESCADORES

Celebradas en Madrid unas jornadas sobre empleo juvenil en el sector pesquero

MAS de 1.000 millones de pesetas, en concreto 1.400 millones, han sido destinados como subvención a los jóvenes pescadores de nuestro país. Estas ayudas, concedidas en el período comprendido entre 1987 y 1989, han estado a cargo tanto de la Comunidad Europea como de la Administración española. Con ellas se han apoyado inversiones por cerca de 3.000 millones de pesetas en el sector, que han estado dirigidas al acceso a la propiedad o a la construcción y modernización de buques.

Todos estos datos han sido puestos de relieve en las III Jornadas de Jóvenes Pescadores que se han celebrado recientemente en Madrid, auspiciadas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.



conceder subvenciones nacionales aparte de las comunitarias, que en el caso español supone un 30 por cien más de ayuda, más un complemento de cinco puntos por ser joven y otros cinco puntos si se reside en zonas desfavorecidas. Todo lo cual hace que un joven español pueda recibir una ayuda de casi el 70 por cien en este tipo de inversiones.

Por lo que se refiere a la construcción de buques de entre seis y nueve metros se explicó también en las jornadas que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación cubre con ayudas exclusivamente nacionales lo referente a estas embarcaciones. En este caso la ayuda regulada se incrementa hasta cubrir un 40 por cien de la inversión cuando el proyecto presentado lo es por jóvenes menores de cuarenta años, frente al 30 por cien de subvención que se concede cuando el proyecto es presentado por personas de más edad.

Otra línea de interés para los jóvenes que pretenden acceder a una actividad marítima pesquera son las ayudas oficiales establecidas para los proyectos de cultivos marinos. En este caso, podrá ser subvencionados hasta un 50 por cien, además de otros beneficios en forma de exenciones y créditos a bajo interés.

Las jornadas se llevaron a cabo también con jóvenes del campo español, y en ambos casos supuso unos días de convivencia entre personas venidas de todos los puntos de España, así como un información exhaustiva sobre las ayudas que concede la Comunidad Europea y la propia Administración española en cada uno de los campos. Detrás de las jornadas no está sino el interés del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación por rejuvenecer la población activa tanto de la mar como del campo. ■

M. P.

RUGGERINI

F 10 Y F 15 DIESEL



TODO SON VENTAJAS

- El F-15 es el primer fueraborda diesel bicilíndrico del mundo.
- Arranque instantáneo, eléctrico o manual, potente, dócil, silencioso y muy fiable.
- Larga duración, mínimo mantenimiento.
- CONSUMOS INFERIORES A 2 LITROS/H.
- Disponibles en 10 y 15 HP., ambos con pie corto o largo.

Ideal para embarcaciones profesionales y deportivas.

MARINA CURT S.L.

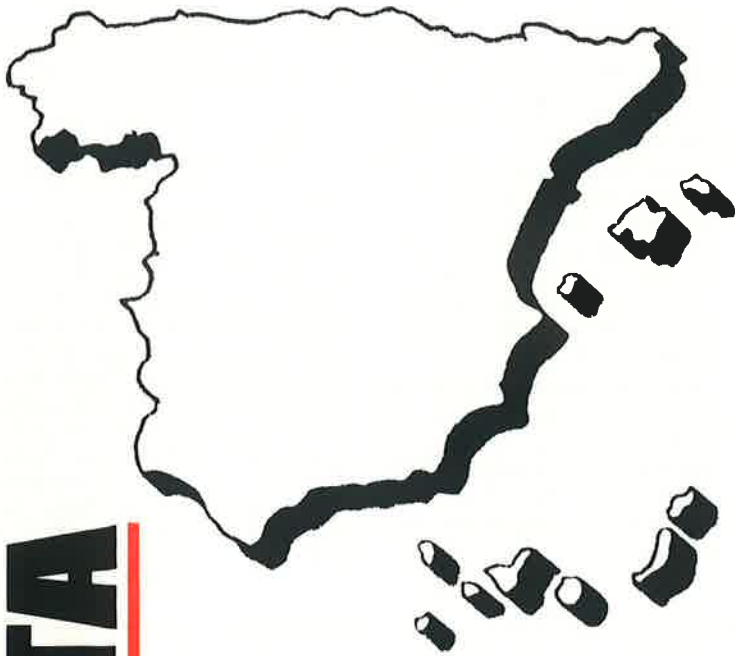


C/. Canónigo Penalva, 7 • C/. Turina, 2 • 03013 ALICANTE
Tel. (96) 526 47 05 • Fax: (96) 528 81 74

Con ellas se ha querido proseguir la campaña de fomento del empleo juvenil en el sector pesquero, para lo que se dieron cita en la capital de España más de sesenta jóvenes procedentes de todas las comunidades costeras e islas españolas.

Las jornadas, que fueron inauguradas por el secretario general de Pesca, José Loira, se desarrollaron durante tres días, a lo largo de los cuales se llevaron a cabo conferencias y debates en torno a la realidad pesquera española y a la política de pesca de la CEE.

En este sentido se hizo especial hincapié en las vías de apoyo con que cuentan los jóvenes para acceder a la actividad pesquera. Al respecto se recordaron las vías de apoyo preferentes establecidas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para favorecer a los jóvenes pescadores. De este modo, se reiteraron las facilidades que concede el Real Decreto 219/1987, que está pensado para ayudar a los menores de cuarenta años que deseen acceder por primera vez a la propiedad de un buque de más de nueve metros. Por él es posible



MURCIA



3.000 MILLONES PARA REMODELAR EL PUERTO DE CARTAGENA

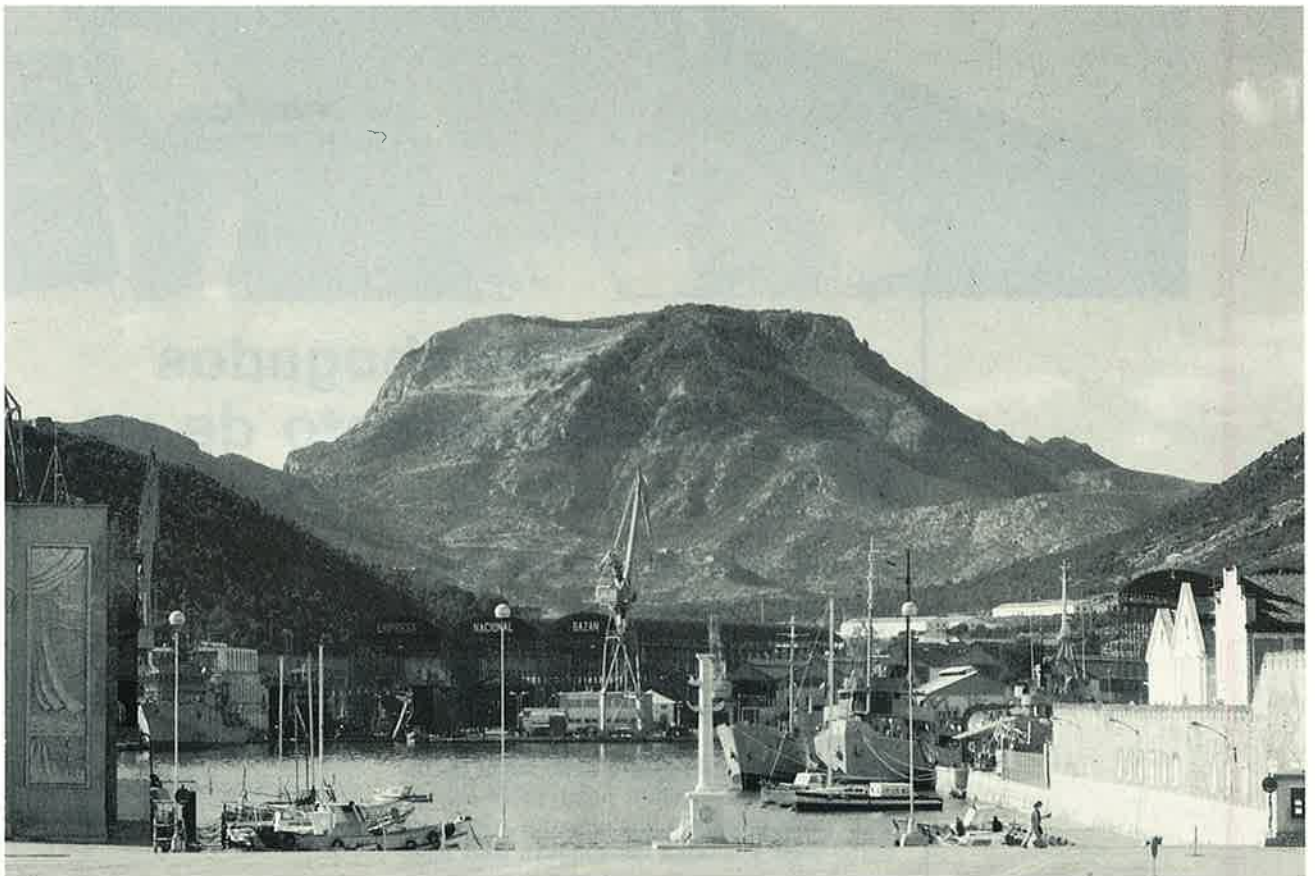
EL Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) invertirá 3.000 millones de pesetas en la remodelación del puerto de Cartagena, obra que está previsto comience en enero de 1991 y finalice en 1994. El aspecto más destacado del proyecto es la construcción de un paseo marítimo de 600 metros de longitud, que supone un mayor acercamiento de los ciudadanos al mar, en una dársena dominada por lo militar y los astilleros de la Empresa Nacional Bazán.

La inversión será hecha por el MOPU y comenzará el próximo año.

La primera fase de la obra estará concluida, según las previsiones, a finales de 1992 y comprende el puerto deportivo, área comercial y parte del paseo marítimo. Aunque la obra

será financiada íntegramente por el MOPU, la Junta del Puerto de Cartagena, organismo dependiente de este Ministerio, ha solicitado al Ayuntamiento de Cartagena participación. Le ha pedido la cesión del 20 por cien de los terrenos necesarios, la restauración de la histórica Muralla del Mar, extendida frente al actual muelle comercial, que será trasladado.

La remodelación conlleva la construcción de un edificio de equipamiento social para el barrio de Santa Lucía —el barrio de los pescadores—, como compensación por la desaparición del conocido «puerto piojo», considerado por los vecinos como su única salida al mar.



Bares y restaurantes del paseo Alfonso XII, conocido como «paseo del muelle», se verán afectados por la reforma. Sus propietarios pretenden la concesión de otros locales similares, cuando el puerto esté remodelado. Esta cuestión deberá ser resuelta por el Ayuntamiento, según se lo ha solicitado la Junta del Puerto.

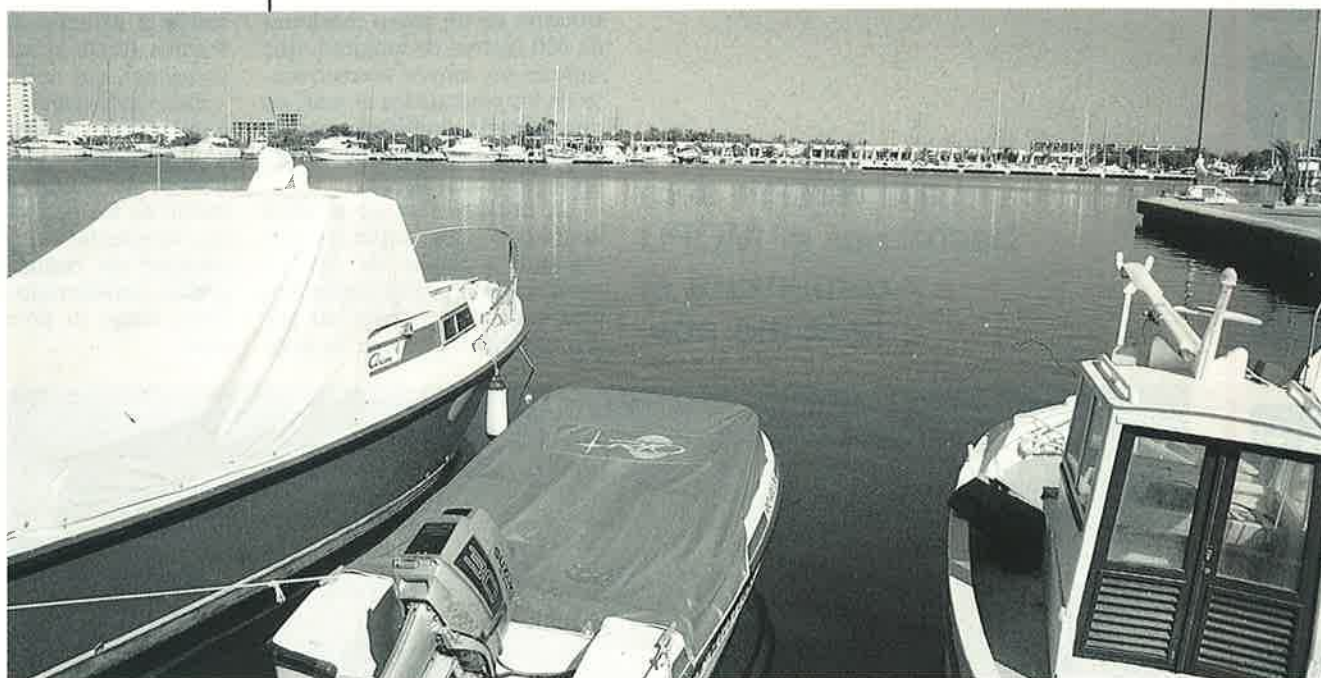
Además del paseo marítimo, cabe señalar del proyecto, que estará totalmente redactado a finales de este año, la construcción de un puerto deportivo para 325 amarres de barcos con una eslora de entre 5 y 26

metros. Este puerto deportivo supondrá ganarle al mar 10.000 metros cuadrados, donde se situará la zona de varada y almacenamiento de barcos en tierra, rampa, varadero, y grúa de diez toneladas, escuela de vela, suministros de combustibles, y aparcamiento de vehículos en superficie.

La zona comercial y de servicios estará integrada por restaurantes, tiendas, etcétera, con una superficie de más de 5.000 metros cuadrados distribuidos en dos plantas. Asimismo, en el extremo Este de la zona portuaria afectada por la remodelación se construirá el conjunto socio-cultural, que incluirá el Museo de Arqueología Submarina.

El proyecto prevé una zona marítima con una extensión de 81.000 metros cuadrados, de los que 18.000 metros son edificables. El paseo marítimo también supondrá nuevas zonas peatonales, que impondrán una circulación de vehículos subterránea. El presidente de la Junta del Puerto, José Luis Saura, ha destacado el espíritu social del proyecto, dada su rentabilidad económica. ■

Andrés PASTOR



Dos ahogados tras el hundimiento de un velero

DANIEL Oliva, de cuarenta años, y Ana Gutiérrez, de treinta y cinco años de edad, fallecieron el pasado 5 de mayo, a consecuencia del hundimiento de una embarcación «snipe» que navegaba por aguas del Mar Menor, a una milla de la localidad de Los Alcázares. Dos de sus compañeros de tripulación, los jóvenes Angela Reina y Soledad López lograron sobrevivir tras ser rescatados por un militar de la base aérea de Los Alcázares cuando se dirigían a nado hacia la costa. Los hechos tuvieron lugar sobre las tres de la tarde y cuando una embarcación de socorro llegó a la zona del siniestro sólo pudo

rescatar los cadáveres de los dos tripulantes.

El «snipe» se hundió después de abrirse una vía de agua. Se ha comprobado que el agua entró en el barco por la vía de achique, cuyo tapón se había perdido, posiblemente por el golpe de una ola. A causa de la entrada de agua, el barco escoró, giró sobre sí mismo y arrojó al mar a la tripulación. La Guardia Civil ha descartado toda posibilidad de que el siniestro fuera provocado. Las diligencias elaboradas por este Instituto armado han sido enviadas al juzgado de primera instancia e instrucción de San Javier. ■

A. P.



ANDALUCIA

Las conversaciones entre Marruecos y España han abierto una vía al diálogo y compromiso



LA «GUERRA» EN CASA

EL caladero de Marruecos sigue siendo el punto de referencia de la actualidad del mar en Andalucía. Sin embargo, algo ha cambiado en este último mes. Parece que las conversaciones en Rabat han abierto una vía no sólo al diálogo, sino también al compromiso entre las administraciones de ambos países y también por parte de pescadores y armadores. Rafael Montoya, responsable de la Interfederativa andaluza de cofradías ha mantenido que las últimas multas impuestas por Marruecos han sido justas, y eso que también han sido de cuantía importante: entre tres y cuatro millones por

Los pescadores españoles deberán reconocer que «no es de recibo» faenar con artes ilegales, a una distancia prohibida o utilizando métodos como el doble cerco.

barco en los últimos apresamientos sobre pesqueros con base en puertos andaluces.

Así que las conversaciones en Marruecos entre representantes comunitarios y alautas parece que sirvieron también para hacer que se aplique la ley por ambas partes, y que los pescadores españoles reconozcan que faenar con artes ilegales, a una distancia

prohibida o utilizando métodos como el doble cerco, no es de recibo y han servido de coartada para algunos desmanes por parte de las patrulleras marroquíes. Así que, a cumplir todos y barcos como el «Hermanos Soler» y el «Playa de Valdelagrana», han tenido que reconocer su ilegalidad y su reincidencia y pagar las multas. Pero si bien

esa normalidad parece estarse consiguiendo, al menos por el momento en el caladero marroquí para los pesqueros andaluces, el conflicto ha estado centrado durante el pasado mes en el puerto de Barbate por un conflicto meramente laboral.

Pasado el momento de la lucha codo con codo con los armadores, en la que los marineros pretendían conseguir una seguridad ante los apresamientos de la Marina marroquí, volvieron los conflictos habituales del convenio colectivo. Estos han llevado a que la flota barbateña permaneciera amarrada más de treinta días. En este tiempo

Dos meses después de haberse firmado el primer convenio colectivo de pesca en Almería, ya se escuchan las denuncias de los pescadores, que acusan a los armadores de no haber respetado el acuerdo.

hubo momentos de tensión, como la manifestación que tuvo lugar dos semanas antes de que terminara el conflicto, y sobre todo aquélla de la noche anterior de que se llegara a un acuerdo, en la que se incendiaron cinco botes de luces del puerto de Barbate. Entre tanto hubo un encierro de varios días en el que estuvieron presentes pescadores y sus familiares, dentro del Ayuntamiento, y en la recta final del conflicto comenzaron unas negociaciones cuyo escollo último, una vez alcanzado el acuerdo de un incremento salarial del 9 por cien, se centraba en el reparto de la «jarampa». Al final, tras la mediación del delegado de Trabajo de la Junta de Andalucía de Cádiz, Hipólito García, sindicatos y armadores llegaron al acuerdo de repartir dos cajas de pescado para los armadores, dos para la tripulación y otras dos como fondo de garantía. Por tanto, el lunes día 21 los pesqueros del pueblo gaditano de Barbate, que capturan sardinias y boquerones volvieron a ha-

cerse a la mar, después de un mes en que la actividad de ese pueblo, que prácticamente vive de la pesca, había quedado interrumpida.

Donde ahora puede iniciarse algún conflicto es en Almería. A dos meses de haber firmado el primer convenio colectivo de pesca de esa provincia ya se escuchan las denuncias de los pescadores que acusan a los armadores de no cumplir el acuerdo. El convenio de Almería fue negociado coincidiendo prácticamente en el tiempo con el amarre de la flota pesquera andaluza, por el último conflicto con Marruecos. Hasta el momento en Almería no se han dado unas posturas tan combativas como tradicionalmente se registran en otros sitios como Barbate, pero todo podría llegar.

Por cierto, si algo se ha notado en el conflicto de Barbate, es que los pescadores, como también podría pasar en Almería, se están planteando cada vez más imperiosamente la necesidad de convocar elecciones para la representa-

ción en las cofradías de pescadores. Sobre todo esta tendencia se nota entre los sindicalistas que no parecen estar dispuestos a dejar escapar la ocasión del protagonismo ante posibles conflictos como ya sucedió últimamente. En Andalucía las cofradías iniciaron una serie de recursos legales, defendidos por Manuel Clavero Arévalo, también autor de los recursos contra la reforma agraria, contra la normativa electoral para la renovación de los órganos rectores de las cofradías, y que además delimitaba las funciones de dichos organismos. En estos momentos todavía no están convocadas las elecciones, pero parece que subsanadas algunas dificultades legales, armadores y sindicalistas se preparan para participar en ellas.

En otro orden de cosas, aparece en los últimos días el anuncio de una futura legislación sobre acuicultura elaborada por la Junta de Andalucía. Habrá que tener más datos sobre esta normativa diseñada a finales de la actual legislatura sobre esta actividad que cada día toma más auge en Andalucía, a pesar de que los langostinos hayan desaparecido del menú de la Junta para cualquier «invite», después de que se sacara de quicio su presencia en la campaña de Alimentos de Andalucía.

Por último, una noticia a mitad entre la crónica económica y la de sociedad, porque recientemente ha sido presentado en Cádiz uno de los barcos portacontenedores que la compañía naviera israelí ZIM, piensa poner en ruta en Europa. Estos barcos incorporan todo tipo de tecnologías y permiten que la ZIM, por un sofisticado sistema informático controla al minuto la situación de todas las cargas a lo largo y ancho del mundo. Así el barco que tendrá su base en Cádiz, viene a formar parte de un equipo más que privilegiado. ■



Lola FERRAND



GALICIA

La mayor parte de la producción gallega se destina a Asturias.

FUTURO ECONOMICO PARA EL ERIZO DE MAR



LOS erizos, u «ourizos» de mar como les llaman en Galicia, son unos animales con figura de esfera aplanada rodeada de púas, que esconden bajo su caparazón unas exquisitas células reproductoras, las gónadas, de color amarillo anaranjado y textura tersa. Los adictos a este preciado manjar califican como delicioso su peculiar sabor a yodo, tanto si es consumido en fresco, como en conserva o mezclados con otros sabrosos ingredientes. En general, es un marisco poco apreciado en nuestro país y tan sólo en Asturias, algunas zonas de Cataluña y Cádiz, se incluye dentro de su gastronomía habitual. En el litoral gallego, donde existen grandes bancos de esta especie, comienza ahora a expandirse su consumo, mientras que desde hace ya cinco años se extraen grandes cantidades que se destinan para el mercado exterior, fundamental-

mente Asturias, que absorbe cerca del 90 por cien de la producción, y en menor cantidad a Francia, Cataluña, Murcia y a Japón.

En la temporada 88-89 se capturaron 1.000 toneladas de erizos en la Costa da Morte, la única zona en Galicia donde se extrae en grandes cantidades. Y a pesar de que en esta última campaña bajó la producción, debido a los temporales que azotaron las costas gallegas, alcanzándose sólo una cifra de 500 ó 600 toneladas, está previsto que vaya en aumento, así como la demanda externa del producto, como pone de relieve Jo-

sé Luis Catoira, biólogo de zona de la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, quien se encarga de realizar la cartografía de microalgas y erizos, con el fin de poder cuantificar los recursos y llevar a cabo una regulación para una explotación racional.

El kilo de erizo se paga aproximadamente a 75 pesetas a los recolectores, considerándose una actividad bien remunerada, pues cada mariscador puede conseguir producciones suficientes para vivir exclusivamente de esta actividad durante el tiempo que dura la campaña, desde primeros de diciembre hasta fi-

nales del mes de abril, según matiza Catoira, «y genera una buena fuente de recursos para numerosas familias, estimándose que actualmente trabajan 150 personas en estas labores». En su mayoría son los mariscadores jóvenes quienes se dedican a este tipo de capturas, que en general se realizan por inmersión.

En el mercado español, y concretamente en Galicia, el erizo de mar puede conseguirse a 200 y 300 pesetas el kilo fresco, mientras que una lata de conserva con un contenido de 120 gramos, puede costar alrededor de las 1.000 pesetas, encontrándose tan sólo en algunos establecimientos. Este producto alcanza precios elevados en los diferentes países donde el consumo es más habitual, y en Japón, el mayor consumidor del mundo, se considera un alimento de lujo, y se utiliza como sustituto del caviar.

Coincidiendo con este pun-

El kilo de erizo fresco puede conseguirse en Galicia a 200 pesetas, mientras que una lata de 100 gramos puede llegar a costar 1.000 pesetas.

Aunque el erizo gallego tiene asegurada su presencia futura en el mercado, sería aconsejable lograr la denominación de origen como producto de calidad.

to de vista, en Asturias se le denomina «caviar oricio» y es hacia esta Comunidad Autónoma a donde se destina la mayor parte de la producción gallega de erizo de mar, concentrándose allí también las conserveras que envasan las gónadas tanto para consumo interior como para la exportación siendo las más importantes Agromar, Remo y Trasar «que obtienen productos de alta calidad».

En Galicia, el mayor producto de España de erizos de mar de la variedad denominada *Paracentrotus lividus*, con una calidad superior, muy apreciada en los merca-

dos internacionales, solamente se realiza la actividad primaria de la extracción. No obstante, se llevaron a cabo distintas experiencias para transformar el producto en tierras gallegas que finalmente no llegaron a cuajar. Se empleó para ello un método japonés de conservación, desplazándose incluso técnicos del país del Sol Naciente a las costas gallegas.

Labores de manufactura y elaboración

El erizo gallego, según Catoira, tiene asegurado en un futuro su presencia en el mercado, pero sería aconsejable que se realizaran labores de manufactura y elaboración, e incluso lograr la denominación de origen como producto de calidad, «el erizo procedente de nuestro litoral tiene grandes posibilidades ya que es muy apreciado en comparación con el chileno, uno de los países productores, o del pacífico, y en concreto Japón, donde las gónadas son de mayor tamaño pero de inferior calidad. La transformación del producto ofrecería un valor añadido muy importante».

En cuanto al mercado europeo, Francia es el principal consumidor de erizos de la Comunidad, y hacia ese país se destinó parte de la producción gallega en años anteriores, aunque es previsible que este mercado se vea reducido por la puesta en práctica del cultivo intensivo, que hará frenar las importaciones que se realizaban masivamente desde hace ocho años por haber agotado sus recursos. El cultivo intensivo permitirá un abastecimiento continuo, es decir, durante todo el año, además de proporciona un rendimiento doble que el del erizo natural.

En España, según José Luis Catoira, esta práctica todavía no se hace necesaria, ya

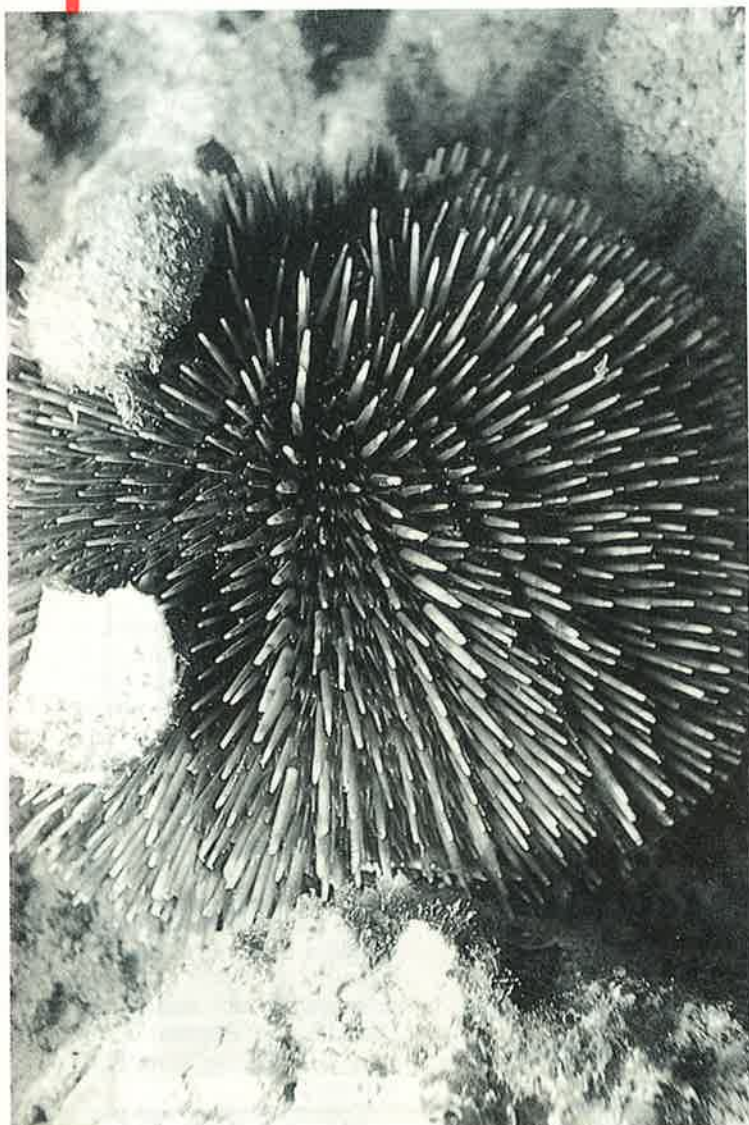
que no existe una escasez del producto, pero apunta que sería interesante con vistas a conseguir un producto elaborado con un gran valor añadido.

Para evitar que se esquilme esta especie, como ocurrió en Francia, y procurar una explotación nacional, existe en Galicia una regulación de la captura del erizo a través de una orden que publicó la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia en diciembre de 1987, en la que se especifican los cupos, cómo se pueden capturar, y la talla mínima que deben llegar a tener para ser capturados, que se fijó en 55 milímetros, una medida que asegurará la reproducción.

También, los mariscadores deberán presentar cada año un proyecto de pesca para dedicarse a esta tarea de extracción del erizo, que deberá ser avalado por las cofradías y, posteriormente, aprobado por la Consellería.

A través de estas normas estrictas los erizos de mar, que han sobrevivido a lo largo del tiempo adaptándose al medio y protegidos por un consumo minoritario, podrán seguir formando parte de las costumbres alimenticias como ya lo fueron de los antiguos pobladores Galicia, que conocían este producto y apreciaban el bocado exquisito que esconden en su interior, y así lo demuestran unas excavaciones realizadas en castros celtas donde se descubrieron «estratos formados por grandes acumulaciones de restos de esta especie, mezclados con otras como la ostra, vieira y berberecho», dato recogido en una publicación editada por la Consellería de Pesca «Ourizo de mar», realizada por los biólogos L. J. Miguez, y J. L. Catoira, en la que se hace un análisis técnico de todo lo relacionado con el erizo para su mejor conocimiento y explotación. ■

Elena CEBRIAN



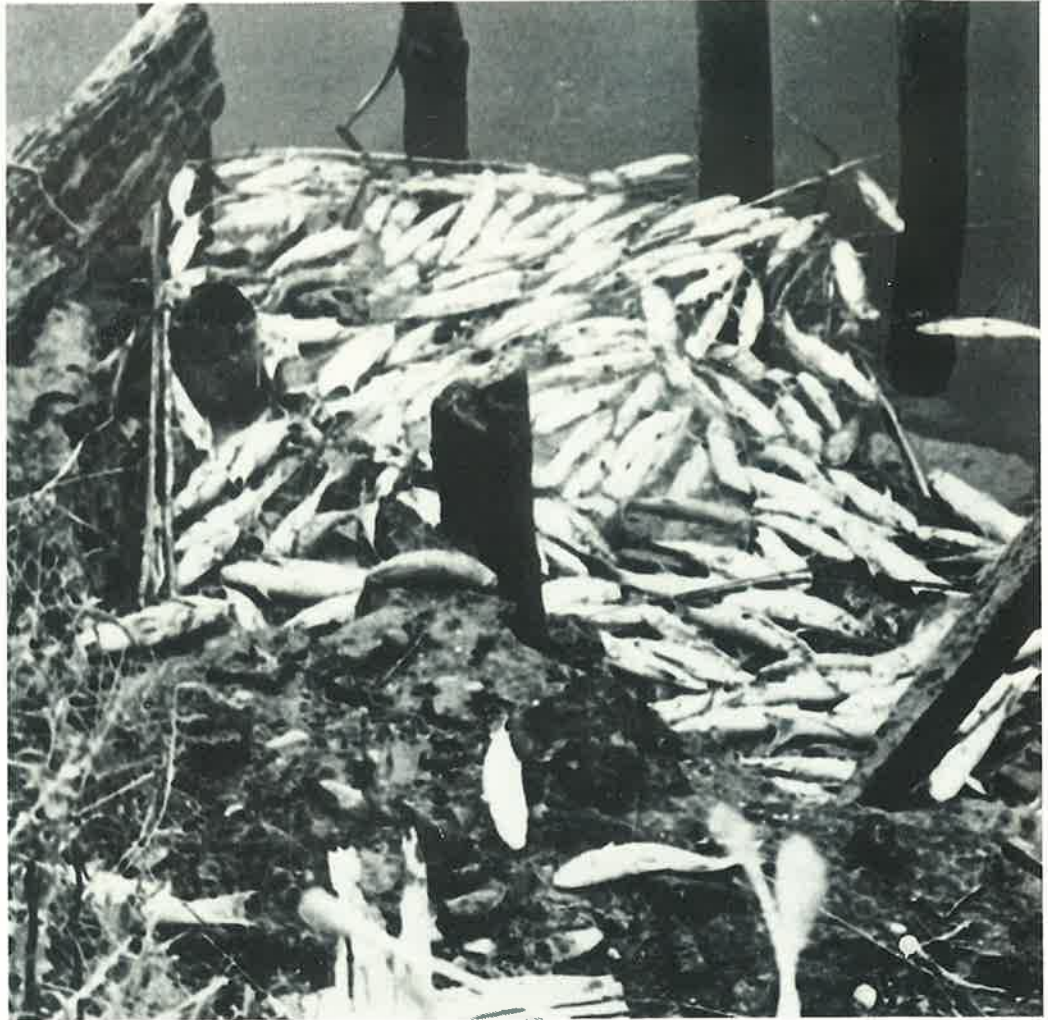


La causa podría ser un pesticida usado para la fumigación de árboles.

VARIOS centenares de peces aparecieron muertos en el último mes en las costas de las localidades alicantinas de Denia y Benidorm. En la capital de la comarca de la Marina Alta aparecieron en la playa de Las Marinas dianense varios centenares de peces. Al parecer, la utilización imprudente de un plaguicida agrícola se baraja como la posible causa de la muerte de los peces.

El director del Centro de Salud Comunitaria de la Marina Alta, Antonio Sanjuán, que se desplazó a la zona costera afectada, una franja de alrededor de 500 metros de longitud afirmó que *tenemos la firme sospecha de que podría tratarse de la acción de un plaguicida utilizado para la fumigación de árboles frutales en cultivos del interior*. Sanjuán matizó que algunos de estos productos son *muy agresivos y el simple vertido imprudente de una botella en el río Alberca podría haber sido la causa concreta de la mortandad de peces*.

Por otro lado, el hecho de que la «llisa» sea la especie más afectada, además de rascasas y congrios, corrobora la posible acción de un pesticida, pues la «llisa» es un pez muy vulnerable.



CENTENARES DE PECES MUERTOS EN EL LITORAL ALICANTINO

Semanas más tarde, en Guardamar del Segura, aparecieron varios centenares de peces muertos de la especie mujol. La Guardia civil, que se hizo cargo de las investigaciones, encaminó sus pesquisas hacia un posible vertido al río también de un plaguicida, como en el caso de Denia.

En la playa de Benidorm aparecieron hace unos días también varios cientos de peces, según denunció el Centro Ecológico del Mediterráneo. Abundaban las li-

sas, un pez que se acerca mucho a las playas para alimentarse. En principio se cree que puede ser producto de un petardo puesto por pescadores desaprensivos, aunque otras versiones afirmaron que esto no podía ser posible. Los ecologistas denunciaron la nula operatividad municipal, puesto que el concejal de Ecología de Benidorm desconocía este hecho y la Policía local no había recibido comunicación alguna para iniciar las investigaciones, aunque fuentes

policiales afirmaron haber rastreado la zona, hecho desmentido por los ecologistas *que hemos estado atentos a lo que se hacía y no les hemos visto*.

Restos de un cachalote, en Santa Pola

Por otra parte, excursionistas acampados en las cercanías del cabo de Santa Pola (Alicante) descubrieron un cachalote muerto y varado en una pequeña playa cercana a un antiguo cuartel en desuso de la Guardia civil. Avisados los efectivos de esta institución, procedieron a la retirada del cetáceo, de 3,5 metros de longitud; posteriormente informaron al departamento de Zoología de la Universidad de Valencia.

El cachalote llegó a la playa impulsado por el fuerte oleaje que bate este litoral durante los últimos días. Según parece llevaba muerto algún tiempo, ya que desprendía un desagradable olor. Al parecer se trataba de un cetáceo de la especie denominada «calderón», que tiene trompa y dientes.

En Altea, un tiburón peregrino, también conocido

como tiburón ballena, de 4,5 metros de longitud y unos 600 kilos de peso, fue encontrado muerto entre las redes que el pescador José Pérez, a bordo de su embarcación «Mis Nietos», había dejado fondeada a 200 metros de la costa, cerca de la «illeta» (isla) de la zona de La Olla, para pescar por el método del «trasmall». Para sacarlo del agua y llevarlo a la lonja fue

necesario la intervención de diez hombres, pues no se podía coger fácilmente dadas sus dimensiones. Una vez en tierra, se comprobó que la pieza capturada correspondía a un joven macho de tiburón peregrino o tiburón ballena, llamado así por tener barba y alimentarse únicamente de plancton. ■

Angel BARTOLOME



Actualmente la flota amarra en Santa Pola, Alicante y Torrevieja.

PROXIMA CONSTRUCCION DE UN PUERTO PESQUERO EN GUARDAMAR

EL Ayuntamiento de Guardamar del Segura (Alicante) ha decidido acometer con dinero de los presupuestos municipales la construcción de un puerto pesquero y deportivo en la localidad, que comenzará en breve, en la desembocadura del Segura, una vez que ya esté redactado el proyecto, que arroja un coste de cerca de 800 millones de pesetas.

Guardamar, a pesar de ser la única localidad costera del litoral alicantino que no tiene puerto, cuenta con una gran tradición marinera. Manuel Ríos, patrón mayor, afirma que *nuestra flota está compuesta por 25 barcos, tres de cerco y el resto «trasmalleros», y desde hace cien años la tenemos dividida entre los puertos de Alicante, Santa Pola y Torrevieja por la carencia de instalaciones en nuestro término. Los*

pescadores estamos hartos de falsas promesas pues, por ejemplo, desde hace dieciséis años, tiempo que yo llevo de patrón mayor, escucho que nos van a construir un puerto sin que al final se realicen las obras.

El proyecto del puerto, diseñado por José Campello, prevé una dotación de 500 amarres en la desembocadura del río Segura. Las Cortes Valencianas rechazaron en fecha reciente incluir el proyecto del puerto en los presupuestos generales para este año, por lo que el Ayuntamiento se ha hecho cargo de los gastos, gracias a la cantidad pagada por el promotor de una urbanización situada en terreno rústico para que se convirtiera en urbanizable. ■

A. B.



ASTURIAS

Los bancos de sardina y merluza han descendido en el Cantábrico

LA FLOTA ARRASTRERA REIVINDICA UN DESCANSO SEMANAL

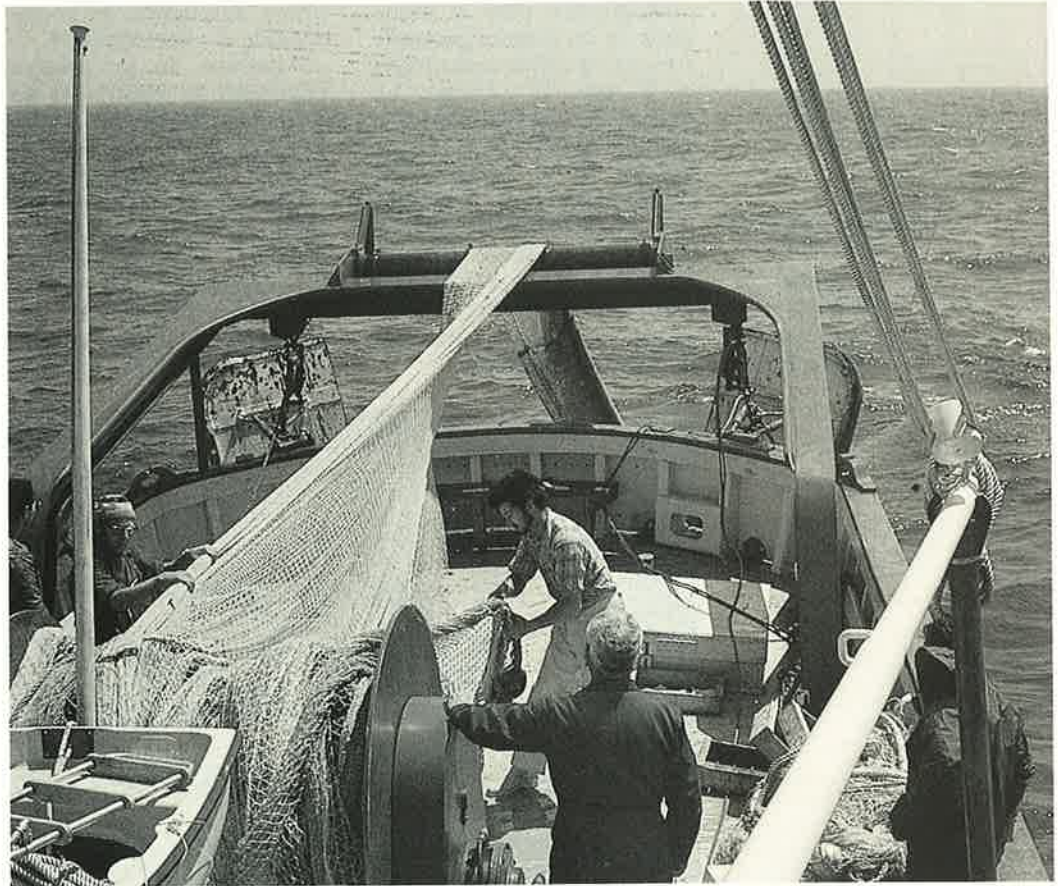
REPRESENTANTES de los pescadores y de los armadores de la flota de arrastre de Asturias se han venido reuniendo periódicamente en la Casa del Mar de Gijón, con el fin de llegar a un acuerdo e implantar el descanso de fin de semana de una duración de cuarenta y ocho horas, es decir, en las jornadas de sábado y domingo, así como una veda de capturas durante ese mismo periodo de tiempo para favorecer la recuperación de los caladeros.

En reivindicación de este descanso de fin de semana en las embarcaciones de arrastre se están registrando paros todos los lunes en la flota de arrastre del puerto pesquero asturiano de Avilés, que es el que tiene un mayor censo de arrastreros. Al no acudir los pescadores a su puesto de trabajo la flota arrastrera no se hace a la mar. Los armadores, si bien estaban en principio de acuerdo con el descanso de fin de semana, posteriormente no han coincidido con la postura de los trabajadores, y de ahí que se hayan producido los amarres de la flota arrastrera en el puerto avilesino el primer día de cada semana.

El descanso de la flota durante cuarenta y ocho horas, desde la noche del viernes hasta la madrugada del lunes, se considera de vital importancia para la recuperación de los caladeros donde habitualmente faenan los arrastreros asturianos, que aparecen ya muy esquilados.

■ ESTALLO LA «GUERRA» DEL OCLE

Tras varias reuniones celebradas en la Dirección Regio-



nal de Pesca de Asturias ha estallado la «guerra» del ocle o recogida de algas existiendo un claro enfrentamiento entre los pescadores profesionales y los recogedores de tierra. Los profesionales estiman que el ocle es una riqueza marina que pertenece a los pescadores que viven exclusivamente de la mar, mientras que los recogedores de ocle en tierra alternan este trabajo de temporada con la agricultura, la ganadería o el sector servicios, e incluso con un trabajo en las factorías de Ensidesa en Avilés o Gijón.

Los recogedores de ocle de tierra firme estiman que el arranque de este producto marino desde embarcaciones perjudica el resultado de las mareas, que envían el ocle

hasta las playas donde es recogido por los no profesionales. Por su parte, las Cofradías de Pescadores de Asturias han hecho público un durísimo comunicado en el que culpan a la Consejería de Agricultura y Pesca del Principado de no haber establecido una ordenación del sector de la recogida y aprovechamiento del ocle que tenga en cuenta los intereses de los pescadores profesionales que, según el comunicado de las Cofradías, *resultan seriamente perjudicados por la actitud, tanto de las autoridades de pesca asturianas, como por los afanes exclusivistas de los recolectores que tienen otro medio de vida en tierra.*

La recogida del ocle en Asturias está regulada, en cuan-

to a porcentajes de kilos por campaña, por la Consejería de Agricultura y Pesca, estando obligados los recolectores de tierra a pasar por las Cofradías de Pescadores a pesar el ocle recogido, y estar en posesión del correspondiente permiso expedido por la Dirección Regional de Pesca. Pero estas normas apenas si son respetadas por una minoría, mientras que los pescadores profesionales que se dedican a la actividad del arranque de arribazón desde embarcaciones cumplen todos los requisitos emanados de la reglamentación regional. La ordenación pesquera de ocle ha sido trasferida a la Administración del Principado de Asturias hace ya algunos años.

Estalló la «guerra» del ocle entre pescadores profesionales y recogedores de tierra firme.

■ «ARIANA»: TRANSPORTE DE COHETES ESPACIALES

En la segunda quincena de mayo ha recalado en el puerto de Avilés el «Ariana», único buque europeo construido especialmente para el transporte de las grandes piezas de cohetes espaciales construidos en Europa. El «Ariana» ha tomado el nombre del programa espacial para el que trabaja. Es un mercante de características muy especiales que le permiten transportar contenedores, piezas pesadas de gran tamaño que forman parte de los cohetes y de la lanzadera espacial, situada en la Guayana francesa.



El «Ariana», que ha causado expectación en el puerto de Avilés, ha cargado unas enormes estructuras metálicas que forman parte de una grúa de gran tamaño que será instalada próximamente en el puerto alemán de Bremen Haven y que está diseñada para el movimiento de contenedores. Este barco tiene un peso muerto de 7.876 toneladas y es la primera vez que entra en un puerto español.

■ DESCENDEN LAS CAPTURAS DE MERLUZA

Un informe elaborado recientemente por 10 científicos

del Instituto Español de Oceanografía indica que los bancos de sardinas y bocarte descendieron considerablemente en todo el Cantábrico. Este informe se refiere a toda el área comprendida entre los ríos Miño y Bidasoa habiéndose efectuado 33 pescas desde el buque «Inat Pavlychenkov» y las muestras del bocarte desde el «Investigador».

Asimismo en los puertos asturianos se registró en las últimas semanas un fuerte descenso de las capturas de merluza, principalmente en los de Lastres y Lluarca. Otro puerto merlucero por excelencia como es el de Cudillero atraviesa también una importante crisis de capturas, habiendo descendido en una sola semana en 3.000 kilos las

capturas sobre los 9.000 que eran habituales.

■ MAS DE 3.000 RECONOCIMIENTOS MEDICOS

Un total de 3.102 reconocimientos han efectuado durante el pasado año los servicios de Medicina Marítima del Instituto Social de la Marina en Asturias, con un promedio de 13 reconocimientos por día laborable. Han correspondido a trabajadores de barcos de altura 1.638 reconocimientos, mientras que 889 lo fueron de bajura.

En cuanto a edades se refiere, el mayor porcentaje corresponde a reconocimientos efectuados a trabajadores comprendidos entre los treinta y los treinta y nueve años con un total de 1.068, y le siguen en importancia los correspondientes a edades entre los veinte y los veintinueve años, que han sido 869. De más de sesenta años hubo 44 reconocimientos médicos previos al embarque.

Por tipo de trabajo el primer lugar lo ocupa la cubierta con 1.370 reconocimientos siendo el puente y las máquinas, con 744 y 564, respectivamente los que siguen en importancia.

■ NUEVA CASA DEL MAR EN TAPIA DE CASARIEGO

Ha iniciado su actividad, aun cuando no ha sido inaugurada oficialmente, la Casa del Mar, construida por el Instituto Social de la Marina en Tapia de Casariego y que junto con la de Figueras, Puerto de Vega y Lluarca constituye la infraestructura del ISM en el occidente asturiano. Esta Casa del Mar tapiiega es una de las obras de mayor importancia social y de apoyo al sector marineru que se ha realizado en la última década en la comarca occidental de Asturias, donde existe una flota, en su mayor parte artesanal, de gran importancia, con núcleos que viven exclusivamente de la mar y muy especialmente de la pesca del marisco.

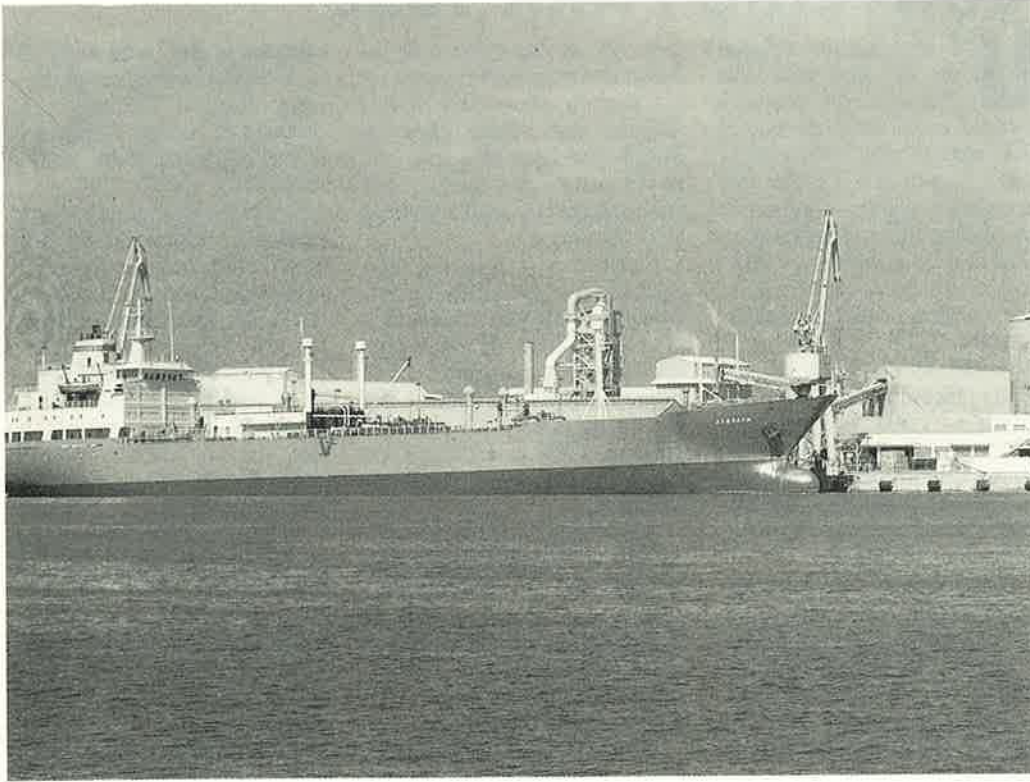
Por otra parte, en la Casa del Mar de Puerto de Vega se ha constituido un Club del Pensionista que agrupa a la práctica totalidad de los jubilados de Navia, y que ha iniciado sus actividades con gran fuerza e impacto en el occidente astur. ■

José de ARANGO



CANTABRIA

La compañía santanderina recibirá 3.800 millones de la Administración



LA NAVIERA ANTARES AMPLIA CAPITAL CON UNA FIRMA NORTEAMERICANA

UNA parte importante de la ampliación de capital que el Ministerio de Trabajo ha impuesto a la empresa cántabra Naviera Antares será suscrita por la compañía norteamericana European Tanker, con la que la familia Pando, propietaria de Antares, ha mantenido negociaciones. Anteriormente se estudió la propuesta de la empresa Stolt, que los Pando rechazaron. La ampliación será de 1.900 millones de pesetas, de los cuales el nuevo socio podría suscribir aproximadamente 1.400, lo que permitiría a los armadores santanderinos mantener el control de Antares.

El principio de acuerdo alcanzado dará como resultado la entrada de un socio extran-

jero en la compañía naviera y con ello el desbloqueo financiero de la empresa cántabra, que se encuentra con dificultades para suscribir la ampliación de capital exigida por Transportes.

En tanto no efectúe la ampliación, Antares no podrá disponer de 1.000 millones de pesetas procedentes de las ayudas al plan de viabilidad que permanecen bloqueados en una cuenta bancaria. Este dinero, junto a otros 1.000 millones provenientes del aumento de capital, se destinará obligatoriamente a amortizar parte de la deuda que mantienen con el Banco de Crédito Industrial (BCI), que actualmente sobrepasa los 4.000 millones. El resto ha sido renegociado con la entidad finan-

ciera a largo plazo, y en unas condiciones muy ventajosas para la compañía naviera, con el objeto de facilitar su reflotamiento.

Anteriormente a European Tanker, Antares negoció, el pasado mes de enero, con la naviera Stolt, a la que tiene fletados dos barcos, una operación similar a la acordada ahora con la compañía norteamericana. Estas conversaciones no llegaron a cuajar, dado que Stolt pretendía lograr el control de la naviera cántabra, extremo que la familia Pando no estaba dispuesta a aceptar.

Los navieros cántabros, que ahora tienen el control total de Antares, cuyo capital social es de 1.000 millones de pesetas, querían conservar la

mayoría con la suscripción de unos 500 millones, que ya habrían reunido, de los 1.900 impuestos por la Administración. De esta forma, su parte en la empresa alcanzaría los 1.500 millones frente a los 1.400 del socio entrante.

Preocupación entre los trabajadores

La entrada de un grupo extranjero en la naviera Antares ha causado cierta preocupación entre sus trabajadores, aunque las garantías tomadas por la Administración a cambio de las ayudas de viabilidad impiden la pérdida de más empleos en un plazo de cinco años.

Antares recibirá de la Administración un total de 3.800 millones, aportados al 50 por cien por el BCI y la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad, perteneciente al Ministerio de Transportes. El plan de viabilidad contempla la reducción de la plantilla a unas 200 personas, mediante la jubilación de 38 trabajadores mayores de cincuenta y tres años, trabajadores que continúan en la empresa por la demora que ha sufrido la operación financiera.

A cambio, los accionistas tienen que desembolsar 1.900 millones y aceptar el compromiso que les obliga a no repartir dividendos en los próximos cinco años, condición que afectará al nuevo socio.

Antares cuenta con tres barcos graneleros («Charo Pando», «Ana Pando» y «Laura Pando») y dos quimiqueros («Luisa Pando» y «María Pando»), estos dos últimos fletados por la naviera Stolt. Sus problemas financieros arrancan de la crisis de fletes que atravesó el sector, circunstancia que impidió devolver en los plazos acordados los créditos blandos concedidos por el BCI, empleados en la construcción de los cuatro barcos más modernos. ■

Violeta GONZALEZ

El acuerdo afecta a 1.500 trabajadores cántabros EL SECTOR CONSERVERO FIRMA UN CONVENIO PARA 1990

UN incremento salarial de 8,5 por cien con cláusula de revisión salarial en el caso de que el IPC para el año 1990 exceda del 6,5 por cien son los dos principales puntos contenidos en el convenio colectivo para el sector de conservas y salazones de pescado, firmado por los dos sindicatos mayoritarios, UGT y CC.OO. y la patronal. El convenio, de carácter estatal, afecta en Cantabria a 1.500 trabajadores. El resto de los operarios, unos 16.000 en todo el sector, se reparten entre las comunidades autónomas de Asturias, Galicia y Andalucía.

Incremento y revisión salariales se aplicarán sobre todos los conceptos que componen el salario, salvo los incentivos a la producción o primas que se negocien en cada centro de trabajo entre el comité y la empresa respectiva.

El acuerdo prevé la crea-

ción de un incentivo a la jubilación anticipada a partir de los sesenta años, para trabajadores con veinte años de antigüedad, por el que se pagarán entre una y media y seis mensualidades, según la edad del trabajador.

Sindicatos y patronal han pactado una reducción de jornada de cuarenta y nueve horas en tres años, de forma que los operarios trabajarán 1.780 horas anuales en 1990, 1.768 el año siguiente, que se reducirán a 1.758 y 1.750 en los años 1992 y 1993, respectivamente.

Asimismo, las centrales sindicales se han comprometido a presentar un catálogo de puestos de trabajo dentro de la categoría de tóxicos, penosos o peligrosos, que percibirán un plus cuya cuantía se fijará posteriormente.

Este convenio, vigente para 1990, fue firmado por representantes sindicales y empre-

sariales, el día 11 de mayo, en la localidad cántabra de Santoña. Ramón Cantarero, secretario de Acción Sindical de la Federación Estatal de Alimentación de CC.OO., y el secretario regional de la Federación de Alimentación, Luis Vega, valoraron positivamente este convenio de un año de duración, que «incluye aspectos muy importantes desde el punto de vista sindical, como es el control por parte de las centrales de las contrataciones, en un sector donde la mayoría de los trabajadores son temporales».

Algunas reivindicaciones sindicales han quedado fuera del convenio colectivo, entre las que destacan los permisos retribuidos por visita médica y la unificación de las tablas salariales por comunidades autónomas.

Actualmente existen en España cuatro zonas importantes con amplia actividad conservera: Galicia, Asturias, Andalucía y Cantabria, cada una con su propia tabla salarial con diferencias en torno a las dos y tres décimas.

La negociación del convenio de conservas y salazones de pescado estuvo marcada por la conflictividad en una primera fase. En el mes de abril se produjo un bloqueo en el acuerdo, por lo que los trabajadores protagonizaron asambleas, manifestaciones y concentraciones para presionar a la patronal. Finalmente, se alcanzó un acuerdo.

La firma del convenio en Santoña atrajo a esta localidad a representantes de empresas del sector procedentes de otras comunidades autónomas. El acto formal, que tuvo lugar en la sede de Consesa —asociación de fabricantes de conservas de Cantabria—, fue presidido por su presidente, Carmelo Brambilla. ■





Los trabajadores exigen la firma de un convenio

MOVILIZACIONES DE LOS ESTIBADORES CONTRA LA ADMINISTRACION

LOS trabajadores de estiba y desestiba del puerto de la Luz y de Las Palmas no descartan llevar a cabo movilizaciones en señal de protesta por la negativa, que según su opinión, da la sociedad estatal SESTIBA a cubrir las 500 plazas de personal fijo que han quedado vacantes por la jubilación de muchos compañeros.

Según indican los estibadores la sociedad SESTIBA pone como condición para cubrir dichas plazas la firma del convenio, a lo que se niegan los trabajadores por considerar que con ello estarían firmando «su muerte» como colectivo.

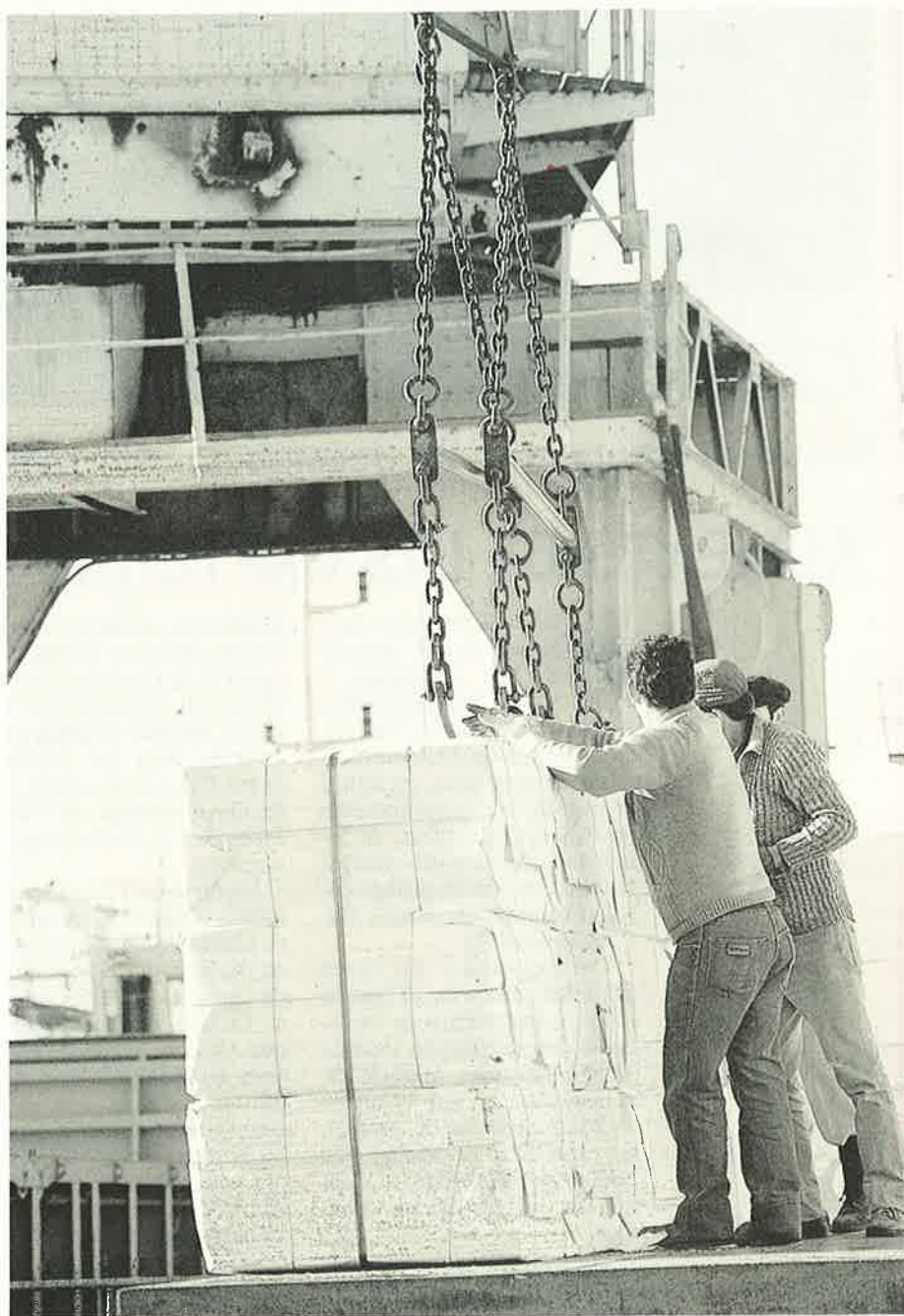
En esta línea los trabajadores que realizan las tareas de estiba y deSESTIBA en este puerto consideran que *es falsa la imagen que la Administración pretende hacer llegar a la opinión pública de que la reforma portuaria está culminada*, ya que para los estibadores quedan aún muchos flecos y muchos agujeros en su puesta en práctica.

Entre las movilizaciones que los estibadores piensan llevar a cabo en señal de protesta y como medida de presión figuran los encierros y las manifestaciones, al tener limitado el derecho de huelga a través de *una sentencia en la que se señala que prevalecen las necesidades de la isla*. El programa de actuaciones de presión quedará delimitado en una asamblea que el colectivo celebrará en fechas próximas, y no descartan con su actitud *generar un bloqueo en la actividad portuaria*.

Para los estibadores, la Administración está en contra de lo establecido desde el punto de vista humano y legal, al negarse a cubrir las plazas vacantes, lo que está generando que se produzcan las llamadas a los trabajadores con cierta continuidad y ello demuestra que hacen falta en el puerto, ya que la plantilla se ha visto menguada en un 40 por cien sin que se hayan reducido las necesidades, según las mismas fuentes.

Para los trabajadores de estiba y deSESTIBA del puerto de La Luz y de Las Palmas, la razón aducida por la Administración en torno a la firma del convenio no tiene sentido *ya que las necesidades de una plantilla son las mismas con o sin convenio*.

Según ha indicado el portavoz de los estibadores, Miguel Rodríguez, antes de

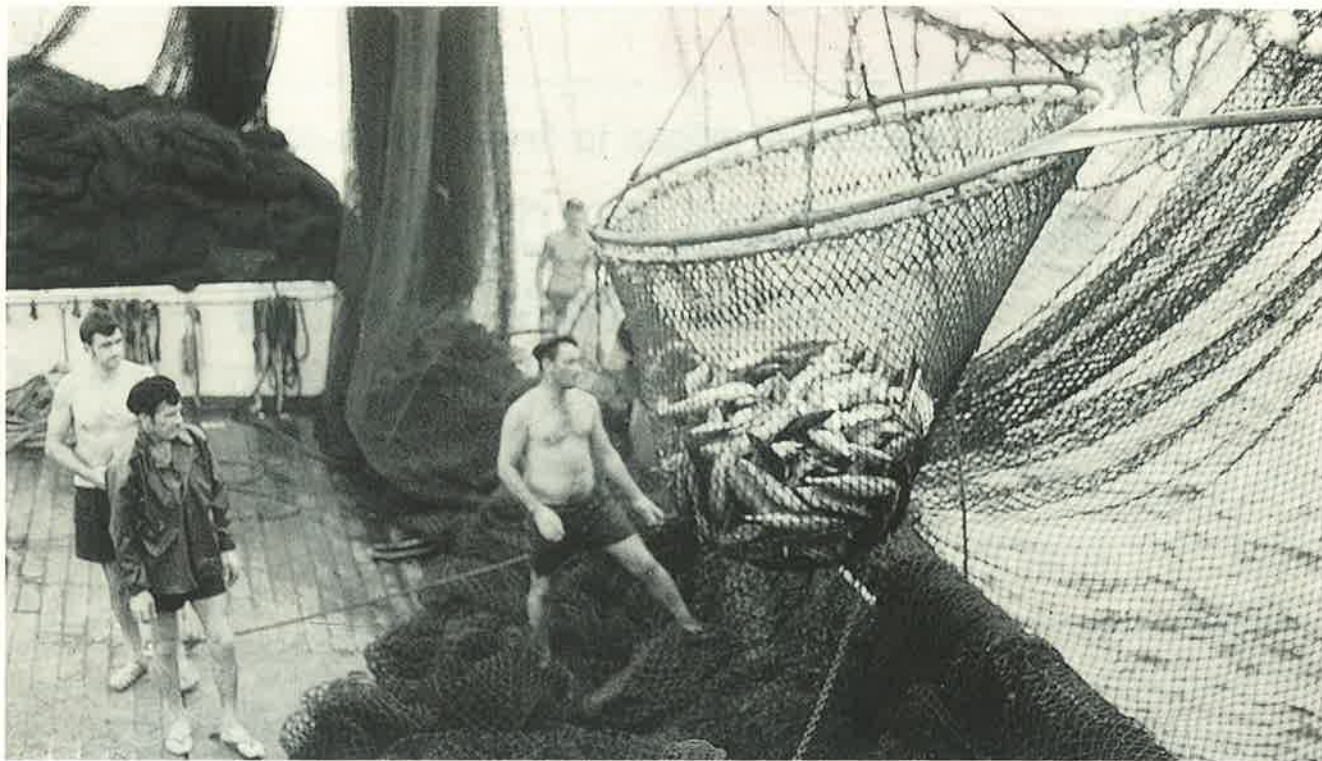


la constitución de SESTIBA se trabajaba 21 turnos mientras que ahora están realizando 25. Junto a este punto, Miguel Rodríguez menciona cuestiones como las del perchetrage y el aprovisionamiento para los buques en alta mar como temas pendientes y con lo que se están cometiendo irregularidades, ya que

para el aprovisionamiento de buques en alta mar no se está contando con personal portuario como está estipulado.

Los estibadores consideran que como medida para poner fin a estas injusticias debe ponerse en marcha un cuerpo de policía efectiva en los puertos. ■

Clara RIVERO



Según el Ministerio, se desembarcaron más de 30.000 toneladas

AUMENTO DE LAS CAPTURAS DURANTE 1989

AUNQUE los datos facilitados por el Ministerio de Agricultura y Pesca y los proporcionados por la Consejería de Agricultura y Pesca del Gobierno canario no coinciden, en ambos se percibe un ligero aumento en cuanto a las cifras, en toneladas, de pescado desembarcado en el archipiélago canario durante el pasado año y respecto al 88.

Concretamente, los datos del Ministerio señalan que en el 89 en los puertos de las islas se desembarcó un total de 33.537 toneladas, tasando esta cantidad en un valor de 14.362,5 millones de pesetas, sin especificar ni detallar qué porcentaje pertenece a cada una de las provincias canarias.

Por su parte, los datos facilitados por la Consejería de Agricultura y Pesca del Ejecutivo regional hablan de una cantidad de pescado desembarcado que asciende a las 56.712 toneladas.

Ambos porcentajes se refieren al pescado congelado capturado por la flota congeladora con base en las islas, que opera en los caladeros de

Marruecos, Guinea Conakry, Guinea Bissau y Senegal. Los datos de la Consejería sí especifican las capturas por provincia, existiendo una gran diferencia entre Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, siendo los porcentajes de 54.871,9 toneladas y 1.840,6 respectivamente.

Según señala este Departamento autónomo en la revista *Canarias Agraria y Pesquera*, la mejora en el volumen de capturas en el 89 respecto al 88 está fundamentada en que en este segundo año la flota congeladora llevó a cabo un paro de tres meses, cuando el conflicto que generó la negociación del convenio colectivo con la patronal ANACEF, mientras que en el 89 el paro fue sólo de un mes debido al denominado «mes biológico» que se establece en el tratado de pesca, suscrito entre la Comunidad Económica Europea y Marruecos con el objetivo de renovar y preservar las distintas especies piscícolas.

Junto a los datos indicados cabe hacer mención a la importancia que el caladero canario-sahariano tiene por su

riqueza, que aportó 46.300 toneladas del pescado que se desembarcó en el Puerto de La Luz y de Las Palmas el pasado año, mientras que el resto de los caladeros importó un total de 8.482,7 toneladas de las capturas.

En cuanto al valor de las exportaciones de pescado efectuadas desde Canarias en el pasado año, se registró un aumento de 14.645 millones de pesetas respecto al 88. Las distintas partidas arancelarias a la Península supusieron 5.625 millones; a la Comunidad Europea, 595 millones; y a terceros países, poco más de 8.423 millones de pesetas.

Japón y la Península figuran a la cabeza en cuanto a consumo de pescado congelado enviado desde Canarias, aumentando las exportaciones a estas zonas en 1989 un total de 15.342 toneladas. También son destacables las exportaciones a nuevos mercados como Camerún, Corea del Sur, Chile, Chipre, República del Gabón y del Zaire. ■

La Secretaría General de Pesca Marítima ha editado recientemente un libro divulgativo, para dar a conocer los distintos tipos de ayuda que se ofrece a pescadores y armadores españoles. Recoge en dicho texto lo esencial de las dudas y errores más frecuentes que se cometen, a la hora de solicitar estas subvenciones con cargo a los presupuestos nacionales y de la CEE. También informa sobre distintas recomendaciones prácticas y sobre la escala de prioridades que tienen establecida a la hora de otorgar dichas ayudas.

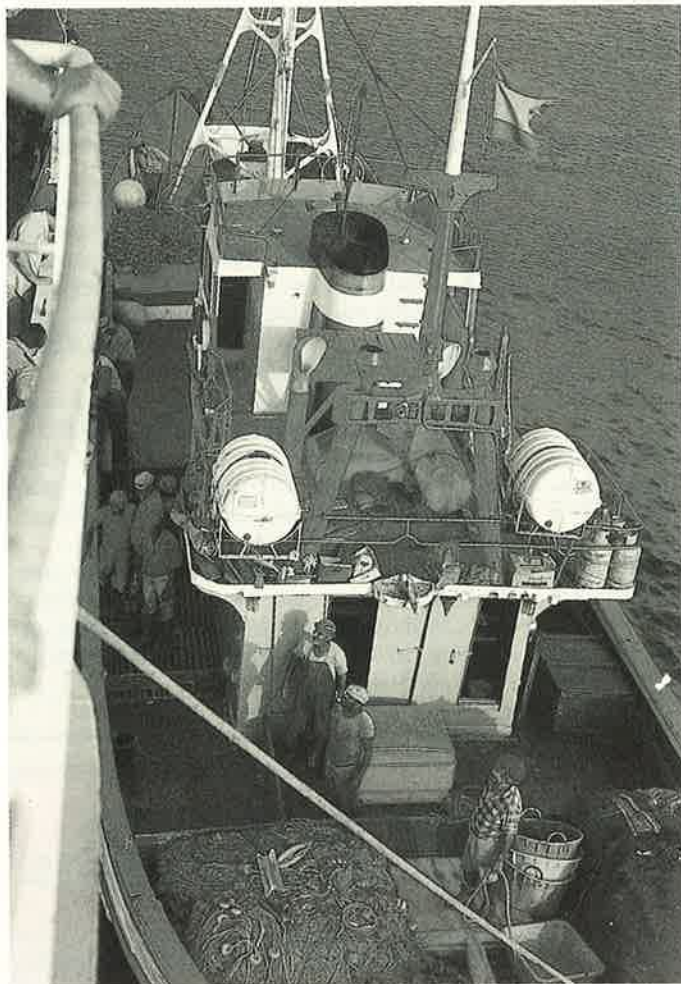
EN el libro se señala la existencia de colectivos prioritarios a la hora de recibir las subvenciones. De este modo tendrán un trato preferente los jóvenes pescadores que acceden por primera vez a la titularidad o que deseen modernizar su buque. También informa de la prioridad de los pescadores o armadores que soliciten las ayudas por primera vez o la de los que habiten en zonas calificadas de desfavorecidas (Andalucía, Canarias y Galicia). Un tercer colectivo prioritario, según se dice, es aquél formado por armadores que explotan personalmente como patronos la embarcación. Datos, sin duda, de interés para todos aquellos que estén encuadrados en esos colectivos y precisan de apoyos financieros.

Explica también este manual que en la CEE los proyectos con más posibilidades de subvención son aquellos que tienden a sustituir a buques mayores de quince años o los que sustituyan un barco destruido por accidente, o retirado de la actividad pesquera. También recibirán un trato prioritario las inversiones que atiendan a la construcción de un buque de menor capacidad que el aportado como baja anterior.

Derechos y obligaciones

La nueva publicación también informa en sus capítulos de los derechos y obligaciones que tienen los pescadores y armadores que reciban las ayudas comunitarias y nacionales. Figuran entre estos derechos el recibir los pagos

AYUDAS PARA LA FLOTA PESQUERA



correspondientes a fondo perdido que le hubieran sido aprobados. Además, a los colectivos que habiten en esas zonas desfavorecidas tienen derecho a un incremento del 10 por cien sobre el montante de la ayuda aceptada, y si es joven menor de treinta y cinco años a otro 5 por cien más.

Los preceptores de estas ayudas se deben comprometer, en contrapartida, a llevar a término la inversión en su totalidad; a no destinar el buque a otros usos que los pesqueros y a no exportar el buque en un plazo de diez años si ha recibido ayuda a la construcción y en cinco años

si recibió subvenciones para modernización. Tampoco podrá ser desguazado el barco ni aportado como baja salvo en caso de hundimiento.

Las condiciones indispensables para poder solicitar estas ayudas son fundamentalmente tres: aportar la baja del buque, figurar el censo de la flota pesquera y demostrar que se tienen cumplidas las obligaciones fiscales con el Estado. A modo de recomendación informa también de determinados puntos, como los que se detallan a continuación:

- Estas ayudas no permiten sin más construir un barco pesquero, sino que *únicamente ayudan a su financiación.*

- *Los trámites burocráticos no deben considerarse una barrera insalvable.* Por eso recomienda preguntar sobre las deudas e informarse cuanto más mejor.

- *Desconfiar en todos los casos de los intermediarios que aseguren garantizar las ayudas a cambio de comisiones.* Siempre que se ajusten a la normativa, no tendrán ningún inconveniente en obtenerse, según señala, para lo que recomienda ponerse en contacto con las direcciones provinciales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. En cualquier caso, informarse de cada una de las direcciones provinciales o de los lugares donde tramitarse las ayudas, se puede escribir a la Dirección General de Ordenación Pesquera en Madrid (C/ José Ortega y Gasset, 57; 28006 MADRID) o telefonar directamente al teléfono (91) 402 50 00 requiriendo cualquier tipo de datos. ■



**En el Cantábrico,
Noroeste y golfo
de León para 1990**



REGULADAS LAS CAPTURAS DE PELAGICAS Y DE BOQUERON

Por dos órdenes del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación publicadas el pasado 30 de mayo en el *Boletín Oficial del Estado*, han quedado reguladas las capturas de especies pelágicas en el Cantábrico y el Noroeste, así como la pesquería del boquerón en el golfo de León.

Para las capturas de especies pelágicas, las embarcaciones autorizadas con artes de cerco tendrán las limitaciones siguientes:

Para embarcaciones con base en puertos de Galicia, los límites por barco y día serán: caballa, 10.000 Kg; jurel, 6.000 Kg; y parrocha (sardina de 11 a 15 centímetros de talla), 3.000 Kg.

En ningún caso la suma de toda clase de especies pelágicas capturadas podrá exceder de 10.000 Kg.

Dadas las especiales circunstancias que rodean estas pesquerías en Galicia, una vez en los puertos, queda prohibida la cesión y el traspaso del excedente a otras embarcaciones cuyas capturas fueran deficitarias, según la orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Para embarcaciones con base en los puertos del resto de las comunidades autónomas

del litoral cantábrico, los límites máximos por día y barco serán: anchoas, 6.000 Kg; caballa, 10.000 Kg; verdel, 8.000 Kg; jurel, 10.000 Kg; y sardina, 8.000 Kg.

Las cuotas de captura, precisa la orden ministerial, están referidas a las que se realizan dentro del caladero nacional, excluidas las aguas interiores, y se aplicarán a cada una de las especies durante 1990.

Por lo que se refiere al boquerón en el golfo de León, tendrán derecho a esta pesquería todos los buques que figuran en la relación llamada lista de base y, durante los meses de junio a septiembre podrán utilizar como base provisional los puertos de Rosas y de La Selva hasta un total de 70 embarcaciones.

La resolución señala además la presencia proporcional de embarcaciones de cada comunidad autónoma que es la siguiente: Cataluña, el 57,1 por cien; Murcia, el 14,3 por cien; Andalucía, el 15,7 por cien; La Comunidad Valenciana el 12,9 por cien.

La presencia simultánea, de acuerdo con estos porcentajes será de 40 embarcaciones por Cataluña, excepto los que tengan base en Girona, 10 de Murcia, 11 de Andalucía y nueve de Valencia.

PESCA DE BALLENAS

El *Boletín Oficial del Estado* del pasado 17 de mayo ha publicado el Anexo al Convenio Internacional para la regulación de la pesca de la ballena, que fue enmendado en la reunión de la Comisión Ballenera Internacional celebrada en junio de 1989. Dicho Anexo, al que se adhiere el Gobierno español, establece diversas prohibiciones en la pesca de cetáceos.

Este Anexo, que entró en vigor el 25 de septiembre de 1989, establece la prohibición de capturas comerciales de ballenas en la región denominada «Santuario del Océano Indico» hasta por lo menos el 24 de octubre de 1992. Asimismo, se establecen otras prohibiciones dependiendo de cada especie y la modalidad de captura.

CERTAMEN DE PINTURA NAVAL EN PALMA

La Liga Naval Española ha convocado un certamen de pintura naval, cuyos trabajos quedarán expuestos al público durante el próximo mes de agosto, en la sede de la Liga Naval Española en Palma de Mallorca.

Al certamen podrán participar artistas pertenecientes a las cuatro marinas: Armada, Mercante, Pesca Deportiva y socios de la Liga Naval, con pinturas cuyo eje temático gire en torno al mar.

Los trabajos seleccionados se exhibirán, tras la exhibición nacional, en una internacional, con la edición de un libro-catálogo sobre los cuadros.

Las personas interesadas en participar en este certamen de pintura y que deseen tener las bases de la exposición, deben dirigirse a la Liga Naval de Baleares, C/ Benet Pons y Fabregues, 3; 07007 PALMA DE MALLORCA.

SEGURIDAD EN LA MAR

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar ha sufrido varias enmiendas tras la reunión, celebrada en Londres hace dos años que publica el *Boletín Oficial del Estado* en sus números del 14 al 19 de mayo pasados.

Dichas enmiendas establecen diversas normativas sobre radio-comunicaciones para el sistema mundial de socorro y seguridad marítimos, que han sido aceptadas por el Gobierno español como parte de sus tratados y obligaciones internacionales. ■

REPLIEGUE DE LA FLOTA DE ALTURA DE MARRUECOS

El Gobierno marroquí ha fijado para el próximo 31 de diciembre de 1990 la fecha límite para el repliegue operacional de la flota de altura marroquí en sus puertos. El repliegue de los barcos con pabellón marroquí tiene como objeto que hagan en ellos las operaciones de desembarco de pescado y suministro de redes y afectará especialmente al puerto de Agadir.

La medida atañe a unas 25 sociedades hispano-marroquíes, debido a que sus barcos llevan bandera de país africano. Durante este plazo de tiempo, las sociedades de pesca de altura que actúan en el extranjero deberán elaborar el plan de repliegue progresivo de sus unidades de una forma detallada.



Bazán

MOTORES

Avanzada **Tecnología y Calidad** contrastada
Reducidos **costes** de mantenimiento
Economía y **mínimos** consumos
Muy **alta** operatividad
Máxima **Fiabilidad**



Ctra. de la Algameca, s/n - 30205 CARTAGENA (MURCIA) ESPAÑA - Apdo. Correos, 47
Tel.: (968) 50 63 00 - Telex: 67360 GALE-E - Telefax: (968) 50 41 78

motores marinos



«con un menor consumo ganamos potencia y capacidad de trabajo en nuestros pesqueros»



Salvador Orero Porres

Armador del pesquero de arrastre «Ramón José»,
con base en el puerto de Benicarló (Castellón).



El «Ramón José» lleva un propulsor 3508 CAT

Posee dos pesqueros más con motor D353 CAT y le están terminando otro
barco en fibra de vidrio en el que también montan un CAT 3508.

*«Todos nuestros barcos llevan propulsores Caterpillar por sus altos rendimientos y
porque nuestra experiencia, de más de 18.000 horas y cuatro años, nos ha
convencido de que no hay ninguno como ellos.»*

De 65 a 7.270 HP.

38 centros de servicio en nuestras costas y más
de 1.100 en el resto del mundo.

Conozca las ventajas de instalarlos en sus pesqueros



Finanzauto



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