

N.º 270 OCTUBRE 1989

# MAR



**MAS  
COORDINACION  
PARA EL MAR**



LA MAR DE CERCA



Dondequiera que estén, los hombres del mar no están solos.  
Porque, las 24 horas del día, les acompaña el **Servicio Marítimo de Telefónica.**



**Telefónica**





**EDITOR:** INSTITUTO SOCIAL  
DE LA MARINA  
(Ministerio de Trabajo  
y Seguridad Social)

**DIRECTOR  
GENERAL:** JESUS MUELA

**REDACCION:** MIGUEL PEDRERO  
VIRGINIA LAVIN  
ANA DIAZ  
RAUL GUTIERREZ  
VIDAL MATE

**SECRETARIA  
DE REDACCION** VIRTUDES MARHUENDA  
M<sup>a</sup> CARMEN GUZMAN  
GABINO CID

HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:

José-Manuel Montero-Llerandi (Sociología) y Pilar García de la Barga Miguel A. Díez y Begoña Marugán

PARA ENTRAR EN CONTACTO CON EL ISM:

Alicante: Casa del Mar. Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. Baleares: Muelle Viejo, s/n - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Casa del Mar. Varadero, 4 - Tel. (93) 319 05 66. Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. Cádiz: Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n - Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Avda. Hispano-América, s/n - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Avda. de Heredia, 35 - Tel. 22 72 75. Melilla: Inspector 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, 300 - 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<sup>a</sup> planta. MADRID 28004. Teléfonos  
410 04 07 y 410 43 05. Télex: 23746-22107

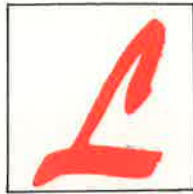
Publicidad: Vicente Barberá  
Coordinación y Distribución de Publicidad, S. L.  
Padilla, 80 - 1.º C - 28006 Madrid  
Teléfs. 401 50 17 y 402 96 57

Imprime: GRAFFOFFSET, S. L. Getafe (Madrid)  
Depósito Legal: M. 16.516/1963  
NIPO: 205-89-001-0

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.



AS últimas semanas han sido escenario de una serie de compromisos y acuerdos de colaboración entre diferentes Organismos de la Administración con el fin de conseguir una mayor coordinación en el conjunto de actuaciones dirigidas hacia el sector marítimo. El Instituto Social de la Marina suscribió un acuerdo con la Dirección General de la Marina Mercante y con la Secretaría General de Pesca mientras, en el Ministerio de Transportes un total de ocho departamentos se comprometían a coordinar su actuación en el Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación.

EN un país como España, con más de 7.000 kilómetros de costas y una vida en gran parte dependiente del mar, el sector marítimo ha sido tradicionalmente escenario de una fuerte dispersión de competencias en buena medida derivadas de la variedad de las actuaciones posibles (pesca, mercante, turismo, obras públicas, puertos, aduanas, seguridad, defensa, comunicaciones, etcétera), y también de una concreta estructura administrativa del pasado, donde determinadas competencias ministeriales se veían como algo propio. Esta fuerte dispersión ha dado lugar a que, en muchas ocasiones, se hayan producido vacíos administrativos mientras en otros, el problema ha sido de duplicidad de cometidos. El resultado, en ambos casos, era negativo para los intereses del colectivo cuya vida depende del mar.

A partir de esta realidad, del convencimiento de que es preciso aumentar el grado de coordinación en el seno de la propia Administración para lograr una mayor eficacia, se ha comenzado a sentar los primeros pilares de lo que debería ser una nueva estructura basada en el diálogo, la participación y las acciones conjuntas. No se trata de que determinados Organismos o Instituciones de la Administración pierdan sus actuales competencias y que las mismas vayan a ser desarrolladas por otros departamentos. En principio, aunque la Administración Marítima integrada sigue ahí como una posibilidad, de lo que se trata es de

conseguir que las funciones actuales se cumplan con la máxima eficacia.

LA coordinación prevista entre otros Ministerios para el Plan de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación, donde también participa el ISM, ha sido, por el momento, lo que se pudiera considerar como la acción más espectacular. Pero, lo cierto es que, los esfuerzos en esta vía no son de ahora y que se lleva ya algunos años trabajando en defensa de una coordinación para el mar.

DESDE el ISM se han suscrito Acuerdos de Colaboración con el INEM, el Banco de Crédito Agrícola, el Ministerio de Defensa y la Delegación del Gobierno en el Plan Nacional sobre Drogas, de cuyo contenido se ha dado cuenta sucesivamente a través de las páginas de esta revista.

EN todos estos Acuerdos ha estado presente la idea de colaboración que el instrumento ahora firmado propugna, siendo de destacar que el posterior desarrollo de todos ellos evidencia y pone de manifiesto los efectos favorable de que la acción coordinada comporta. En todo caso, nunca podrá afirmarse que el ciclo es-

# editorial

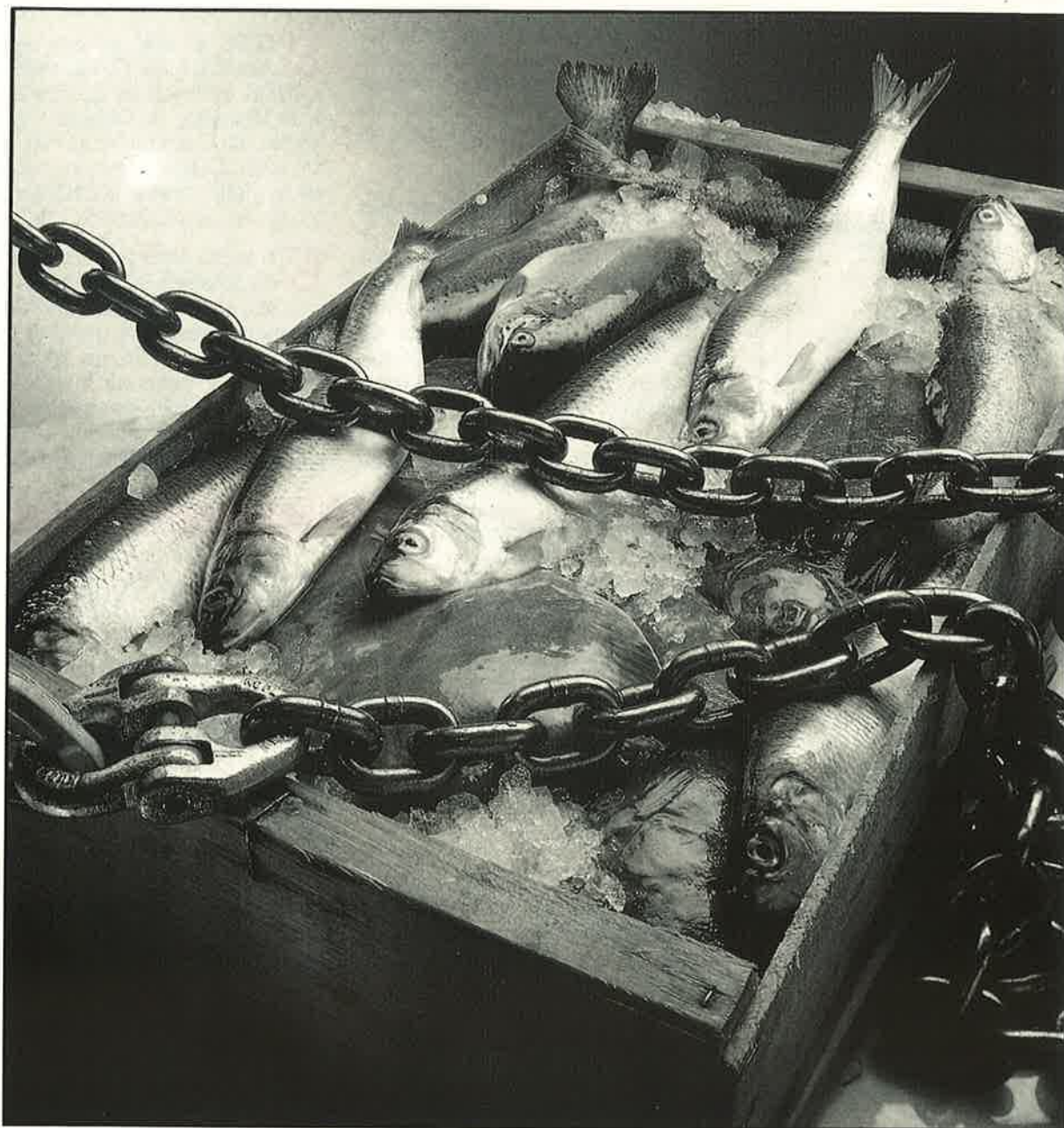
## Más coordinación para el mar

tá cerrado; antes al contrario, el Instituto Social de la Marina estará siempre presente allí donde exista una iniciativa orientada a favorecer unas mejores condiciones de vida y trabajo para el colectivo marítimo pesquero.

HACIA falta más coordinación para el conjunto de las actuaciones de la Administración en el sector marítimo. Las últimas semanas han sido escenario de algunos acuerdos concretos. Pero, estos compromisos no han surgido como algo espontáneo, no se han producido por sorpresa, sino que constituyen el resultado de una línea iniciada ya hace algunos años y que, indudablemente, debe seguir en el futuro. ■

**Parsons Chain Company Limited**

**TRAWLEX<sup>®</sup>**  
**CADENAS Y COMPONENTES**



Bellavista, 14-18  
08901 HOSPITALET DE LL. (Barcelona)  
Tel.: (93) 338 90 12 - Telex: 53274 SAGCE  
Fax: (93) 337 88 40

La Paz, 8  
36202 VIGO (Pontevedra)  
Tel.: (986) 20 42 14

**GANDIA NAUTICA, S.A.**



EDITORIAL .....	3
-----------------	---

**TEMAS DE ACTUALIDAD**

FALLO DEL TRIBUNAL DE LUXEMBURGO .....	6
CONTROL DE PLANEADORAS .....	11
LA FLOTA CONGELADORA .....	14
REPOBLACION DE ESPECIES .....	18
ACUERDO ISM-PESCA/MERCANTE .....	20
PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO .....	26
CONGRESO SEGURIDAD MARITIMA .....	38
CARPINTEROS DE RIBERA .....	44
DIA MUNDIAL MARITIMO .....	56
SEMINARIO OIT/ISM .....	61
INSPECMAR .....	64
PROYECTO NAVTEX .....	66
CAMPAÑA MARISQUEO .....	72
ELECCIONES EN EL COMME .....	80

**REPORTAJES**

PROYECTO ESTRECHO DE GIBRALTAR .....	32
SIMULADOR DE PESCA .....	50

**SECCIONES**

DE COSTA A COSTA .....	74
TE INTERESA SABER .....	79

**Octubre**

1989

EN PORTADA

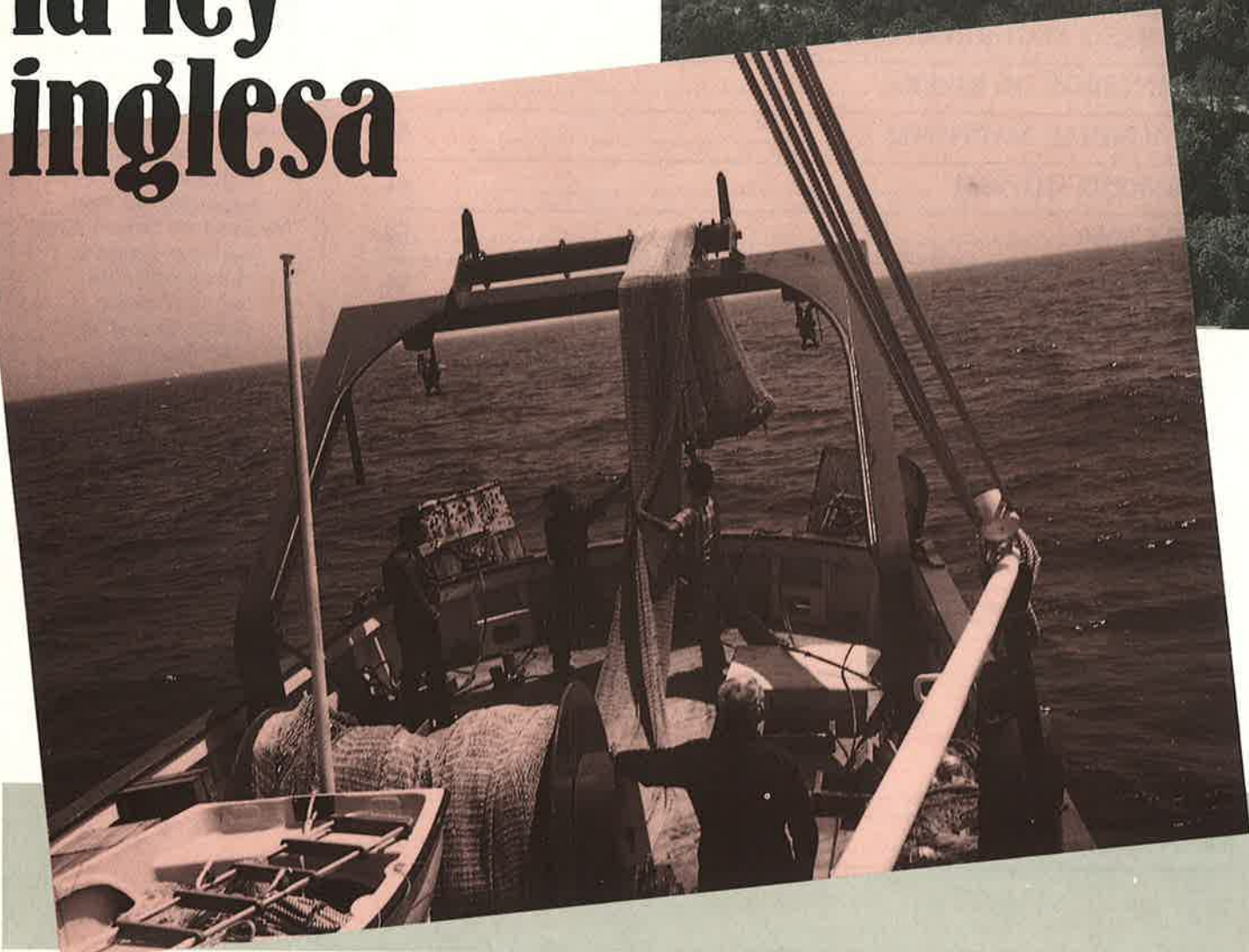


Representantes de siete departamentos ministeriales se han puesto de acuerdo para coordinar sus actuaciones en el desarrollo del Plan Nacional de Salvamento Marítimo y para la lucha contra la contaminación, elaborado por el Ministerio de Transportes. Este compromiso supone un paso adelante para lograr una mayor eficacia en las actividades de la Administración para el sector marítimo, y se enmarca dentro de una política de acuerdos de cooperación que se han suscrito también entre otros organismos.



*El alcance real  
se sabrá en las próximas  
semanas*

# El Tribunal de la CE falló contra la ley inglesa







*El Tribunal de Justicia de la Comunidad dictó, el pasado 10 de octubre, auto a instancias de la Comisión de la CE en relación con la ley británica (la Merchant Shipping Act) por la que se imponían serias restricciones a las actuaciones en las empresas conjuntas hispano-británicas en el Reino Unido. La decisión, provisional hasta que el alto organismo no se pronuncie sobre todo el contenido de la disposición inglesa, da la razón a los armadores españoles en cuanto a la nacionalidad de los accionistas mayoritarios. Sin embargo, hasta el momento de cerrar este número no estaban todavía las cosas claras en relación a la exigencia de residencia y domicilio que solicitaban también las autoridades inglesas.*

**L**OS armadores españoles, de una primera reacción totalmente negativa a la decisión del Tribunal de Luxemburgo, han pasado a otra más optimista, mientras se manifiestan favorables a cumplir las exigencias británicas para lograr la calificación de residentes y domiciliados. A pesar de ser un fallo favorable a las posiciones españolas, de acuerdo con la filosofía de una Comunidad a doce miembros y a las puertas del mercado único, los armadores temen que las autoridades británicas apliquen restricciones indiscriminadas a la hora de dar el visto bueno a fin de que pueda ser registrado un barco.

### **Eliminar la flota**

En una Comunidad con graves problemas de recursos pesqueros y, donde cada día son más importantes los caladeros alternativos, el Reino Unido ha intentado en los últimos meses una política encaminada a controlar las actividades pesqueras en sus mares. Fruto de este interés o preocupación fue la promulgación de la conocida Merchant Shipping Act, ley a partir de la cual se quieren establecer unas nuevas reglas de juego en el sector marítimo.

En lo que a pesca se refiere, su entrada en vigor se remonta a los primeros meses de este año. La primera condición era el establecimiento de una lista de barcos de pesca o registro. Todos los barcos que desearan faenar en aquellas aguas deberían tener todos sus papeles en regla. Las autoridades británicas, en contra de lo que se había hecho con anterioridad y con el fin de proteger sus caladeros de empresas extranjeras, pusieron como condición que

las empresas pesqueras conjuntas con el Reino Unido tuvieran como socio mayoritario a una persona de nacionalidad inglesa. El punto más polémico en la aplicación de esta Ley estaba contenido en el artículo 14, donde se contemplan las condiciones requeridas para acceder al registro de una embarcación de pesca con derecho a ejercer la actividad en aguas del Reino Unido.

Las empresas conjuntas con este país, en unos casos constituidas con barcos excedentes españoles exportados al Reino Unido y en otros, en base a buques comprados en este Estado, tenían una composición de capital mayoritariamente en manos de ciudadanos españoles y solamente una parte mínima en manos de ingleses.

Con la entrada en vigor de la nueva Ley el pasado 1 de abril, para poder registrar un barco se exigía que la capital, al menos en un 75 por cien estuviera en manos de personas físicas o jurídicas cualificadas. Esta condición de cualificación suponía la necesidad de que el capital estuviera en manos de ciudadanos ingleses con domicilio y residencia en ese país.

Por parte de los armadores españoles, se inició automáticamente un proceso ante los tribunales ingleses contra la disposición del gobierno británico. Los resultados de todo este proceso, desde el principio hasta el último fallo de la Corte de Justicia comunitaria, ponen de manifiesto la existencia de una gran complejidad que hasta el momento ha hecho difícil una clara interpretación del problema a esos niveles, aunque para los armadores y en instancias políticas comunitarias la cosa está muy clara. No es posible imponer este tipo de restricciones a una actividad empresarial

**No es obligatorio que el 75 por cien del capital esté en manos de personas cualificadas del Reino Unido**



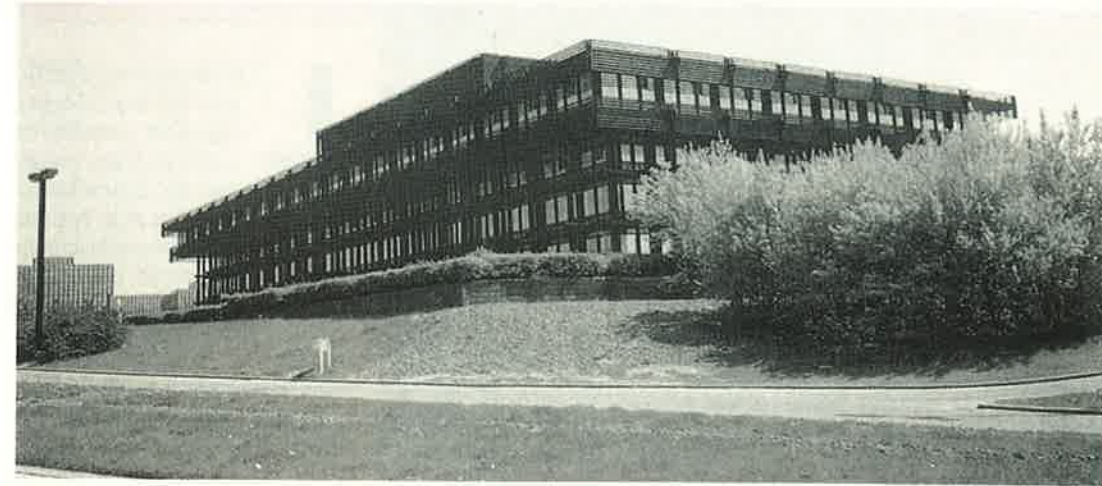
cuando se avanza hacia el mercado único en el marco de la CE.

Aunque los armadores españoles nunca han reconocido valor a la disposición británica, algunos empresarios intentaron durante los últimos meses una adecuación a la misma con el fin de seguir pescando en aquellos caladeros en lugar de permanecer con el barco amarrado desde el 1 de abril. Los resultados han sido también negativos para estos armadores, poniéndose en evidencia que la ley inglesa lo que trata es de eliminar esta flota.

Por parte de casi una docena de empresas conjuntas, se procedió al pase de capital a personas físicas o jurídicas inglesas, en unos casos por actuaciones empresariales y en otros en base a lazos familiares con ciudadanos británicos. De estos casi doce intentos, solamente han fructificado tres, cuyos barcos han podido volver a la mar. Se ha puesto de manifiesto que no se trataba de pasar el capital a manos británicas sino simplemente de evitar la actividad de una flota cuyas capturas se hacen en aguas inglesas y cuyas ventas en su mayor parte están en España.

### La batalla de los tribunales

La batalla de los armadores de empresas conjuntas ante los Tribunales de Justicia para defender sus intereses en el Reino Unido ha sido larga y costosa. Los responsables de la Asociación Nacional de Armadores Españoles de Sociedades Conjuntas e Internacionales tuvieron siempre las ideas claras. En lugar de provocar actuaciones de protesta y movilizaciones a diferentes niveles para defender sus intereses, optaron por la vía de las acciones de justicia. Tras conocerse la sentencia, en los



*Tribunal de Justicia Comunitario, en la ciudad de Luxemburgo.*



mismos medios de las empresas pesqueras conjuntas se dudaba ya en algunos casos si quizá no hubiera sido interesante haber utilizado también la protesta para defender sus derechos.

El camino de los tribunales ha sido largo y todavía no ha concluido. La primera fase del proceso se inició el pasado mes de febrero ante un Tribunal londinense de primera instancia. La decisión del Tribunal se conoció el pasado 10 de marzo y suponía la suspensión de una

parte de la Merchant Shipping Act, por estimar que iba en contra de determinados principios básicos de la Comunidad. Este fallo que se consideraba como un triunfo histórico por parte de los armadores, se convirtió en un acto irrelevante para el problema de la flota. La Administración británica recurrió al Tribunal de Apelación, desde donde se dejó el asunto en suspenso. En líneas generales, vino a decir que un Tribunal de primera instancia

no podía suspender una Ley aprobada en el Parlamento británico.

La tercera fase ante los Tribunales ingleses se desarrolló en la Cámara de los Lores, equivalente al Tribunal Supremo de España. El pasado 18 de mayo dictó sentencia y se remitía el caso a la Corte de Justicia de la CE. Los jueces consideraban imposible emitir un fallo mientras no conocieran las posiciones del máximo órgano de justicia de la Comunidad.

**Habrà que esperar a que en las próximas semanas las autoridades británicas apliquen el fallo para ver el alcance del mismo**



# Una sentencia insuficiente

Confusión en torno a un fallo que ofrece varias interpretaciones según los intereses de cada parte

**C**IENTA barcos pescando en unos buenos caladeros es un número importante en el conjunto de las pesquerías españolas. De ahí el interés general para lograr un resultado favorable en el contencioso con el Reino Unido, y las incertidumbres que se han planteado tras conocerse el fallo del Tribunal de Justicia de Luxemburgo.

En respuesta a las peticiones de los armadores españoles, la Comisión planteó un recurso que, según los armadores, solicitaba a la Corte suprema de la CE su definición en relación solamente con el concepto de nacionalidad del capital de este tipo de empresas. Por este motivo, el Tribunal se ha pronunciado sobre este apartado, aunque las versiones en los primeros momentos eran confusas.

La respuesta del Tribunal obliga a suspender las condiciones contempladas en la Ley inglesa sobre la nacionalidad. Ello significa que no es obligatorio que el 75 por cien del capital esté en manos de personas cualificadas, lo que venía a suponer que fueran inglesas domiciliadas y residentes en ese país. Para los armadores españoles, en una primera lectura, ello significaba que habían quedado libres de la obligación de malvender su flota a personas o empresas del Reino Unido, que había sido la pesadilla durante más de medio año. Sin embargo, no quedaba clara la exigencia sobre el domicilio y la residencia.

Juristas al servicio de los armadores, con bufete en el Reino Unido, hacen constar que el Tribunal de la CE, en su fallo no habla de suspender la condición de nacionalidad sino «las condiciones», lo que se interpreta que con ese concepto se abarca no solamente a las exigencias de la Ley en cuestión del capital, sino también a las referidas al domicilio y residencia. A partir de este fallo, de lo que se trata es de ver cómo se comportan las autoridades británicas cuando un armador de empresa conjunta pretende acceder al domicilio o a la residencia. La residencia, en condiciones normales, se obtiene en un plazo de treinta días. Para el domicilio, se está más al arbitrio de las autoridades británicas y es ahí donde se teme una interpretación restrictiva, aunque no se ven razones para que haya discriminación con una u otra persona. Los armadores no están dispuestos a que se les aplique una norma en este sentido que no sea la general para cualquier ciudadano. En el caso de empresas conjuntas que pertenezcan a una

sociedad anónima, la dificultad realmente es superior en cuanto es imposible que sus propietarios puedan tener en su totalidad el domicilio o la residencia en el Reino Unido.

Por parte de los armadores, aunque les hubiera gustado que la sentencia de Luxemburgo hubiera sido mucho más clara en estos puntos, están dispuestos a aceptar su contenido y comenzar a cumplir sus exigencias, esto es: vivir una persona representante de cada empresa en el Reino Unido. Los barcos de las empresas conjuntas tienen licencia hasta el 1 de noviembre, por lo cual es urgente que se clarifique el alcance real de la sentencia.



Los armadores confían que la Comisión de la Comunidad haga una valoración e interpretación de la misma de forma oficial. En medios oficiales españoles y de la propia Comunidad, se ha hecho una primera valoración positiva por estimar que respondía a las peticiones españolas.

Desde el momento en que se conoció el fallo de Luxemburgo, los armadores españoles iniciaron los procesos para cumplir las condiciones de residencia y domicilio en el Reino Unido. La respuesta a estas posiciones por parte de las autoridades británicas no se conocerá hasta pasadas algunas semanas. ■

U.M.

Mientras se insistía ante los Tribunales ingleses por parte de los armadores, el sector abrió un nuevo frente en el marco de Bruselas, donde Manuel Marín ocupa el puesto de comisario de pesca. El recurso planteado por la Comisión ante el Tribunal de Luxemburgo fue presentado a inicios del mes de agosto y se solicitaba una respuesta con carácter de urgencia. La vista tuvo lugar en septiembre, y el fallo el pasado 10 de octubre, aunque la sentencia sobre todo el texto de la Ley puede producirse en el plazo de un año.

## Volver al mar

Por parte de los armadores

españoles, además del contenido de las sentencias, es importante que las mismas, aunque sean provisionales, se produzcan con rapidez.

Los 95 barcos de las empresas pesqueras conjuntas con el Reino Unido permanecen amarrados en puerto desde el pasado 1 de abril. Las pérdidas de este período han sido muy



**Nosotros  
sabemos  
qué deben  
hacer vds.  
para que esto  
no suceda**

... y no hacemos  
ningún secreto  
de nuestro saber.

*Déjense aconsejar por nuestros técnicos especialistas  
y pidan Vds. hoy mismo documentación detallada.*



**Nuestra oferta – Sus ventajas**

- Reparación de válvulas por especialistas.
- Comprobación de la reparación con los más modernos métodos de medición.
- Renovación de los elementos de cierre.
- Cambio de las partes móviles.
- Disminución de su inmovilizado de almacén.
- Y finalmente, asesoramiento de una empresa líder en válvulas de compresores con un aval de 85 años de experiencia.

**HOERBIGER**

**HOERBIGER ESPAÑOLA, S.A.**

Polígono Industrial "El Nogal" de Algete  
Km. 5,500 Ctra. Madrid-Algete - SPAIN  
Teléfs.: 629 09 00 - 629 04 12 - 629 05 12  
Télex: 22403 hses-e - Telefáx: 629 10 43



elevadas si se considera que los ingresos previstos habrían ascendido a unos 6.000 millones de pesetas. En consecuencia, el primer objetivo de los armadores era volver al mar para mantener unos trabajos directos para unas 1.500 personas mientras los indirectos en tierra serían de unas 6.000 personas.

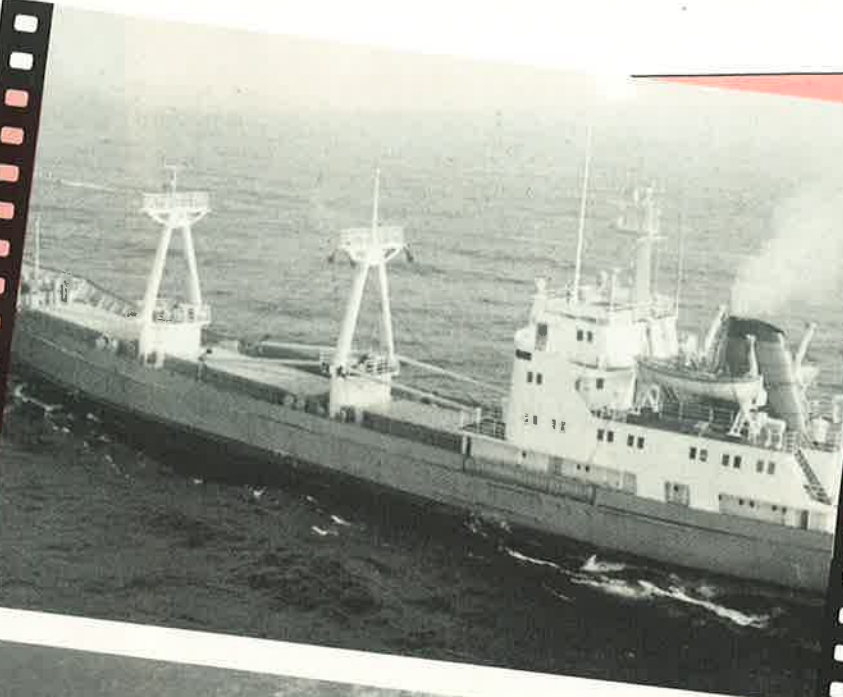
El amarre de la flota y las dificultades para el registro ha supuesto un grave perjuicio económico también desde la perspectiva del valor real de las embarcaciones. Un barco de empresas conjuntas en el Reino Unido tenía un valor medio antes de la ley inglesa en torno a 120 ó 130 millones de pesetas. Unos meses más tarde, los precios ofertados por los mismos barcos no superaban en muchos casos los 30 millones de pesetas, lo que supone un perjuicio que podría ascender a

8.000 millones de pesetas si no se buscan otras salidas para la flota.

En principio, el objetivo de los armadores es seguir en este caladero. Se trata de barcos de fresco, no congeladores. Desde esta perspectiva, las posibilidades para encontrar otras pesquerías no son fáciles. Durante los meses del conflicto, los armadores de las empresas conjuntas han mantenido diferentes negociaciones con armadores escoceses ante la posibilidad de llegar a compromisos de unión y seguir en diferentes caladeros. Estas conversaciones, por el momento se habrían dejado en suspenso. Los armadores quieren sacar el máximo provecho del fallo de la Corte de Luxemburgo para defender su derecho en el caladero inglés. ■

**Vidal MATE**





*Las planeadoras actuaban también a pleno día. Estas fotografías muestran las actividades de cuatro lanchas que recogieron el cargamento del barco «Meli San Lorenzo», fondeado en aguas internacionales. El carguero entró posteriormente en aguas españolas. No tuvo problemas con las autoridades judiciales.*

## Entró en funcionamiento el Plan de control de planeadoras

Las Rías Bajas gallegas y la Costa del Sol son las zonas del litoral español en las que las acciones delictivas relacionadas con el contrabando y el tráfico de drogas se desarrollan con mayor frecuencia.

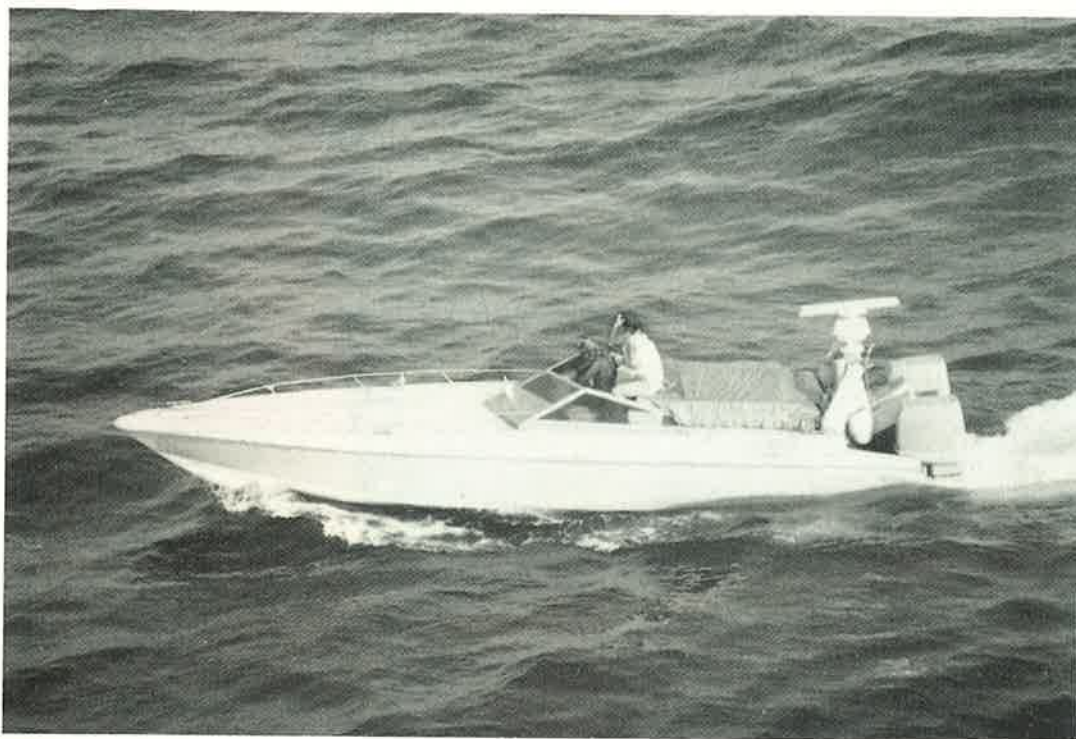
El uso de embarcaciones rápidas, en la mayoría de los casos, impide a las autoridades aduaneras evitar muchos de estos actos. Con el fin de frenar las acciones ilegales en nuestras aguas, entró en vigor el Plan de control y seguimiento de planeadoras, enmarcado dentro del ya existente Plan Nacional de Lucha contra la droga.

Con su puesta en funcionamiento, algunas embarcaciones han decidido dejar Galicia e instalarse en Portugal, donde aún no hay una legislación al respecto.



# Golpe al narcotráfico





**E**N el litoral español y, particularmente, en la Costa del Sol y de las Rías Bajas gallegas, los delitos relacionados con el contrabando y el tráfico de estupefacientes no llaman la atención. Los habitantes de estas zonas, muchas veces implicados en los mismos sucesos, no quieren hablar del tema; sin embargo, lo conocen y lo viven. Cada noche, alguna planeadora cruza la ría de Arosa sorteando, a elevada velocidad, bateas y criaderos de moluscos. Más al sur, en la costa malagueña, el tema tampoco es lejano para la población. Cerca de la línea del Estrecho, las planeadoras también protagonizan delitos de contrabando y narcotráfico. Las autoridades y patrulleras aduaneras no pueden evitar, en muchos casos, estas acciones ilegales. Los delincuentes, huyendo de la policía española, entran en aguas territoriales de Gibraltar o Portugal donde nuestra legislación no puede actuar.

Ante esta situación, los departamentos ministeriales de Economía, Interior y Transportes decidieron coordinar sus esfuerzos con el fin de elaborar un plan de actuación contra las planeadoras que

navegan en el litoral español. Un programa que, enmarcado dentro del Plan Nacional de Lucha contra la droga, sirviera para controlar y abortar las acciones de contrabando (especialmente de tabaco) y narcotráfico que tienen lugar en nuestras aguas. Con esta

**Las planeadoras se acercan al buque nodriza, situado en aguas internacionales, para recoger la mercancía.**

intención ha nacido el denominado Plan de control y seguimiento de planeadoras, cuyo objetivo no es otro que el de regular las embarcaciones rápidas para que no puedan utilizarse fraudulentamente.

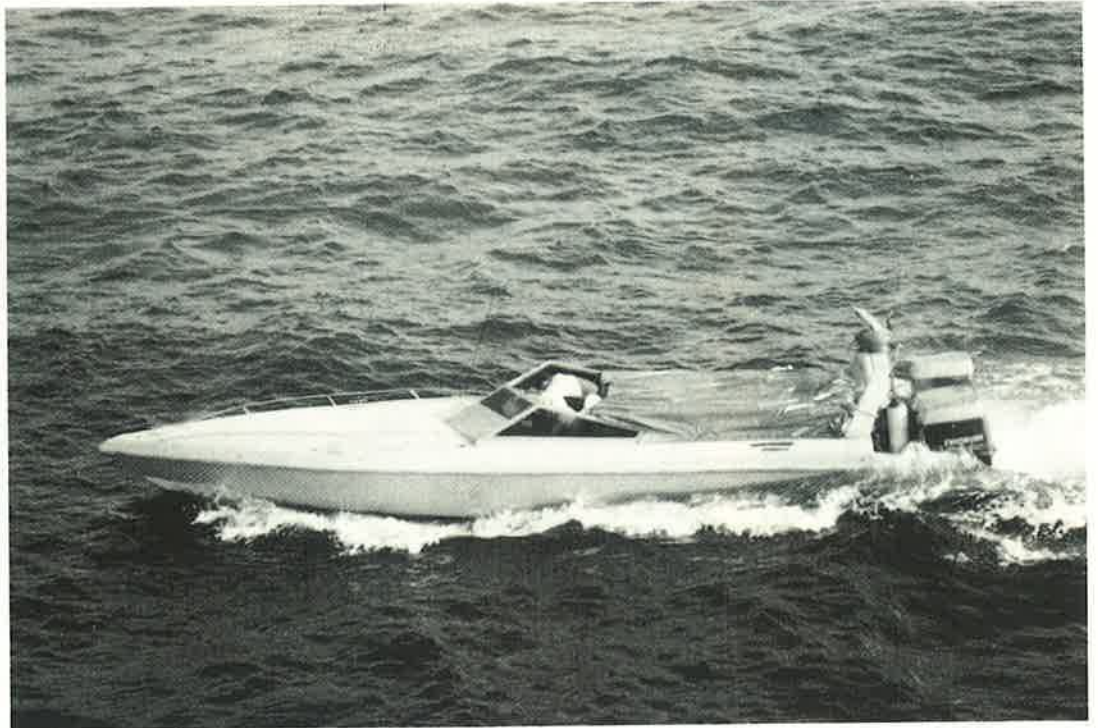
Según anunció en Galicia el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo, *la regulación del uso de las planeadoras se hará a través de una serie de medidas como la exigencia de autorizaciones para la navegación; el acotamiento de zonas navegables y la inspección de las actividades desarrolladas por estas embarcaciones.* Sin embargo, el desarrollo de todos estos trabajos no será posible sin un aumento de efectivos humanos. El director general de la Marina Mercante apuntó, en este sentido, que el Plan contempla también «un incremento de la dotación humana en las tareas de vigilancia aduanera». Tanto las autoridades marítimas dependientes de la Marina Mercante, como las directamente relacionadas con la seguridad del Estado, el Gobierno Civil y la Dirección General de Aduanas van a unificar medios y esfuerzos para identificar y controlar a las planeadoras.

Con la puesta en marcha de este Decreto, se pretende controlar administrativamente el acceso de estas embarcaciones rápidas a aguas territoriales y puertos españoles y autorizar sus actividades, al mismo tiempo, que se comprueba que dichas tareas se realizan dentro de la legalidad, respetan el interés público y no ponen en peligro la seguridad de los demás. El principal objetivo del Plan de control y seguimiento de planeadoras es, por consiguiente, observar a las embarcaciones que desarrollan actividades ilegales, sin perjudicar con el Decreto a las lanchas rápidas de carácter deportivo.

La normativa contempla, entre otros aspectos, el control de la velocidad; la identificación de las embarcaciones (con nombre o marca fácilmente legible), la de sus actividades de navegación, la de sus propietarios y el destino final que se dará a las planeadoras, una vez hayan sido decomisadas.

De acuerdo con la normativa, las planeadoras, antes de salir de puerto, deberán solicitar un permiso a la Comandancia de Marina, aportando relación de tripulantes y acompañantes e indicar a las





autoridades el objeto de la salida, así como el punto de destino. A la llegada tendrán que comunicar, antes de transcurrida una hora, si hubo variación en la relación de tripulantes y acompañantes.

Respecto a la velocidad, las embarcaciones tendrán que navegar a no más de 15 nudos y por los canales de acceso a los distintos puertos de la ría, prohibiéndose, expresamente, la navegación entre los polígonos de las bateas. A las planeadoras se les exigirá, asimismo, un seguro que cubra la responsabilidad civil, por un importe no inferior a los 50 millones de pesetas, y deberán disponer a bordo de la documentación correspondiente y los medios de salvamento reglamentarios y sin caducar.

El patrón, por su parte, deberá estar titulado adecuadamente y las comunicaciones entre éste, el armador y la Comandancia de Marina deberán hacerse por escrito, con constancia documental de las mismas.

El incumplimiento de la normativa dará lugar a incoacción de un expediente sancionador, tal y como está previsto en la Ley de Procedimiento Administrativo. Co-

mo medida cautelar, se procederá al precinto de inmovilización de la embarcación infractora.

Desde que, a mediados del pasado mes de septiembre, se aprobase este Plan las acciones desarrolladas por las patrulleras de vigilancia aduanera se han dirigido especialmente a abortar delitos que estaban a punto de producirse. Precisamente días antes de la entrada en vigor del Real Decreto regulador del Plan de Planeadoras, en Galicia se incautaron un total de 22 embarcaciones rápidas cuya situación era ilegal. El gobernador civil de Pontevedra, Jorge Parada, manifestó a los medios de comunicación que con la entrada en funcionamiento de esta normativa *no queda en las Rías Bajas ninguna planeadora que desarrolle actividades ilegales, por lo que deben estar en otro sitio.*

Con la llegada de este Decreto, por el que se obliga a los patronos a fondear las planeadoras en las dársenas de puerto, muchos propietarios de embarcaciones han decidido abandonar Galicia o solicitar a la Comandancia de Marina el permiso necesario para marchar de la ría. Muchas de las planeadoras que

**Con el Real Decreto  
aprobado  
recientemente, las  
embarcaciones  
de gran velocidad  
verán  
dificultadas sus  
actividades en  
nuestro litoral.**

operaban en la ría de Arosa se encuentran ya en aguas territoriales de Portugal; especialmente en las localidades lusas de Viana do Castelo, Valença do Minho o Carmiña donde la mayoría de las embarcaciones establecerán sus bases de operación para,

de ese modo, seguir actuando impunemente en el contrabando y el tráfico de estupefacientes.

Ante esta situación, la Administración española está estudiando la posibilidad de crear un acuerdo hispano-portugués que permita, en el futuro, la aplicación del Decreto contra las planeadoras tanto en España como en Portugal.

Desde que entró en vigor la presente normativa ha sucedido en Villagarcía de Arosa algún que otro incidente. El más destacado, el protagonizado por dos presuntos contrabandistas quienes, el pasado 29 de septiembre, arrojaron al mar a dos soldados de la Marina cuando custodiaban una planeadora; embarcación que las autoridades militares habían requisado en Cambados. Los contrabandistas aparecieron súbitamente, al tiempo que se apoderaban de la embarcación y huían con la planeadora.

A pesar de este incidente, la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia valora positivamente el contenido de este Real Decreto. ■

Ana DIAZ

MAR 13



## El puerto de Vigo, el principal reflejo del problema

*Los más de 200 barcos congeladores de la flota nacional han planteado a la Administración española y comunitaria la necesidad urgente de buscar salidas a la falta de caladeros, así como a los bajos precios que tienen en el mercado las especies capturadas por estas embarcaciones. Calamar, pota y merluza atraviesan desde hace algún tiempo dificultades para una correcta comercialización, mientras se ha producido una gradual apertura de fronteras a las importaciones.*



# LA FLOTA CONGELADORA LO TIENE NEGRO

**P**ARA los armadores del sector, las soluciones pasan por una paralización rotatoria temporal de parte de la flota así como por el establecimiento de medidas que limiten las compras en el exterior, aplicando estrictamente la normativa comunitaria. Los sindicatos del sector han expresado también su preocupación por los problemas de una flota que solamente en Galicia emplea a más de 7.000 personas. Hasta el momento, no se han adoptado medidas para paliar la situación.





zona del Atlántico Norte (Nafó).

### **Sobran barcos**

Namibia y Malvinas son los dos caladeros más tradicionales para la flota congeladora española para una serie de capturas que se limitan a unas pocas especies. En Namibia, las capturas son fundamentalmente de merluza, pescadilla, palometa y rape mientras en Malvinas las capturas son de merluza, calamar y pota.

Los problemas de la flota congeladora se centran en tres cuestiones: elevado número de embarcaciones; reducción de stocks en unos caladeros cada vez con mayores dificultades y pérdida de los mercados nacionales mientras no se ganan posiciones en el exterior.

que estaban en paro, inutilizados o en otras circunstancias.

De acuerdo con la situación actual, una de las primeras medidas solicitada por los propios armadores, según señala José Ramón Fuertes, director de la Cooperativa de Vigo, sería la paralización temporal de parte de esa flota con el fin de no explotar en exceso los caladeros a la vez que se eliminaba oferta del mercado interior en especies que hoy son excedentarias.

En este momento, en el puerto de Vigo ya hay parados una docena de barcos congeladores cuyos armadores han estimado más rentable esta situación que permanecer faenando. En medios sindicales, como señalaba el responsable de pesca de la Federación de Transportes de UGT, Manuel Souto, se temía por el paro general de la flota que podría afectar a más

comunitarios la petición no ha sido mal recibida, aunque, por el momento no se han puesto en marcha los mecanismos orientados a tomar esta medida. Esta solución podría ser una salida mientras se encontraban fórmulas alternativas para esta flota o se hallaban nuevos caladeros.

### **Problema de oferta**

La existencia de una flota excesiva para las posibilidades de los caladeros tradicionales y otros donde se han reducido o eliminado las licencias como en los Estados Unidos, no sería el grave problema que supone en la actualidad si hubiera un correcto funcionamiento de los mercados en España y en el conjunto de la CE.

La flota congeladora espa-



La flota de congeladores española consta aproximadamente de algo más de 200 unidades, de las cuales 156 corresponden a la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo, 46 a otra organización, Aspe, y otras siete embarcaciones a Pescapuerta. Los problemas planteados se extienden por igual a los barcos de los diferentes colectivos, pero especialmente a los que faenan en los caladeros de Namibia y de Malvinas, que representan a casi la totalidad de los bancos, excepto unas 15 unidades que lo hacen en la

Aunque los armadores no ponen esta circunstancia en primer lugar, en medios del sector se estima que la flota nacional de congeladores está sobredimensionada para atender a las posibilidades que ofrecen los caladeros lejanos donde se ha faenado tradicionalmente. La política de apoyos a la construcción, iniciada ya antes del ingreso de España en la Comunidad, y que ha seguido con posterioridad, dio lugar a un aumento de nuevas unidades, con una mayor capacidad de maniobra y de capturas, en base a la aportación de barcos

de 7.000 marineros solamente en Galicia, a la vez que se solicitaban medidas para evitar las importaciones masivas de pescado en la Comunidad y, concretamente, en España. En esta misma línea se manifestaban los responsables de Aetinape.

Por parte de los armadores de barcos congeladores, al amparo de la normativa comunitaria, se han planteado la conveniencia de que entre 40 y 50 barcos de este tipo lleven a cabo una paralización temporal con las ayudas dispuestas por la CE. Parece que en medios

ñaola tiene anualmente unas capturas entre 250.000 y 300.000 toneladas, lo que supone una tercera parte del total de la pesca nacional. De esta cantidad, los calamares ascienden a unas 60.000 toneladas y la pota a otras 30.000 toneladas. La mayor parte de las cantidades restantes corresponden a la merluza y pescadilla. Junto a estas partidas, la nota destacada en los últimos años, desde el ingreso de España en la Comunidad no ha sido el aumento de la producción nacional, sino el incremento de las importaciones desde terceros Estados.



# Los armadores proponen un paro relativo ante la falta de caladeros suficientes para todo el sector.

Según los datos de la propia Comunidad (Cuadro I), las importaciones de merluza congelada en España experimentaron un fuerte aumento en los últimos seis años. En 1983, las compras en el exterior de merluza entera ascendieron a 9.000 toneladas, para pasar a 17.600 toneladas en 1986, y superar las 60.000 toneladas en 1988. Las importaciones de filetes han tenido una evolución similar, aunque con cifras más reducidas. De unas compras inferiores a las 3.000 toneladas en 1983, en 1986 ascendieron a 4.854 toneladas para superar las 13.000 toneladas en 1988.

Este rápido incremento de las importaciones es una de las cuestiones planteadas por los armadores ante la Comunidad. Teóricamente, de acuerdo con los compromisos contemplados en el Tratado de Adhesión, las importaciones de estos productos se regirían por unos contingentes o cantidades máximas a comprar en el exterior. Esas ci-

fras estarían en función de las en los tres años anteriores.

De acuerdo con esos criterios, los contingentes de merluza congelada entera deberían haber sido de un máximo de 21.300 toneladas en 1988 y de unas 5.000 toneladas para la merluza en filetes, cantidades que se han quedado muy lejos de las partidas realmente adquiridas en el exterior.

## Calamares sin fronteras

Sobre el papel, la regulación de los diferentes mercados pesqueros en el seno de la Comunidad contiene los mecanismos suficientes para evitar hundimientos de precios y mantener un equilibrio entre los intereses nacionales y los defendidos por terceros Estados. Sin embargo, la realidad ha sido bien diferente en los últimos años, sobre todo en lo referido a una serie de especies cuyas ventas corresponden a países donde están

los caladeros de la flota comunitaria.

Los calamares han sido uno de los productos donde se ha producido un mayor aumento en las importaciones, especialmente en las procedentes de los Estados Unidos cuyos caladeros fueron utilizados tradicionalmente por España. Hasta el pasado mes de agosto, las importaciones realizadas en 1989 se elevaban a 16.000 toneladas, en su mayor parte de los caladeros estadounidenses. La oferta nacional de calamares es de 60.000 toneladas.

El calamar congelado tiene un precio de referencia en el marco comunitario. Este precio fue fijado, en un principio, en 190 pesetas. Posteriormente, fue modificado para situarse en solamente 135 pesetas. Frente a estas cantidades, el precio real de entrada de este producto ha llegado a las 90 pesetas, lo que ha supuesto un ataque frontal contra los intereses de los armadores nacionales. La entrada masiva de calamar norteamericano ha dado lugar a dificultades para la venta de la producción nacional, lo que se ha reflejado en unos stocks superiores a las 30.000 toneladas a inicios de verano. Para los armadores nacionales, se hace indispensable la aplicación de una cláusula de salvaguarda para evitar la entrada indiscriminada de este producto a precios muy bajos. Los armadores, más que oponerse a las partidas que puedan ser exportadas por otros Estados no integrados en la CE, rechazan la posibilidad de que se importe a precios de ruina.

Un problema similar al de los calamares es el planteado con la pota. Las capturas de la flota española se elevan a unas 30.000 toneladas. Las importaciones en los ocho primeros meses de este año alcanzaron las 12.000 toneladas. Al igual que con el calamar, el problema no atañe solamente a las cantidades importadas, sino a los precios a que se adquiere esa mercancía. Las importaciones se hacen especialmente desde la URSS y Polonia, mientras la producción de los barcos es-

Cuadro I

### IMPORTACIONES DE MERLUZA CONGELADA EN ESPAÑA (PENINSULA Y BALEARES) (Cantidad en toneladas)

1) Importaciones .....						
— Entera .....	8.980	11.493	12.843	17.611	33.660	60.909
— Filetes .....	2.809	3.733	1.429	4.854	8.440	13.186
2) Media importaciones tres últimos años anteriores:						
— Entera .....	—	—	—	11.105	13.982	21.371
— Filetes .....	—	—	—	2.657	3.339	4.908
3) Contingentes de importación anuales:						
— Entera .....	—	—	—	11.100	17.000 (1)	22.750 (2)
— Filetes .....	—	—	—	3.516	6.500	8.000

NOTA: Estas cifras incluyen las importaciones procedentes de Empresas Conjuntas.

(1) En 1987, el contingente se elevó a 22.750 toneladas en el mes de noviembre (Reg. 3.433/87).

(2) En 1988, el contingente se elevó a 27.750 toneladas, en el mes de octubre de 1988 (Reg. 3.407/88).

FUENTE: COMEXT (DG XIV).

Cuadro II

### PRODUCCION NACIONAL DE MERLUZA CONGELADA (Cantidad en toneladas)

1. Entera .....	72.980	70.766	78.536	72.252
2. Filete .....	17.363	35.694	31.777	56.890

FUENTE: COMEXT (DG XIV).





pañoles encuentran dificultades para su comercialización.

Los armadores españoles de la flota congeladora lamentan que las decisiones de la CE hasta la fecha hayan supuesto una discriminación para sus intereses en relación con terceros Estados. Junto a las limitaciones para las entradas de calamar y pota con la aplicación de la cláusula de salvaguarda, los armadores solicitan también ayudas para el almacenamiento de los cefalópodos congelados. Hasta el momento, tampoco se ha producido una respuesta de las autoridades comunitarias y españolas.

### Merluza en libertad

Problema diferente es el planteado en el caso de la merluza. La política de importaciones para este producto se basa en la fijación de contingentes a las entradas, de acuerdo con los datos disponibles referidos a los tres últimos años. Igualmente, la actitud de la CE respecto a este mercado iba a estar en función de la situación



general de los precios y la apertura progresiva de nuevos caladeros.

No ha sido así. La merluza, se puede decir, ha tenido prácticamente la puerta de las importaciones abierta. Las cifras de importaciones referidas a los tres años precedentes se han visto superadas permanentemente por las decisiones políticas con la mirada puesta en la

evolución de los precios al consumo. La merluza, en la regulación comunitaria, carece del precio de referencia. La política de importaciones se hace solamente con la fijación de cantidades para compras en el exterior en función de las compras efectuadas en las tres campañas precedentes. Nada de eso se ha cumplido en el pasado. Por otra parte, mientras Espa-

ña abría progresiva y rápidamente sus fronteras a las importaciones, los países donde se ubican esos caladeros y que se han convertido en importantes exportadores, no han abierto paralelamente sus mercados. Países como Chile, Argentina o Sudáfrica se han convertido en los principales exportadores de merluza hacia España.

De acuerdo con los problemas existentes en el sector de la flota congeladora, los armadores agrupados en las primeras organizaciones de productores consideran urgente dar un giro de 180 grados a la política actual para el sector que se aplica desde la CE para regular los mercados. Entre otras cosas, se solicita un procedimiento que asegure la aplicación de la cláusula de salvaguarda para los productores que distorsionan mercados como la pota y el calamar. En el caso de la merluza, se apoya unas restricciones cuantitativas, esto es, limitar las compras a una determinada cantidad para que no perjudique los mercados nacionales. Los armadores defienden la aplicación del principio de preferencia comunitaria para los productos de la pesca. En otras palabras, que no se den toda clase de facilidades a las importaciones mientras los armadores comunitarios no pueden vender sus capturas.

### Paro en el banco sahariano

Finalmente, como los problemas no vienen solos, a la situación general de la flota de los grandes congeladores, se suma el paro biológico que se ha debido realizar el mes de octubre en el banco sahariano. El amarre ha supuesto la paralización de las actividades para unos 25 barcos. Las autoridades de Rabat, en base a los estudios sobre recursos, contemplaron la necesidad de que, en determinados períodos del año se eliminase la actividad pesquera para permitir la recuperación de los recursos. ■

Vidal MATE



El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha doblado la cuantía de las ayudas concedidas a la acuicultura, dentro del marco de la Ley de Cultivos Marinos, que contempla este tipo de subvenciones del Gobierno central en calidad de colaborador con las comunidades autónomas. El año pasado se concedieron setenta millones de pesetas en concepto de ayudas para la repoblación de especies marinas, y en esta ocasión las subvenciones han ascendido a un total de ciento cuarenta millones de pesetas. El dinero ha ido a parar a ocho comunidades autónomas, de las cuales la más favorecida ha sido la murciana.

**E**L MAPA, —Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación—, estableció el pasado cinco de septiembre la distribución de la aplicación presupuestaria de repoblación de especies marinas entre las Comunidades Autónomas que desarrollasen acciones contribuyentes de alguna manera al cumplimiento de los objetivos del programa de orientación plurianual del sector de la acuicultura. Las ayudas han sido destinadas a las comunidades que han presentado proyectos de actuación para 1989 destinados a regenerar y proteger poblaciones naturales de especies de interés para la acuicultura marina, cuyo cultivo depende del abastecimiento de ejemplares jóvenes a partir de dichas poblaciones naturales. Los proyectos a los que han sido designadas las ayudas son los aprobados a finales de junio en la décimaséptima reunión de la Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos, entidad que fue constituida al amparo de la Ley de Cultivos Marinos del 84. Los objetivos con los que nació esta Junta fueron los de facilitar la coordinación y las actividades de las distintas comunidades autónomas y efectuar un seguimiento de los planes nacionales. De esta junta forman parte todas las consejerías de pesca del país y del sector de cultivos marinos.



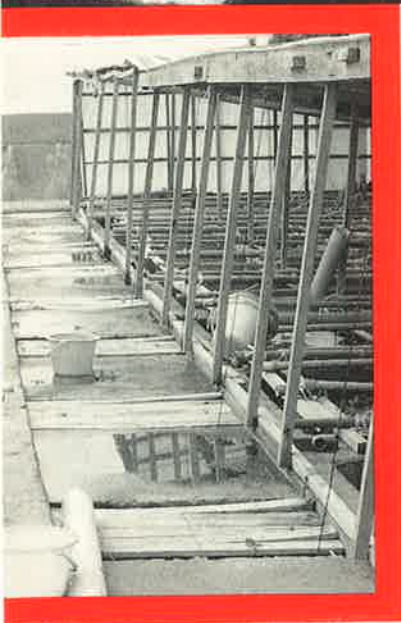
En esta edición el Ministerio ha concedido una cantidad total de ciento cuarenta millones de pesetas, exactamente el doble de la ayuda que se contempla en la edición anterior de 1988. El motivo por el que se ha producido este incremento ha sido la consideración del auge de esta industria, en la que las demandas sobrepasaban las ayudas reales. La distribución que se ha hecho de este dinero entre las ocho comunidades autónomas que han solicitado la subvención es la siguiente: cuarenta y dos millones y medio de pesetas para Murcia, veintiséis millones y medio para Galicia, veinticu-

AYUDAS POR VALOR DE  
CIENTO CUARENTA MILLONES  
PARA LA ACUICULTURA

## *Repoblación de especies marinas*







**La Administración central ofrecerá una serie de ayudas técnicas y administrativas complementarias a las económicas.**

tro millones y medio de pesetas para las islas Baleares, dieciocho y medio han ido a parar a la Comunidad Catalana, trece a la Valenciana, siete a Cantabria, cinco a Canarias y tres a Asturias.

Las Comunidades Autónomas, por su parte, que cuentan con estos proyectos de actuación aprobados, deberán dar cuenta, en el seno de la Junta

Nacional Asesora de Cultivos Marinos de los resultados técnicos de las acciones desarrolladas durante 1989, y deberán justificar ante la Secretaría General de Pesca Marítima al final de un año el destino de los fondos transferidos.

A cambio, la Administración central ofrecerá una serie de ayudas técnicas y administrativas complementarias a las económicas, como por ejemplo el estudio de los puntos concretos que ofrecen unas especies que engordan mejor y de las técnicas que puedan dar impulso a esta práctica.

Este año el MAPA ha contemplado cuatro planes nacionales: abastecimientos juveniles de anguilas, pectínidos, que sufren de falta de semillas naturales en unas zonas de desarrollo esquilmadas, plan nacional de ostras, especie que presenta problemas con la calidad de la semilla, y seriola o pez limón, cultivo que se ha desarrollado con gran éxito en Japón y que en España está ofreciendo excelentes resultados. Con estos planes se pretende ofrecer un apoyo a las industrias que actualmente están explotando estos cultivos, que pueden presentar algún problema en su desarrollo por las condiciones particulares que afecten a cada uno.

En esta edición de 1989 el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha hablado por primera vez de «planes nacionales» en lugar de «ayudas a la repoblación de especies marinas», posibilidad que ha facilitado el fallo a favor del Tribunal Constitucional, en el que se hallaban impugnados estos planes. Este punto de partida significa la puesta en marcha del nuevo programa de repoblación, cuyo objetivo es facilitar la conservación y la regeneración de recursos de especial interés para las instalaciones de cultivos marinos. De momento ya están contempladas las nuevas ayudas económicas que se concederán durante el ejercicio de 1990, ayudas que igualarán la cantidad de ciento cuarenta millo-

nes de pesetas otorgadas este año.

## La acuicultura en España

Los cultivos marinos o maricultura se iniciaron en España a gran escala hace varias décadas, con los cultivos de moluscos en bateas. Esta práctica ha situado al país en lugar destacado en relación con el resto del globo, fundamentalmente en lo que concierne al cultivo del mejillón, que coloca a España en la cabeza del ranking mundial. Esta actividad se reguló por medio de un reglamento para la exportación de viveros de cultivo, aprobado por Decreto en noviembre del 1961. En la actualidad esto es historia. Cuando los cultivos bivalvos se extendieron a la zona marítimo-terrestre se hizo patente la necesidad de ampliar la legislación a este respecto para lo que se creó una Ley de ordenación marisquera. Estas disposiciones vieron pronto sobrepasadas sus intenciones de encauzar la maricultura dentro de los conocimientos y usos de la época. Los rápidos progresos científicos en el desarrollo de los cultivos marinos han roto los antiguos moldes.

En 1984 se pensó que la falta de una legislación adecuada estaba entorpeciendo el desarrollo de una industria de importante potencial en España, por las características de sus costas en relación con la temperatura, salinidad, riqueza planctónica, configuración y extensión. Por estos motivos el Gobierno creyó oportuno sobrepasar el ámbito de las comunidades autónomas y promulgar una ley de carácter general que regulara esta industria. Surgió, de esta forma, la Ley de Cultivos Marinos de 1984, ley que contempla los mecanismos de funcionamiento en base a los que en la actualidad se están desarrollando los planes, incluidas la creación de la Junta para coordinar las acciones del Gobierno central y los intereses de las comunidades autónomas. ■

Virginia LAVIN





Rafael Lobeto, director general de la Marina Mercante, José Loira, secretario general de Pesca; y Jesús Muela, director general del ISM.

Jesús Muela, director general del ISM

# “Una acción coordinada potencia la eficacia de la Administración”

—¿Cuál es la valoración que desde el Organismo que usted dirige se da el acuerdo recientemente suscrito entre la Secretaría General de la Marina Mercante y el Instituto Social de la Marina?

—Mi valoración necesariamente tiene que ser muy favorable por cuanto el instrumento suscrito viene a dotar a la actuación administrativa de unos componentes de coordinación que era necesario ratificar, en aras a una mayor eficacia de la actividad desplegada por los tres Organismos firmantes, en favor del colectivo marítimo pesquero.

Sabido es que con frecuen-

El Instituto Social de la Marina ha suscrito con la Secretaría General de Pesca y la Dirección General de Marina Mercante un reciente acuerdo para la colaboración de los tres organismos en cuestiones relacionadas con el mar. Sin embargo, las actuaciones en esta línea del ISM no se limitan solamente a este compromiso, sino que abarcan a otros organismos de la Administración. El director general del ISM, Jesús Muela, hace un análisis de las acciones del Instituto.

cia se acusa a la Administración de que una excesiva fragmentación de competencias en varios Departamentos Ministeriales, dificulta y entorpece la puesta en marcha de los mecanismos administrativos precisos para la atención de cuestiones puntuales. Ciertamente, en algunas ocasiones puede ocurrir así, por lo que una acción coordinada se entiende obligada en aras —como se indica en el preámbulo del acuerdo— a potenciar la eficacia de las actuaciones de los tres Organismos.

Una lectura detallada del Acuerdo y sobre todo de las áreas en las que el esfuerzo co-





laborador va a tener especial repercusión, nos invita a la reflexión sobre este aspecto. Ha de tenerse en cuenta, que temas de tanta trascendencia sectorial como las relaciones socio-laborales, la formación, la política social marítima comunitaria y la participación en los Organismos Internacionales, las actividades subacuáticas, el salvamento, la lucha contra la contaminación, etcétera, van a ser analizados y tratados con parámetros uniformadores lo que a buen seguro, habrá de posibilitar la eliminación de duplicidades innecesarias en la acción administrativa o, en otro caso, la falta de actuación por solapamiento competencial.

Desde el ISM, insisto, se contemplan con optimismo las consecuencias que pueden derivarse del desarrollo del Acuerdo. Creo sinceramente, que desde la experiencia profesional que avala a todos los que prestamos servicios a esta Institución, así como los medios materiales e instalaciones que ponemos al servicio de los

objetivos que se pretenden, se está en inmejorable disposición para dar respuesta a las necesidades del sector.

—¿Puede decirnos si el marco colaborador definido en el acuerdo abre una nueva etapa, o por el contrario el ISM viene ya cooperando con otros Organismos en materia de su competencia?

—Desde el Instituto Social de la Marina, se viene asumiendo en los últimos años que para mejor cumplimiento del abanico competencial que tenemos encomendado, es necesario actuar de forma coordinada, con aquellas otras Instituciones que, asimismo pueden favorecer el mejoramiento de las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar. En este sentido, se han firmado varios acuerdos de colaboración, de los que la revista MAR ha informado debidamente a sus lectores, por lo que simplemente me limito a recordarlos.

En octubre de 1987 se firma un convenio con el Instituto Nacional de Empleo cuya fina-

## «El Instituto está en inmejorable disposición para dar respuesta a las necesidades del sector.»

lidad es la mutua colaboración de ambos Organismos en orden a conseguir una mayor cualificación de los trabajadores del Sector Marítimo Pesquero.

En octubre de ese mismo año se suscribe un acuerdo entre el Ministerio de Defensa y el de Trabajo y Seguridad Social orientado a la activación del Servicio Aéreo de Búsqueda y Salvamento (SAR), desde el Centro Radiomédico y desde el Buque Hospital «Esperanza del Mar».

En abril de 1988 se firmó un acuerdo entre el Instituto Social de la Marina y la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas con el objetivo fundamental de estimular la coordinación de las acciones y programas en materia de drogodependencias.

En abril del año en curso se firma un convenio de cooperación entre el Instituto Social de la Marina y el Banco de Crédito Agrícola con la pretensión fundamental de mantener al colectivo informado, en todo momento de las actuaciones programadas por dicha institución para el fomento económico de la actividad marítimo-pesquera, al tiempo que tramitar las solicitudes desde las propias Casas del Mar.

Dentro de esta línea de actuación es necesario significar que el aspecto coordinador no sólo tiene proyección externa, sino que dentro del mismo Departamento se vienen llevando a cabo actuaciones que evidencian una línea integradora y de trabajo en común. En este contexto cabe enmarcar el programa INSPECMAR, recientemente aprobado, a través del cual el Instituto Social de la Marina va a prestar todo el apoyo y colaboración necesarios a la Inspección de Traba-

jo y Seguridad Social para un mejor desarrollo de las actividades que ésta tiene encomendadas en el ámbito marítimo.

No quiero extenderme en consideraciones acerca del desarrollo puntual de cada uno de los convenios de colaboración a que acabo de referirme. Ello haría demasiado prolija la respuesta y excedería, además, del alcance de su pregunta.

He querido, no obstante, citarlos, para reiterar la disposición permanente del Organismo que dirijo en el establecimiento de líneas de actuación coordinadas que, sin duda, refuerzan y potencian la actividad institucional y producen efectos favorables en el sector.

—¿Puede indicarnos brevemente las líneas de actuación de la entidad y su proyección de futuro inmediato?

—Su pregunta exige una reflexión en profundidad sobre la actividad institucional que intentaré desarrollar brevemente, sin merma de la obligada concreción sobre algunos aspectos puntuales.

Como bien saben los lectores del MAR el Instituto Social de la Marina diversifica su acción competencial en dos grandes bloques de actividad. De una parte, como Entidad Gestora de la Seguridad Social le compete la gestión, administración y reconocimiento del derecho a las prestaciones del Régimen Especial para los Trabajadores del Mar. En este área de trabajo, la actividad que se viene desarrollando se proyecta en una doble vertiente: hacer partícipe al colectivo de todas aquellas mejoras del Sistema de Protección Social que se vienen aplicando para el conjunto de la población, sin renunciar, por otra parte, a la atención específica requerida por el sector marítimo pesque-





# RUGGERINI

## F10 Y F15 DIESEL

### TODO SON VENTAJAS

El F-15 es el primer fuera borda 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.

**Servicio post venta en España de motores MINSEL.**

## MARINA CURT S.L.

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



## ASTILLEROS GONDAN, S.A.

33794 FIGUERAS-CASTROPOL  
(Asturias)

Télex. \*62 38 20 (4 líneas)

Fax 62 37 77

Télex 87350 ASGO A

**CONSTRUIMOS A SU  
MEDIDA**

**TODO TIPO DE BUQUES  
HASTA 70 m. DE ESLORA**

**PALANGREROS  
CERQUEROS  
ARRASTREROS  
CARGUEROS  
REMOLCADORES**

**RECRO**





ro, como ha sido, por ejemplo, la extensión de la protección por desempleo a tripulantes por cuenta ajena que prestan servicios en embarcaciones entre 10 y 20 toneladas de registro bruto.

En el aspecto gestor, los esfuerzos se vienen encaminando hacia una modernización de la actuación administrativa, mediante su racionalización, informatización y desconcentración, con plena garantía de los derechos de los ciudadanos. Las dos resoluciones de la secretaría general para la Seguridad Social de febrero de 1988 y marzo de 1989 se orientan claramente hacia el logro de estos objetivos que conducen inequívocamente a un menor plazo en el reconocimiento de las prestaciones otorgadas por el Sistema, y a una mayor agilidad y transparencia en la gestión.

En este sentido puede hablarse de una importante reducción de tiempos de tramitación de expedientes, que ha ido acompañada de una menor exigencia en el aporte documental de los usuarios a la hora de solicitar la pensión y de una potenciación de la estructura informativa de la entidad, en el doble nivel de asesoramiento y de atención personalizada.

La actuación del Instituto Social de la Marina en este área de trabajo se orienta, en definitiva, a perfeccionar sus métodos gestores, a potenciar sus unidades de información y a facilitar los derechos de los asegurados respecto al sistema de Seguridad Social. Creo sinceramente que se está trabajando bien en este sentido y que los logros alcanzados se corresponden con las expectativas creadas en un principio; de todas formas soy consciente de que hay que seguir profundizando en este aspecto y proseguir en los esfuerzos que se vienen llevando a cabo.

En el otro área de Régimen Especial del Mar, la asistencia sanitaria en tierra, tengo que manifestar que se están realizando importantes esfuerzos de coordinación con el Instituto Nacional de la Salud y los

Servicios Sanitarios de las diferentes Comunidades Autónomas. Como es sabido la Ley 14/1986 de 25 de abril, General de Sanidad define un modelo público de Salud, al que el Instituto tiene que acomodar sus estructuras, sin merma de la calidad en la atención prestada. En esa línea venimos

trabajando intensamente, en la seguridad de la conjunción de esfuerzos y la actuación coordinada, propicien una asistencia sanitaria acorde con el modelo pretendido por la Ley.

### Programa asistencial

El segundo bloque de activi-



## Acuerdo a tres bandas

El director del Instituto Social de la Marina, Jesús Muela, el director general de Marina Mercante, Rafael Lobeto y el secretario general de Pesca, José Loira, suscribieron el pasado 4 de octubre un acuerdo en colaboración por el que los tres organismos se comprometen a tener la máxima coordinación en cuantas actuaciones tengan relación con el mar.

Con el fin de lograr la máxima eficacia, el acuerdo contempla el establecimiento de un órgano permanente de enlace y coordinación que está compuesto por el secretario general del ISM, el secretario general de Marina Mercante y por el jefe de gabinete técnico de la Secretaría General de Pesca Marítima que se reunirá cuando lo estimen oportuno y, en cualquier caso, una vez al mes. Junto a este organismo, se constituirán también diferentes grupos de trabajo sobre aquellas cuestiones que pretendan ser objeto de coordinación.

El acuerdo suscrito contempla un amplio abanico de posibles acciones a desarrollar conjuntamente. Entre otras, destacan las referidas a cuestiones sociolaborales, las de formación, la política social marítima comunitaria, la colaboración con las comunidades autónomas y la participación en los organismos internacionales, trabajos de informática y estadística y posibles publicaciones conjuntas.

El órgano permanente de enlace y coordinación ya ha celebrado su primera reunión y prepara las primeras actuaciones posibles para los próximos meses.

Los gastos originados por este acuerdo serán asumidos por cada uno de los organismos, aunque se pueden firmar acuerdos especiales para acciones concretas. ■

dad institucional lo constituyen los programas específicos definidos en su momento para tratar de dar respuesta a las demandas sectoriales de protección social. Desde estas mismas páginas se ha venido informando a los lectores del contenido de estos programas así como sobre su ejecución y desarrollo. Mi propósito, pues, en esta ocasión, no va más allá de reflexionar brevemente acerca de dónde estamos y cuál es nuestra línea de trabajo en un futuro inmediato.

Por lo que a Sanidad Marítima respecta, hay que hablar, en términos generales, de una absoluta consolidación del Programa. En su nivel primario o preventivo se han intensificado notablemente los reconocimientos médicos previos al embarque, para lo que ha sido decisiva la incorporación, en los últimos años, del número de facultativos necesarios para el establecimiento de una red de centros costeros suficiente y adecuada a las necesidades del colectivo. Por otra parte, se ha profundizado en la impartición de cursos de sanidad marítima, en un doble nivel: básico, para tripulantes y superior para mandos, con un nivel de aceptación y aprovechamiento, en los dos casos, verdaderamente notables.

En el nivel asistencial nos sentimos satisfechos de lo alcanzado hasta ahora, sin que ello suponga renuncia a seguir intensificando los esfuerzos en favor de una actividad de singular trascendencia para el trabajador del mar, allí donde más necesita asistencia; esto es, a bordo y en el extranjero.

Creo que lo mejor que puede decirse del Centro Radiomédico del Buque Sanitario «Esperanza del Mar» y de los Centros en el extranjero es que su misma existencia y presencia activa, constituyen elementos importantísimos en el ejercicio diario de la actividad profesional. La tranquilidad que representa para cualquier trabajador, alejado en muchas ocasiones, en tiempo y distancia de tierra, saber que está permanentemente atendido



ante cualquier alteración de su estado físico, hace disminuir, sin duda, la importante carga psicológica que pende sobre el profesional ante una eventualidad de estas características. Las líneas de actuación próximas se orientan a potenciar la eficacia de estos centros sanitarios; recientemente se ha dotado de mayor operatividad al buque mediante la adquisición de una lancha rápida, y la realización de unas obras de reforma y modernización en su interior. El Centro Radiomédico, por su parte, pretende día a día potenciar su actividad, mediante el perfeccionamiento tecnológico de sus instalaciones y la potenciación de las estructuras de medios personales. Los Centros en el extranjero ya existentes están siendo objeto de remodelación y se estudia la posibilidad de abrir nuevos en aquellos lugares en que la presencia de la flota lo demande.

No quisiera abandonar esta breve descripción del programa de Sanidad Marítima, sin glosar debidamente el aporte del Instituto a la necesaria colaboración internacional en la materia. Los programas comunitarios MAC-NET, PHARMAC y FORMAC, han avanzado notablemente y, en general, dando cumplida respuesta a los objetivos pretendidos. En este sentido, el III Simposio Internacional de Centros Radiomédicos, celebrado en Palma de Mallorca en diciembre del pasado año, puso de manifiesto la trascendencia de las actuaciones coordinadas y las repercusiones favorables que las mismas pueden alcanzar a nivel internacional.

### **Acción formativa**

En el programa de formación se ha dado un importante paso cualitativo, especialmente a través del Plan de Formación Ocupacional Marítimo, que, como los lectores conocen, representa la aplicación al sector del Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional. Una vez superada la etapa inicial de vigencia del Acuerdo

con el INEM, al que antes me referí, orientada a consolidar las estructuras internas de programación y seguimiento, fueron programados los cursos a desarrollar que, en el momento actual se llevan a cabo con plena normalidad. Obviamente, no puedo detenerme en la descripción y detalle de estos cursos, pero a título de ejemplo me gustaría destacar los correspondientes a Seguridad Marítima, así como los relativos a Salvamento y Formación Sanitaria, que están teniendo un alto grado de participación y aceptación entre el colectivo.

ofertar al colectivo las necesidades formativas que demanda. Estamos, pues, en condiciones de dar respuesta a una formación moderna, especializada y acorde con las corrientes internacionales en la materia. Puedo manifestarle a este respecto, que existe un continuo flujo de información con aquellos países en los que la formación profesional para esta rama de actividad está más avanzada (Inglaterra, Irlanda, Suecia, Dinamarca, etcétera), cuyas experiencias pretendemos proyectar sobre nuestros programas



Elemento importantísimo en el desarrollo de este programa va a constituirlo el Centro Estable de Formación Profesional, sito en Bamio (Villagarcía). Dentro de pocas fechas van a iniciarse las obras de reforma previstas, que propiciará el inicio de sus actividades, probablemente a lo largo de 1990. Esta instalación junto a las Casas del Mar y Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesqueras y las Unidades Móviles recientemente puestas en funcionamiento, constituyen la infraestructura necesaria para

formativos en orden a potenciar su eficacia.

No quisiera finalizar el repaso al aspecto formativo sin detenerme, siquiera brevemente, en la actividad llevada a cabo por los cuatro colegios que el Instituto Social de la Marina tiene en la costa. Mejorar la calidad de la enseñanza y dotar al alumnado de instalaciones adecuadas, siguen siendo objetivos inalterados de la Institución, siendo de destacar al respecto la importante inversión efectuada durante los últimos años en estos Centros en orden a su ampliación y reforma.

### **Bienestar social**

En cuanto al Programa de Bienestar Social, tengo que decirle que sin perjuicio de mantener y mejorar los servicios que, en la actualidad se prestan —Hospederías, Guarderías, etcétera— se trabaja intensamente en su redefinición, al objeto de dar cumplimiento a los distintos Convenios y Recomendaciones Internacionales, especialmente los aprobados en la 74.ª Conferencia Internacional de la OIT, celebrada en Ginebra en el mes de octubre de 1987. Creo, sinceramente, que las líneas de trabajo deben de ir por una doble dirección. De un lado, mantener permanentemente informado al colectivo de todas las acciones que el Estado, las Comunidades Autónomas, las Corporaciones Locales, etcétera, desarrollan en favor de la ciudadanía en general, y en las que la gente de mar debe estar presente y participar activamente. Y, por otra parte, perfeccionar la Acción Social específica en favor de los trabajadores marítimo-pesqueros, en especial allí donde se hace más preciso; en puerto y a bordo. En esta línea estamos trabajando, en la seguridad de que, con la colaboración de todos, alcanzaremos el modelo que se pretende.

Son numerosos, obviamente, los programas, actividades y trabajos concretos que el Instituto Social de la Marina, al margen de los citados, viene desarrollando. Razones de tiempo y espacio, que no escapan a la consideración de los lectores de MAR, aconsejaban un ejercicio de repaso y no un detalle minucioso de todo aquello que nos ocupa día a día a quienes trabajamos en esta Casa. Espero no obstante haber trazado nuestras líneas fundamentales de trabajo y situar a todas las personas que fielmente siguen esta publicación, en el marco protector con que el Instituto pretende dar respuesta a las necesidades sectoriales. ■



Más de 300 buques españoles nos dan la razón.

# HEMPEL'S Antifouling NAUTIC

Autopulimentantes para pesqueros

GC-1-2995



## PINTURAS HEMPEL, S.A.

Dirección postal: Apartado de Correos 1559 - 08080 BARCELONA TELÉFONO (93) 725 05 00 · TÉLEX 52754 hemp e · TELEFAX (93) 726 61 44  
Oficinas y fábrica: Carretera B. 142 a Sentmenat, K. 3,8. 08213 POLINYA (BARCELONA)



## Mercurio

### SERVICIO BOSCH



Reparación y venta  
de todo tipo de  
equipos de Inyección  
para motores marinos.

Trav. de Vigo, 16-19-24  
Telf.: 27 07 02  
Telex: 83068 esser-e  
Telefax: 986-43 49 43  
36206 VIGO

#### SUCURSAL

Urb. El Cevalal  
Vial II, n.º 38  
Telf.: 22 05 01  
Las Palmas de  
G. Canaria



**PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION**



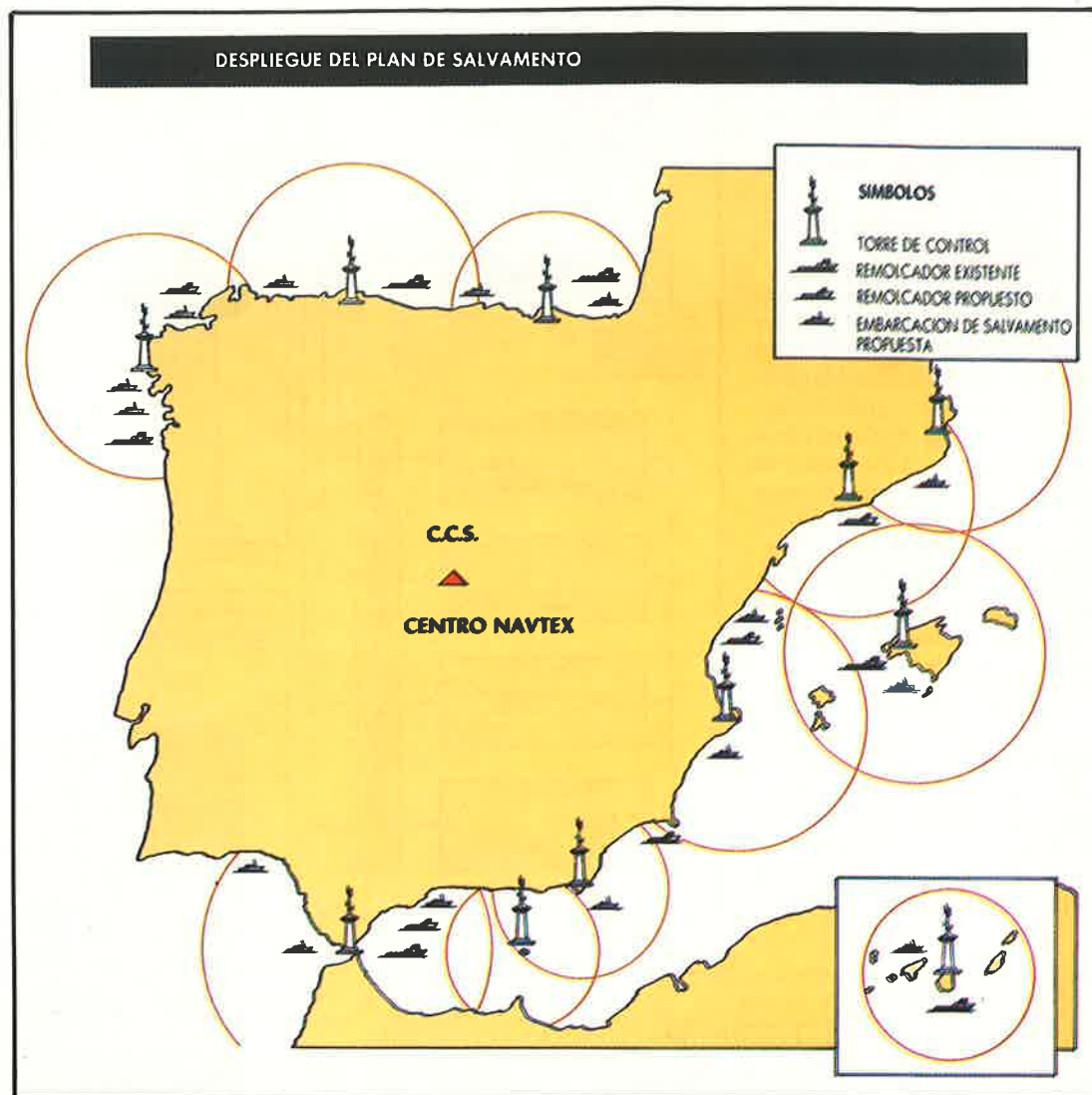
# Mayor coordinación en la Administración Marítima

El ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, José Barrionuevo, dio a conocer a los medios de información el Plan Nacional de Salvamento marítimo y Lucha contra la Contaminación. La importancia de este proyecto en el que, por primera vez en la historia, participan todos los organismos relacionados con el mar radica en que éste, no sólo servirá para coordinar los trabajos que las distintas instituciones realizan en su lucha contra la contaminación del mar, sino también para regular el intenso tráfico marítimo que opera en nuestro litoral. Un plan que, a lo largo de la próxima década, exigirá inversiones de más de 1.000 millones de pesetas al año.



**Siete Ministerios, la Cruz Roja del Mar, la Compañía Telefónica y los organismos autonómicos, provinciales y locales colaboran en el proyecto.**





**C**OMO «camino de futuro» definió el ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones el Plan Nacional de Salvamento y Lucha contra la contaminación. José Barriónuevo, en el acto de presentación del proyecto, manifestó a los representantes de la Administración y a los periodistas asistentes a la rueda de prensa que, «el principal mérito del Plan es su propia realización. Llegar hasta este punto —dijo—, no ha sido una tarea fácil de lograr; sin embargo, a partir de ahora, este Plan marcará la pauta de las actuaciones futuras».

Tal como manifestó el ministro, este Plan marcará los modos de actuación futuros ya que, por primera vez en la historia, se ha conseguido que una veintena de organismos relacionados con el mar aúnen sus esfuerzos con

el fin de hacer posible este Plan. Un Plan, inmerso en la Ley de Protección Civil, cuyo establecimiento era una necesidad para nuestro litoral.

España, con sus cerca de 7.000 kilómetros de costa, necesitaba un Plan destinado a la coordinación del control del tráfico marítimo, así como a la prevención de accidentes con riesgo de contaminación del medio marino. En la actualidad, nuestro país dispone de dos centros de control de tráfico marítimo. Por una parte, el situado en el área del estrecho de Gibraltar, con base en la localidad gaditana de Tarifa, al que próximamente se le añadirán antenas de radar adicionales en Ceuta y, por otra, el localizado en la denominada «costa de la muerte» donde pronto entrará en funcionamiento el centro de Finisterre, cuyo marco de acción engloba-

rá la totalidad del litoral gallego.

El Plan Nacional de Salvamento, creado por la Dirección General de la Marina Mercante y en el que colaboran múltiples organismos, contempla la instalación, a corto y medio plazo, de ocho nuevos centros con los que se establecerá un sistema eficaz de vigilancia y control del tráfico en nuestro litoral. Estos nuevos centros estarán ubicados en cabo Machicaco (Vizcaya); cabo Peñas (Asturias); cabo de Gata (Almería), con antena remota en la isla de Alborán; cabo de San Antonio (Alicante); cabo Blanco (Mallorca), con antena remota en cabo Pera; Cabo Salou (Tarragona); cabo Bagur, en Gerona y, por último, el que se situará en la zona de Las Palmas de Gran Canaria, con antena remota en la isla de Fuerteventura.

El Ministerio de Transportes

invertirá un total de 3.200 millones de pesetas en la realización de estos proyectos; centros cuya labor no sólo será el control del tráfico marítimo de nuestro litoral, (muy denso si tenemos en cuenta que por nuestra situación estratégica, tanto en materia defensiva como comercial, son más de 200.000 los buques que navegan anualmente por nuestras aguas nacionales entre barcos mercantes, turísticos, deportivos y pesqueros), sino que, además, desempeñarán un trabajo de gran importancia en lo que a la prevención de siniestros se refiere.

### Unidades operativas

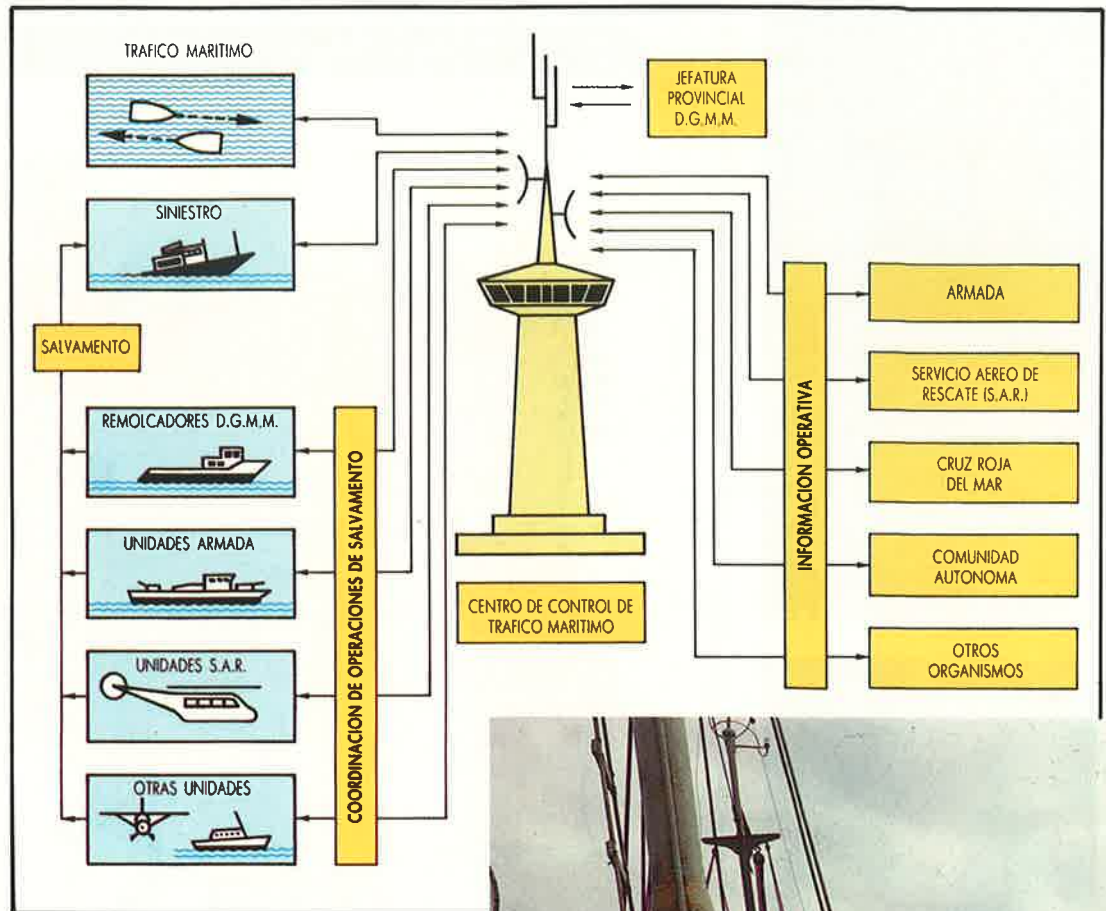
Una vez que ha tenido lugar un accidente es necesario contar con el servicio que prestan las unidades móviles. En este sentido, hay que hablar, sin duda al-



guna, de los remolcadores. La Marina Mercante dispone en la actualidad del «Alonso de Chaves», con base en Vigo y los destacados en Gijón, «Punta Service»; en Las Palmas, «Punta Salinas»; en Algeciras, «Punta Mayor» y en Palma de Mallorca, «Remolcanosa V».

Respecto a los remolcadores, el Plan Nacional de Salvamento contempla la adquisición, por parte de la Marina Mercante, de seis nuevas embarcaciones de 60 metros de eslora y más de 8.000 caballos de potencia que se ubicarán en los puertos de Bilbao, La Coruña, Huelva, Cartagena, Castellón y Tarragona. Este apartado requerirá una inversión, durante la próxima década, cercana a los 9.000 millones de pesetas.

Ante un siniestro con contaminación del medio ambiente las actuaciones deben estar, en todo momento, coordinadas y descritas minuciosamente con la finalidad de que cada cual sepa de antemano cómo se debe actuar sin perder esfuerzos,



## Operación salvamento

**E**L centro de control de tráfico marítimo viene a ser algo semejante a las torres de control en los aeropuertos. Sus funciones, también son similares. Desde Tarifa o Finisterre, los centros de control de tráfico marítimo «vigilan» los buques que navegan dentro de su marco de acción y establecen con ellos un permanente contacto de modo que, en cualquier momento, pueden tener conocimiento de un accidente o siniestro.

Cuando ocurre un accidente se pone en marcha todo un dispositivo de acción. Por un lado, se establece un flujo de información operativa entre el centro de control, la Armada, el Servicio Aéreo de Rescate (SAR), la Cruz Roja del Mar, la Comunidad Autónoma y cuantos organismos locales se interesen por el suceso quienes, a su vez, ordenan a sus respectivas unidades de salvamento el modo en el que deben actuar. De otra parte, a través del centro de control se coordinan todas las instrucciones y se observa cómo los remolcadores de la Dirección General de la Marina Mercante, las patrulleras de la Armada, los helicópteros del SAR y las unidades de la Cruz Roja se dirigen al lugar del siniestro para rescatar y evacuar a los heridos e, incluso, limpiar las aguas de productos contaminantes.



tiempo y dinero. Se puede decir, incluso, que las tareas de salvamento son como una producción en cadena: donde no llegan unas unidades, si lo hacen en cambio otras. Así, en ocasiones, se hacen necesarias unidades operativas más pequeñas que los remolcadores. En este sentido, la Dirección General de la Marina Mercante tendrá, una vez acabado el proceso de compras e inversiones, una flota de 20 embarcaciones

de 10 metros de eslora y más de 25 nudos de velocidad que se estacionarán en las localidades de Pasajes, Bilbao, Santander, Gijón, Burela, La Coruña, Muros, Santa Eugenia de Riveira, Vigo, Huelva, Algeciras, Málaga, Almería, Alicante, Palma de Mallorca, Castellón, Barcelona y Santa Cruz de Tenerife. Al mismo tiempo, adquirirá una flota de 15 lanchas de limpieza, capaces de combatir la contaminación en las zonas costeras y el





impresión directa internacional con el que se difunde a los barcos avisos náuticos, meteorológicos o cualquier otro tipo de información urgente de seguridad marítima relativa a las aguas costeras. En la actualidad, la gestión en España del servicio internacional NAVTEX está ubicada en el centro de control y coordinación que tiene la Dirección General de la Marina Mercante en Madrid. Desde el interior de la Península, los datos se codifican y transmiten por vía terrestre a la costa. En las estaciones costeras del NAVTEX se descodifican dos mensajes que vuelven a codificarse y llegan, por vía hertziana, a los buques, en la frecuencia de 518 kilohertzios. Las estaciones NAVTEX en la costa estarán, definitivamente asentadas, en La Coruña, Chipiona (Cádiz), Canarias y Alfabia (Palma de Mallorca).

Sin embargo, el Plan Nacional de Salvamento Marítimo no sólo comprende la compra de aparatos sofisticados. El programa abarca asimismo la creación de unos planes de formación de personal y elaboración de equipos técnicos y humanos capacitados y cualificados. En este sentido, la Dirección General de la Marina Mercante cuenta con el apoyo del resto de or-

ganismos implicados en este Plan de Salvamento y Lucha contra la contaminación: el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Protección Civil; el Ministerio de Obras públicas y Urbanismo, a través de la Dirección General de Puertos; el Ministerio de Economía y Hacienda, a través del Servicio de Vigilancia Aduanera; el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a través de la Secretaría General

### Desde Madrid a la costa

NAVTEX son las siglas con las que se nombra el servicio de

EL PLAN POR COMUNIDADES AUTONOMAS	
Galicia	Torre de Finisterre (La Coruña). Remolcador existente: Vigo. Remolcador propuesto: La Coruña. Unidades menores: Burela (Lugo), La Coruña, Muros (La Coruña), Santa Eugenia de Ribeira (La Coruña), Vigo. Lanchas de limpieza: La Coruña, Vigo.
País Vasco	Torre de Machichaco (Vizcaya). Remolcador propuesto: Bilbao. Unidades menores: Bilbao, Pasajes (Guipúzcoa). Lancha de limpieza: Bilbao.
Asturias	Torre de Cabo Peñas. Remolcador existente: Gijón. Unidad menor: Gijón. Lancha de limpieza: Gijón.
Baleares	Torre de Cabo Blanco con antena en cabo Pera (Mallorca). Remolcador existente: Palma de Mallorca. Unidades menores: Palma de Mallorca (2). Lancha de limpieza: Palma de Mallorca.
Cataluña	Torre de cabo Salou (Tarragona) y Torre de cabo Bagur (Gerona). Remolcador propuesto: Tarragona. Unidades menores: Tarragona, Barcelona. Lanchas de limpieza: Tarragona, Barcelona.
Comunidad Canaria	Torre de Las Palmas de Gran Canaria con antena en Fuerteventura. Remolcador existente: Las Palmas de Gran Canaria. Unidad menor: Santa Cruz de Tenerife. Lancha de limpieza: Las Palmas de Gran Canaria.
Andalucía	Torre de cabo de Gata con antena remota en la isla de Alborán. Torre de El Estrecho en Tarifa (Cádiz), incluyendo la Bahía de Algeciras, Ceuta y Areas Orientales. Remolcador existente: Algeciras. Remolcador propuesto: Huelva. Unidades menores: Huelva, Algeciras, Málaga, Almería. Lanchas de limpieza: Huelva, Cádiz, Algeciras, Málaga.
Región de Murcia	Remolcador propuesto: Cartagena. Lancha de limpieza: Cartagena.
Comunidad Valenciana	Torre de cabo San Antonio (Alicante). Remolcador propuesto: Castellón. Unidades menores: Alicante, Castellón. Lancha de limpieza: Castellón.
Cantabria	Unidad menor: Santander. Lancha de limpieza: Santander.
Comunidad de Madrid	Servicio Navtex.

de Pesca; el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, a través del Instituto Social de la Marina; Presidencia del Gobierno a través de la Dirección General de Infraestructura y seguimiento para situaciones de crisis; el Ministerio de Defensa con la Armada; la Cruz Roja del mar; la Compañía Telefónica y las administraciones autonómicas y provinciales. ■

Ana DIAZ  
Fotos: Julio PALOMAR



LITORAL

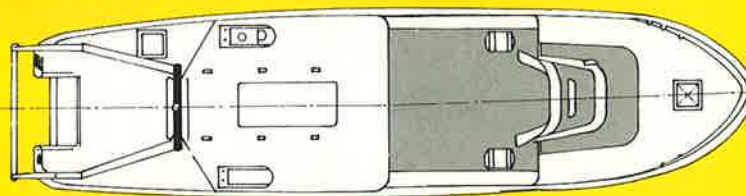
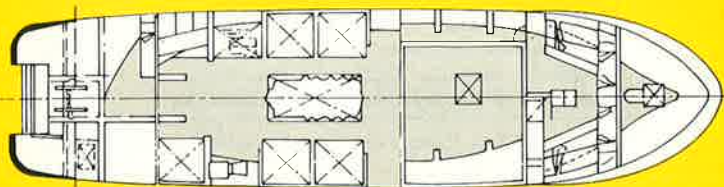
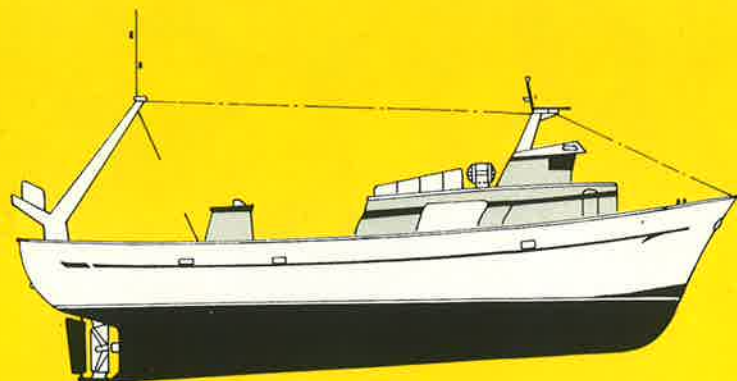
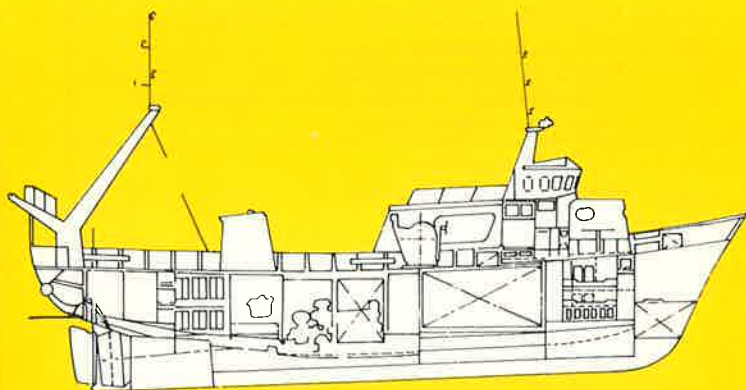
21'70 - Con sólo puente y puntal bajo

- Popa cerrada
- Popa rampa

21'70 - Con superestructura y puente

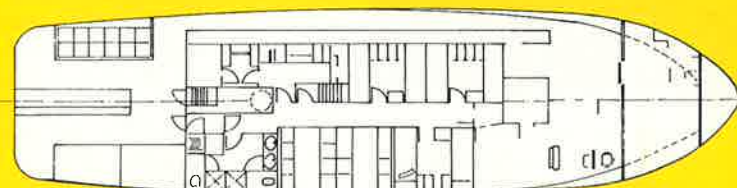
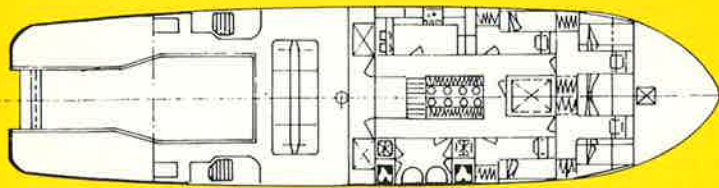
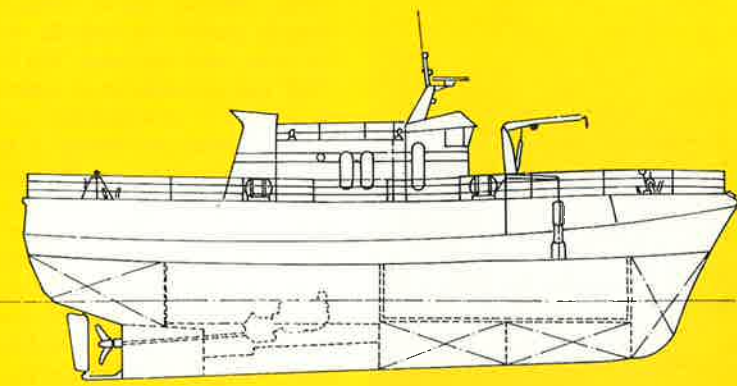
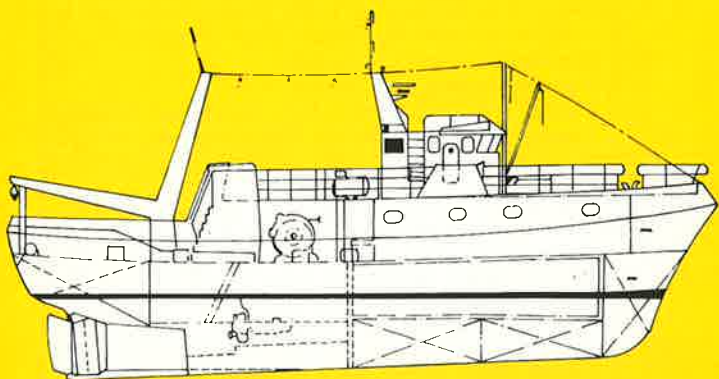
- Tres puntales
- Arrastre
- Popa cerrada
- Popa rampa
- Palangre
- Nasa
- Cerco

24'10 - Con las mismas características y los mismos tipos que el modelo anterior.



24'10  
LITORAL  
ARRASTRE POR POPA

24'10  
LITORAL  
PESQUERO ARRASTRE POR POPA



24'10  
ALTURA  
ARRASTRERO POR POPA

24'10  
ALTURA  
PESCA AL PALANGRE

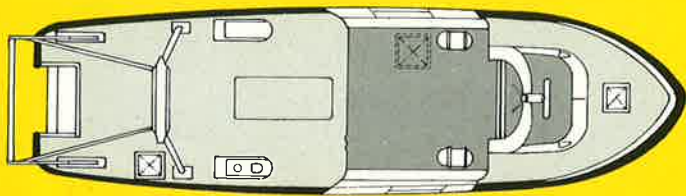
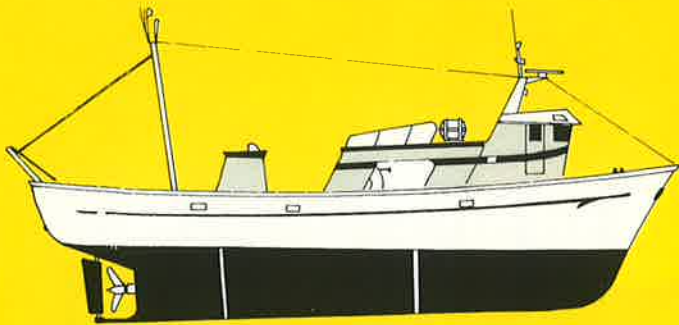
**SERVICIO FINANCIACION BELLIURE**  
**ESTUDIAMOS SU CASO PERSONAL**



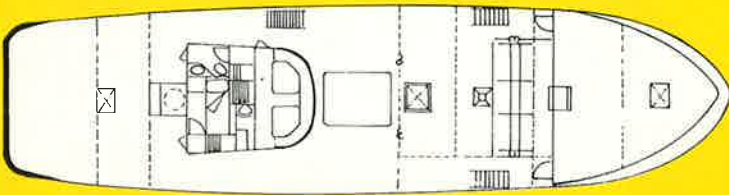
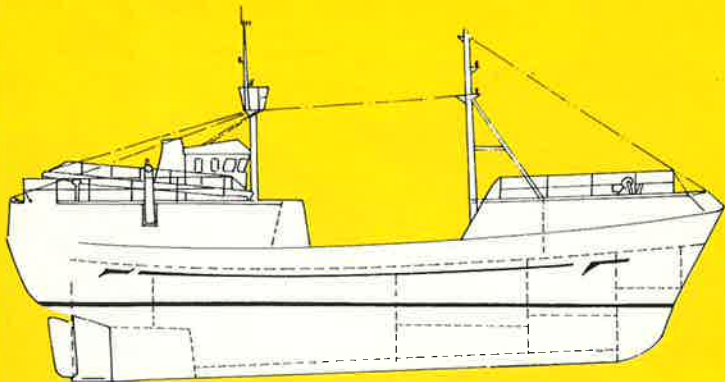
## ALTURA

- 21' 70 - Arrastre - Por popa  
- Por centro
- Palangre
  - Nasa
  - Cerco
  - (Polivalentes)

- 24' 10 - Con las mismas características y los mismos tipos que el modelo anterior.



21' 70  
LITORAL  
PESQUERO DE ARRASTRE POR POPA



24' 10  
ALTURA  
ARRASTRERO CON TANGONES



# BELLIURE

Con una auténtica vocación al mar, nace en 1953 ASTILLEROS BELLIURE, S.A. Desde entonces y hasta hoy esa vocación y una constante renovación técnica han hecho de los Astilleros una firma acreditada dentro del mundo de la navegación.

Los Astilleros inician sus actividades con la construcción de embarcaciones de pesca de madera. Unos años más tarde, en 1974, se establece una división de embarcaciones de recreo y se incorporan nuevos materiales y nueva tecnología para construir yates de vela de hasta 50 pies de eslora.

En 1982 BELLIURE da el paso definitivo para su consolidación, dotando a los Astilleros de nuevas instalaciones equipadas con la más sofisticada maquinaria y creando un importante departamento técnico, de esta manera amplía su oferta al mercado al construir además, embarcaciones ONE OFF diseñadas por los más prestigiosos arquitectos navales del mundo.

En la actualidad, BELLIURE decide aplicar toda su alta tecnología y experiencia en la construcción de pesqueros de poliéster, dedicando para ello a su potente equipo técnico.

Tecnología de materiales de construcción, diseño y un acabado de muy alta calidad han logrado que ASTILLEROS BELLIURE, S.A. sean reconocidos a nivel mundial como uno de los más modernos astilleros de construcción naval.

## Astilleros Belliere, S.A.

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



UNIR EUROPA Y AFRICA

# UNA UTOPIA HECHA REALIDAD





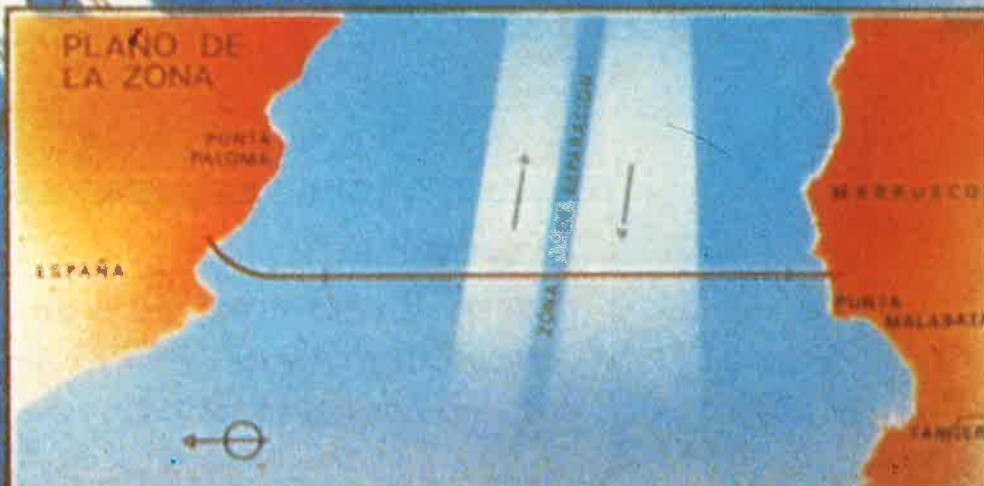
La imaginación futurista de Julio Verne no alcanzó a soñar con autopistas submarinas, puentes o túneles que, bajo las aguas del mar, uniesen entre sí islas y continentes. La fantasía de autores más recientes e incluso la filmografía actual han permitido imaginar ciudades y mundos subacuáticos que aún están lejos de ser realidad. Pero no todo es fantasía. El túnel de Seikán, el Canal de la Mancha o el sistema de puentes colgantes entre las islas japonesas de Houshu y Shikoki ponen de manifiesto la viabilidad de obras de ingeniería submarina. La sociedad española SECEGSA y la marroquí SNED estudian la posibilidad de construir un enlace fijo en el estrecho de Gibraltar, un proyecto de comunicación para el siglo XXI.

**E**L control del Estrecho de Gibraltar ha sido el *leit motiv* de muchos pueblos y civilizaciones que, en su afán de poseerlo, sostuvieron en sus aguas sangrientas luchas. La escasa separación entre los continentes europeo y africano en la zona del Estrecho despertó, desde antiguo, la idea de establecer allí una comunicación fija que las enlazase.

Sin embargo, los primeros estudios sobre el tema datan tan sólo del siglo XIX. En 1869, el Consejo de Obras Públicas y Urbanismo informó al conde Laurent Valldeuil de un proyecto que enlazaba los continentes a la altura de Gibraltar. A partir de dicho informe, otros técnicos intentaron encontrar la fórmula más idónea para la travesía gibraltareña. Entre los estudios desarrollados cabe mencionar los realizados por los ingenieros militares Cormena, Rubio, Alvarez de

Sotomayor, Jenovais e Ibáñez de Ibero; así como las investigaciones de los ingenieros de Caminos García Faria, Mendoza, Gallego y Peña Boeuf, algunas de los cuales gozaron, dada la época de su elaboración, de un indudable soporte tecnológico. A pesar de todo, la mayoría de las obras se han debido a actuaciones individuales y, en cualquier caso, unilaterales por parte española.

La iniciativa de llevar a cabo un trabajo coordinado entre España y Marruecos es relativamente reciente. Todo ocurrió en Fez, en 1979, con motivo de la visita de los Reyes de España a Marruecos. En Fez, Juan Carlos I y Hassan II, conscientes del papel que ambos países debían desempeñar en la cooperación africano-europea, decidieron dar un paso adelante en lo referente al Enlace Fijo del Estrecho. El paso dado en Fez por los monarcas de ambas naciones marca un hito his-





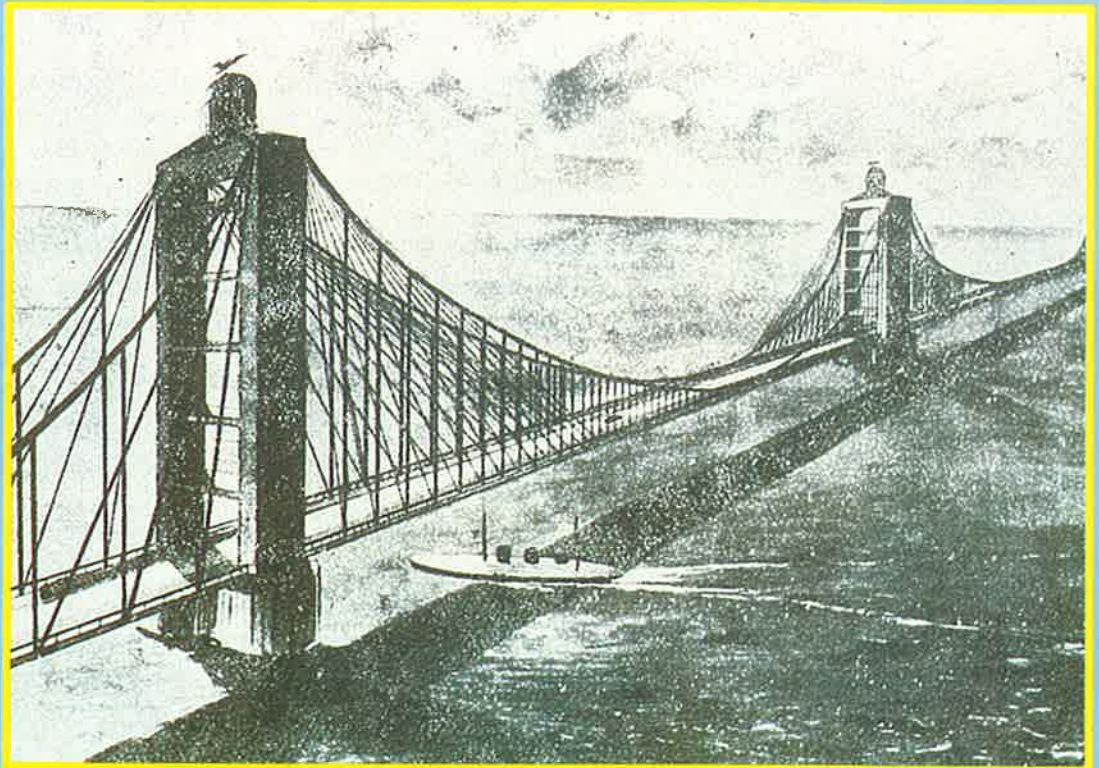
tórico en las relaciones hispano-marroquíes. Por primera vez, se expresa la voluntad de los dos países por trabajar conjuntamente en el proyecto y, también por primera vez, se firma un acuerdo por el que se permite la realización de los estudios técnicos necesarios para llevar a cabo la construcción del Enlace Fijo en el Estrecho de Gibraltar.

Como consecuencia de esta voluntad de cooperación, se crean dos sociedades estatales: la Sociedad Española de Estudios para la Comunicación a través del estrecho de Gibraltar (SECEGSA) y, en Marruecos, la Société Nationale d'Etudes du Détroit (SNED).

En octubre de 1980, un acuerdo complementario crea el Comité mixto hispano-marroquí, órgano encargado de coordinar los trabajos realizados por ambas entidades estatales y que se basan, fundamentalmente, en el reconocimiento fisiográfico de la zona del Estrecho; la viabilidad técnica de los proyectos presentados; los problemas jurídicos que plantea el establecimiento del Enlace Fijo y los análisis económicos, de tráfico de mercancías y pasajeros, derivados del mismo.

Los trabajos que, en estos momentos, desarrolla SECEGSA son el resultado del Plan adoptado en la décimosegunda reunión del Comité mixto, celebrada en Rabat, en 1985. Un plan cuatrienal cuyos objetivos son la toma de datos procedentes tanto del medio terrestre como del acuático en la zona del Estrecho; la homogeneización, desde el punto de vista técnico-económico, de las distintas fórmulas ofrecidas al proyecto (túnel o puente); el desarrollo de una metodología capaz de seleccionar algunas de las soluciones dadas; los análisis de rentabilidad del proyecto; la potencialidad del desarrollo de estudios que hagan referencia al Enlace Fijo así como la publicidad de los mismos en el marco de la comunidad científica internacional y, por último, la evaluación del Derecho aplicado a los estudios, la construcción y la explotación del proyecto.

El objetivo final del mencio-



***E***l enlace marcará un hito en la historia de los dos continentes.

nado plan será establecer la viabilidad del proyecto del Enlace entre Europa y Africa a la altura del estrecho de Gibraltar.

La idea del Enlace Fijo ha sido presentada, asimismo, en diversos foros internacionales desde donde los organismos mundiales se han pronunciado al respecto. De este modo, cabe mencionar la Resolución 57/82 del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas por la cual se insta a las comisiones económicas para Europa y Africa (CEPE y CEPA) a realizar los estudios preliminares sobre la posibilidad técnica, económica y jurídica del proyecto de comunicación fija entre España y Marruecos.

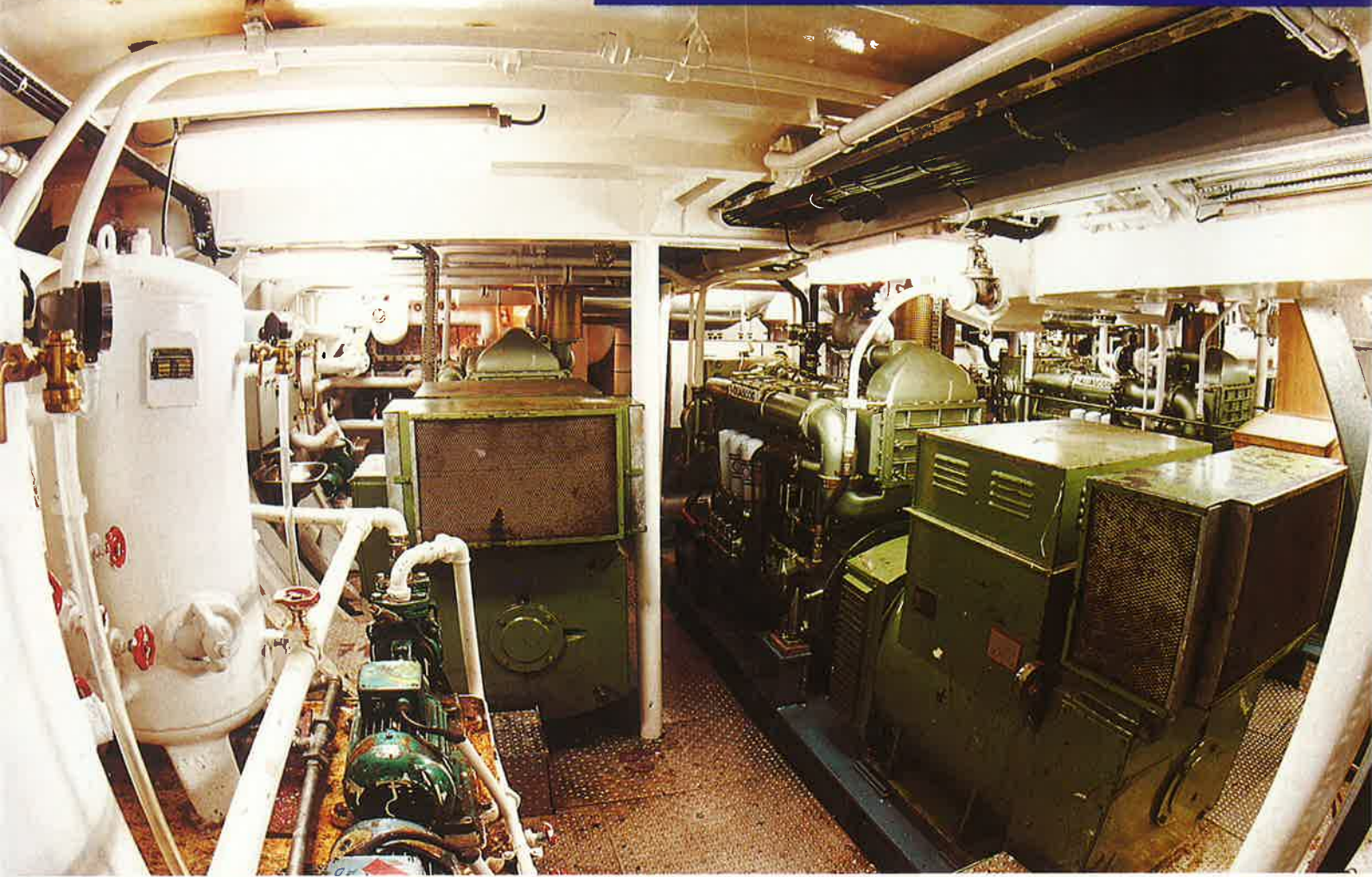
La idea de establecer enlaces fijos a través del mar surge en la segunda mitad del siglo XIX, época de gran desarrollo de la ingeniería civil, debido a la aplicación de materiales férreos en la estructura de las construcciones. Por otra parte, las presiones sociológicas y económicas del tiempo justifican, en gran medida, la construcción de este tipo de obras.

#### **Gibraltar, un enlace más**

A lo largo del presente siglo y, particularmente, a par-



# 1584 CV GUASCOR HACEN POSIBLE LA PROPULSION DIESEL - ELECTRICA



Motores Diesel

Guillemet Ascunce Corporación, S.A.

Edificio GUASCOR  
20750 ZUMAIA - GUIPUZCOA - ESPAÑA  
P.O. Box 30  
Tel: 943 - 86.06.00 / 86.07.00

1584 CV  
GUASCOR  
A BORDO





tir de 1950, al avance tecnológico posibilita la realización de algunos de aquellos «sueños», imposibles de imaginar en la pasada centuria. Obras como el túnel de Seikán, los enlaces entre las islas japonesas de Houshu y Shikoku o los puentes sobre los estrechos del Grant Belt, Pequeño Belt, Messina y Bósforo constituyen claras muestras de los logros conseguidos por la ingeniería contemporánea.

Seikán ostenta el récord mundial en la longitud de túneles subacuáticos. Tiene una longitud de 53,85 kilómetros, de los que 23,30 discurren bajo el mar. Con la puesta en servicio de este túnel, ciudades como Tokio y Sapiro, cuya distancia significaba casi dieciseis horas de viaje en ferrocarril se unen mediante el denominado «Tren Bala», en tan sólo seis horas.

Por otra parte, a través de una serie de puentes de diversa tipología (colgantes, atirantados, de hormigón, de estructura metálica, etcétera...), quedarán unidas, en un futuro no muy lejano, las islas japonesas de Houshu y Shikoku. Lo más destacado de este enlace será el puente Akashi que, con 2.000 metros de

## **D**os empresas nacionales se encargan de estudiar el proyecto del enlace entre Europa y Africa.

«luz», ostentará el récord mundial en las construcciones de su tipo.

Más cerca nos queda el Túnel de la Mancha, entre Gran Bretaña y Francia, cuya construcción se adjudicó recientemente a un consorcio en el que participan constructoras y entidades bancarias de diversos países, aún cuando el capital mayoritario será inglés y francés. El «Chunnel», nombre con el que se conoce popularmente el proyecto, tendrá una longitud de 52 kilómetros, de los que 36 serán subacuáticos, y unirá por ferrocarril las terminales de Chériton, cerca de Folkeston, en Gran Gretaña, con Fréhtun, en Calais, en la costa oeste francesa. De este modo, París y Londres quedarán unidas por tren en 1993. La distancia será recorrida en tan sólo tres horas y quince mi-

nutos, cinco horas menos que las que se precisan en la actualidad para trasladarse de una capital a otra.

La dificultad del reconocimiento del entorno, la complejidad de los problemas técnicos a resolver, los aspectos económicos, financieros y fiscales y, sobre todo, las cuestiones políticas derivadas de estos proyectos, hacen que el plazo de tiempo necesario desde la gestión de la obra hasta su construcción sea lento, largo y difícil de negociar.

El caso del puente o el túnel que unirá en el futuro las costas europeas y africanas no es una excepción. Aún cuando las primeras propuestas de construcción se realizaron en 1970, hasta el próximo siglo no será real el proyecto en Gibraltar. Los técnicos encargados de los estudios del programa del Enlace Fijo eu-

ropeo-africano apuestan por tres soluciones, como las más viables de ejecutar: túnel subterráneo, puente sobre apoyos fijos y puente sobre apoyos flotantes.

Para Vicente García, vicepresidente de SECEGSA, «las posibilidades que ofrecerá el Enlace en el estrecho de Gibraltar son únicas porque, por primera vez en la historia, quedarán unidos dos continentes. Por otra parte, quedarán de nuevo unidas dos culturas que lo han estado muchas veces en la historia: la española y la árabe. Las posibilidades de desarrollo que el Enlace puede ofrecer a Marruecos y Andalucía son muy significativas ya que serán zona de paso obligado de pasajeros y mercancías transportadas de Europa a Africa, o al contrario».

Desde la Embajada de Marruecos en Madrid, la opinión sobre la construcción del Enlace Fijo en el estrecho de Gibraltar también se ve con buenos ojos. El Consejero Económico de la Embajada de Marruecos en Madrid, Monsieur Fassi, manifestó a MAR que «Marruecos apoya el proyecto con todos los medios humanos y técnicos a nuestro alcance. El Enlace Fijo



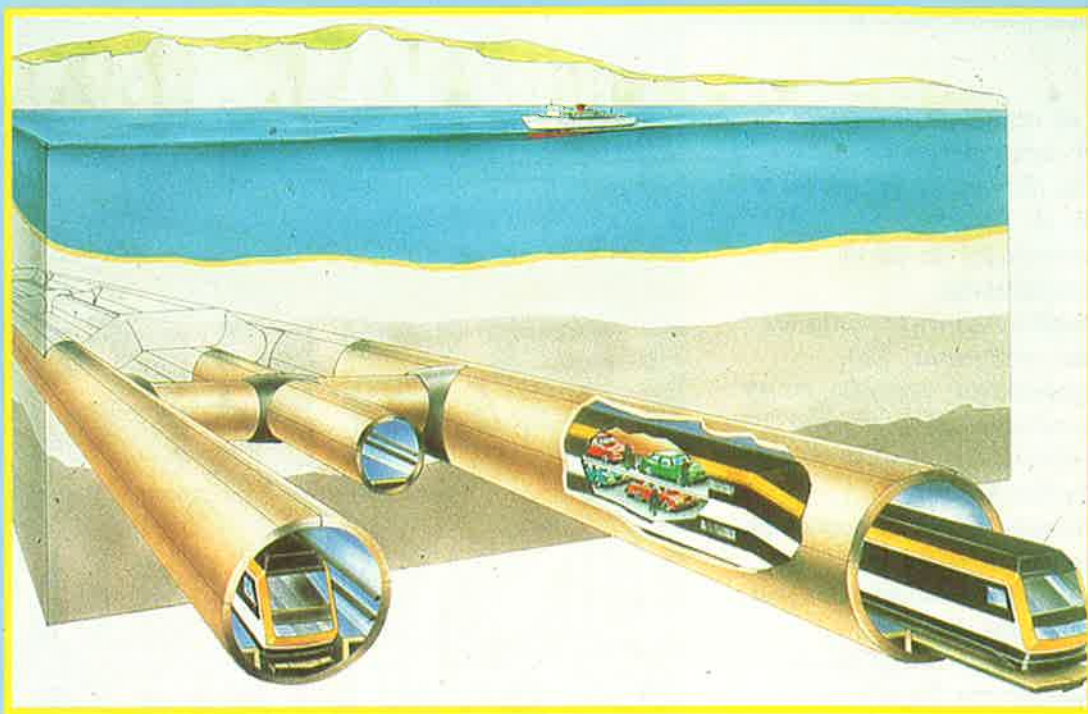
es sólo uno de los muchos proyectos de unión futuros y, por supuesto, es una ilusión común entre España y nuestro país que no sólo ha servido para intensificar y mejorar las relaciones diplomáticas bilaterales sino, además, para intensificarlas desde el punto de vista intercontinental. El Enlace del estrecho de Gibraltar es un proyecto ambicioso en el que muchos países africanos y europeos comienzan a interesarse y del que ha hablado Hassan II en su reciente visita a España.»

### Túnel o puente

Aunque el Enlace Fijo es algo ya en la mente de muchos, lo cierto es que aún no se ha determinado qué tipo de construcción unirá los dos continentes. Las opciones de túnel excavado o la de puente, sobre apoyos fijos son las que cuentan con más posibilidades, según técnicos encargados de los estudios.

En caso de que se optara por el túnel excavado, éste tendría el récord mundial en la combinación longitud-profundidad con sus 50 kilómetros de longitud y con pendientes máximas del 2 por cien. Uno de los problemas planteados es el de la ventilación de túnel, apto tanto para el tráfico de vehículos como el de trenes, que exigiría la construcción de unas chimeneas de aireación con riesgo semejantes a los de las pilas de un puente. El problema, sin embargo, quedaría solucionado si el túnel se construyera exclusivamente para el tráfico ferroviario. En este caso, los coches y camiones discurrirían por el túnel sobre una plataforma ferroviaria.

La solución de puente sobre apoyos fijos es una opción más válida para el tráfico de vehículos que para el tráfico ferroviario; sin embargo, plantea mayores problemas jurídicos que los derivados de la construcción del túnel excavado, que sin acabar-



**Puente o túnel submarino, los ingenieros todavía no se han decidido por una de estas opciones.**

se todavía serían menores de los que ocasionaría la edificación de un puente sobre apoyos flotantes. En el caso de optarse por este tipo de construcción, la «luz» de los vanos del puente del Estrecho serían de 2.000 metros.

Para Vicente García, vicepresidente de SECEGSA, «aún no se ha decidido cuál va a ser la solución definitiva aunque, probablemente, sucederá lo que en el caso de Chunel

que, en el concurso de ideas, se aceptaron ambas soluciones».

Por su parte, el Consejero Económico de la Embajada de Marruecos en Madrid afirma que, «en el supuesto de que el Enlace Fijo no se llevara a cabo, las investigaciones que, tanto la empresa marroquí SNED como la española SECEGSA han realizado durante todos estos años, no habrían sido un fracaso ya que los estudios realizados han permitido

conocer a fondo la zona del estrecho de Gibraltar, algo que hasta entonces había sido un misterio para los científicos».

Probablemente, en el siglo XXI no serán las columnas de Hércules en Gibraltar y Ceuta las que marquen el camino hacia el océano Atlántico, sino un túnel o un puente que, a través del mar, unan África y Europa. ■

Ana DIAZ



Según especialistas reunidos  
en Francia el pasado mes  
de septiembre

*Los accidentes mortales en el sector pesquero son diez veces superiores a los de otras actividades de tierra consideradas tradicionalmente como las más peligrosas. Los especialistas reunidos en un seminario sobre el tema celebrado el pasado mes de septiembre en la Bretaña francesa consideran, en este sentido, que sólo una actuación integral sobre los distintos factores de riesgo puede reducir tan disparada estadística. Sobre todo, empezando por concienciar a los propios interesados.*

# LA PESCA, UNA ACTIVIDAD PELIGROSA





**L**A minería, la construcción y la agricultura son consideradas generalmente por la opinión pública como las actividades profesionales más peligrosas. Los datos estadísticos, sin embargo, no reflejan lo mismo y, según cifras oficiales de la Comisión Europea, la pesca es muy por encima de ellas la que presenta un mayor número de accidentes mortales.

Luc Dutailly, administrador principal de la Dirección de Salud y Seguridad de la Comisión Europea, aclaró en un reciente seminario sobre seguridad en la pesca marítima la verdadera realidad de esta situación. Según sus datos, la pesca marítima es incluso la más peligrosa de todas las grandes actividades humanas, con unos índices de

frecuencia de accidentes mortales que se sitúan entre el 1 y el 3 por mil, lo que equivale a decir que son diez veces más elevados que en las actividades humanas de tierra firme más peligrosas.

Para él, como para otros especialistas presentes en el mismo seminario, esto se produce por un cúmulo de circunstancias y no por una sola razón. Pero, sobre todo, y en unos términos que encerraban una dura acusación, señaló que a la conclusión a que se llega en la Comunidad Europea es que *los riesgos que conoce la pesca marítima son el resultado de un cierto abandono general por parte de las autoridades nacionales y de la propia profesión.*

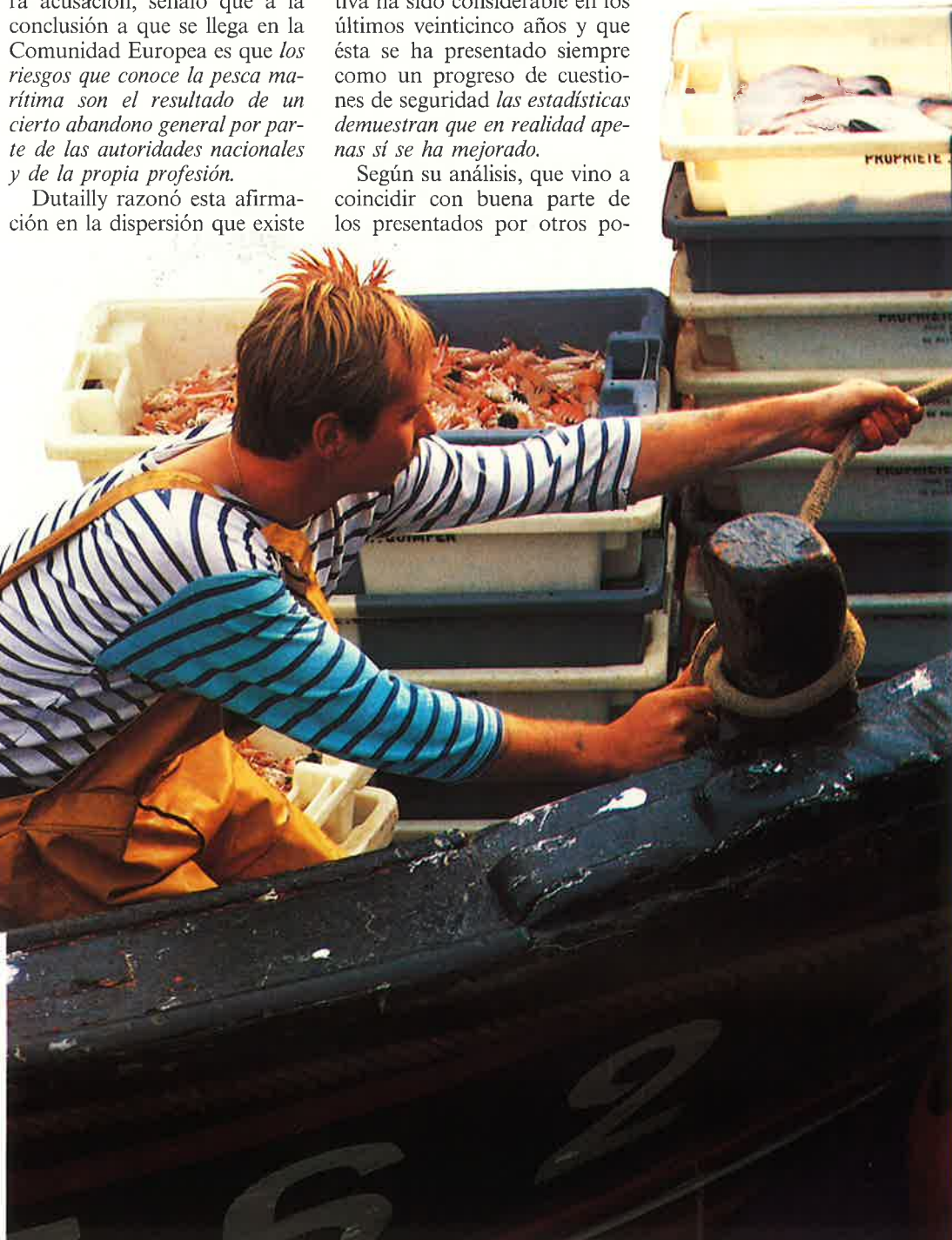
Dutailly razonó esta afirmación en la dispersión que existe

generalmente en todos los países europeos sobre los organismos competentes en materia de seguridad. Así aseguró que *un observador británico ha contabilizado en su país más de 98 organismos* relacionados con la seguridad en la pesca, lo que puso como ejemplo de maraña administrativa que puede influir negativamente en la eficacia de la gestión. Del mismo modo explicó que pese a que la evolución tecnológica y normativa ha sido considerable en los últimos veinticinco años y que ésta se ha presentado siempre como un progreso de seguridad *las estadísticas demuestran que en realidad apenas sí se ha mejorado.*

Según su análisis, que vino a coincidir con buena parte de los presentados por otros po-

nentes, detrás de cada accidente suele estar tanto lo relacionado con las propias características del barco como de la actividad del pescador. Esto es, que son achacables en un 50 por cien a las condiciones de la nave por un lado y por otro a las características del trabajo y a la falta de previsión sobre los riesgos que toman los propios pescadores, en la misma proporción.

Tony Morral, del British





## Se producen diez veces más accidentes mortales que en la minería o en la construcción

Maritime Technology, llegó a parecidas conclusiones en su exposición sobre la seguridad en los pequeños buques pesqueros. Señaló que el número de accidentes registrados, de fallecimientos y de lesiones se ha mantenido en niveles elevados y bastante constantes desde 1975 en el ámbito de la Comunidad, *aunque la proporción es cada vez mucho mayor*, aseguró.

Para él, las causas que los provocan suelen estar relacionadas tanto con las cualidades marineras de las embarcaciones, como con lo que llamó *factor humano* o actitudes de los propios trabajadores frente a su seguridad, con las maniobras y operaciones propias de las faenas pesqueras y con la estabilidad de la embarcación.

El profesor Andro, del Instituto Universitario de Tecnología de Lorient (Francia), puso por su parte especial énfasis en las condiciones de trabajo de los pescadores y en las fuertes circunstancias de ruido en que lo llevan a cabo. Este exceso condiciona en gran manera toda la vida a bordo y perjudica a la larga tanto la salud física como psíquica de las personas que se ven expuestas a estos entornos sonoros.

El cuadro dibujado por estos especialistas, fruto de arduas investigaciones y de experiencias contrastadas, no ofrece dudas sobre la dureza de la vida del marino. Tanto es así, que el profesor Patrick Dorval, también del Instituto Universitario de Tecnología de Lorient, llegó a decir que, estadísticas en mano, se podría asegurar que *un pescador de cada veinte perderá la vida por causas laborales en el transcurso de un período de actividad de veinticinco años*.

### ¿Cómo solucionarlo?

Ante el duro panorama y lo tajante y claro de la realidad no cabe una única solución milagrosa, sino lo que los especialistas vinieron a denominar como actuación integral sobre todos y cada uno de los factores



que están detrás de los accidentes.

Luc Dutailly, que habló en nombre de la Comisión Europea, señaló que a la vista de estas observaciones, el organismo comunitario ha decidido actuar con resolución sobre el problema. ¿Cómo hacerlo? Según explicó, considerando la

seguridad de todas las fases, tanto en el diseño de los barcos, en la distribución de tareas, así como en la formación profesional. Pero no sólo en ellas, sino también y sobre todo, *creando una conciencia del riesgo existente entre los propios pescadores, fomentando la idea de seguridad y el aprendi-*

*zaje necesario para superar los peligros.*

*Si a pesar de todos los esfuerzos —añadió— la seguridad del barco o de los hombres se ve comprometida por una concatenación de circunstancias adversas, se debe garantizar una asistencia médica y unos servicios de socorro adecuados, con unas prestaciones comparables a las que se ofrecen en tierra firme, e incluso en algunos aspectos superior, debido al aislamiento del lugar de trabajo.*

Es decir, que la actuación integral de la que se habló en este foro pasaría por una formación profesional de los pescadores que hiciera especial hincapié en los problemas de seguridad. Por otro, llevar a cabo campañas de seguridad en el trabajo, vigilar y establecer las condiciones mínimas que deben observar las embarcaciones y, como complemento de todo lo anterior, desarrollar una asistencia médica y de auxilio en la mar.

El profesor Dorval explicó por su parte que la pasividad es la principal causa de los accidentes de trabajo, por lo que demandaba una colaboración por parte de los medios de comunicación social para hacer llegar a los pescadores la importancia que tiene la previsión de riesgos y para hacerles cambiar, si acaso, las actitudes hacia su propio trabajo que entrañan peligro. Para Dorval, *productividad, seguridad y calidad no son contradictorios, ni en el sector de la pesca ni en cualquier otra actividad industrial.*

En la misma línea se manifestó el ingeniero naval británico John Tvedt, que señaló que en el Reino Unido, *los medios de comunicación han hecho hincapié en los peligros y catástrofes que sobrevienen a buques o tripulaciones, pero no han insistido lo suficiente en las maneras de evitarlos y prevenirlos.*

Su compatriota Alan Dean, de la Sea Fish Industry Authority británica, se refirió también al papel fundamental que pueden desempeñar los medios de comunicación a la hora de concienciar a los propios trabajadores de los riesgos a que se





# Ya era el pesquero de los 90. Ahora es el R-90 congelador

El Rodman 90 ya era el símbolo de una nueva década. Un pesquero de Políester Reforzado con Fibra de Vidrio capaz de superar a cualquier buque tradicional en prestaciones, bajo mantenimiento y poder de captura.

Pero, ahora, con su nuevo túnel de frío, el R-90 Palangrero Congelador vuelve a anticiparse al futuro de la pesca.

Hágase con el nuevo Rodman 90 Palangrero Congelador. El Futuro le dará la razón.

#### Características Principales

Eslora total	27,98 m.
Eslora en flotación	24,87 m.
Manga	8,00 m.
Puntal	4,20 m.
Calado	2,28 m.
Potencia aproximada	600-800 CV
Velocidad aprox. plena carga	9-11 nudos.
Autonomía aproximada	8.000 millas.
Capacidad de bodega aislada	160 m <sup>3</sup> .
Capacidad de combustible	100 m <sup>3</sup> .
Capacidad de agua dulce	12 m <sup>3</sup> .
Habitación	15 personas.
TRB aproximado	180
Clasificación	Bureau Veritas (1)

**polyships s.a.**

Construcción Naval  
en Políester Reforzado con fibra de vidrio.

Tel. (986) 37 22 33 Tlx. 836677 - PLSP E FAX 374337 APARTADO 501, RÍOS, VIGO, ESPAÑA



ven sometidos. En este sentido señaló que *las medidas legales son muy necesarias, pero existen también muchas otras que deberían adoptarse por sentido común*. Para él, *sería mucho mejor oír a un patrón decir: «Quiero cubiertas antideslizantes porque es más sensato» que «He de tener cubiertas antideslizantes en mi barco porque me lo manda la ley.» El escuchar una u otra afirmación —dijo— dependerá del papel que desempeñen los medios de comunicación en esta tarea.*

### Propuestas concretas

Pero a parte de estas propuestas, de carácter más general, surgieron a lo largo del seminario otras de carácter más concreto que fueron desgranadas por los distintos especialistas que participaron en él. La propia Comisión Europea explicó su programa integral para la prevención de los accidentes en la mar, que va desde lo relativo a la formación profesional hasta el fomento de la colaboración entre los distintos sistemas radiomédicos existentes en algunos países comunitarios.

En cuanto a lo primero, destaca el curso encargado al equipo del profesor francés Patrick Dorval sobre prevención de accidentes del trabajo. Igualmente, la campaña de formación de investigadores llevada a cabo por el Instituto Universitario de Tecnología de Lorient, para que estudien en los distintos países las condiciones de vida y de trabajo en la pesca. Por último, el patrocinio del programa MAC-NET, de coordinación de centros radiomédicos, en el que el Instituto Social de la Marina español lleva a cabo un importante papel.

Los portugueses Amantino Lopes y Jesús Proenca, del Centro de Formación Profesional del Sector Pesquero y de la Escuela Nacional de Pesca, respectivamente, enfatizaron la importancia que tiene la enseñanza profesional en la prevención de accidentes. Para el primero de ellos, *la seguridad de-*

*be comenzar ya a considerarse en el diseño mismo del buque, además, en la construcción naval, en la estructura de los cascos, la ergonomía, la seguridad e higiene en el puesto de trabajo, las faenas de pesca, la navegación, las comunicaciones, e incluso en los sectores anejos al pesquero.*

Los británicos propusieron, sobre todo, una mayor atención a la construcción naval y a los problemas de estabilidad, de creación de departamentos estancos y a la existencia de útiles más efectivos para las tareas de salvamento.

Jean-Claud Le Berre, director de Radio Animation Peche, emisora francesa especializada en pesca y organizadora de este encuentro europeo, iba más allá en sus propuestas. El proyecto Telemar, de empleo de la telemática a bordo de los buques, abarca tanto aspectos de seguridad como comerciales o de comunicación. El objetivo de este proyecto, actualmente en fase experimental, es el de creación de bancos de datos marítimos que puedan ser consultados tanto desde el mar como en tierra, así como contempla una nueva red de comunicación para las pescas marítimas que permita el desarrollo de servicios aún inexistentes y de la microinformática a bordo.

Con la aplicación de este sistema, un patrón podrá conocer por su ordenador del puente las previsiones meteorológicas para la zona; podrá tener información sobre bancos de pesca próximos por medio de los planos de temperatura de las aguas, así como tendrá acceso a otras informaciones de su interés relativas a la comercialización de las especies.

Todo este proceso será posible gracias a la utilización de un satélite. El proyecto, si bien está por ahora en mantillas, cuenta ya con dos experiencias pilotos: una en un atunero francés que faena en la costa de África y otra en un barco artesanal con base en Le Guilvinec, el mayor puerto de Francia en buques de este tipo.





## Experiencias españolas

El doctor José A. Acebes García, asesor del Servicio de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina, y José L. López Redondo, asesor técnico laboral marítimo del mismo organismo español, fueron los dos ponentes representantes de nuestro país en este seminario. Sus intervenciones despertaron el interés de los asistentes, sobre todo, por lo avanzado de nuestro país en lo que se refiere a sanidad marítima y a la importancia de nuestro sector pesquero en relación a los de los otros Estados comunitarios.

El doctor Acebes, que intervino junto con su colega francés el doctor Pujos, director del Centro de Consultas Médicas Marítimas de Toulouse, presentó los pormenores del programa MAC-NET (siglas del Medical Advice Centres Network), que tiene por objeto la coordinación progresiva de los centros de asistencia médica por radio en la mar, a fin de aumentar los niveles de salud y seguridad de los marineros y pescadores. Por él se trata asimismo de incrementar la utilización y el desarrollo de las nuevas tecnologías de la información, proceso de datos y telecomunicaciones, y en especial, de los servicios de telemedicina.

Falta conciencia  
en el sector para  
reducir muchos  
de los riesgos que  
entraña



Asimismo, el doctor Acebes contó la experiencia española en lo que a atención médica por radio se refiere y a la red montada por el Instituto Social de la Marina para atender este servicio. De este modo explicó los niveles de asistencia sanitaria, la existencia del buque hospital «Esperanza del Mar», único en Europa, y la creación de centros asistenciales tanto en las Casas del Mar ubicadas en los principales puertos españoles como en aquellos otros del extranjero donde la flota española tiene una presencia más o menos constante.

José L. López Redondo centró su intervención, por su parte, en el programa Inspecmar, de control de las condiciones de vida y trabajo a bordo, sobre el que se informa más detalladamente en páginas de este mismo número. Para López Redondo la inspección supone un aspecto fundamental de la previsión de accidentes y explicó que la novedad de este programa se basa en el aspecto integral que trata de establecer. Las originalidades de Inspecmar son fundamentalmente, según detalló, el hecho de estar basado específicamente en el sector marítimo pesquero; que las visitas de inspección tienen en una primera fase un carácter informativo y que el equipo que las lleva a cabo está formado tanto por un inspector de trabajo como un profesional marítimo y de un médico de sanidad marítima, auténticos especialistas en los problemas de seguridad y salud a bordo.

Con todas estas cuestiones se quiere, al menos, concienciar a los propios pescadores, a armadores, a educadores y a constructores navales de la necesidad de hacer más seguro el trabajo en la mar. Sería éste un primer paso necesario para reducir las cifras de accidentes y para acabar en un futuro con tan luctuosas estadísticas. El *Trabaja pero seguro*, viejo lema de la sanidad laboral española, no ha perdido desgraciadamente parte de su triste actualidad. ■

Miguel PEDRERO

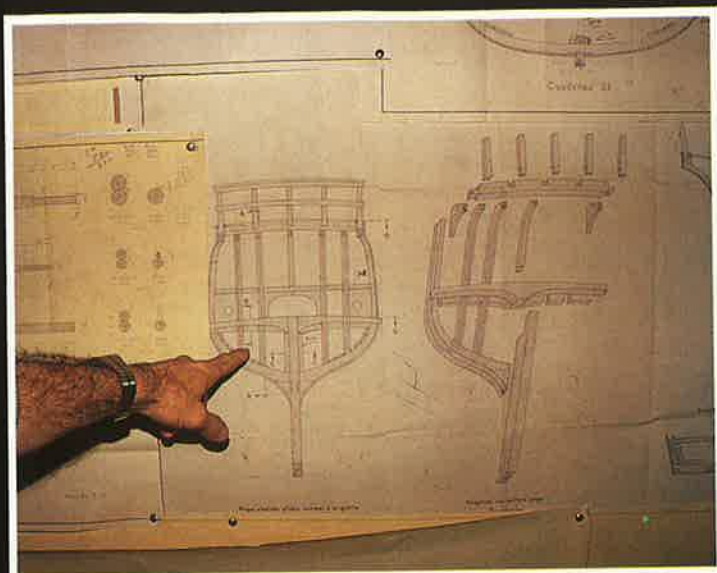




*Carpinteros de ribera armando las cuadernas de una nave.*

# LOS ÚLTIMOS CARPINTEROS DE RIBERA





Planos de los ensamblajes de la reproducción de una carabela.



Tablones dispuestos para una cubierta.



### *La fibra de vidrio termina con un oficio milenario*

*Elegir los troncos apropiados en los mejores bosques peninsulares. Tratar la madera una vez aserrada. Armar quilla, tajamar y codaste. Montar cuadernas y berlingas. Calafatear y levantar la arboladura. Son todas operaciones de un oficio que desaparece, al que apenas se dedican hoy un centenar de personas. Se trata de los llamados carpinteros de ribera, herederos de un saber que hace cinco siglos hizo posible la aventura americana.*



**C**OLON no hubiera descubierto América si no hubiera contado con las naves apropiadas. Esta verdad de Perogrullo, simple y facilona, encierra sin embargo un claro homenaje a estos artesanos. Intuitivos hombres de la costa, fueron afinando de padres a hijos, de generación a generación, las técnicas capaces de aplicar a las nuevas embarcaciones. Experimentaron en cada ocasión nuevos perfiles y ensamblajes y fueron ganando en conocimiento con cada nueva travesía.

De aquellos maestros, en cambio, no quedan hoy si no nietos sin descendencia. Trabajan también con la azuela, con el formón y con el mallo. Emplean prácticamente las mismas maderas y resuelven en general los mismos problemas con técnicas parecidas. Sin embargo, es el suyo un oficio que desaparece, un gremio condenado al olvido, que terminará seguramente apartado en los anaqueles de la arqueología.

Pedro Caparrós, 44 años, nacido en el cartagenero barrio de Santa Lucía, es consciente de la muerte próxima de su profesión. *Se extingue porque se van imponiendo el acero y el poliéster*, dice. Se lamenta igualmente del difícil relevo generacional y señala que *no hay una formación profesional adecuada que haga continuar el oficio en la juventud y esto se nota en la falta de operarios con que nos encontramos*.

José Martínez, también de Cartagena, de 54 años, vive el ejemplo en su propia familia. Se define a sí mismo como *carpintero de ribera desde que me reconozco* y cuenta que aprendió el oficio de su padre, en su propia casa. Por eso mismo ve con pena que su único hijo varón camine hoy por otros derroteros. *A él no le gusta este trabajo ni el apodo de «Legones» con el que se conoce a toda la familia desde tiempos de mi bisabuelo. Yo en cambio me siento orgulloso tanto de una cosa como de otra,*

*porque las dos han formado parte de vida desde que tengo uso de razón.*

### Hacer tradicional

Ambos han trabajado en la reciente construcción de una reproducción de la carabela «La Niña», encargada por la Sociedad Estatal Quinto Centenario. Esta nueva embarcación, cuya botadura fue amadrinada recientemente por la Infanta doña Elena, navegará con sus hermanas en los actos conmemorativos del Descubrimiento. Las tres pondrán de nuevo proa a tierras americanas, en una travesía que se quiere igual a la que realizara el almirante de la Mar Océana.

Por esa misma razón las naves se han construido de una manera muy similar a como lo fueron a finales del siglo XV. José Martínez, ha sido el



El armazón de los barcos empieza con quilla y cuadernas.



Cornamusas y cabotajes para «La Niña».

maestro de obra que ha dirigido con el ingeniero naval todas las operaciones, afirma en este sentido que, *de todas formas, la carpintería de ribera no ha evolucionado en lo fundamental desde los tiempos de Colón.*

Cuenta por ello que se ha empleado madera de roble gallego, que eligió personalmente en las fragas norteñas. Se aserraron los troncos y pasa-

ron una temporada hundidos en el agua marina. Con esta madera han construido la quilla, la roda, la contrarroda y el caterol, así como el rodaje de la popa y el espejo. Con otra segunda remesa de roble galaico y de pino navarro y vascongado han construido la carena, las cubiertas y la obra muerta de la embarcación y con pino segoviano de Valsain la arboladu-



Codaste de una quilla en madera d



ra de mástiles, vergas y antenas.

La construcción es muy simple —dice—, siempre que sea un profesional el que la lleve a cabo. Explica que se hace siguiendo el modo tradicional. Lo primero es instalar la quilla

y las cuadernas. Luego se montan éstas sobre picaderos y se empiezan a poner unas formas de proa a popa, para que todo el cuadernaje quede uniforme en su parte exterior. Luego se pone la primera encinta y los palmejares o berlingas. Seguimos con la carlinga y, más tarde, con la cubierta, que va a cola de milano sobre el durmiente. Estos durmientes reciben las cabezas de los baos, que quedan ensamblados y con una solidez propia de la construcción. Luego vienen los tranconiles, que reciben las tracas del forro de cubierta. Una vez está la cubierta principal terminada —continúa—, se lleva a cabo el mismo proceso en la cubierta de tolda (popa) y en la de tolda (proa). Se sigue con el calafateo, a base de estopa. Se construyen las escotillas de acceso a la bodega, los cabestrantes para la izada de anclas, las cornamusas para amarrar los cabos y se hace el timón con

que ha estado lista, a falta de armar mástiles y velas.

Pero si bien el modo de trabajar la madera no ha variado en lo esencial, sí lo hicieron las líneas aerodinámicas de los barcos una vez se asentó la colonización americana. Galeones primero y bergantines y navíos más tarde fueron la primera evolución, que siguió luego con los acorazados de metal del siglo XIX y con los barcos impulsados a vapor. Una tendencia que no ha parado en nuestro siglo y que amenaza por eso mismo a este gremio pionero.

### Atacados por la técnica

José Martínez tiene por eso claro el fin de su oficio. Y es consciente de ello por las dificultades que se encuentran a la hora de luchar con las nuevas técnicas. Nuestra profesión —dice— ha sido atacada por la implantación de la fibra de poliéster. Yo mismo —asegura— he trabajado a veces con este material, pero lo he tenido que dejar por su toxicidad, que terminaba haciendo peligroso mi propio trabajo. La fibra de vidrio se ha terminado implantando en casi todos los barcos de pesca y en los deportivos y es este material el que ha terminado por rematar el oficio. Hoy casi nadie construye en madera y los carpinteros de ribera que van quedando trapean con las reparaciones, pero casi ninguno con las nuevas construcciones.

Yo, sin embargo, —dice— prefiero claramente las nuevas construcciones. Las reparaciones nunca me han gustado y cuando las he hecho, que ha sido a menudo, ha sido porque necesitaba el trabajo para vivir. Pero prefiero construir mis propios barcos. Yo soy un enamorado de mi profesión y por eso mismo me gusta crear. Cuando tenía mi propio astillero escuchaba primero la intención del cliente, el tipo de embarcación que quería y la potencia de motor que iba a meter. Con todo esto, yo me hacía mi propio modelo y jugaba con mi creati-

vidad. El resultado por lo general era bueno y el cliente se mostraba contento con el producto. Hoy esto es muy difícil de hacer, porque cada día se construye menos en madera y porque son muy pocos los que van teniendo su propio astillero.

José Martínez Ruiz cuenta su caso. Trabajo como oficial de carpintería de ribera en el Arsenal Militar de Cartagena, aunque con categoría de civil. Generalmente me dedico a construir los botes salvavidas de los barcos de guerra. Conmigo hay también otros siete carpinteros de ribera que trabajan en el Arsenal, pero el que más y el que menos tiene alguna chapucilla fuera. Nos dedicamos también a las reparaciones de los dragaminas de la Armada, que son de madera para evitar las minas. De ellos arreglamos tanto las carenas como las cubiertas y, en general, de cualquier embarcación que esté construida en este mismo material.

Como su compañero Caparrós cree que no se hace nada desde la Administración para evitar la desaparición del oficio. Yo mismo —cuenta— he intentado promocionar esta especialidad en las escuelas de Formación Profesional de Cartagena, pero me han dicho siempre que no podían apartarla del resto de especialidades de madera y, la verdad, un carpintero de ribera es muy diferente a uno de blanco y, de hecho, para la construcción de la carabela hemos tenido que recurrir a estos últimos, porque apenas quedan ya de nuestra profesión, pero hemos tenido que enseñarles lo que es construir un barco, que no es lo mismo que un mueble o las jambas de una puerta.

Define su trabajo como una profesión dura, corporal, que económicamente no está pagada. En ello coincide con F. G., otro carpintero de ribera, coruñés, que ha preferido mantenerse en el anonimato. Para esta último, no es una profesión de mujeres y se necesita a veces la fuerza física necesaria para dar un acabado, que una mujer no puede tener.



Proa de «La Niña», un trabajo de artesanía.



Madera y cuerda, base del trabajo.

madera de roble, para concluir con toda la cabullería y el velamen, una vez instalada la arboladura y montadas las jarcias fijas y de labor.

Este proceso, en realidad, no ha cambiado mucho desde aquellos tiempos, si bien en construir esta reproducción de La Niña han tardado apenas año y medio, desde el 15 de enero del 88 en que comenzaron hasta el 30 de agosto en



El, como sus compañeros de Cartagena, aprendió el oficio observando cómo trabajaba su propio padre y otros como él. *Se puede decir que mamá la profesión*, señala. Por eso mismo dice desconfiar de la Formación Profesional para salvar esta artesanía del olvido. *Creo que en el Ayuntamiento de Oleiros (La Coruña) se está enseñando a algunos chavales el oficio, pero esto no quiere decir nada, porque si no hay trabajo y si son pocos los jóvenes a que les guste trabajar en esto, la profesión desaparecerá como antes han desaparecido muchas otras. El problema no es de Formación Profesional, sino de que haya trabajo o no haya. Habiendo nuevas construcciones y quedando reparaciones por hacer todo estaría salvado. Pero la verdad es que esto está cada día mucho más difícil. ¿Que qué hacer? Yo, sinceramente, no le veo ninguna solución, o por lo menos no una que sea fácil.*

Pedro Caparrós, el otro carpintero que ha colaborado en la reproducción de *La Niña* cuenta también sus impresiones personales. *Yo empecé con siete u ocho años a aprender este oficio. Era el que entonces prevalecía en mi barrio de Santa Lucía. Aprendí de ver a los mayores en mis ratos de ocio, porque en mi casa no había nadie que se dedicara a ello. Pero a mí me gustó ya de chaval y que conste que me sigue gustando. Me parece el oficio más bonito del mundo. ¿Que por qué? Porque me parece de mucha artesanía, muy manual y donde se puede poner mucho de uno mismo. Aunque también es un oficio rudo en ocasiones, tanto, que a una mujer le podría llegar a resultar difícil. Por ejemplo, ellas no tendrían problemas en la construcción de un bote, que es más liviano, pero sí con la carabela, que ha sido un trabajo muy duro.*

Pero como le gusta su oficio se resiente cuando piensa que está condenado a morir. *Estoy convencido que esta nuestra generación es la última en la carpintería de ribera. Quedarán, sí, carpinteros de blanco, pero no será lo mismo,*



José Martínez Ruiz, maestro carpintero de ribera de Cartagena.



Herramientas propias de la carpintería de ribera.



Cálculos en la base aserrada de un mástil.



El oficio desaparece con las últimas construcciones en madera.

*no es la misma profesión. Con nosotros morirá el arte de la carpintería de ribera y del calafateado. Estos dos eran antes trabajos distintos, diferentes especialidades. Pero ya desde hace años vienen siendo la misma, al no haber tampoco muchos barcos que hacer o reparar. Hoy, al ser tan pocos los que quedamos, hacemos igual a la estopa que a la madera y estoy seguro de que con nosotros desaparecerá tanto la una como la otra.*

### Gloria pasada

Con ellos desaparecerá una profesión con historia; una artesanía con gloria que contribuyó a ensanchar la Tierra. Tratados sobre el oficio como el de Diego García del Palacio, de 1587, o el de Tomé Cano, de 1622, contribuyeron a mejorar todo lo conocido entonces sobre construcción naval. La *Instrucción Náutica* del primero o el *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos* del segundo constituyeron au-

ténticos modelos, que han servido durante muchos años y en los que se recoge buena parte del saber de estos trabajadores de la madera.

Más antiguo que ellos, pero no menos útil a los que se enfrentaron a la tarea de fabricar embarcaciones que navegaran por los océanos es el tratado de los *Ventiún Libros de los Ingenios*, de autor anónimo, que ya hace varios siglos aclaraba en un castellano hoy rancio: *que para poner un vasillo en talle es menester proveer de muchas cosas, remos, áncoras, cuerdas, maromas, poleolas, tornos, bombas, puntas, de los vasillos, las torres, bateles, escalas, gabias, entenas, velas y maderos.*

También quedarán atrás el saber de otros autores más modernos que los anteriores y con conocimientos, si cabe, más científicos. El *Examen Marítimo*, de Jorge Juan (1771), o las *Reflexiones sobre las Máquinas y las Maniobras*, de Francisco Císcar (1791) se comprenden entre estos últimos. Con ellos se podría citar incluso las Ordenanzas de la Armada de la Mar Océana, de 1633, que unificó criterios, estableció semejanzas y obligó a uniformar la flota de altura española.

Con estos últimos artesanos se perderá parte de la memoria de los mares. Si bien ya no se ven cocas, carabelas o carracas. Si ya no hay galera, navío o galeón que ice velas, tampoco existirá la posibilidad fácil de reconstruirlos. Atrás quedarán los bergantines, las corbetas y las goletas. No habrá, quizá, ni jabeques, balandras o faluchos que se hagan a un mar de cabotaje. Se irá perdiendo poco a poco este saber. No habrá quien arme quillas, quien monte cuadernas, ni levante arboladuras. Habrá desaparecido la estopa y la brea y no habrá tampoco quien emplee el mallo en el calafate. Serán tiempos de fibra, de poliéster y de metal. Pero la mar, ceñida y brava, no olvidará el crujir de aquellos cascarones de madera. ■

M. PEDRERO



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

TALLER DE ARMAMENTO

REPARACIONES NAVALES

CONSTRUCCION DE  
MAQUINILLAS DE PESCA

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



**ASTILLEROS BLASCO**

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



Pesquero nombrado "MIGON II" de 25 metros de Eslora y 99 T.R.B.,  
dedicado a la pesca de arrastre y fabricado en PRFV.



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



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

**LOS BARCOS DEL FUTURO, HOY**



EL ISM ADQUIERE UN  
«SIMULADOR DE PESCA  
Y NAVEGACION»

# APRENDER A



El trabajo diario representa, hoy por hoy, el mejor medio para la adquisición de conocimientos sobre el difícil arte de la pesca. Esta experiencia viene a completarse con los cursos de formación programados desde la Subdirección General de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina. A pesar de todo, se constata una importante laguna en la preparación de estos profesionales —pescadores, capitanes y patrones— por lo que respecta al manejo de los nuevos y sofisticados instrumentos para la detección de pesca. En breve esta situación quedará paliada, ya que el ISM adquirió un «simulador de pesca y navegación» que permitirá, gracias a su utilización en los cursos de formación y reciclaje, completar la preparación de estos profesionales en el manejo de los más sofisticados instrumentos relacionados con su trabajo. Gracias a este equipo, el primero de estas características que existe en el Estado español, se podrá adquirir formación y experiencia sin necesidad de embarcarse.





# PESCAR EN TIERRA



**L**A carrera tecnológica en el sector de la pesca comenzó hace tan sólo unos veinte años. Desde entonces, se viene desarrollando un importante crecimiento en el número y calidad de las ayudas electrónicas a disposición de los capitanes y patrones de buques de pesca. La mayor parte de este desarrollo se ha producido en las áreas de la detección de pesca y en la navegación.

Por regla general, la enseñanza y preparación de los pescadores, capitanes y patrones en el uso de nuevos y sofisticados instrumentos resulta inadecuada, cuando no inexistente, constatándose una falta de formación sobre los sistemas de detección de pesca. Por ello, el Instituto Social de la Marina, y con el fin de paliar esta situación, decidió la adquisición de un «simulador de pesca y navegación». Con él se dota, a las actividades formativas que se vienen realizando, de un inapreciable instrumento de apoyo para la formación y reciclaje de los profesionales de la pesca.

Las ventajas de esta unidad son muchas y variadas. Su al-

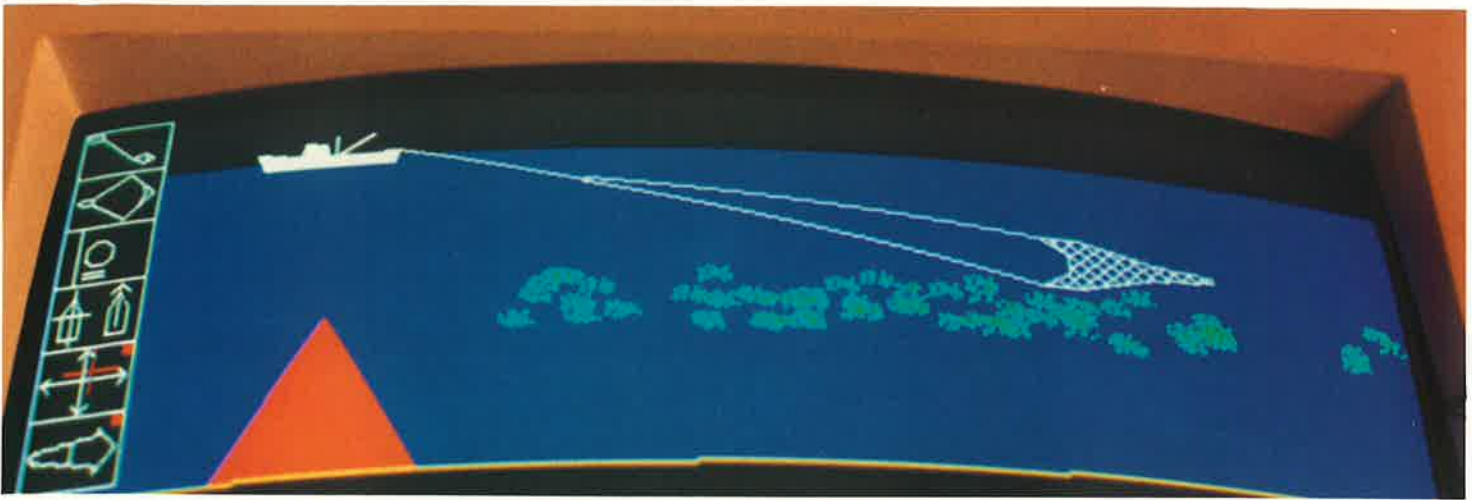
to coste (26 millones de pesetas) queda totalmente justificado en cuanto se analicen sus resultados. Un par de horas de trabajo en el «simulador de pesca y navegación» es suficiente para realizar las tareas que, en un barco, llevarían al menos dos días de navegación, con el consiguiente ahorro de combustible. Y ello, sin contar con los riesgos que conlleva todo este tipo de operaciones en la realidad, acrecentados en el caso de alguien que está aprendiendo. Si aquí se comete un error no pasa nada, sin embargo en un barco puede suponer perder una red, perder un lance, daños humanos...

Otra importante ventaja es la referida al rendimiento obtenido. La formación resulta más completa y, a tenor de los datos existentes, rentable. Comprobaciones efectuadas en el Reino Unido, a comienzos de los años setenta, demostraron que el personal que seguía este tipo de cursos de simulación de pesca obtenía un notable aumento en el número de capturas.

El «simulador de pesca y navegación» consta, básicamente, de los principales instru-



**El «simulador de pesca y navegación» consta, básicamente, de los principales instrumentos que pueden encontrarse en un barco de pesca.**



mentos que pueden encontrarse en un barco de pesca de los más completos, como los que se desplazan a Malvinas o a Gran Soi. Dispone de un ordenador central que controla todo el sistema; dos sondas, una de color y otra de papel, que harían la función de sonda del barco o de sonda de la red; un sónar; un plotter; una pantalla de vídeo, donde se obtiene una representación de radar arpa. También dispone de una consola central donde se encuentran los diversos mandos de máquina, timón, maquinillas de largado y virado del aparejo, hélice de proa, piloto automático, indicadores de velocidad, tensión del aparejo...

Todo el sistema trabaja de forma coordinada, de manera que, al «navegar» a un determinado rumbo y velocidad, las sondas, los bancos de pesca, el aspecto de la costa, las lecturas de los sistemas de situación van variando de acuerdo al desplazamiento del buque y según las órdenes dadas por el alumno.

El número de variables que se pueden programar es tan completo que resulta una situación casi idéntica a la que se podría producir en la realidad. Así, se puede programar desde las características del barco (tonelaje, potencia de máquinas, altura de la antena del radar...), hasta el número de barcos de pesca, el peso de las puertas, características de



las redes, los flotadores, el tipo de pesca (desde cerco, arrastre demersal y pelágico, deriva, pesca de arrastre por el costado). Además, se pueden intro-

ducir otros datos, como el estado de la mar, viento y corrientes, sectores ciegos para el radar otros buques en el área... En definitiva, es como si

la persona que recibe el curso estuviera embarcada. Evidentemente, todas esas variables implican un manejo determinado de los instrumentos de mando, y eso es lo que él tiene que resolver.

Al final de todo el proceso, el ordenador ofrecerá una evaluación de lo bien o mal que lo haya realizado el alumno, incluso con datos sobre la cantidad de pesca obtenida.

El «simulador» se puede adaptar a las características de la persona que está recibiendo las clases, desde capitán de pesca a patrón de pesca litoral o cabotaje. Lo ideal es que el «simulador» no sea utilizado por más de tres personas cada vez, que estarán al frente de los mandos una hora y media, aproximadamente, que es el tiempo que se considera óptimo para lograr el máximo rendimiento en el aprendizaje. La duración del curso dependerá del grado de complejidad del mismo.

Como se señalaba anteriormente, el «Simulador de pesca y navegación» es el primero que existe en nuestro país. Pero, dentro de poco, está previsto adquirir nuevos simuladores. En concreto, se pretende instalar uno en la escuela de Gijón y otro en el centro de Bamio, en Villagarcía de Arosa. Ambos estarán emplazados de forma permanente en estos centros, a diferencia del ahora adquirido que se desplazará a





V-105



V-122



V-144

hay  
sondas  
de color

que  
tienen  
algo más

Modelo Sonda	Pantalla	Frecuencias	Potencias	Escalas Básicas Brazas	Memoria	Modos Presentación
V-105	10"	28 KHz	2 Kw	16 de 5 a 2.000	1 Pantalla	3
V-122	11"	28 y 50 KHz	2 Kw	16 de 5 a 2.000	3 Pantallas	9
V-144	15"	28 y 50 KHz	3 Kw 2 Kw	16 de 5 a 2.000	3 Pantallas	15

- \* Resolución: 400 × 256 pixels.
- \* Datos de temperatura y velocidad, con sensores opcionales.
- \* Información de latitud y longitud, opcional en modelos V-122 y V-144.
- \* Expansión de escala y enganche de fondo.
- \* Presentación simultánea o individual de las frecuencias en modelos V-122 y V-144.
- \* Efecto lupa en V-144.

Compañía Radio Aérea  
Marítima Española

Edison, 4  
28006 Madrid (España) • Tel.: 563 05 95 • Télex: 23686 • Fax: (91) 411 42 56

ALCATEL  
CRAME



*En la práctica, resulta como si el alumno estuviera a los mandos de un barco.*



donde haga falta. El que se instalará en el centro de Bamio, según lo previsto, será doble, con lo que se podrá simular la navegación de dos barcos navegando coordinadamente, como si se estuviera realizando arrastre en pareja.

Tras la programación de los cursos, el «simulador de pesca y navegación» iniciará su recorrido por los distintos puntos de la geografía española. Ya se han recibido peticiones desde algunos centros de formación. Antes de fin de año, eso ya es seguro, los cursos de formación contarán, entre sus materiales didácticos, con este sofisticado invento. ■

**Raúl GUTIERREZ  
MOLINERO**

## CURSOS DE FORMACION OCUPACIONAL

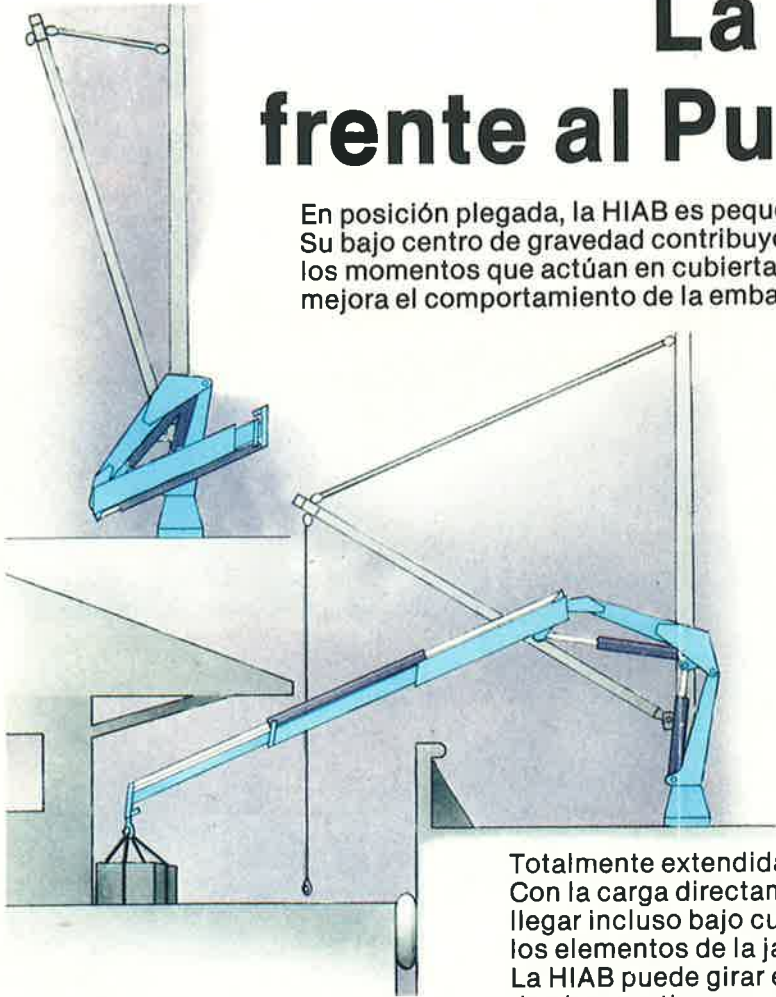
Dentro de los Cursos de Formación Ocupacional Marítima, organizados por el Instituto Social de la Marina, próximamente darán comienzo los que a continuación se relacionan.

Curso	Dirección Provincial	Localidad	Fecha inicio	Fecha término
Básico Mixto de Seg. Marítima .....	Cantabria	Brunete (Madrid)	11 dic.	15 dic.
Entrenamiento E.R.A. ....	Vizcaya	Bermeo	27 nov.	7 dic.
Formación Sanitaria Básica .....	Huelva	Isla Cristina	14 dic.	22 dic.
Formación Sanitaria Mandos .....	Castellón	Castellón	11 dic.	21 dic.
Introducción Seguridad Marítima ..	Gijón	Gijón	13 dic.	13 dic.
	Huelva	Isla Cristina	29 nov.	30 nov.
	Huelva	Isla Cristina	28 nov.	29 nov.
	Vizcaya	Bermeo	27 nov.	7 dic.
Lucha Contra Incendios Básica .....	Huelva Villagarcía	Isla Cristina	15 nov.	28 nov.
		Brunete (Madrid)	20 nov.	24 nov.
Supervivencia .....	Huelva Huelva	Isla Cristina	1 dic.	15 dic.
		Isla Cristina	30 nov.	13 dic.

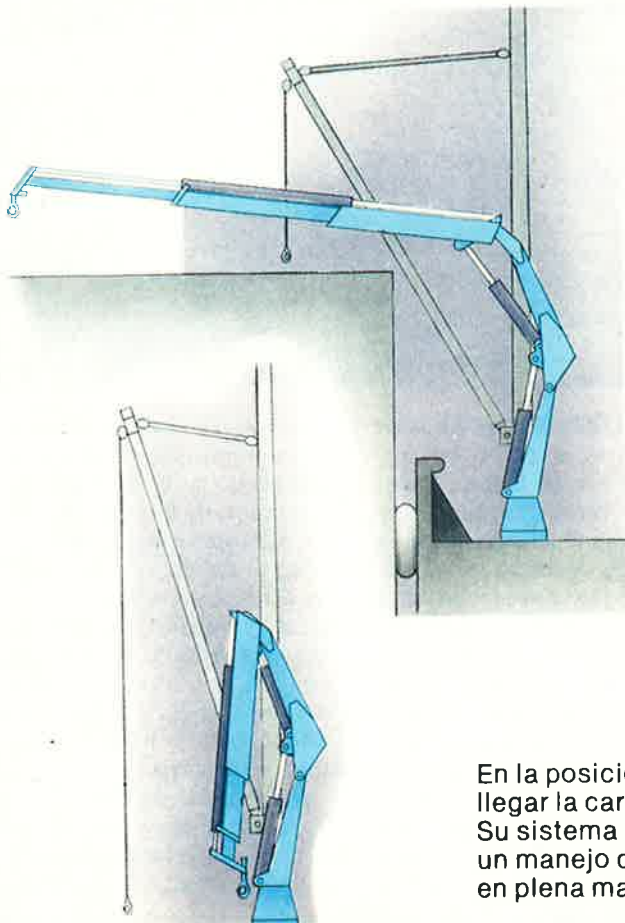


# La HIAB frente al Puntal Tradicional

En posición plegada, la HIAB es pequeña y compacta. Su bajo centro de gravedad contribuye a reducir los momentos que actúan en cubierta, lo cual mejora el comportamiento de la embarcación en la mar.



Totalmente extendida, la HIAB cubre una zona realmente grande. Con la carga directamente conectada al gancho, puede llegar incluso bajo cubierta, o puede "telescoparse" entre los elementos de la jarcia o a través de aberturas estrechas. La HIAB puede girar en un círculo completo, y su función de giro mantiene una potencia uniforme en todos los sectores.



En posición erecta, la HIAB puede alcanzar su objetivo superando con gran facilidad obstáculos elevados, tales como casetas de cubierta, y puede trabajar sobre el muelle, incluso en condiciones de marea baja.

 **HIAB-VALMAN**

C/ Límite, s/n Polígono Las Fronteras  
Apartado de Correos 8  
28850 TORREJON DE ARDOZ (Madrid)  
Tel.: (91) 627 01 00 - Télex: 42019 HIAB E - Telefax: (91) 627 01 06

En la posición de la figura, la HIAB puede hacer llegar la carga justamente hasta su propia base. Su sistema de brazo articulado garantiza un manejo de la carga sin oscilaciones, incluso en plena marejada.





# Gijón, punto de encuentro de la marina

*El Principado de Asturias y su capital marítima, Gijón, fueron el escenario del encuentro de personalidades del mundo marino que, procedentes tanto de la Europa comunitaria como de los países del este, se dieron cita en la ciudad marinera para elaborar un programa común capaz de preparar a los profesionales del sector. Seminarios, reuniones de especialistas y mesas de trabajo sirvieron para perfilar lo que será el futuro del Instituto Europeo de Estudios Marítimos, institución que se inauguró bajo el marco del Día Marítimo Mundial.*

**D**URANTE los pasados 18 al 22 de septiembre, la Escuela Superior de la Marina Civil de Gijón, adscrita ya a la Universidad y sede, a su vez, del Instituto Europeo de Estudios Marítimos, fue el escenario del encuentro de especialistas y profesionales cuyo trabajo está conectado con el mar. Se trataba de un intercambio de experiencias y conocimientos que se traducirían en la puesta en marcha de un ambicioso proyecto destinado a la formación integral de posgraduados.

Numerosos y destacados fueron los representantes que, procedentes de los doce países comunitarios, de la Unión Soviética, Canadá, Panamá y Venezuela, se dieron cita en Gijón con el fin de coordinar los programas y trabajos que en el futuro desarrollará el Instituto Europeo de Estudios Marítimos, institución que nace con pretensiones de hacerse notar tanto en Europa como en la comunidad internacional. Para ello, contará con el indispensable apoyo de las administraciones local, autonómica y central



## INAUGURADO EL IEEM Y CELEBRACION DEL DIA MARITIMO MUNDIAL



y el visto bueno de Bruselas. Para el director del IEEM (Instituto Europeo de Estudios Marítimos), Antonio Viñal, *el nacimiento de la Institución no habría sido posible sin la excelente cooperación y el entusiasmo demostrado por las tres administraciones. De no ser así —explica— no habría sido posible celebrar este seminario inaugural en tan sólo tres meses. Gracias al esfuerzo conjunto de las tres administraciones, lo que hasta hace pocas fechas era sólo una idea ambiciosa, hoy es un proyecto hecho realidad.*

Las actividades de las que se encargará el Instituto, tal como explicó el director del IEEM a MAR son múltiples y variadas. Dichas actividades se basarán, fundamentalmente en la puesta en marcha de dos masters, uno sobre Derecho Marítimo y otro sobre Dirección de Empresas Marítimas, dirigidos especialmente a graduados en facultades de Derecho y/o Economía y en centros y escuelas de Estudios Marítimos. Sin embargo, los trabajos del IEEM irán más lejos: *El seminario inaugural con el que esta institución*

*inicia su andadura es una reflexión común sobre los distintos aspectos que constituyen la formación integral de los profesionales. A él, seguirán los dos masters de Dirección de Empresas y Derecho Marítimo y, posteriormente, ya iniciado el curso, se realizarán nuevos seminarios sobre investigación y desarrollo de tecnologías y sobre el mercado del seguro marítimo. Debo señalar, además, que se está estudiando la posibilidad de crear un tercer master o curso específico sobre seguridad y sanidad marítimas, al cual el Instituto*

*Social de la Marina podría aportar grandes cosas, explica Antonio Viñal.*

Precisamente el tema de seguridad marítima fue el que llamó la atención a la delegación soviética llegada a Asturias. Para el viceministro de la Marina Mercante de la URSS, Oleg Savin, *la profesión marinera está íntimamente relacionada con numerosos problemas en los que se hace necesaria la cooperación internacional. Problemas referentes a la seguridad social, la educación y formaciones sanitarias y aspectos concernientes a*





## Gijón, punto de encuentro de la marina

la seguridad marítima en la navegación. Temas, todos ellos, que nos preocupan grandemente ya que su investigación y desarrollo implica, en definitiva, la mejoría de las condiciones laborales de los hombres del mar.

El viceministro de la Marina Mercante soviético, «estrella» en el seminario inaugural del IEEM, visitó las instalaciones del puerto gijonés de El Musel al que auguró un futuro esperanzador y del que le impresionaron gratamente sus instalaciones mecánicas de descarga de graneles sólidos. También conoció, acompañado por el director provincial del ISM, las dependencias de la Casa del Mar de Gijón, a las que calificó de excelentes.

No descartó el viceministro soviético la posibilidad de establecer convenios de intercambio y cooperación entre el recién constituido Instituto Europeo de Estudios Marítimos y el centro de estudios marítimos de Leningrado.

Los convenios internacionales serán los que definan el carácter multinacional del IEEM. Durante las fechas en las que tuvo lugar la celebración del seminario inaugural de la institución se firmó el acuerdo hispano-portugués de intercambio de alumnos, profesorado y material didáctico y documental. Otros convenios internacionales con

Francia y el Reino Unido serán constituidos próximamente.

### Día Marítimo Mundial

Antes de inaugurarse oficialmente el Instituto, tuvo lugar la celebración del Día Marítimo Mundial (21 de septiembre) que este año se desarrolló en el marco de la bahía de la playa de San Lorenzo. A una milla de la costa, los asistentes a los seminarios, los turistas y vecinos de Gijón pudieron observar el desarrollo del simulacro de incendio y lucha contra la contaminación marina en la que participaron el remolcador del puerto «Cabo Peñas», que desempeñaba el papel de buque siniestrado; el remolcador de salvamento «Alonso de Chaves», de la Dirección General de la Marina Mercante; una unidad de apoyo, papel desarrollado por el remolcador de la Armada Española «Mahón» y varias unidades de rescate: embarcaciones de la Cruz Roja del Mar, el helicóptero del Principado de Asturias y el patrullero de la Armada. Y el buque «Azor», desde el que los medios de comunicación y las autoridades contemplaron el desarrollo del ejercicio.

Supuestamente, en el «Cabo Peñas» se declaraba un incendio de grandes proporciones

que provocaba heridas y quemaduras a los tripulantes y el escape de gran cantidad de hidrocarburo. La primera fase del ejercicio consistió en apagar las llamas del barco (tarea en la que participaron el «Alonso de Chaves» y el «Mahón»). Posteriormente, el helicóptero y las embarcaciones sanitarias se ocuparon de la evacuación y el traslado de heridos a los centros hospitalarios de la costa y, finalmente, se procedió al control de la mancha de petróleo en la superficie marina. Para Fernando Pardo Marco, de la Dirección General de Medio Ambiente, Seguridad Nuclear y Protección Civil de la Comunidad Europea, el desarrollo del ejercicio constituyó todo un éxito. *He quedado gratamente satisfecho —dijo— por el desarrollo del simulacro ya que los trabajos se han realizado con precisión, rapidez y seguridad; factores indispensables para saber actuar cuando se trata, no de algo ficticio como en esta oca-*

*sión, sino de algo real.* Para Fernando Pardo nuestro país se encuentra en un nivel medio entre los países desarrollados, en lo que se refiere a un equipamiento contra la contaminación marina. *Sin embargo, manifestó, los elementos empleados en este simulacro no sólo son buenos, sino que están entre los más modernos del mercado.*

Durante el simulacro, muchos de los asistentes al acto recordaron al «Bakis», encallado hace escasos meses a muy pocos metros del lugar donde se desarrollaba el simulacro de salvamento.

La ceremonia de clausura del seminario estuvo presidida por las autoridades locales y autonómicas. Vicente Alvarez, alcalde de Gijón; Pedro de Silva, presidente del ejecutivo autónomo; así como por el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto; el subsecretario del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones, Emilio Pérez Touriño; el director general de Transportes de la Comisión de las Comunidades Europeas, Eduardo Peña y el director del Instituto Europeo de Estudios Marítimos, para quien la semana había sido «provechosa y muy interesante», y a quien auguraron un gran futuro en su empresa. ■

Ana DIAZ



Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



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

Porque en la Mutua de Riesgo Marítimo evolucionamos contigo. Por todo eso podemos ofrecerte el mejor seguro a prima fija para tu barco (Casco, maquinaria, aparejos, etc.).

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

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

**Con seguridad, hacia el futuro.**



Mutua de Riesgo Marítimo  
SOCIEDAD DE SEGUROS A PRIMA FIJA

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



# BASILIO FIDALGO ARNALDO, S.A.

ASTILLEROS "LA PARRILLA"

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

(ASTURIAS)



- Construcción de barcos con casco de madera hasta 250 toneladas, unidad.
- Construcción de barcos con casco de acero hasta 100 toneladas, unidad.
- Reparaciones y transformaciones en barcos de acero.
- Reparaciones y transformaciones en barcos con casco de madera.
- Muelle de armamento — 150 mtrs.—.
- Taller de calderería para acero y aluminio.

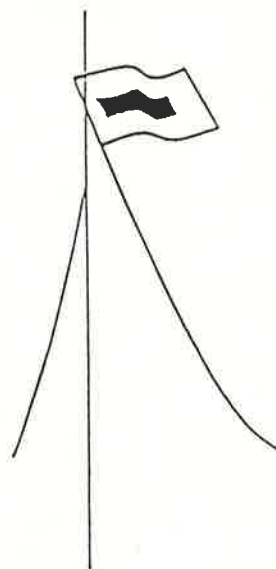
TELEFONOS: Particular: Muros de Nalón, 58 32 41 - Oficina: S. Esteban, 58 01 28 y 58 03 13

Ha trasladado sus oficinas, laboratorios y almacén de expediciones a:

Vía Augusta, 186 - 08021 BARCELONA

Teléfono Centralita: ..... 93/414 01 92  
 " Dpto. Náutica: ..... 93/414 48 12  
 " Dpto. Telecomunicaciones: 93/414 33 72  
 " Dpto. Informática ..... 93/414 62 52  
 Fax: ..... 93/414 25 33  
 Telex: ..... 54218 SITE

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



**Curso sobre  
disposiciones referidas  
al campo social  
marítimo**



# Colaboración OIT-Trabajo

**S**EGUN manifestaciones del director general del Instituto Social de la Marina, Jesús Muela, la celebración de este curso en Madrid ha supuesto materializar el esfuerzo de colaboración entre el Ministerio de Trabajo y la OIT, y representa el inicio de una serie de actuaciones previamente establecidas, a las que seguirán, de acuerdo con el Programa aprobado durante la reunión celebrada en Turín el 30 de septiembre de 1988, los módulos de formación de tripulaciones sobre legislación social marítima, las guías socio-laborales para la gente del mar y la mejora del conocimiento y la aplicación de los Convenios Internacionales de la OIT en el ámbito de los países iberoamerica-

**Una veintena de técnicos pertenecientes a los cuerpos de inspectores de Trabajo y Seguridad Social del Ministerio de Trabajo, médicos de Sanidad Marítima y Asesores Técnicos Laborales del ISM, así como personal de la Dirección General de Marina Mercante, participaron en un curso impartido por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre normativa referida a los aspectos sociales en el sector marítimo. Este curso, producto de la colaboración entre el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y la OIT, fue dirigido por el profesor Potobsky y contó también con la presencia del director de la oficina de la OIT en Madrid, Manuel Simón.**

nos. Por su parte, para el director del curso, el profesor Potobsky, debe existir el compromiso de prestar mayores y mejores servicios para el sector marítimo. El punto de partida debe ser la información y el conocimiento de todas las disposiciones vigentes. Para Potobsky, de la OIT, *los problemas se deben resolver, por la vía de la colaboración y manifestó sus deseos de que cursos como éste se repitan en el futuro de acuerdo con el programa de colaboración iniciado por el Ministerio de Trabajo.*

La 74ª Conferencia marítima de la Organización Internacional del Trabajo celebrada en Ginebra en septiembre de 1987 constituye el antecedente más cercano del programa de colaboración entre la OIT y el Mi-



nisterio de Trabajo y Seguridad Social en el campo social marítimo. En aquel encuentro se adoptaron diferentes instrumentos para este sector como fueron los convenios: 163 sobre bienestar de las gentes del mar; el convenio 165 sobre seguridad social; el convenio 164 sobre protección a la salud y asistencia médica; y el convenio 166 sobre repatriación.

En aquellas reuniones participaron representantes del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y, especialmente, técnicos del ISM. En relación con la ratificación de acuerdos y convenios por los diferentes países, se insistió en las dificultades de los Estados latinoamericanos a la hora de la aplicación de los mismos en cuanto carecen de medios humanos, técnicos y económicos para esta tarea. Considerando que el ISM cuenta con unas estructuras avanzadas en este sector, se planteó la posibilidad de establecer programas de colaboración con estos Estados. Igualmente se constató en aquellos contactos el generalizado desconocimiento, que existe entre pescadores y marinos mercantes de la normativa laboral.

Tras estos contactos, meses más tarde se concretaron cuestiones sobre la posible colaboración entre la OIT y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en el campo social marítimo. Esta consta de dos partes. Una primera, en España, que se basaría en un curso informativo sobre los instrumentos normativos de la OIT en este sector. Una segunda, en otros países de la CE, para conocer la situación social marítima y las actuaciones de inspección.

El curso celebrado en Madrid bajo la dirección del profesor Potobsky se ha centrado en el conocimiento de la normativa marítima de la OIT, su interpretación correcta, así como los modelos de aplicación existentes a escala mundial. Se



*Manuel Simón, director de la oficina de la OIT en Madrid.*



*Director del curso de la OIT, profesor Potobsky.*

***La Organización Internacional del Trabajo lucha para que se apliquen en el mar los convenios internacionales y evitar las ínfimas condiciones laborales de muchos buques.***

trató de ofrecer el máximo de información sobre las disposiciones de la OIT y que se complementarán con la celebración de la segunda fase del curso, atendiendo a supuestos prácticos a bordo en otros países. Uno de los problemas a resolver a la hora de la aplicación de las disposiciones en vigor, es la existencia de competencias en diferentes organismos, que en ocasiones dificultan una profundización de cada problema. Se puso de manifiesto la necesidad de una mayor coordinación a todos los niveles, para el cumplimiento de las disposiciones en materia social para el mar.

Para este mes de noviembre, en principio, estaba prevista la celebración de la segunda fase del curso en países como Holanda, Francia, Reino Unido o Alemania.

La normativa internacional obliga a realizar inspecciones en el 25 por cien, como mínimo, de los barcos con pabellón no nacional que visiten los puertos de cada país, de acuerdo con el Memorándum de París, ante las deficientes condiciones laborales que existen en parte de esa flota de conveniencia, y que constituye además un grave problema de competencia desleal para el resto de los barcos que cumplen con sus condiciones laborales. La Comunidad está interesada en luchar contra esta situación de ilegalidades laborales que suponen un auténtico «dumping social», al tener esas embarcaciones unas mayores posibilidades de competir a costa de la seguridad de los trabajadores. Para dar respuesta a un problema en el mar de carácter internacional, la OIT está interesada en trabajar para la formación de técnicos en este tipo de normativa en cada país, como ha sido el caso del curso de colaboración celebrado con el ISM. ■

V.M.



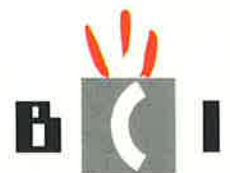
**SERVICE • فرصة • LEISTUNGEN**  
**УСЛУГА • ΥΠΗΡΕΣΙΑ • SERVICIO • サービス**

Servicio, aunque se escriba de formas distintas, tiene el mismo significado en cualquier idioma. Por eso, si usted trabaja con el extranjero, necesita un banco que le ofrezca la misma eficacia en todos los países.

Nuestros especialistas en comercio exterior le pueden asesorar sobre cualquier operación financiera: créditos tanto en moneda extranjera como en pesetas, préstamos puros en moneda extranjera, cuentas en divisas y cuentas extranjeras en pesetas.

También sobre pagos y cobros. Desde cheques y transferencias hasta remesas simples o avales.

Llámenos.



**Banco de Crédito Industrial**  
*LA NUEVA BANCA PÚBLICA*



**EL PROGRAMA INSPECMAR  
TIENE UN OBJETIVO**

# MEJORAR EL TRABAJO EN EL MAR

*Recientemente se ha puesto en práctico el programa INSPECMAR, con el objetivo fundamental de velar por el cumplimiento de la normativa laboral en el sector marítimo pesquero, así como elevar progresivamente los niveles de seguridad y salud en el trabajo y mejorar las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques mercantes y pesqueros. El programa, a desarrollar por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, en estrecha colaboración con el Instituto Social de la Marina, permitirá, asimismo, aumentar el grado de conocimiento de la situación socio-laboral del sector marítimo pesquero y contribuir, con la presencia inspectora, a la eficacia de otras actuaciones del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, específicamente los programas sociales del Instituto Social de la Marina.*



**E**L programa INSPECMAR que, desde el pasado mes de septiembre, se desarrolla en los principales puertos españoles, el banco canario-sahariano y los puertos extranjeros donde recalcan barcos españoles permitirá, en un futuro, acrecentar el conocimiento de las condiciones de vida y trabajo de los pescadores y marinos de nuestro país.

Si, en la mayoría de las actividades profesionales, los controles realizados por la Inspección de Trabajo de la Seguridad Social son algo habitual y normal no ocurre así en el mar donde, hasta el momento, apenas si se conocían las condiciones en las que faneaban y vivían los trabajadores del sector.

Ante esta laguna, tanto la

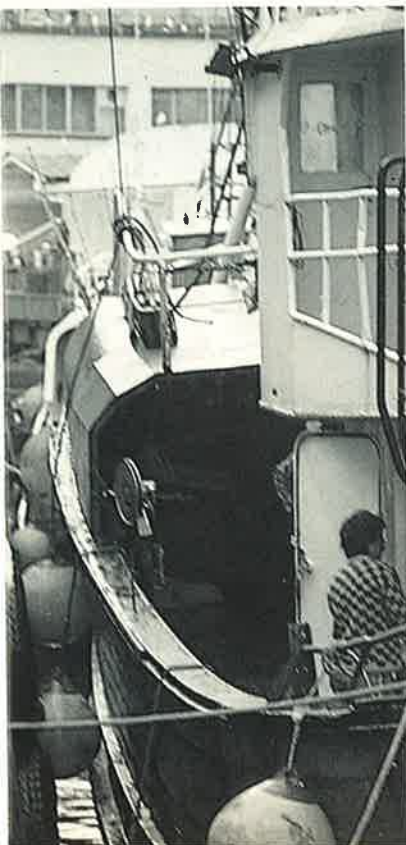
Dirección General de la Inspección de Trabajo de la Seguridad Social como la Dirección General del Instituto Social de la Marina se han comprometido, a través de INSPECMAR, a coordinar, seguir y efectuar los análisis de las inspecciones y los controles laborales necesarios para conocer y mejorar, en lo posible, el trabajo y la vida en el mar. En este sentido, ambos organismos colaboran, desde 1986, en el denominado «Programa piloto para la inspección de las condiciones de trabajo y seguridad social en el sector marítimo pesquero». Dentro de este proyecto, se han inspeccionado un total de 357 buques de la flota pesquera y mercante en las comunidades autónomas de Andalucía, País Vasco y Cantabria. Dichas ac-

tuaciones han sido, según los inspectores, muy satisfactorias.

A pesar de todo, INSPECMAR no es sólo competencia de la Inspección de Trabajo y el Instituto Social de la Marina. Las comunidades autónomas con capacidad de actuación en materia laboral también pueden participar en este programa; un programa dirigido por dos órganos: de una parte, los denominados «responsables del programa» que, por la Inspección del Trabajo, interviene el subdirector general de Planificación y Coordinación y, por el Instituto Social de la Marina, el subdirector general de Acción Social Marítima y el subdirector general de Seguridad Social para los trabajadores del mar. El segundo órgano de dirección es la Uni-







dad de Coordinación Central, integrada por el inspector de Trabajo y Seguridad Social, el jefe de servicio de Asuntos Laborales Marítimos, el jefe del Servicio de Sanidad Marítima y el asesor técnico número uno de la Subdirección General de la Seguridad Social de los trabajadores. Esta unidad estará encargada de coordinar, ejecutar y seguir las directrices dadas por los responsables del programa.

Cada dos meses se van a inspeccionar cinco buques mercantes y diez pesqueros por cada comunidad autónoma y por cada provincia. Este baremo varía en Canarias, Andalucía y Galicia, en donde se priorizan las acciones de inspección; por lo que en éstas serán veinte los pesqueros que se controlen,

**El ISM y la Inspección de Trabajo de la Seguridad Social coordinan sus esfuerzos en el programa INSPECMAR, proyecto que mejora la labor marítima.**

manteniéndose idéntico el número de mercantes a investigar. Asimismo, se inspeccionarán un total de diez pesqueros al mes en el banco canario-sahariano cuando estén faenando; dicha inspección se extenderá a los barcos españoles que faenan en caladeros lejanos sin visitar los puertos nacionales.

Con estos controles, la Administración pretende avanzar en la aplicación del «Memorandum de París», firmado por España el 26 de enero de 1982 referente al convenio número 147

de la Organización Internacional del Trabajo sobre normas mínimas en la Marina Mercante.

Durante los controles efectuados, la inspección de trabajo señalará, en un test, los datos de los barcos referentes a las condiciones laborales de los miembros de la tripulación; las protecciones de los trabajadores para realizar las faenas (casco, guantes, calzado...); los medios sanitarios y de protección contra incendios y siniestros de los que dispone el buque; el estado de las máquinas y la metodología de trabajo que se sigue, entre otros aspectos.

Este plan para mejorar las condiciones de vida y trabajo de los trabajadores en el mar está, asimismo, respaldado por el programa editorial del Instituto Social de la Marina. En este sentido, cabe destacar la aparición del libro «Lucha contra incendios a bordo» (del que nos ocupamos en este número de MAR) que, junto al ya editado «Técnica de prevención e higiene a bordo», y el de próxima publicación «Supervivencia en la mar», completan un marco divulgativo para mejorar la seguridad y las condiciones laborales en el mar.

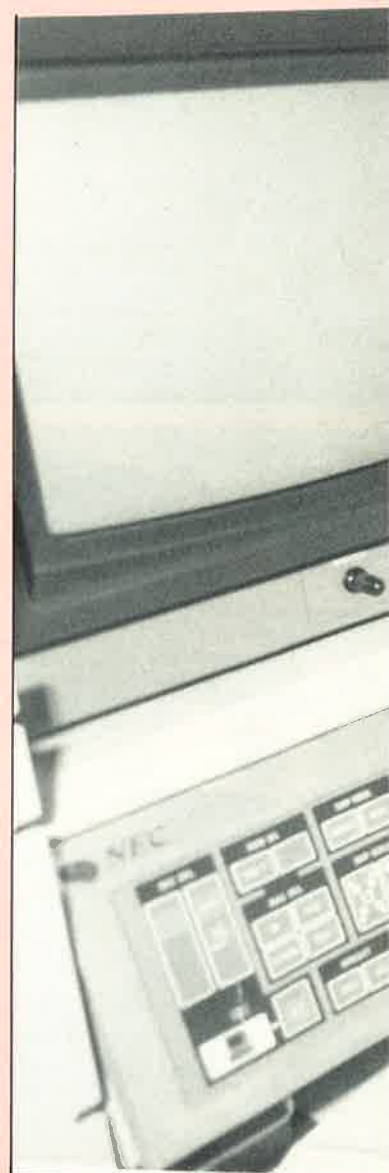
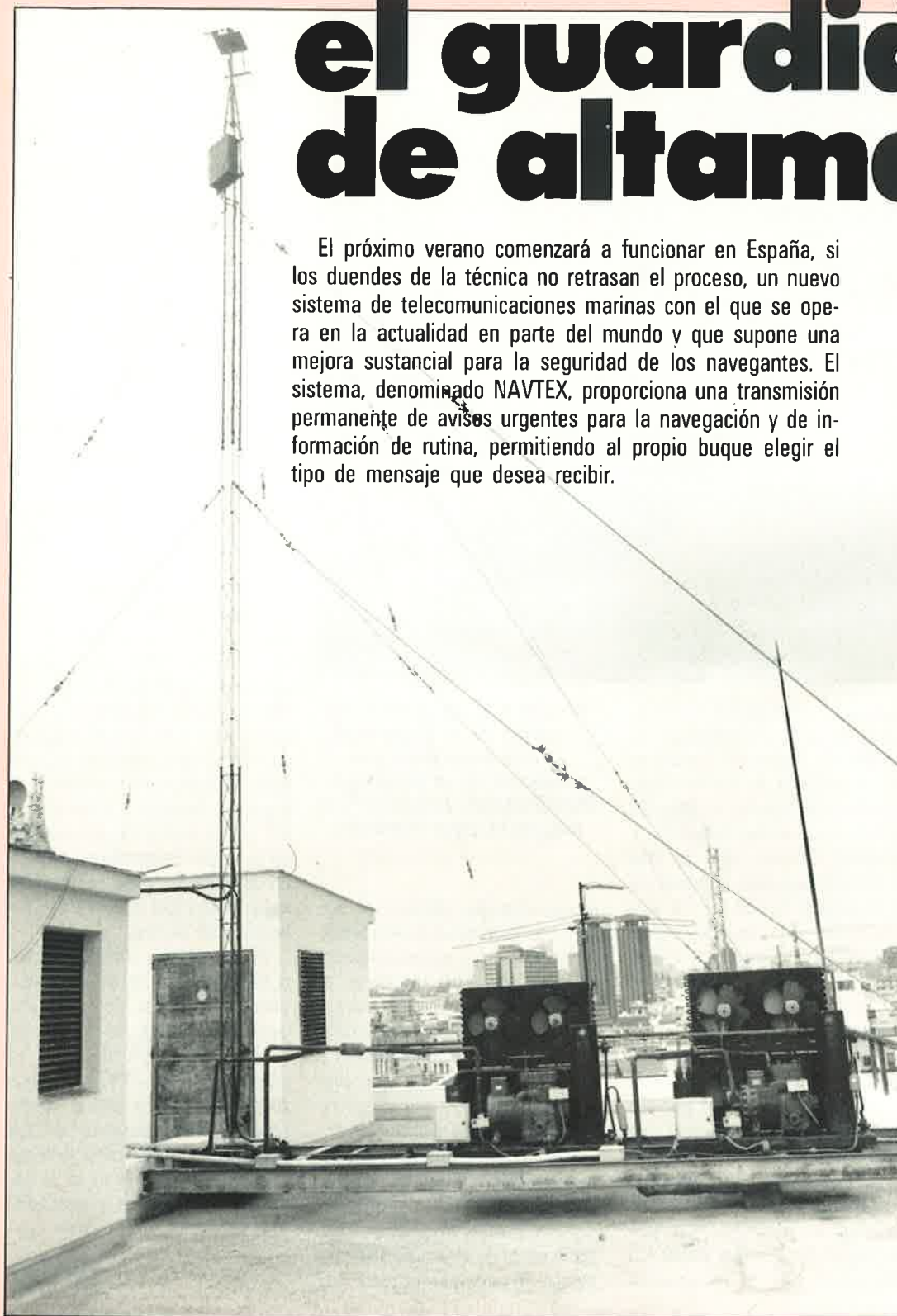
El programa INSPECMAR constituye, por tanto, una importante medida de actuación dentro del «Plan de Acción de la Seguridad Social» para el cuatrienio 1989-1992, especialmente en lo referente a la potenciación y ejecución de los programas dirigidos a colectivos específicos, como es el caso de los marinos y pescadores. ■

Ana DIAZ



# NAVTEX, el guardián de altamar

El próximo verano comenzará a funcionar en España, si los duendes de la técnica no retrasan el proceso, un nuevo sistema de telecomunicaciones marinas con el que se opera en la actualidad en parte del mundo y que supone una mejora sustancial para la seguridad de los navegantes. El sistema, denominado NAVTEX, proporciona una transmisión permanente de avisos urgentes para la navegación y de información de rutina, permitiendo al propio buque elegir el tipo de mensaje que desea recibir.





**S**E conoce con el nombre de «NAVTEX» un servicio internacional de impresión directa para la difusión a los buques de avisos náuticos y meteorológicos, entre otros, que afecten a las aguas costeras hasta cuatrocientas millas, tomando como referencia la estación costera desde la que se emite el aviso. En el ámbito de la meteorología, no sólo se emiten avisos de temporal, sino cualquier pronóstico de rutina.

Hace cuatro años se dieron los primeros pasos para la instalación en España de este sistema, que funciona en gran parte del mundo, pero aún no es realidad. Probablemente, y

según el pronóstico de los responsables del tema, el sistema entrará en funcionamiento en el verano de 1990. Todo depende, en parte, de la agilidad de Telefónica, encargada de la instalación de estos equipos por cuyo servicio no recibe importe económico alguno.

Aunque alguno de los técnicos implicados en el proyecto se ha mostrado excéptico sobre la fecha inicialmente prevista —verano de 1990—, lo cierto es que ya se ha convocado la oposición que cubre las plazas de las personas que estarán al frente de las estaciones NAVTEX. Estas estaciones estarán emplazadas en La Coruña, Punta Umbría o Tarifa, Palma

de Mallorca y Arrecife de Lanzarote. La manipulación de estas estaciones se hará por control remoto desde Madrid.

En la actualidad la mayor parte de Europa, desde el Mar Negro hasta Yugoslavia y desde Noruega hasta Francia, cuenta con este sistema. Únicamente queda por cubrir en el Mediterráneo el hueco cartográfico que dejan en la red de este tipo de comunicaciones España e Italia.

El sistema contempla la existencia de un dispositivo selectivo de mensajes incorporado al receptor, que permite al navegante la información que él considere apta a sus necesidades, rechazando el resto. La

transmisión se hace en inglés, aunque actualmente tiende a informarse en el idioma nacional.

Los receptores NAVTEX son equipos de frecuencia fija capaces de seleccionar los mensajes que se han de imprimir con arreglo a una clave técnica con cuatro características que aparecen en el preámbulo de los mensajes y con la posibilidad de rechazar los mensajes que no sean de seguridad, que hayan sido recibidos. Estos receptores no pueden rechazar los radioavisos náuticos, meteorológicos y de información urgente, al objeto de que todos los buques reciban siempre la información de carácter vital.







Las categorías en las que se dividen los mensajes son las siguientes: avisos a los navegantes, avisos de temporal, información sobre los hielos, aviso inicial de peligros, mensaje meteorológico, servicio de practica, sistema de radiolocalización y navegación por satélite. Las zonas en las que se dividen los océanos para las transmisiones NAVTEX son las mismas de NAVAREA. En cuanto a los mensajes meteorológicos relativos a una de estas zonas marítimas del NAVTEX se transmitirán normalmente dos veces al día, y los mensajes, meteorológicos o no, se clasifican en orden decreciente de urgencia, esto es, vital para la transmisión inmediata, importante para el siguiente período de silencio disponible y rutinario para la transmisión durante la emisión programada siguiente.

El sistema que funciona hoy en día para el suministro de avisos e informaciones en alta mar en apoyo de la seguridad y la vida humana fue diseñado en los años cuarenta, y se esta-

bleció de acuerdo con unos presupuestos, entre ellos la necesidad de proporcionar una cobertura global de los océanos del mundo, las emisiones por radio de información meteorológica destinada a los barcos efectuadas por las estaciones costeras de radiocomunicación y los procedimientos de emplazamiento y funcionamiento de esas estaciones costeras de comunicación.

El sistema actual de socorro y seguridad en la mar tiene su base en una condición fundamental: que los buques que se encuentren en la mar mantengan constantemente una escucha radiofónica continua utili-

zando las bandas de frecuencia de socorro internacionales asignadas por la Unión Internacional de Telecomunicaciones. Es también fundamental que lleven equipos radioeléctricos capaces, no sólo de recibir en esta banda mencionada, sino también de transmitir hasta una distancia mínima específica.

La Organización Marítima Internacional (OMI) decidió, en la asamblea anual que mantuvo hace diez años, que era conveniente establecer un nuevo sistema mundial de socorro y seguridad marítima que incorporase los avances técnicos con los que se contaba desde

## ***NAVTEX operará con seis estaciones instaladas en diferentes puntos de la costa que serán coordinadas desde Madrid.***

hacia algún tiempo, y se decidió, asimismo, que dado que los nuevos equipos radioeléctricos tenían sus propias limitaciones en cuanto a cobertura geográfica y a los servicios que podían prestar, serían los propios buques los encargados de elegir los equipos más adecuados a las características de las zonas de navegación habituales en sus rutas.

La introducción de comunicaciones satelitarias para mejorar la seguridad marítima ha sido especialmente importante para establecer una red fiable de comunicaciones. Los satélites se emplean tanto en las comunicaciones buque-tierra y tierra-buque como en las que mantienen los buques entre sí. Este servicio está suministrado por la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, INMARSAT, entidad que pone a disposición de sus usuarios una gama completa de medios para dar alerta de socorro y una serie de medios para la comunicación en general, entre los que se encuentran teléfonos, té-





C/ General Arrando, 9 (duplicado)  
28010 MADRID

Tels.: (91) 593 88 11 y 593 88 17

Télex: 27885 SEDEL

Telefax: (91) 593 28 00

**MUTUA DE SEGUROS DE  
ARMADORES  
DE BUQUES DE PESCA DE ESPAÑA**

FUNDADA EN 1928

**SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS**

Delegaciones en los principales puertos españoles

**DIRECCION:**

Plaza de las Cortes, 3 - MADRID

Tels. 429 26 76 y 429 47 69

• Télex: 46483 •

Apartado 249



lex, unidades de transmisión de datos, facsímil, etcétera. A finales del año 1986 eran cuarenta y seis los países que se beneficiaban de sus servicios.

El sistema satelitario INMARSAT consta de tres componentes principales: los propios satélites, las estaciones terrenas-costeras y las estaciones terrenas sobre buques. La coordinación corre a cargo del Centro de Control de Operaciones, CCO para abreviar emplazado en Londres, cuya misión es, además, encargarse de la puesta en funcionamiento de las nuevas estaciones.

Los satélites de primera generación se encuentran en una órbita geostacionaria, esto es, a treinta y seis mil kilómetros por encima del ecuador. Están

situados respectivamente sobre los océanos Atlántico, Indico y Pacífico, y cada uno de ellos satisface las necesidades de estas distintas áreas de cobertura. Los viejos satélites serán renovados por los que se han denominado de segunda generación, que entrarán en funcionamiento en el año mágico, 1992.

Las estaciones terrenas-costeras las proporcionan los propios signatarios de INMARSAT y son el punto de enlace que engancha, por así decirlo, los satélites y las redes terrenas de telecomunicación. Estas bases se encargan de transmitir a los satélites las señales utilizando una frecuencia determinada para que éstos las devuelvan transformadas en otra frecuencia apta para ser enviada

en forma de información a los servicios de télex y telefónicos en general. Las estaciones de Southbury en Estados Unidos, Yamaguchi e Ibaraki en Japón sirven como coordinadoras de la red.

En el año 1986, el número de estaciones terrenas-costeras de INMARSAT en funcionamiento era de dieciséis en todo el mundo, y otras tantas estaban en proyecto, entre ellas una española, la que está previsto que sea emplazada en la localidad madrileña de Buitrago de Lozoya, y que aún no ha sido construida.

### Sistema mundial de radioavisos

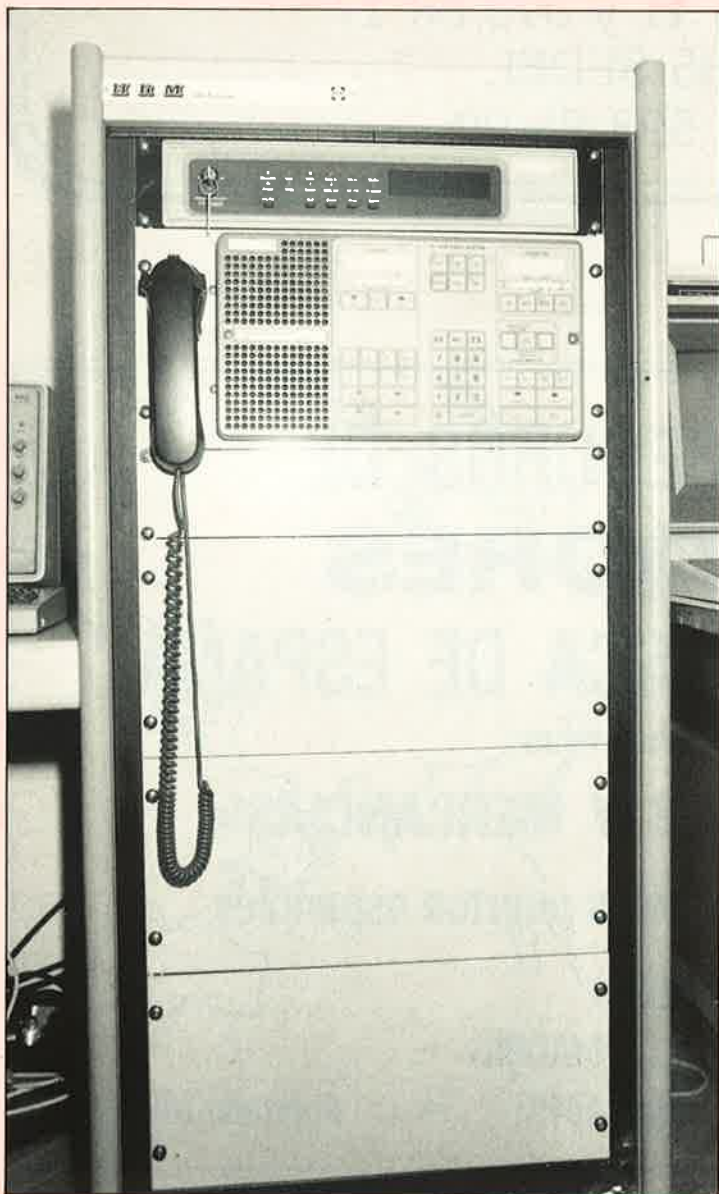
El sistema INMARSAT, con el que aún no se opera en España, vendrá a sustituir al antiguo «NAVAREA», con el que se trabaja tradicionalmente.

La necesidad de coordinación de la transmisión de ra-

dioavisos náuticos dio lugar a la creación del Sistema Mundial de Radioavisos Náuticos, establecido por la Organización Marítima Internacional y la Organización Hidrográfica Internacional. Este sistema contempla dos variantes, una coordinación de los avisos de larga distancia que reciben el nombre de avisos «NAVAREA» y los costeros, conocidos por el nombre de «NAVTEX».

El servicio de avisos «NAVAREA» tiene por objeto la difusión oportuna por radio de la información sobre peligros para la navegación. En el caso de la meteorología, sólo se emiten avisos de tormentas importantes. Por cada zona NAVAREA se establecen instalaciones adecuadas y eficaces para una transmisión programa a toda la zona y a una distancia de hasta setecientas millas de las zonas limítrofes.

Las posibilidades que ofrece este sistema llevan a suponer que su utilización se generalizará en los próximos años, sobre todo porque, entre otras cosas,





*Actualmente las  
comunicaciones por satélite  
están sustituyendo  
a las antiguas emisiones  
radiofónicas.*

hay que tener en cuenta que dentro de algún tiempo —concretamente se ha previsto la fecha de 1990—, van a desaparecer las emisiones radiotelegráficas. Estas serán sustituidas, en la mayoría de los casos, por otro tipo de emisión, pudiéndose hacer mediante INMARSAT. A esto hay que añadir también que en muchas zonas del globo se están encontrando graves dificultades para una adecuada instalación de las estaciones NAVTEX, bien porque las condiciones de propagación de la frecuencia en la que opera no son buenas, bien porque representan una inversión de coste muy alto que no siempre es asequible a los países poco desarrollados. Ambos inconvenientes pueden soslayarse con una estación INMARSAT.

Hay un aspecto que es especialmente interesante desde el punto de vista meteorológico, y es el hecho de que desde cualquier punto del globo un número ilimitado de barcos pueda recibir la información que se les transmita desde una estación costera, información que puede contemplar desde avisos

hasta boletines, o rutas, existencia de hielos, etcétera.

La Comisión de Meteorología Marina celebró en febrero de este año una reunión en el Centro de Conferencias de la Unesco en París, y señaló que, actualmente, siete de las veinte estaciones terrestres costeras INMARSAT están disponibles para la concentración de informes meteorológicos de buques sin cargo alguno para estos últimos, y están situadas en Francia, Japón, Arabia Saudita, Singapur, Reino Unido y Estados Unidos de América. En la misma se señaló que las estaciones terrestres costeras de China y URSS también estarán en breve a disposición de la concentración de informes meteorológicos procedentes de buques.

La aceptación y utilización de este sistema por la industria naviera está ampliándose rápidamente, y el 15 por cien de los buques de observación voluntaria están equipados con estaciones buque-tierra INMARSAT.

Virginia LAVIN





# Marisqueo en Galicia

La apertura de la campaña de marisqueo en Galicia tuvo lugar el pasado mes de octubre, manchada por el conflicto provocado por los intermediarios de la venta de las partidas recogidas. La Asociación Gallega de Comercializadores de Marisco, AGACOMAR, declaró el boicot a la campaña como protesta por los controles e inspecciones, excesivos en su opinión, llevados a cabo durante el año por la Consellería de Pesca gallega. Los mariscadores, pese a todo, han continuado con la campaña en un año en el que la calidad y la cantidad de las extracciones son consideradas memorables.



## COMIENZA LA CAMPAÑA



**L**A economía de 20.000 familias gallegas depende del marisqueo, y todas ellas se dispusieron durante la primera semana de octubre para mojarse la pantorrilla en esa tarea de buscar almejas y demás especies. La campaña, no obstante, se ha abierto este año manchada por el boicot de los intermediarios entre los mariscadores y los compradores, lo que ha provocado conflictos en la apertura de la veda y una caída de los precios en determinados momentos, precisamente este año cuando se prevía un aumento de beneficios respecto a la campaña anterior, debido a la gran cantidad y calidad del marisco existente en las rías.

Desde el pasado día 2 de oc-

la fijación de las semillas.

Este sector está cada vez más profesionalizado, lo que beneficia la propia tarea marisquera. Desde 1988 se pide, para obtener una licencia de mariscador profesional, que el trabajador demuestre que el marisqueo es su actividad principal. Hasta esa fecha, se permitía que cualquier español mayor de dieciséis años, residente en una provincia marítima e inscrito en una cofradía, pudiera mariscar.

Uno de los problemas principales con los que tiene que enfrentarse este sector, y que está siendo su caballo de batalla durante la presente campaña, es el sistema de venta. El propio secretario de la Federación «Ría de Vigo» ha afirma-

ción de bivalvos ha sido este año superior a la anterior. El presidente de la Agrupación de Ribeira atribuía estos resultados espléndidos a las medidas de vigilancia y control llevadas a cabo por la cofradía. Y mientras estos factores hacían que se esperase en esta campaña un balance de beneficios que superara en 20 millones los obtenidos en la campaña 88-89, los mariscadores han tenido que enfrentarse a una caída de los precios provocada por el boicot de AGACOMAR, la Asociación Gallega de Comercializadores de Marisco.

### «Excesivo control»

La postura de AGACO-

*oportunidad para terminar con la lacra que suponen los intermediarios, que se apoderan de la mayor parte del beneficio de la captura de mariscos a costa del trabajo del mariscador.*

En medio del conflicto, mientras la Consellería de Pesca se negaba a revisar los puntos referentes a las inspecciones, sobre los que se quejaba AGACOMAR, desde el mismo gobierno autónomo se estudiaba la posibilidad de poner un precio de compra a la baja para subsanar los perjuicios.

Por su parte, los representantes de las cofradías de mariscadores de las cofradías gallegas anunciaron que seguirían su campaña de extracciones, independientemente de la actitud que mantuviera la Asocia-



tubre hasta el 28 de febrero de 1990 la Consellería de Pesca autoriza la captura de las siguientes especies marisqueras: almeja fina, almeja rubia y babosa, berberecho, que son las especies preferentes, almeja japonesa, berberecho rabioso, almeja bicuda, carneirolo, moelo, longueirón, navaja, ostra, morruncho, vieira, zamburiña, volandiera, percebe, caramujo, mincha y coquina. Los mariscadores deberán, durante ese período de tiempo, cumplir una serie de normas como, por ejemplo, escoger el marisco desde la embarcación en la que se está mariscando y devolver al mar el que no tenga el tamaño reglamentario, limpiando antes las conchas de piedras con el fin de favorecer

do recientemente que *el sistema de venta no está regulado y esto origina, en ocasiones, que depositemos el producto en el mercado y no se venda o se haga a precios muy bajos.* El secretario de la citada organización ha criticado la falta de unidad del sector: *Algunos representantes de mariscadores intentaron pactar normas con el sector transformador para garantizar unos precios mínimos y la compra del propio producto, con el fin de evitar que la venta se haga a la buena de Dios, pero la falta de cohesión en el sector marisquero impidió el acuerdo.*

De esta coordinación depende el futuro del sector, como los acontecimientos han demostrado durante la apertura de la campaña. La concentra-

MAR ha sido provocada, según su presidente, para protestar por la severidad de las inspecciones que han sufrido por parte de la Consellería de Pesca, así como por una serie de sanciones impuestas a los integrantes de la asociación por parte de la Inspección Pesquera, medidas ambas que califican de injustas. En este sentido, el sindicato UGT calificó de «inconcebible» y «caciquil» la decisión tomada por esta asociación. UGT afirmó que todo el sector marisquero ordenado legalmente ha apoyado las acciones de inspección llevadas a cabo por la Consellería de Pesca para terminar con la sangría que supone el marisqueo furtivo. Para el sindicato, *ésta puede ser una magnífica*

ción Gallega de Comercializadores de Marisco. En las zonas de Cambados y Vigo una parte de las capturas efectuadas ha sido adquirida por las propias cofradías, que mantienen las almejas vivas colgadas de las bateas mientras se les buscaba una salida en el mercado.

La mayor parte de las extracciones efectuadas en estas campañas está destinada a la industria conservera, y los conflictos que han caracterizado la apertura de esta campaña 1989-90 ponen de manifiesto la opinión de muchos de los implicados en el sector, partidarios de la profesionalización del mismo y del establecimiento de un sistema de compra diferente al actual. ■

V. L.





## ANDALUCIA

### Pesca de inmaduros

Durante el mes de septiembre la Guardia Civil y la policía local decomisaron en Málaga más de 6.000 kilos de inmaduros, lo que supone que en dicho período se ha intervenido casi el doble de la cantidad de chanquetes incautada durante el año anterior, alrededor de 3.500 kilos.

En la madrugada del 5 de septiembre la Policía Municipal de Málaga intervino en las proximidades del puerto 4.300 kilos de inmaduros, el mayor decomiso efectuado desde que se prohibió esta clase de capturas, hace cinco años. Durante los días siguientes del mes, se efectuaron decomisos menores aunque de gran importancia. La mercancía retenida

corresponde normalmente a alevines de boquerón y sardina, jureles y besuguitos, y a ejemplares en fase de crecimiento que no alcanzan la talla mínima legal establecida en siete centímetros y medio.

Las medidas para evitar estas capturas, que contribuyen a la esquilma de las aguas marinas, pasan por el control de las capturas y la vigilancia de las ventas que realizan bares y restaurantes, medidas que, en opinión del director de Consumo de la Junta de Andalucía, deberían reforzarse.

Por otra parte, a comienzos de año está previsto que se renueve el folleto turístico de Málaga, editado por la

dirección General de Turismo de la Junta de Andalucía y Turespaña, que cita los chanquetes entre los productos típicos de la gastronomía malagueña, a pesar de que su captura y comercialización está prohibida por la Consejería de Agricultura y Pesca. Este folleto fue editado en 1988 y se tiraron aproximadamente 100.000 ejemplares para su difusión por la geografía nacional. La Junta de Andalucía culpa de esta referencia a los chanquetes a una empresa madrileña encargada de la realización del citado folleto, y afirma que la Dirección General de Turismo remitió los textos a incluir sin que figuraran en la relación de pescados los chanquetes. ■

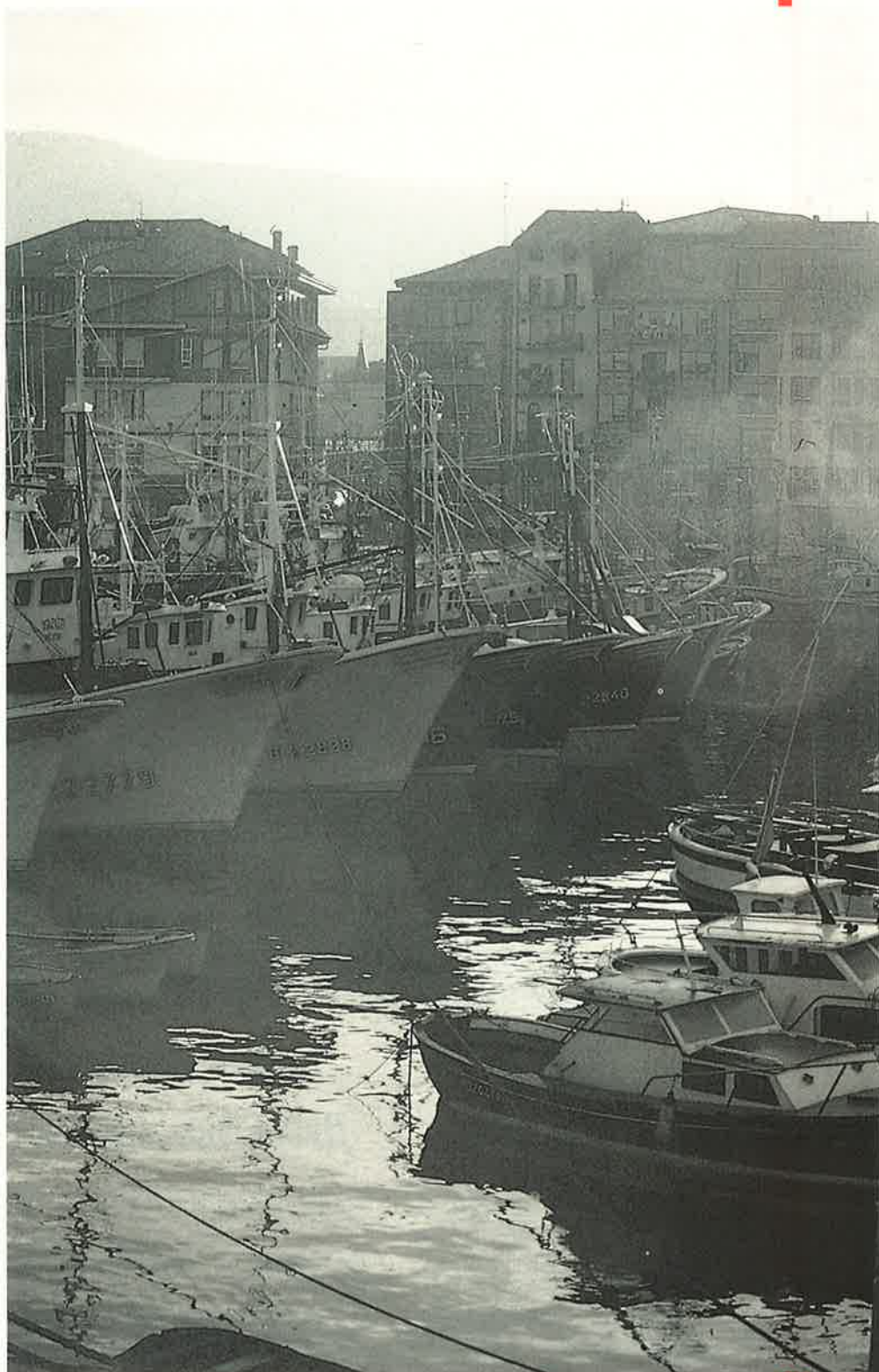


## La Administración apoya la lucha contra el uso de volantas

El problema del uso de redes pelágicas y volantas, que vienen efectuando los pescadores franceses en el Golfo de Vizcaya, se ha agravado esta temporada pese a las quejas continuas de los pescadores vascos ante las autoridades autonómicas, central y comunitaria. Estas prácticas distintas a la pesca con artes tradicionales, cacea y cebo vivo, defendidas por los pescadores españoles del Cantábrico, suponen un grave peligro de esquilación del mar y dificulta la localización de los bancos de pesca, cada vez más alejados a causa de las volantas.

Ante el aumento casi escandaloso que se ha producido en su empleo por parte de los franceses, los representantes de las cofradías vascas se trasladaron durante el mes de septiembre una vez más a Madrid para insistir en el problema. La primera petición que los representantes de los puertos vascos y gallegos presentaron fue que se persiguiera la importación de miles de kilos de atún vendidos en los puertos franceses a unos preciosos irrisorios, hecho que hace pensar a los arrantzales —pescadores vascos— que tales precios están motivados por el mal estado del pescado.

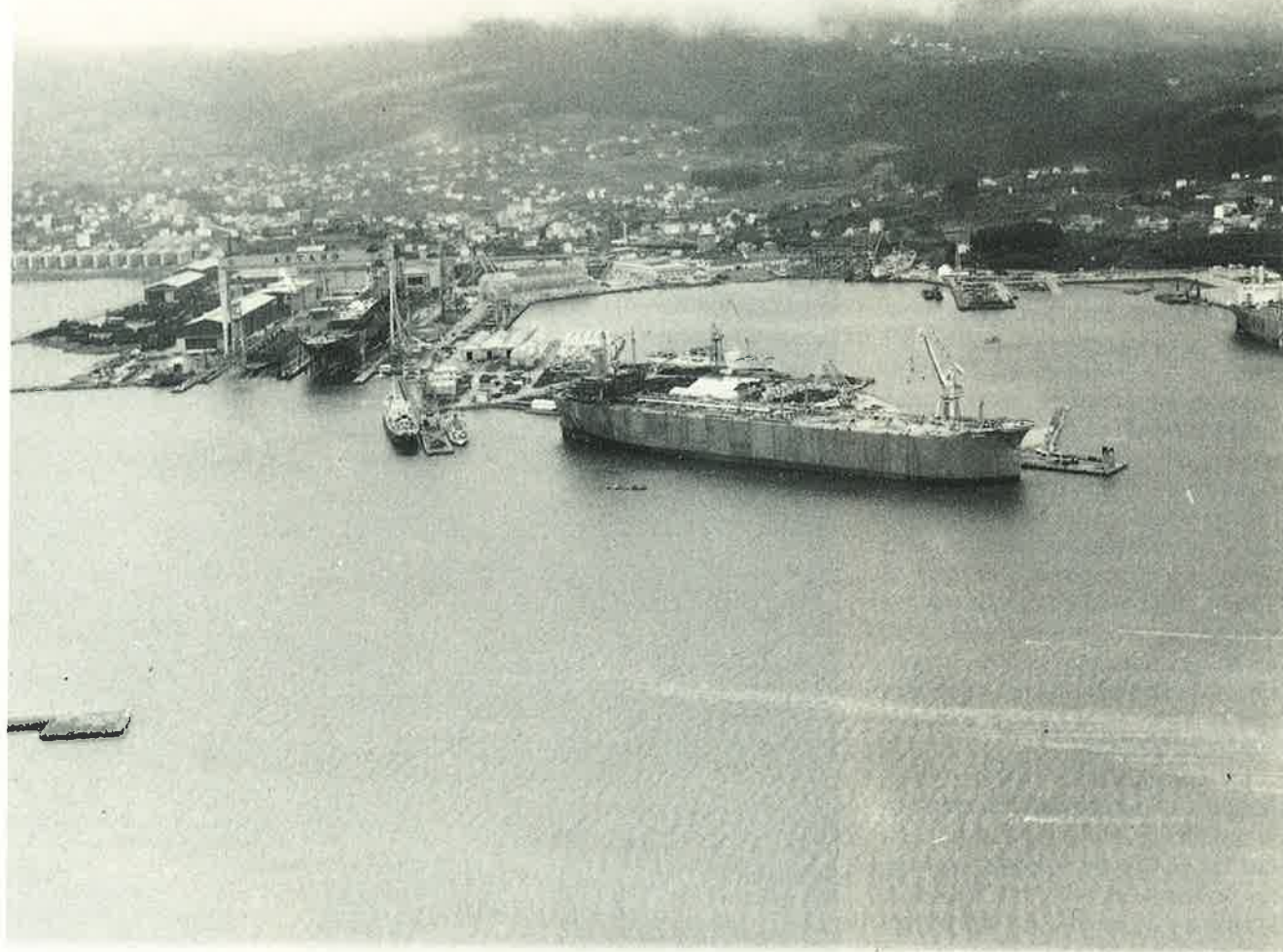
La Administración española ya ha pedido a la Comunidad Europea que se prohíba el uso de estas artes hasta que un equipo de biólogos exponga sus conclusiones sobre sus efectos en los bancos de pesca. Los biólogos están estudiando las razones por las que en la última temporada han descendido las capturas de anchoas y atunes. Hay dos grupos de estudio sobre esta cuestión, el de los expertos españoles que realizan sus observaciones acompañando a los pesqueros y el de la Comisión para la Conservación del Atún del Atlántico, cuyo plan de trabajo es a largo plazo y se está llevando a cabo con biólogos de todo el mundo. Estos informes exigen tiempo y estudios comparativos entre varias mareas; ya que las causas de la falta de pescado en estos últimos años pueden ser tanto climáticas como ecológicas o de superexplotación. Sin embargo, la tendencia lógica y razonable impulsa a culpar al empleo de redes pelágicas y volantas, como ha



sugerido la secretaria general para las Relaciones Internacionales de la Pesca, Pilar García de Oñoro: *El sector los biólogos y la Administración apuntamos como una de las razones causan-*

*te de la disminución de capturas el empleo de estas artes, pero eso hay que demostrarlo para que la CEE imponga un reglamento, lo cual lleva tiempo para recoger y estudiar los datos.* ■





## FERROL-CANARIAS

### Nueva línea marítima

El buque mercante «Mercedes del Mar», perteneciente a Trasmediterránea, llegó el día 5 de octubre al puerto ferrolano para cargar acero en cilindro destinado a la construcción, con destino a Tenerife. El buque inaugura una línea regular de transporte de mercancías entre este puerto y las islas Canarias. La periodicidad de este transporte será de veinte días inicialmente, aunque más adelante podría acortarse hasta quince si la demanda demuestra que es necesario.

La primera partida de mercancías

de esta línea estuvo compuesta por 500 Tm de acero de construcción procedente de la acería Megasa, en Narón, además de varios contenedores. No se descarta, sin embargo, la posibilidad de que otro tipo de mercancías vaya consolidando la línea marítima, cuyo agente local es la empresa consignataria Pérez Torres.

El puerto de Ferrol se utiliza en los últimos años para el traslado de mercancías de mucho volumen e incluso para la exportación e importación de materia prima; el movimiento de

mercancía manufacturada es escaso. Los productos de más movilidad son la madera, que se importa de los trópicos y se exporta hacia las industrias papeleras nórdicas, así como el mineral de dunita destinado a las acerías. Estos muelles perciben también gran cantidad de chatarra destinada a la acería Megasa, la misma de la que procedían las 500 Tm de acero que inauguraron esta nueva línea marítima entre ambos puertos emplazados geográficamente en distintos continentes. ■



POR VALOR DE 8.000 MILLONES

## Dos buques para Trasmediterránea

La Compañía Trasmediterránea, propiedad del patrimonio del Estado, sacará a concurso la construcción de dos buques «Ro-ro», cuyo precio rondará los 8.000 millones de pesetas. El proyecto técnico de los nuevos buques prevé que tengan 132 m de eslora total, un registro bruto de

14.000 Tm y media y una capacidad de 1.500 m lineales, equivalentes a 115 plataformas de 12 m y medio, 85 trailers de 16 m ó 200 turismos.

Los nuevos buques de la naviera del patrimonio del Estado cubrirán los tráficos con Canarias y puertos del norte de Africa.

Según la compañía, con independencia del desarrollo del programa de nuevas construcciones, Trasmediterránea mantendrá su política de recurrir al fletamiento o adquisición de buques ya construidos que estén disponibles y respondan a las características que necesiten en cada momento. ■



### Hundido el único pesquero del Gobierno canario

El único barco que poseía la Consejería de Agricultura y Pesca de la Comunidad Autónoma canaria para efectuar tareas de inspección y vigilancia pesquera en aguas de Gran Canaria, el yate Islas Canarias, se ha hundido en el puerto de Taliarte en Melenara a causa de un incendio. Varios trabajadores procedían a reparar algunos desperfectos existentes en la embarcación cuando se declaró un incendio que no pudo ser controlado debido a la composición inflamable del material.

La embarcación había sido acondicionada recientemente para su transformación en unidad de control para las capturas pesqueras en Gran Canaria. El yate fue adquirido por 50 millones de pesetas y se adscribió al Instituto Español Oceanográfico. Este barco, además de en las tareas de vigilancia en materia pesquera, había participado también en el rodaje de una serie de Televisión Española sobre las costas y la fauna marina en las islas. ■



## GALICIA

## Desaparición del «Nautilus»

El pesquero «Nautilus», con base en el puerto de Laxe, desapareció en la madrugada del viernes 6 de octubre con cinco tripulantes a bordo, uno de ellos un chico de 15 años. El barco se encontraba a unas seis millas al norte de las islas Sisargas y a 10 del cabo Rocundo.

El «Nautilus» se hizo a la mar el jueves de madrugada, y la última noticia que se tuvo de él fue el contacto por radio de su patrón, Jesús Manuel Soneira Alvarez, con el de otro pesquero. En tal diálogo el patrón del buque siniestrado indicó que se dirigía a puerto.

La tripulación del «Nautilus» estaba formada por el patrón, además de José Manteiga Rama, Manuel Rama Amado, Germán Santiago Díaz, y Manuel Ramos Castro.

En las jornadas siguientes a la desaparición del pesquero, numerosos

barcos de pesca y unidades de la Cruz Roja del Mar salieron a la búsqueda del barco, sin resultados. La alarma sobre un posible siniestro de este buque se dio cuando durante la noche del jueves al viernes no se recibió ninguna noticia suya, lo que extrañó a quienes conocían a este patrón con fama de hombre metódico y responsable. Este acto sirvió para que los encargados del rescate realizaran duras críticas a la falta de colaboración de la Administración autonómica en estas tareas. Concretamente un ex dirigente de la Cruz Roja aseguró que *la Administración central y autonómica hacen oídos sordos a las peticiones que se presentan desde hace varios años.*

Las razones que se barajaban entre las más probables causantes del siniestro del buque eran un golpe de mar o un posible abordaje de un mercante que habría provocado el hundi-

miento. Tanto el celador como el práctico del puerto de Laxe aseguraron por su parte que en la madrugada del jueves al viernes el viento del nordeste era muy fuerte en la zona, pudiendo alcanzar en algunos momentos una fuerza entre siete y ocho. Sin embargo, ambos consideraban inexplicable la desaparición del barco sin dejar ningún rastro.

Varios días después del naufragio continuaba la búsqueda, si bien las esperanzas de encontrar a alguno de los tripulantes de este barco de madera, de unas 10 toneladas de registro bruto y 12 metros de eslora habían desaparecido casi por completo. A pesar de que hubo incluso algún aviso de avistamiento de un bote de remos en la zona, varias semanas después del siniestro se hallaron los restos del barco, hundidos a 150 metros de profundidad. ■





# Te interesa saber...

## Mercancías peligrosas

El Ministerio de Asuntos Exteriores ha publicado las enmiendas a la edición refundida de 1986 del Código Internacional de Mercancías Peligrosas, conforme al capítulo VII del Convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar (SOLAS), firmado en Londres en 1974 y ratificado por nuestro país en 1978. Las enmiendas a la edición se publican en suplemento aparte del *BOE* 237, de 3 de octubre de 1989.

En el suplemento se especifican detalladamente, por cuadros, las sustancias tóxicas desde el butirato de etilo hasta el zirconio. Alfabéticamente define si se trata de una sustancia o un artículo explosivo, la actuación a seguir en situaciones de emergencia y del transporte de las sustancias.

## Enmiendas al Convenio contra contaminación marina

El *Boletín Oficial del Estado* publica, en su número 232, el instrumento de adhesión de nuestro país al protocolo de enmienda del Convenio Internacional para la prevención de la contaminación marina, producida por vertidos desde buques o aeronaves. Dicho Convenio se estableció en la capital noruega el 2 de marzo de 1983.

Por el Convenio, las partes contratantes se obligan a adoptar medidas para evitar la con-

taminación del mar con productos que pongan en peligro tanto la vida humana como los recursos biológicos y la vida marina.

Con el fin de establecer normas que se adapten a las características especiales de cada zona afectada y, al no contemplarse dicha normativa, se enmienda el Convenio en una serie de artículos (señalados en el *BOE*) así como quedan establecidas las normas a seguir en la incineración marina. ■



Cursos en Bilbao organizados por el  
gobierno vasco

## Escuela de Administración Marítima

Organizados por el Instituto Vasco de Administración Pública, la Escuela de Administración Marítima ha programado las siguientes actividades para el curso 1989/90 en la Universidad de Deusto en Bilbao.

Cursos	Duración
Fletamentos y T. marítimo .....	Octubre-diciembre 89
Inglés marítimo .....	Noviembre 89-febrero 90
Parte general derecho marítimo	Enero-abril 90
Economía marítima. Gestión marítima .....	Abril-junio 90
Informática .....	Febrero 90
Política española de T. marítimo.	Noviembre 89
Empresarios relacionados con el tráfico marítimo .....	Noviembre 89
Jornada sobre infraestructura portuaria .....	Diciembre 89
Tripulaciones. Recursos humanos en el SHIPPING .....	Diciembre 89
Logística e intermodalismo .....	Marzo 90
Problemática actual sobre explotación marítima. Arrendamientos y doble registro .....	Abril 90



## Ayudas a los planes de viabilidad

Las empresas navieras inscritas en el Registro de Empresas Marítimas pueden solicitar, mediante la presentación de los planes de viabilidad, la concesión de ayudas para la consecución de saneamiento financiero, mejora de la estructura comercial, incremento de la productividad, operaciones de fusión o asociación entre empresas, inversión en mejoras tecnológicas y apertura de nuevas líneas o mercados.

Los planes de viabilidad deberán estar acompañados del balance de situación de la empresa, las cuentas de resultados, la distribución de personal y las fichas técnicas sobre las actividades y características de los buques. Dicha documentación deberá ser cumplimentada hasta el 15 de noviembre. El modelo de formulario para la solicitud de ayudas está publicado en el *BOE* 250, de 18 de octubre. ■



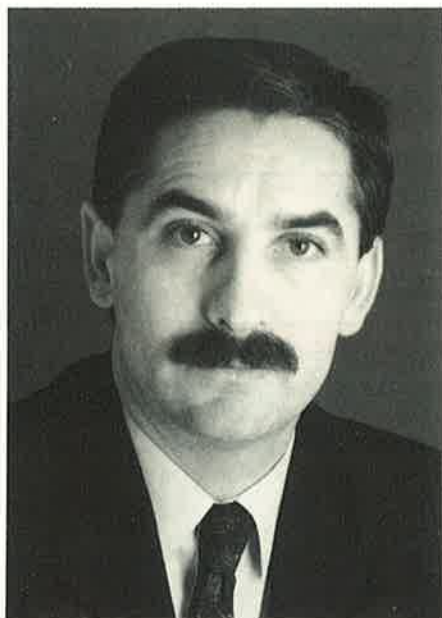
# JOAQUIN BUELGA,

## REELEGIDO SECRETARIO

### GENERAL DEL COMME

*Joaquín Buelga García ha sido elegido nuevamente secretario general del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española, en el proceso de elecciones que tal entidad celebró durante el pasado mes de octubre. El cargo será desempeñado por Buelga hasta finales del año 1993, es decir, durante cuatro años.*

Desempeña  
el cargo  
desde  
1986



**J**OAQUIN Buelga ha presentado un programa en el que se contemplan seis puntos de interés fundamentales, que incluyen desde las actividades intrínsecas a la propia organización del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante hasta los aspectos directamente relacionados con la flota, pasando por la formación para los profesionales. Concretamente, los objetivos fijados son los siguientes: 1. lograr una mayor expansión del Colegio; 2. continuar con la participación en los asuntos marítimos que afecten a estos profesionales; 3. consecución de una flota competitiva; 4. puesta en marcha de un amplio programa de formación para los profesionales del sector; 5. lograr una administración marítima civil integral y dotada de medios de gestión y control modernos; 6. establecer una bandera europea comunitaria cuyos buques sean operados exclusivamente por oficiales europeos.

El Colegio de Oficiales de la Marina Mercante representa a los capitanes, jefes de máquinas y oficiales de la Marina Mercante, cuyo número se eleva a 12.000 titulados. Joaquín Buelga es capitán de la Marina Mercante y ha realizado sus estudios en La Coruña e Inglaterra. Además de haber navegado con varias compañías nacionales y extranjeras, ha sido asesor marítimo del Instituto Social de la Marina. Tiene estudios de master en dirección y administración de empresas realizados en el Instituto de Empresa, y desempeña el cargo para el que acaba de ser reelegido desde 1986.

Los presupuestos de actuación contemplados en el programa de Joaquín Buelga están en la línea de las actuaciones tradicionalmente propugnadas por esta organización, partidaria de conseguir, en el ámbito nacional, una reforma de la administración marítima que permita, en sus propias palabras, *superar el grave atraso que provoca la actual dispersión de competencias administrativas.*

En lo que se refiere al terreno internacional, el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante aboga por la aplicación de una política comunitaria que incluya la existencia de una flota con oficialidad exclusivamente europea, así como un control eficaz del cumplimiento de la normativa en materia de seguridad, tráfico marítimo y protección del medio ambiente.

#### CONFIGURACION ACTUAL DE LA JUNTA DE GOBIERNO DEL COMME

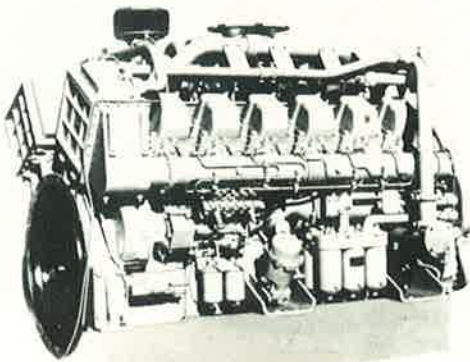
Presidente .....	Francisco García Suero
Vicepresidente 1.º .....	Germán de Melo
Vicepresidente 2.º .....	José M. Morillas
Secretario general .....	Joaquín Buelga García
Tesorero .....	José Luis Simal

*Después de las elecciones celebradas el pasado mes de octubre, el día 4 de ese mes la Junta de Gobierno quedó constituida de esta forma.*

V. L.



# INTRODUCCION EN ESPAÑA



Auxiliares y propulsores  
desde 5 a 5000 Hp.



**MITSUBISHI  
DIESEL ENGINES**

**DISTRIBUIDOR PARA LA ZONA ATLÁNTICA  
Y EL GOLFO VIZCAYA:**

EMODIH s.a.

Equipos, Motores Diesel y Herramientas, s.a.

Valdelaparra 49 - nave 4

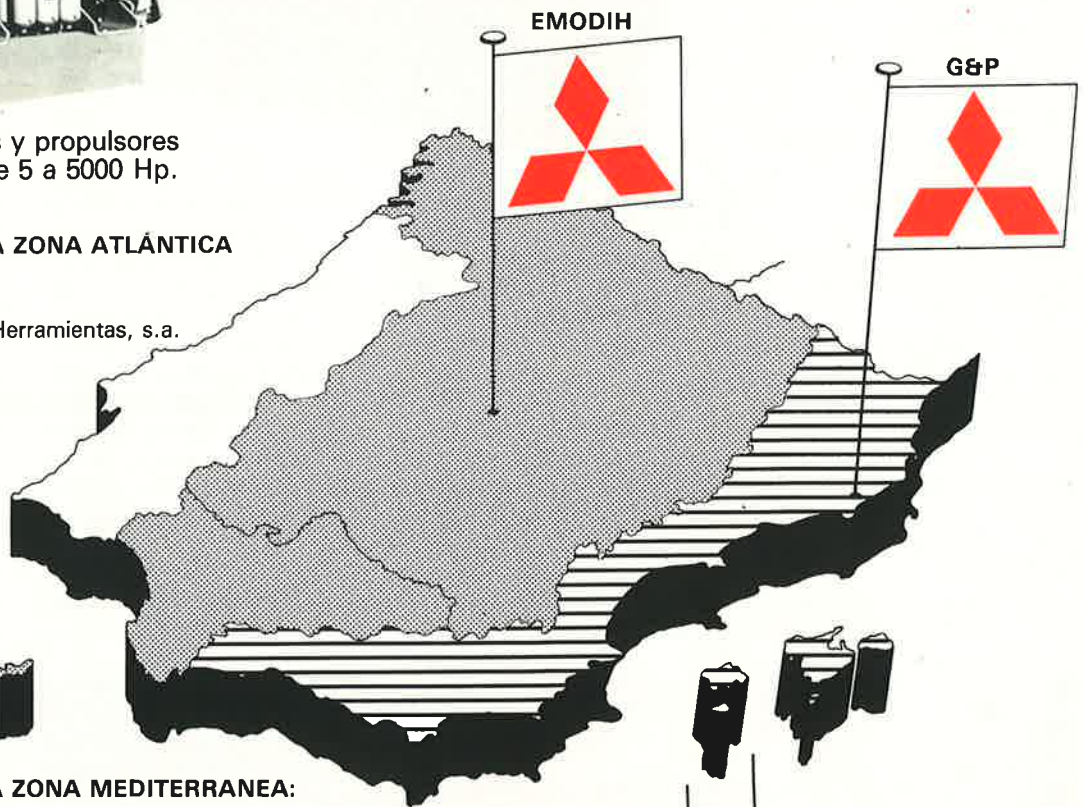
Pol. Ind. ALCOBENDAS

MADRID

TELS. 653 58 57/58

TELEX 49813

TELE-FAX 653 58 62



**DISTRIBUIDOR PARA LA ZONA MEDITERRANEA:**

G&P Golobart y Poblet, s.a.

INFANTA CARLOTA 157

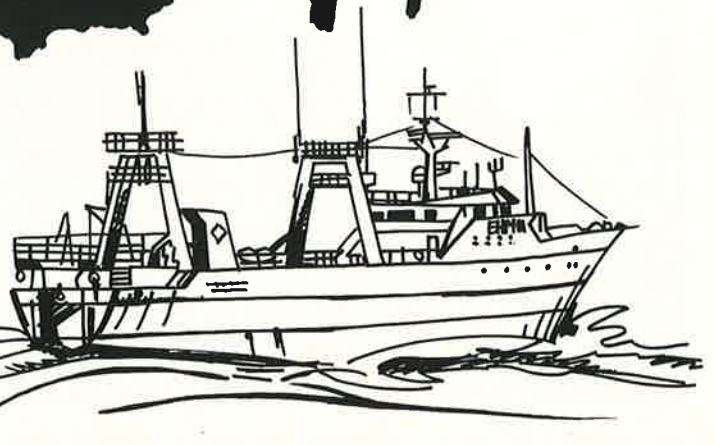
BARCELONA - 08029

TEL. 321 56 46/44

TELEX 52736

TELE-FAX 321 67 75

***economico  
y fiable***





# «LUCHA CONTRA INCENDIOS A BORDO»

**R**ICARD Marí Sagarra y Enrique González Pino, catedráticos respectivamente de «Maniobra, Reglamentos y Señales» y «Seguridad Marítima» en la Escuela Superior de la Marina Civil de Barcelona, son los autores del libro «Lucha contra los incendios a bordo» que, editado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, viene a ser un manual práctico de técnicas, sistemas y organización para la prevención y la lucha contra los incendios declarados en el interior de los barcos.

En el prólogo a la edición, Adolfo Jiménez Fernández, secretario general para la Seguridad Social, detalla que, a pesar de los avances tecnológicos logrados en todos los campos de la ciencia y su posterior aplicación a las actividades laborales de mayor riesgo, los análisis estadísticos de accidentes en los que el fuego es el principal protagonista ponen de manifiesto la necesidad de encontrar sistemas de prevención y extinción de los incendios producidos en los barcos, ya que éstos provocan grandes pérdidas, tanto humanas como materiales.

El libro consta de cuatro partes: teoría del fuego; pre-

vencción; protección y, por último, combate de incendios. En ellas se detalla minuciosamente todo el proceso que se desarrolla en un siniestro de este tipo, desde el momento en que se detecta hasta su completa extinción. Cómo actuar contra el fuego y, lo que es más importante, cómo prevenirlo. En el volumen no sólo se indican modos de actuación sino también medios e instrumentos para la lucha contra el incendio.

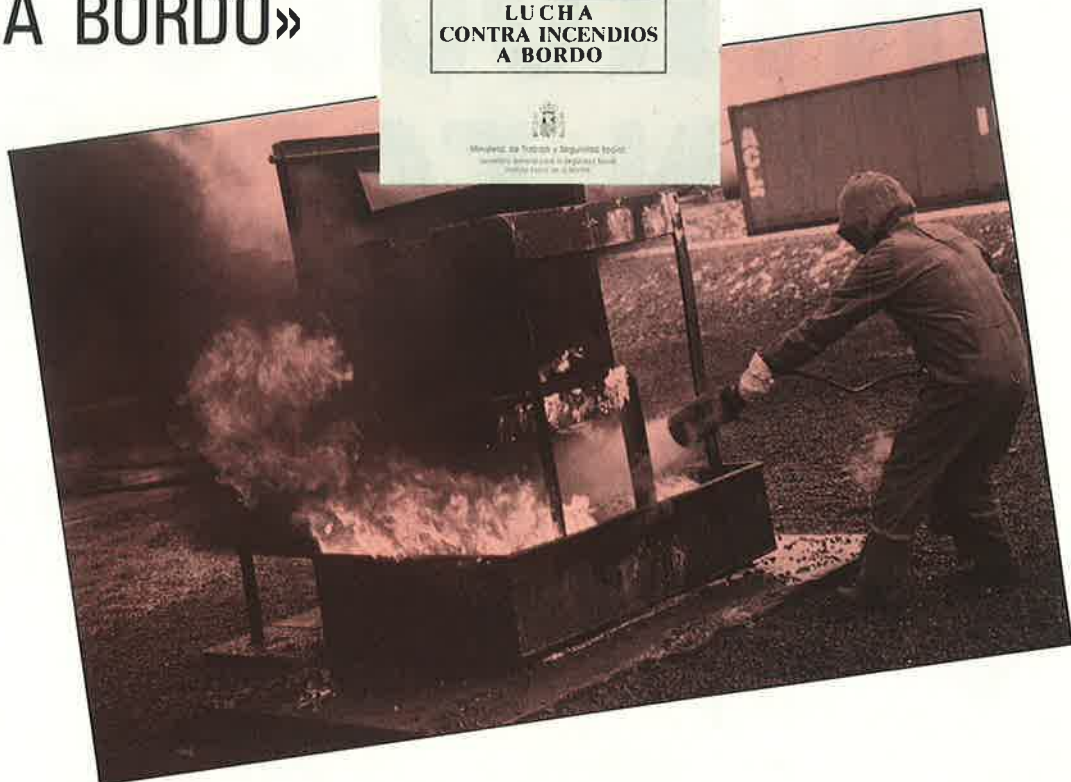
En la primera parte, se de-

tallan aspectos físicos del fuego: energías de reactivación, transmisión del calor, explosiones, reacciones y resistencias de los materiales al fuego, composición del humo, agentes extintores, etcétera... Una segunda parte explica los principios de acción preventiva contra el fuego, la evaluación del riesgo, las acciones preventivas contra las personas, sobre los equipos y en las cargas...

La tercera parte, centrada en la protección, detalla todo

tipo de sistemas anti-fuego: red contraincendios, bombas hidráulicas, instalaciones fijas, detectores térmicos, sistemas de espuma y gases, equipos de protección personal, etcétera... Y, por último, una cuarta parte está dedicada al combate de incendios. En ella, Ricard Marí Sagarra y Enrique González Pino detallan la organización en la lucha contra incendios; el uso, manejo y conocimientos de los equipos; modos de actuar en situaciones de emergencia y en derrames de aceites y/o petróleos, entre otras cuestiones.

Todo ello hace de este libro un valioso documento didáctico para conocer cómo, por qué y cuándo actuar en los incendios localizados en los buques. El libro cuya edición es limitada estará en las bibliotecas de todos los centros de formación náutica y enseñanzas marítimas próximamente. También podrá adquirirse en la Oficina de Información Administrativa del Instituto Social de la Marina en Madrid. ■ Ana DIAZ





# CONTENEMAR

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

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



## AGENCIAS Y DELEGACIONES

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

**OVIEDO.** C/ Melquiades Alvarez, 20 - 4.º A  
33002 Oviedo - Tels.: 22 02 28 - 22 02 50 - Télex: 84365

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

**MADRID.** TERMISUR EUROCARGO, S.A.

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

**SEVILLA.** TERMISUR EUROCARGO, S.A.

Darsena del Centenario, Muelle del Batán - 41002 Sevilla  
Tels.: 45 04 87 - 45 09 50 - Télex: 72834 - Fax: 45 38 08

**LAS PALMAS DE G. CANARIA.**

CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.

Presidente Alvear, 52 - 6.º

35007 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Tels.: 27 41 00/04/08 - Télex: 95228 - Fax: 22 16 51

**TENERIFE.**

TINERFENA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.

Francisco La Roche, 49 - Locales 1 y 2 - Edif. J.O.P.

38001 - Santa Cruz de Tenerife

Tels.: 27 43 12 - 27 43 08 - Télex: 92261 - Fax: 27 90 60

**ARRECIFE DE LANZAROTE.**

CANARIA MARITIMA DE CONSIGNACIONES, S.A.

Avda. General Franco, n.º 4 - 2.º - Arrecife de Lanzarote

Tels.: 81 69 14 - 81 69 15 - Fax: 80 25 87

**ALICANTE.** LA NAO IBERBOX, S.A.

Plaza de Galicia, 2 - 1.º D - 03003 Alicante

Tel.: 512 41 33 - Télex: 63828 - Fax: 512 51 81

**VALENCIA.** MARCARGO, S.A.

Dr. J.J. Domínguez, 18 - 46011 Valencia

Tels.: 367 69 12 - 367 69 16 - Télex: 64700 - Fax: 323 05 13

**BARCELONA.**

CIA. BARCELONESA DE CONSIGNACIONES, S.A.

Muelle de Lepanto, s/n.º - 08004 Barcelona

Tels.: 332 28 58 - 332 29 00 - Télex: 51583 - Fax: 422 69 66

**PALMA DE MALLORCA.** ISCOMAR, S.A.

Prolongación Muelle Adosado, s/n.º

07012 Palma de Mallorca - Tel.: 72 86 70

Télex: 68683 - Fax: 71 22 79

**PTO. STA. MARIA.** TERMISUR-EUROCARGO, S.A.

C/ Ribera del río, 34 - Apartado de Correos, 308

Pto. de Santa María

Tels.: 86 40 89 - 86 29 47 - Tx: 76190

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

Ctra. Madrid - Cartagena, s/n.º

**MOLINA DE SEGURA (MURCIA)**

Tels.: (968) 61 09 41 - 61 01 02 - Fax: (968) 61 61 15

Tx: 67121

**SANTANDER.** CANTABRICA DE SILOS, S.A.

C/ Antonio López, 24 - 1.º - 39009 Santander

Tel.: (942) 21 54 50 - Fax: (942) 31 32 75

Tx: 35831 - 35942

Apartado: 215

**BURGOS.** TRANSPORTES EBRO, S.A.

Ctra. Madrid - Irún, n.º 7 - MIRANDA DE EBRO (Burgos)

Tels.: (947) 32 04 16 - 31 16 40 - Fax: (947) 31 43 13

Tx: 39461

**ZARAGOZA.** TASMAR, S.A.

C/ Condes de Aragón, 14 - 50009 Zaragoza

Tel.: (976) 55 48 85

Fax: (976) 55 67 66 - Tx: 58179

**VALLADOLID.** NENUFAR SHIPPING, S.A.

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

Tels.: (983) 23 93 14 - 23 10 68

Tx: 26572





## LA CALIDAD Y EL SERVICIO MARCAN NUESTRO RUMBO

**LOS COMBUSTIBLES CEPSA** (Gas-oil, diesel-oil y fuel-oil, en todos sus grados) ponen en acción la más avanzada tecnología marítima. Combustibles garantizados por la alta calidad Cepsa.

**LOS SERVICIOS CEPSA** están a su disposición muy especialmente en Algeciras, Tenerife, Las Palmas, Ceuta y Gibraltar, donde Cepsa le facilita:

— Suministros de cualquier tipo de combustible. En muelle o por gabarra, con gran capacidad y velocidad de bombeo.

— Asistencia técnica mediante un equipo de personal especializado. Ponga rumbo a CEPSA.

Así es el Grupo Cepsa. Un Grupo en el que SIEMPRE...



# ALGO NOS UNE A TI.



CEPSA. DEPARTAMENTO DE BUNKER. Avda. de América, 32. 28028 MADRID. Tel. (91) 337 69 52. Telex 44601 SPABE.

ALGECIRAS Tel. (956) 76 17 00 Telex 78007 CEPSAE	BARCELONA Tel. (93) 200 32 11 Telex 52862 CEPSAE	BILBAO Tel. (94) 490 51 00 Telex 32645 CEPSAE	LA CORUÑA Tel. (981) 22 02 25 Telex 86075 CEPSAE	LAS PALMAS Tel. (928) 26 07 00 Telex 95028 CEPSAE	TENERIFE Tel. (922) 27 30 19 Telex 91005 CEPSAE	VALENCIA Tel. (96) 126 01 50 Telex 62047 CEPSAE	CEUTA Tels. (956) 51 31 00 Telex 78084 CEPSAE
--	--	---	--	---	---	---	---