

MAR

N.º 260 MARZO-ABRIL 1988

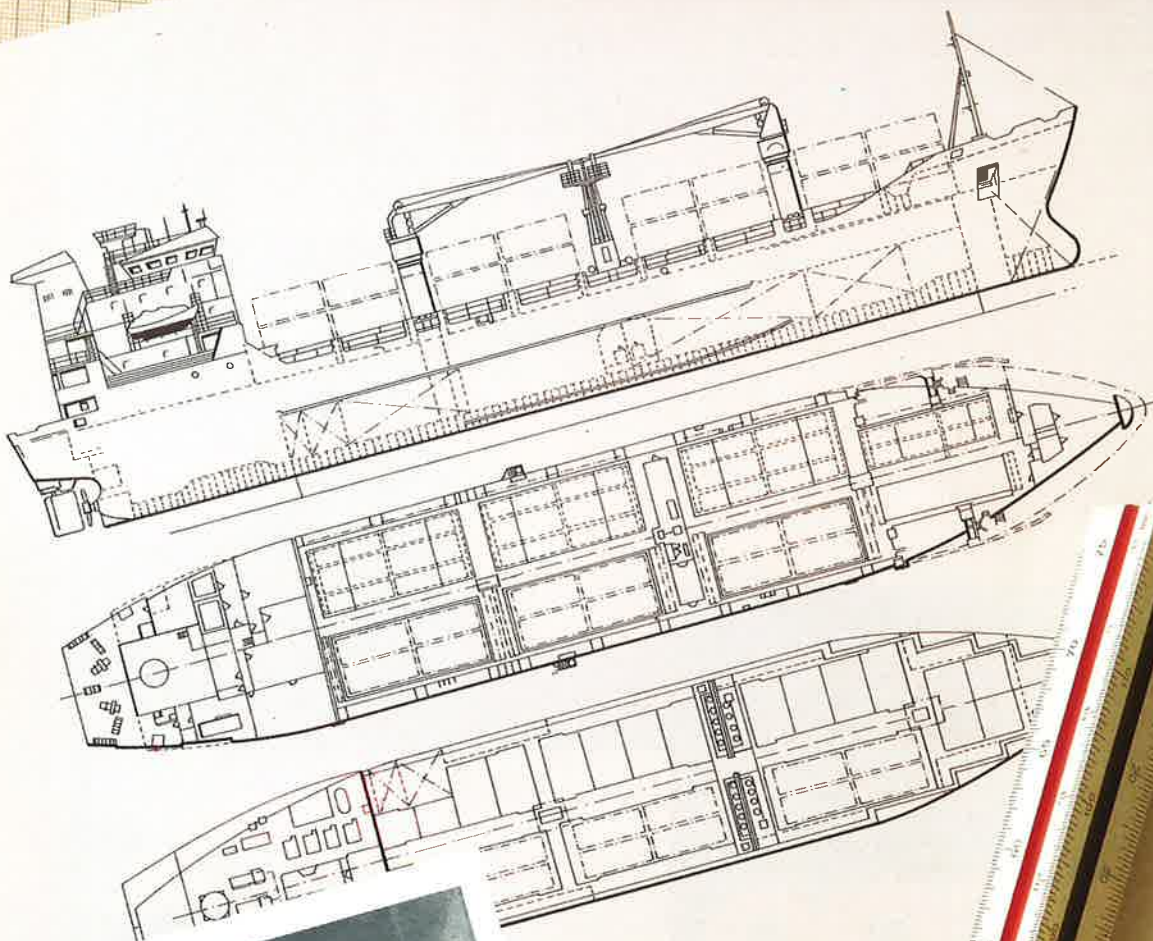
EL «BARCELONA»,
HUNDIDO EN AGUAS
DEL GOLFO PERSICO



EL PRECIO
DEL «ORO
NEGRO»



ACEITES MARINOS CS. INGENIERIA NAVAL.



Los motores de las modernas flotas exigen medios modernos en materia de lubricación. Los laboratorios de CS trabajan en este sentido, ofreciendo soluciones de alta tecnología en todos sus aceites marinos.

El resultado de este programa intensivo de investigación, son productos de alta calidad, como ATLANTA, DISOLA, TALUSIA y AURELIA. Estos aceites tienen garantizado el suministro, asistencia técnica y calidad en cualquier puerto del mundo, al estar avalados por el servicio internacional LUB MARINE.



Aceites marinos CS: Ingeniería de vanguardia.



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

DIRECTOR GENERAL: JESUS MUELA

REDACCION: RAUL GUTIERREZ VIDAL MATE

SECRETARIA DE REDACCION: VIRTUDES MARHUENDA M.^a CARMEN GUZMAN

HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:

José-Manuel Montero-Llerandi (Sociología), M.^a Victoria Sánchez (De Costa a Costa y Sucedió en treinta días), Juan de Damborenea (Ecología), Rafael Chirbes (Libros del Mar), Carlos González del Pie y M.^a Antonia F. Sainz (Países de Europa) y Javier Cándial, Lluís Salom, Antonia Caro y Antonio Girbes (Fotografía).

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, s/n. - Tel. (977) 22 71 66. Valencia: Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (986) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (986) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 24, 6.^a planta. MADRID 28004. Teléfonos 419 84 61 y 419 80 00. Télex: 23746-22107

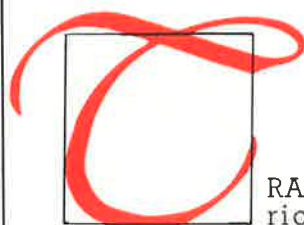
Publicidad: Vicente Barberá
Coordinación y Distribución de Publicidad, S. L.
Padilla, 80 - 1.^o C - 28006 Madrid
Teléfs. 401 50 17 y 402 96 57

Imprime: GRAFOFFSET, S. L. Getafe (Madrid)
Depósito Legal: M. 16.516/1973
NIP0: 201-86-013-0

Gabinete de Información del ISM: Joaquín Vidal.
Teléfonos (91) 419 39 64 y 419 07 24.

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.



RAS una laboriosa gestación, que ha sobrepasado la frontera de los tres años, el Parlamento español está tramitando una ley para nuestro castigado litoral marino. Casi al mismo tiempo, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y el Instituto Nacional de Empleo renovaban un año más; el concierto para colaborar junto con 353 ayuntamientos costeros en la limpieza de las playas y la vigilancia de nuestras costas. Puede que sea una simple coincidencia, pero lo cierto es que tras un abandono de décadas, algo comienza a moverse en nuestro litoral, algo que va a significar más puestos de trabajo, mejor uso de los bienes de dominio público y la ribera del mar y, por ende, una cierta recuperación del entorno marítimo para todos los ciudadanos pero sobre todo, para las gentes del mar

L OS felices 60, con su secuela de explosiones urbanísticas, trajeron como consecuencia que una importante porción de nuestro litoral —sobre todo la fachada mediterránea— sufriera un proceso de degradación brutal, ante la falta de un modelo urbanístico racional y articulado, que combinase el desarrollo económico y turístico con la preservación de las características medioambientales y los derechos de los ciudadanos, como beneficiarios de este bien público que constituyen costas, puertos y mar. El resultado está ahí, a la vista de generaciones forzosamente más perspicaces, críticos y comprometidos con el entorno y la ecología. Es a esas generaciones a quienes algún día habrá que explicar los estragos de hormigón perpetrados en primera línea de playa, los vertidos incontrolados y los golpes bajos al ecosistema.

A LGUIEN, quizá un ingenuo, necesariamente un taimado, podría argumentar que al amparo de esos horrores de hormigón, cemento y cal, instalados a lo largo

del 40 por 100 del total de nuestra costa, se crearon miles de puestos de trabajo y cientos de jornales. El argumento es pura falacia; supone avanzar dos pasos y retroceder cien kilómetros, en la escala que cualquiera prefiera. Estudios de diversas procedencias han demostrado sobradamente que el deterioro del entorno, la fagocitación de los valores naturales, hace regresivo el turismo y los puestos de trabajo creados directa o indirectamente por tal industria. La armonía medioambiental, el respeto al ecosistema, sí genera riqueza y empleo permanente en su preservación. La Ley de Costas, capaz de acabar con la dispersión jurídica y la indefensión de nuestras costas, delimitadora de las competencias en la materia de la Administración, las comunidades autónomas y los ayuntamientos, puede restituir y recuperar para dominio público un bien que algunos han acotado y convertido en predio para su

editorial

LEY DE COSTAS

particular solaz y disfrute. Naturalmente, ninguna ley, por perfecta y consensuada que sea, podrá devolvernos íntegramente los espacios del litoral ya deshauciados, pero sí será posible que el 60 por 100 restante que todavía no ha sido dañado acceda en todo su esplendor a las generaciones venideras.

A CCIONES puntuales y consistentes, como las que se derivan del convenio MOPU-INEM, sirven también de complemento para regenerar en parte los destrozos causados, para preservar de atropellos las zonas costeras aún indemnes, y contribuir a la creación de empleo, como objetivo prioritario de este Gobierno. ■

Fuera de serie

Cada uno de nuestros buques tiene un destino:
rentabilizar la inversión del armador que lo contrata.
Desde 1919, sólo hemos construido buques "fuera de serie".
En tecnología, precio, condiciones financieras,
plazo de entrega, capacidad de carga...

Por eso, también, armadores de todo el mundo conocen
el código de nuestro télex: 83049 ELCSA E.

A usted también le interesa un "fuera de serie": VULCANO.



FACTORÍAS
VULCANO
VIGO

Santa Tecla, s/n,
36207 Vigo (Pontvedra)

También en pequeño!



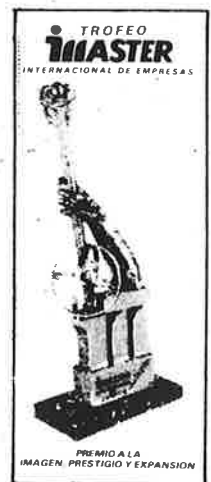
GONSUSA[®]
M. GONZALEZ SUAREZ, S.A.



ESTRELLA DE ORO
A LA CALIDAD
1987.

ACOMODACION NAVAL

- ESTUDIOS Y PROYECTOS
- ACOMODACIONES "LLAVE EN MANO"
- REPARACIONES
- AISLAMIENTOS DE BODEGAS
- AIRE ACONDICIONADO



OFICINAS: Marqués de Valladares, 34-3.º Of. 2 y 3, Telfs.: 22 61 27 - 22 17 29 - Télex: 83437 GONS-FAX: 438066
FABRICA: Bembrive-Mosteiro, 284-286, Telfs.: 42 49 55 - 42 45 60
VIGO

EDITORIAL 3

REPORTAJES

GOLFO PERSICO: El precio del «Oro Negro» 6
 PLAN PARA SALVAR LA FLOTA 16
 AUMENTARON LAS IMPORTACIONES DE PESCADO 20
 ESTE VERANO, PLAYAS MAS LIMPIAS 30
 TABAQUISMO Y PESCADORES DE BAJURA 34
 CURSOS DEL ISM SOBRE SEGURIDAD EN EL MAR 43
 IV JORNADAS MARITIMAS GALLEGAS 50
 AYUDAS COMUNITARIAS AL SECTOR PESQUERO 55
 INSPECCIONES DEL MINISTERIO DE TRABAJO 61
 LA PESCA, EL SECTOR LABORAL MAS PELIGROSO 64

ENTREVISTA

LUIS FERNANDO TABOADA: «La Ley de Costas protege el dominio público» 25

SECCIONES

GENTES DEL MAR 68
 DE COSTA A COSTA 74
 SUCEDIO EN TREINTA DIAS 78
 LIBROS DEL MAR 82

Marzo/abril

1988

EN PORTADA

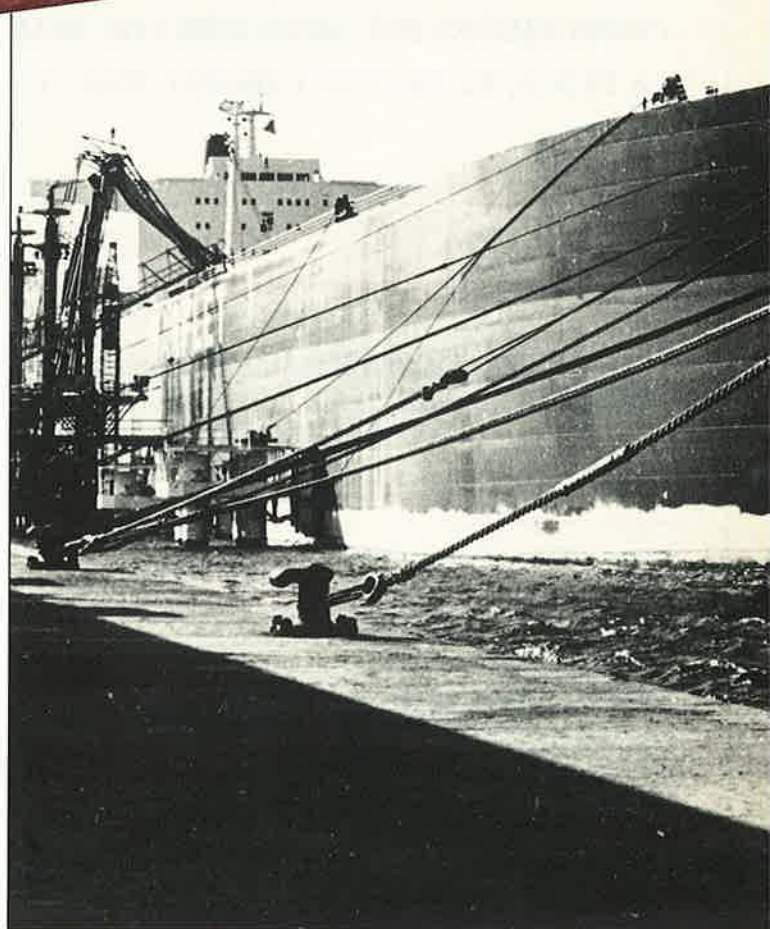


Los tripulantes del «Barcelona» han sido tristes protagonistas de la situación del Golfo Pérsico. MAR dedica un amplio informe a las repercusiones del conflicto en la flota petrolera y los marineros españoles.



EL PRECIO DEL «ORO NEGRO»

Cuatro marineros españoles murieron a consecuencia de un ataque efectuado por la aviación iraquí al petrolero «Barcelona». En la misma acción, fallecieron otras 50 personas que formaban parte de las tripulaciones de otros cuatro petroleros que, al igual que el barco español, resultaron destruidos en su totalidad o gravemente dañados. Más recientemente, 21 españoles, que formaban parte de la tripulación del «Mundo Gas Río», de bandera liberiana, pudieron ser rescatados tras el ataque realizado por lanchas iraníes contra el citado barco cuando se encontraba en aguas del Golfo Pérsico. Del infierno que allí se vive han sido tristes protagonistas los marineros españoles. ¿Por qué se sigue yendo al Golfo a por petróleo? ¿Qué intereses se mueven tras el «oro negro»? ¿Qué repercusiones tiene la actual situación sobre la flota petrolera española y sus marineros? ¿Cuál es la política seguida por las principales empresas del sector? Estas son algunas de las preguntas que pueden ayudarnos a desentrañar lo que está ocurriendo hoy en el Golfo, la situación de los marineros españoles, al margen de los acontecimientos meramente bélicos. El presente informe, elaborado por Vidal Maté, trata de esbozar esta situación y los cambios que se están produciendo.



Cuatro españoles muertos en el ataque al «Barcelona»

LOS últimos acontecimientos acaecidos en el Golfo han reabierto la polémica sobre la necesidad de acudir o no a esa zona para el aprovisionamiento de crudos. Polémica mantenida, fundamentalmente, entre la firma armadora Marflet, la refinería compradora del petróleo, REPSOL, y los sindi-

catos del sector. Mientras para REPSOL, comprar una parte de esos aprovisionamientos en el Golfo es algo normal, «y lo hacen todos», los sindicatos más representativos del sector, como son UGT y el SLMM, estiman que deberían forzarse las compras en otras áreas. Frente a las posiciones de la casa armadora, en el sentido de que los marinos entran en el Golfo Pérsico de forma voluntaria, los sindicatos denuncian la existencia de presiones directas e indirectas, razones por las cuales muchas personas se ven condicionadas para formar parte de esas tripulaciones.

Desde el inicio de conflicto en el Golfo Pérsico, los barcos *tocados* a causa de los ataques de Irak e Irán sobrepasan la centena. Los marinos españoles ya habían sufrido los efectos de la guerra, aunque sin llegar a la gravedad de los acontecidos en el *Barcelona*. Fueron atacados, entre otros, el «Liberian Reefer», el «Aragón», «Munguía» y el «Santa María». El ataque y hundimiento del «Barcelona» no parece, pues, probable que sea la última desgracia que nos afecte directamente, teniendo en cuenta la situación que allí se vive y que varios cientos de ciudadanos españoles, tanto en barcos nacionales como, sobre todo, en embarcaciones con pabellón de conveniencia, entran cada día en esas mismas aguas, en la mayor parte de los casos forzados por una situación de paro en el sector y que les obligó a navegar bajo otras banderas.

«El mar era un infierno. Nos vimos morir. Nunca pensamos que podríamos salir de allí. Nadamos durante más de una hora cercados por las llamas, intentando alejarnos hasta recibir ayuda. El fuego estuvo de nosotros a menos de veinte metros y, además, aquella es una zona muy peligrosa de tiburones...»

Con estas frases resumía Pedro Neira, capitán del petrolero «Barcelona», una experiencia en el Golfo Pérsico que, en el momento del ata-



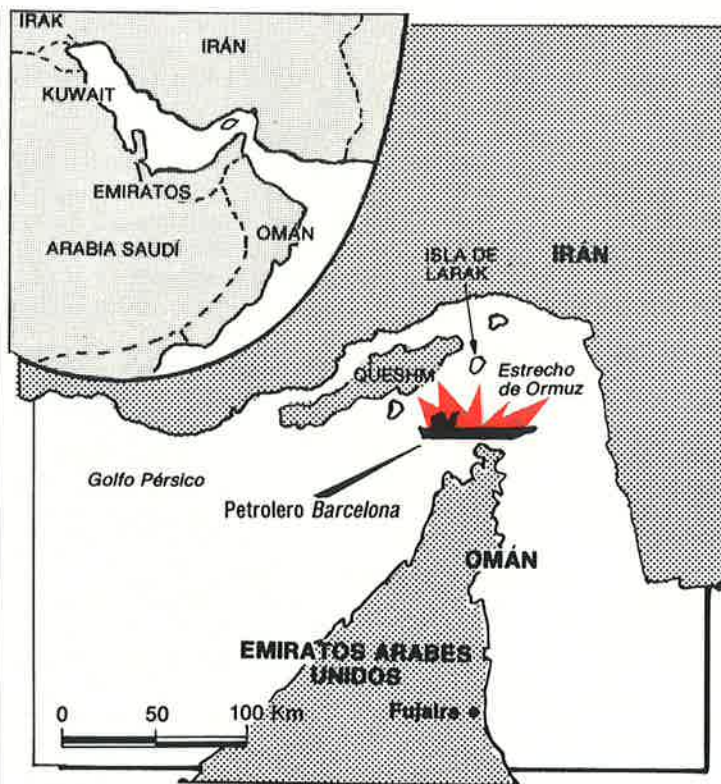


que, pensaban que no podrían contar nunca.

El «Barcelona», de 248.000 toneladas, era uno de los pocos superpetroleros españoles, además del «Carthagonova» y el «Aragón», este último perteneciente también a la compañía Marflet. En los últimos meses había sido noticia al protagonizar, sus 32 tripulantes, en las proximidades de Sidi Ras frente a las costas de Egipto, una huelga, desde el pasado 18 de enero hasta el 22 de abril, como medida de protesta por el despido de dos compañeros de máquinas que se negaron a realizar horas extraordinarias. Igualmente, parece que se plantearon posteriormente, según fuentes sindicales, otras reivindicaciones, entre las que se encontraba un suplemento por operar en una zona de guerra.

El capitán, alegando la existencia de un motín a bordo, logró que la policía egipcia entrase en el barco y desalojase a la tripulación. El consulado inspeccionó el barco constatando que había huelga, pero no motín. Se llevaron a cabo 32 despidos, que han sido declarados radicalmente nulos por la Magistratura de Trabajo.

Durante la huelga, el Instituto Social de la Marina tuvo que proveer de alimentos a la tripulación, al no hacerlo el consignatario del barco. Una vez finalizada la huelga, y renovada la mayor parte de la tripulación, el «Barcelona» reanudó su actividad descargando el crudo que tenía en sus tanques, para iniciar posteriormente su último viaje hacia el Golfo. Era el 11 de mayo. El «Barcelona» recibió el orden de acudir a la terminal de Larak para la carga de 900.000 barriles de crudo *iranian light* y el resto, hasta el



cargamento total, de *iranian heavy*. En total, unas 234.000 toneladas.

En la madrugada del día 13 de mayo, el «Barcelona» llegaba al estrecho de Ormuz y, horas más tarde, atracaba en la terminal 106, que en realidad es el superpetrolero «Seawise Giant», de 565.000 toneladas. Este barco es como una especie de tanque donde embarcaciones más pequeñas transportan el crudo desde Jarq y otras zonas, evitando que los grandes petroleros se adentren en zonas de mayor riesgo. Mientras unos barcos descar-

gan, otros, como en este caso el «Barcelona», llenan sus tanques a la entrada del Golfo. El proceso de carga se desarrollaba con normalidad hasta la madrugada del sábado 14 de mayo cuando se declaró la alerta roja en el superpetrolero «Seawise Giant». Según unas versiones, los iraníes no habían podido detectar la entrada de los aviones iraquíes en la zona, al haber sido interferidos sus radares por la flota de los Estados Unidos. Sin embargo, otras versiones apuntan a que efectivamente se detectó el ataque y que, por

lo inesperado en ese momento, pudo llevarse a cabo. La terminal petrolera de Larak es muy importante para las ventas de crudo de Irán y no había sufrido ningún ataque desde el pasado mes de diciembre.

En el bombardeo, los aviones iraquíes lanzaron varias bombas en paracaídas sobre el superpetrolero «Seawise Giant» que quedó completamente en llamas, mientras toda su tripulación fue dada como desaparecida, con un balance de más de 40 muertos. El «Barcelona» fue alcanzado de lleno por cinco bombas y se hundía casi de inmediato. Resultaron también gravemente afectados el petrolero «Burmah Endeavour», de pabellón británico y de 458.000 toneladas; el buque chipriota «Argos», de 152.000 toneladas, y el iraní «Jark», de 237.000 toneladas.

En el momento del ataque, el «Barcelona» contaba con una tripulación de 40 personas. Unos 20 tripulantes abandonaron el barco lanzándose directamente al mar, mientras el resto lo hicieron en los botes salvavidas aunque, posteriormente, tuvieron que alejarse de la zona a nado.

Una hora más tarde, el petrolero «Independance», de bandera liberiana y con tripulación española, rescató a 21 personas, mientras otras 15 eran recogidas por un remolcador iraní para ser trasladados posteriormente a Ras el

El «Aragón», perteneciente también a la compañía Marflet, y el «Carthagonova» son los dos únicos superpetroleros españoles, tras el hundimiento del «Barcelona».



Haima, en los Emiratos Arabes y, finalmente, a Dubai antes de emprender viaje de regreso a España, donde llegaron el martes día 17.

Los tripulantes fallecidos fueron Eloy de las Cuevas Rubio, de 52 años, camarero y natural de Palencia; Gabriel Acosta Celi, de Madrid, mecánico; José Orrantía Belategui, oficial de máquinas, de 50 años, y Jesús Burillo Cobollo, de 36 años, marmitón y natural de Cuenca. Igualmente, resultó con conmoción cerebral el camarero Francisco Lamadrid, situación que no ha presentado complicaciones, tras ser atendido en un hospital de Bandar Abbas.

La Administración española, por medio del ministro de Asuntos Exteriores, Francisco Fernández Ordóñez, transmitió su enérgica protesta al embajador iraquí en Madrid. El responsable de Irak señaló que el ataque no estaba dirigido contra España, a la vez que advertía que se trataba de una zona de guerra.

Tras el ataque al «Barcelona», la empresa REPSOL dio instrucciones al barco «Aragón» para que efectuase la carga fuera del Golfo Pérsico. La operación de entrada fue realizada por un barco noruego, el «Berge Chief».

El petrolero «Barcelona» estaba asegurado en el Banco Vitalicio, controlado por el Central, así como por un pool de compañías lideradas por Lloyd's. Las indemnizaciones

Un portavoz iraquí señaló que el ataque no estaba dirigido contra España, al tiempo que advertía que se trataba de una zona de guerra.

a los tripulantes correrán a cargo de la empresa Musini, que pagará 12 millones de pesetas a los familiares de los fallecidos. Los daños ocasionados por el ametrallamiento pueden suponer un desembolso para las compañías de unos 3.000 millones de pesetas.

Hasta aquí la historia de lo que, por el momento, ha sido el mayor siniestro en el Golfo que ha tenido repercusiones directas sobre el sector español. En torno al mismo, se desató una dura polémica, desde el mismo momento del ataque, que todavía se ha terminado.

REPSOL, al igual que antes Calvo Sotelo y Enpetrol, tiene con la compañía Marflet un contrato de larga duración, veinte años, suscrito en 1972. Aunque en medios de la naviera, el contrato ha sido considerado como normal y en unas condiciones no excesiva-

mente ventajosas, por parte de REPSOL no se duda en calificar el contrato como «leonino», aunque no aporten suficientes explicaciones sobre los motivos para la firma en los años 70 de un acuerdo de estas características. Por este contrato, REPSOL tiene la obligación de dar trabajo de forma permanente a los dos petroleros que tenía Marflet, «Aragón» y «Barcelona». Caso de que, por falta de una buena programación, los barcos estén parados, deberá abonar por cada día que pase una elevada cantidad al armador.

Dadas las características de estos petroleros, sus grandes

dimensiones, fuentes de REPSOL han señalado la necesidad de utilizar este tipo de barcos para largas distancias, como es el caso del Golfo. La compañía tiene a su cargo suministrar el 45 por 100 del petróleo crudo que se necesita en España. Este compromiso hace que se mantengan diferentes puntos de aprovisionamiento en función de los precios y las distancias. La compañía ha llevado a cabo en los últimos años una política de diversificación en las compras, lo que ha supuesto un recorte de los aprovisionamientos del Golfo en más del 60 por 100 en los últimos cuatro años. De esta forma, en 1987, el porcentaje de crudo descargado en España procedente del Golfo era de solamente el 21,7 por 100 mientras que, en el caso de REPSOL, se elevaba al 17 por 100.

Tras lamentar el ataque sufrido y las muertes de las cuatro tripulantes, representantes de la compañía puntualizaron que la zona del siniestro esta-

El petrolero británico «British Renown» es otro de los numerosos barcos atacados en la zona del Golfo Pérsico.





ba bastante alejada de los puntos más conflictivos, sin que existiera prohibición de navegar por el estrecho. Por otra parte, se considera que compañías de todo el mundo siguen operando en el Golfo, a pesar de tener excedentes de petróleo en sus respectivos países.

Según un comunicado de REPSOL, la empresa armadora hubiera podido rehusar las órdenes de carga, al tratarse de una zona en guerra. En ese caso, la póliza habría quedado en suspensión temporal y la compañía armadora en libertad para contratar otras cargas a fletes internacionales, al margen de REPSOL, op-

Sobre el papel, entrar en el Golfo a bordo de un barco, en el caso de la marina mercante española, es algo totalmente voluntario. En los primeros años de la década de los 80, los sindicatos trataron de que en los respectivos convenios se contemplara la voluntariedad para entrar en esas aguas. Según coinciden responsables de UGT y del SLMM, al comienzo se fueron introduciendo condiciones en esta línea, pero con grandes dificultades, en cuanto no existía legislación específica que contemplase la prestación laboral en zonas de guerra. Tras muchos esfuerzos, en el convenio de 1988 se recoge ya taxativamente esta

socialista entiende que lo que figura en el convenio en este sentido es simplemente letra muerta, a la que no se pueden acoger los tripulantes.

Es importante, según UGT, una mayor diversificación en las compras para no tener que acudir al Golfo. En el peor de los casos, se trataría de que solamente entrasen allí profesionales preparados para esas situaciones y no marineros voluntarios, como sucede en la actualidad bajo pabellón español. Por razones de desempleo, junto a los marineros que acuden al Golfo en barcos mercantes españoles, existen unas 500 personas de nacionalidad española que entran en

Malvinas, y por ello no se adoptan esas decisiones.» Para el SLMM hay salidas más que suficientes para el aprovisionamiento de crudos en otras zonas sin necesidad de acudir al Golfo. Los responsables de este sindicato estiman que no hay razones de interés nacional para el abastecimiento de crudos que aconsejen seguir la política de estos años, y más cuando parte de esos cargamentos de los barcos de Marflet tienen como destino otros países. Resulta inaceptable para el SLMM que el Gobierno español acogiera favorablemente la oferta de la Administración norteamericana para la protección de los barcos en el Golfo, cuando los Estados Unidos son una parte beligerante en el conflicto. Este sindicato, siguiendo la resolución del Consejo Confederal de Comisiones Obreras, reitera la necesidad urgente de que el Gobierno declare la zona como intransitable y se garantice realmente la voluntariedad de su acceso.

Entrar en el estrecho, según los datos de la empresa, suponía cobrar, junto al sueldo mensual, una cifra lineal de 200.000 pesetas junto con una cantidad igual al sueldo por cada día de estancia en la zona. Frente a las posiciones de los sindicatos, para quienes no se entra en el Golfo de forma voluntaria ya que una vida vale más que todo el dinero, desde la empresa armadora se contraataca señalando que la entrada en el Golfo era y es una decisión libre de cada tripulante sin ningún tipo de presiones.

Cuatro vidas y un barco petrolero han sido el precio que ha pagado la Marina Mercante española en la guerra del Golfo en este último episodio. De acuerdo con los intereses económicos que existen en la zona y la situación de paro que hay en el sector, lo más probable es que el siniestro del «Barcelona» y los muertos de este petrolero no sean los últimos que estén ligados a nuestro país. ■



Recibimiento de los familiares a uno de los tripulantes del «Barcelona» a su llegada al aeropuerto de Barajas, Madrid.

ción que no fue utilizada por Marflet. Igualmente, REPSOL señala como práctica normal el que tripulantes de la embarcación pueden desembarcar para no realizar las partes de la travesía que impliquen riesgos de guerra, reintegrándose posteriormente al puesto de trabajo sin problemas para mantener su empleo.

Desde las organizaciones sindicales más representativas en el sector de la Marina Mercante, UGT y el SLMM, las principales críticas se concretan en dos puntos: la voluntariedad para entrar en el Golfo y la necesidad de buscar alternativas de aprovisionamiento.

circunstancia de voluntariedad.

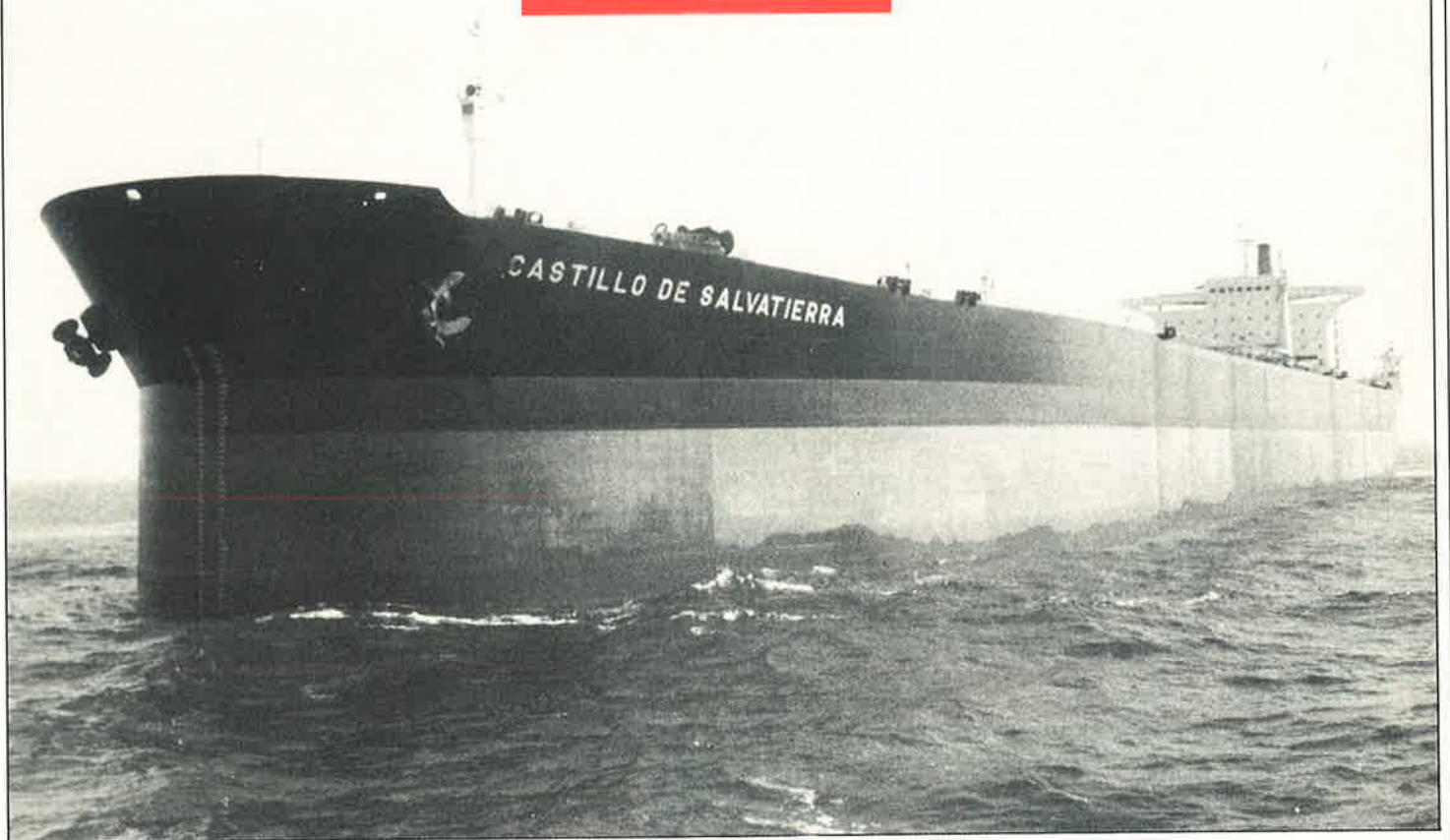
Sin embargo, según denuncia José Luis Rodríguez Brion, ex miembro del comité de empresa del «Barcelona», y que estuvo en la huelga que protagonizó la tripulación de ese barco en Egipto, la condición de voluntariedad se desvirtúa al existir un clima de temor para acogerse a ella. Desde UGT se denuncia que a los tripulantes que intentaron utilizar esa vía abierta en el convenio, en lugar de embarcarlos, se los mantiene en casa, con lo que ello conlleva de reducción de salario.

En consecuencia, la central

del Golfo a bordo de banderas de conveniencia.

Para el Sindicato Libre de la Marina Mercante, según Andoni Lecertúa, miembro de la Secretaría General, es indispensable que la voluntariedad sea real, y eso no se conseguirá hasta que negarse a viajar a esa zona no genere represalias. «Es evidente —señala Andoni Lecertúa— que en el Golfo hay una guerra y que la Administración española debería adoptar una medida similar a la que tomó cuando la guerra de Malvinas, prohibiendo el paso de nuestra flota. Lo que sucede es que aquí hay más intereses en juego que en las

Vuelco en el mapa petrolero español



A partir de 1977, la Administración española pone en marcha una política de diversificación de compras, timidamente iniciada en años anteriores.

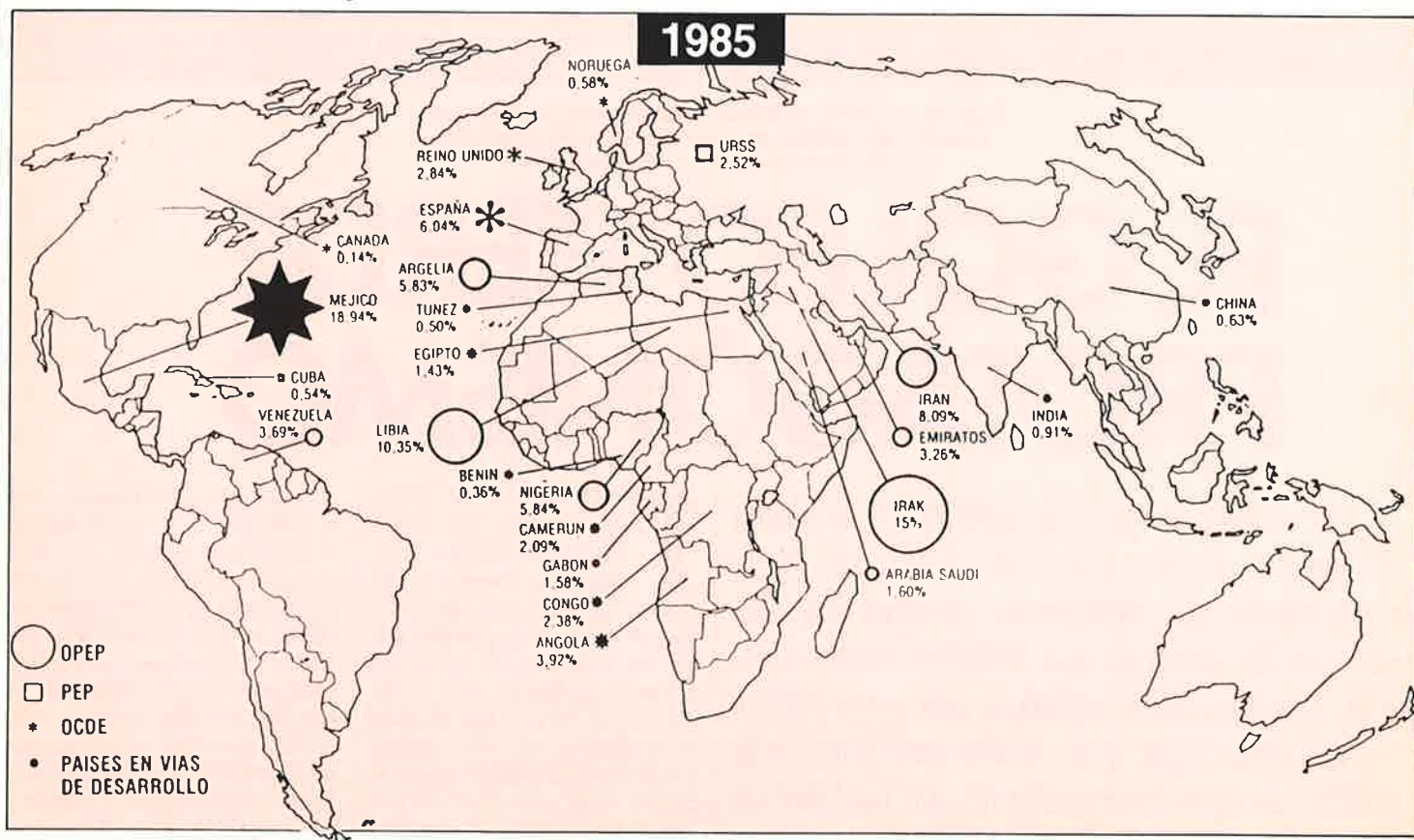
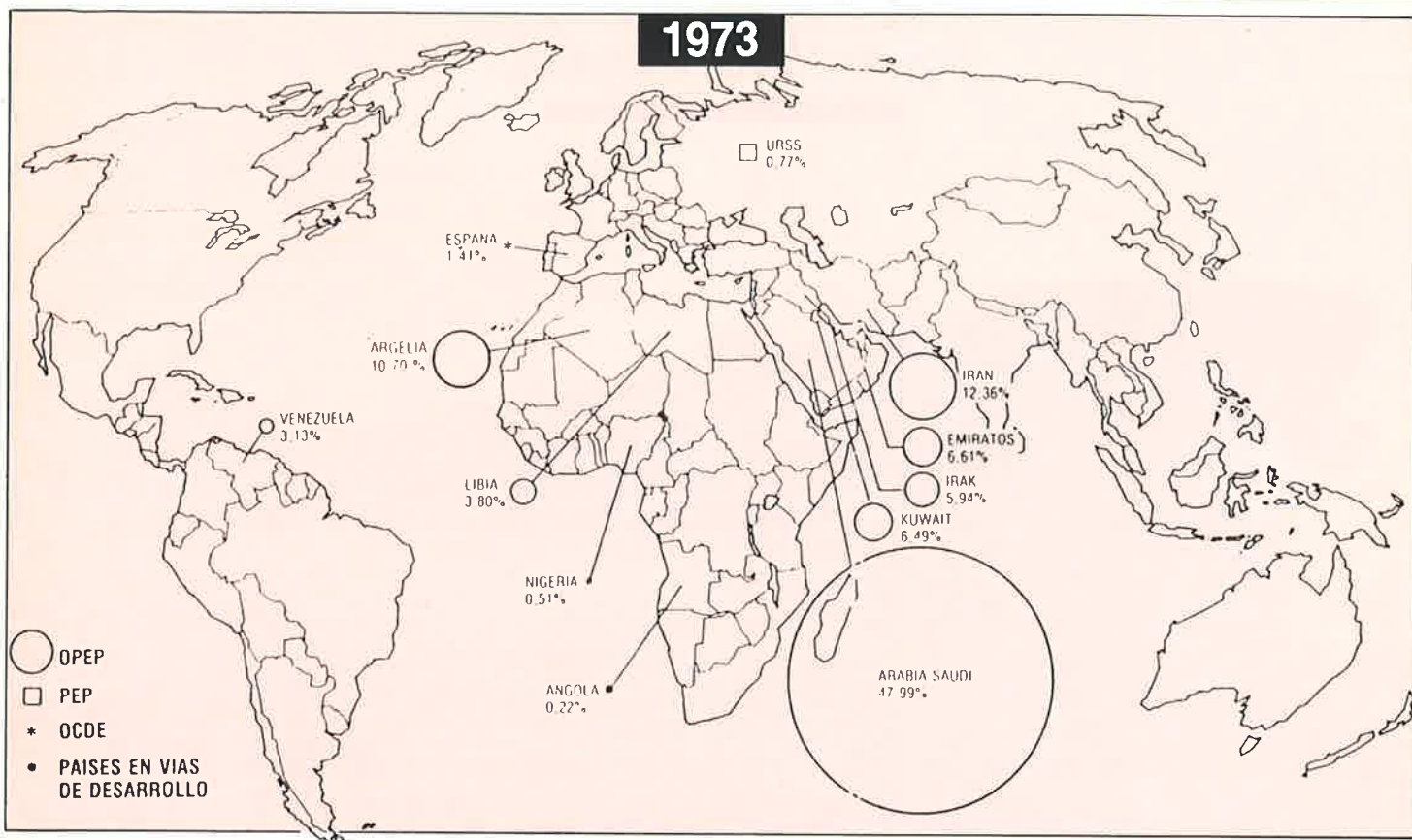
EL GOLFO PIERDE PROTAGONISMO

La política de precios seguida en la última década por algunos países del Golfo, así como la explotación de yacimientos en otros Estados, junto con las estrategias o intereses comerciales de la Administración española con otros países, han dado lugar a un vuelco casi total en la política de aprovisionamientos que realizan las refinerías nacionales para el consumo interior.

TRADICIONALMENTE, los Estados del Golfo Pérsico fueron los principales proveedores del Estado español. Así, en 1973, ante el inicio de la primera crisis del petróleo, de todas las compras realizadas por España, casi el 80 por 100 de ellas se realizaban en estos países, donde Arabia Saudí ocupaba el primer lugar con el 47,99 por 100 de las compras. A gran distancia se encontraba Irán, con

el 12,36 por 100; Kuwait, con el 6,49 por 100; los Emiratos Arabes, con el 6,61 por 100; Irak, con el 5,9 por 100. En ese mismo año, la participación de África en las compras españolas era muy escasa, destacando solamente Argelia, con el 10,70 por 100, seguida de Libia, con el 3,80 por 100, y porcentajes inferiores al 1 por 100 en otros países como Nigeria y Angola. La participación de Venezuela era del 3,13 por 100, mientras

PROCEDENCIA DEL PETROLEO CRUDO RECIBIDO EN LAS REFINERIAS ESPAÑOLAS



Fuente: Dirección General de Aduanas. Delegación del Gobierno en CAMPSA y ASERPETROL.

Europa tenía solamente el 0,77 por 100 con las compras efectuadas a la URSS.

Cuatro años más tarde, en 1977, cuando se produjo la nueva crisis del petróleo, con los precios al alza, el Golfo Pérsico había reducido su participación de forma moderada, para situarse aproximadamente en el 72 por 100, lo que suponía todavía una cifra muy alta. Arabia Saudí seguía con un 34,84 por 100, Irak había crecido hasta el 12,49 por 100, los Emiratos Arabes suponían el 10,31 por 100, Irán había bajado al 9,75 por 100 y Kuwait a solamente el 3,09 por 100.

A partir de ese año, como consecuencia de la escalada de precios, la Administración española puso en marcha una política de diversificación en sus compras que ya se habían iniciado tímidamente en los años precedentes, especialmente con México. Esta línea mantenida durante toda la década de los 80 ha dado lugar a que, en 1985, el mapa de los aprovisionamientos no tuviera nada que ver con las cifras que se contemplaban en 1973 ó 1979.

Arabia Saudí había caído hasta el 1,60 por 100, mientras Irán significaba el 15 por 100, los Emiratos Arabes el 3,26 por 100 e, Irán, el 8,09 por 100. La nota más destacada, en los últimos años, es el mayor protagonismo de los países africanos y del continente americano, donde destaca México. La participación de Argelia se situaba en el 5,83 por 100; Libia, en el 10,35 por 100; Nigeria, en el 5,84 por 100; Angola, en el 3,92 por 100; Congo, en el 2,38 por 100, y Camerún, en el 2 por 100. En Europa, la participación de la URSS era del 2,52 por 100 y el Reino Unido suponía el 2,84 por 100. Venezuela se mantenía con el 3,69 por 100 y México suponía el 18,94 por 100 del petróleo crudo desembarcado en las refinerías españolas.

De acuerdo con los datos elaborados por el Instituto Nacional de Hidrocarburos, esta línea se ha mantenido en los dos últimos años. En 1987, el petróleo crudo desembarcado

en las refinerías españolas, parte del cual se «coloca» nuevamente en el exterior, se elevó en ese período a 45,9 millones de toneladas, lo que suponía un descenso del 4,3 por 100 en relación con las cifras del año anterior.

La participación de los países del Oriente Medio, con 13,5 millones de toneladas, representaba aproximadamente el 30 por 100 de todas las descargas, y un 13,9 por 100 menos que

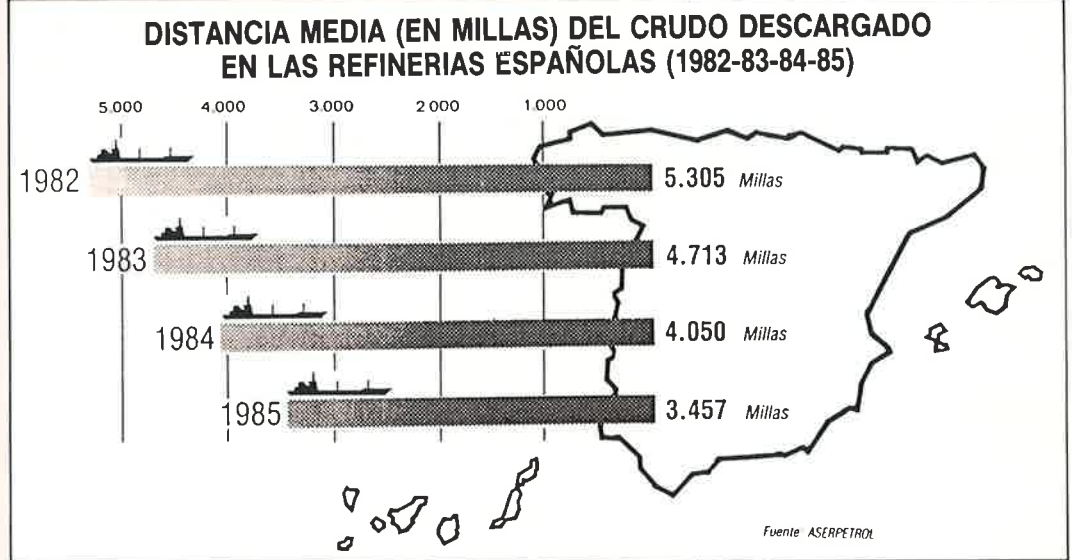
las realizadas en 1986 cuando se alcanzaron los 15,7 millones de toneladas. Las compras en Arabia Saudí cayeron en un 21,5 por 100 respecto a 1986; en Irak, el descenso fue del 32,1 por 100, mientras los aumentos se produjeron especialmente en Dubai y en Irán.

Las descargas de crudo procedentes de Irán en 1987 se elevaron a 4,4 millones de toneladas, casi el 10 por 100, mientras en Irak es una cifra ligera-

mente inferior, con 4 millones de toneladas.

El crudo descargado procedente de América supuso, en 1987, 22,1 millones de toneladas, de las que 10,8 corresponden a México. Respecto a 1986, se ha producido un aumento en las compras del 4,3 por 100.

En Africa, las compras de las refinerías españolas fueron de 13,4 millones de toneladas, en 1987, lo que supone una reducción del 13,8 por 100 sobre las



El petróleo, más cerca. *El cambio de proveedores de petróleo para las refinerías españolas, y la existencia de una nueva estrategia que se concreta en una mayor diversificación en las compras, ha supuesto una modificación sustancial en la distancia media que suponía el transporte de los crudos hasta nuestro país. Mientras en 1982, la distancia media era de más de 5.000 millas, tres años más tarde se había reducido hasta las 3.457 millas. Los aprovisionamientos en países africanos, así como en la propia Comunidad Europea, han dado lugar a esta modificación de las distancias medias, lo que afecta directamente al número y a las condiciones de la flota de petroleros españoles.*

Las importaciones de petróleo del Golfo Pérsico han perdido importancia en favor de las de Africa, México y otros países europeos, como la URSS.

de 1986. Las compras bajan en todos los países menos en Nigeria.

Finalmente, las compras en Europa fueron de 7,5 millones, destacando los 3,7 millones de toneladas de la URSS.

De los 47,8 millones de toneladas de crudo descargadas en las refinerías españolas en 1986, el producto destinado al mercado interior alcanzó solamente los 29 millones de toneladas, cifra que suponía el mantenimiento de la caída en la demanda iniciada en los primeros años de la década de los 80.

En consecuencia, en un resumen rápido del comportamiento registrado en los últimos años, en lo que respecta al mercado español, cabe señalar: a) reducción de la demanda; b) vuelco en los países proveedores, con pérdida de peso de las importaciones del Golfo en beneficio de Africa, México y otros países de Europa. ■



En diez años, de 10 millones de TPM se ha pasado a 2,8

LA FLOTA PETROLERA CAE EN PICADO

A pesar de mantenerse la obligación de utilizar fundamentalmente buques españoles para el transporte de los crudos comprados por el Estado español, durante los últimos diez años se ha producido un descenso espectacular no solamente en el número de unidades de nuestra flota sino también en cuanto al volumen de Toneladas de Peso Muerto.



DE acuerdo con los datos que se manejan en el sector, la flota española de petroleros tuvo su punto más alto, en cuanto a TPM, en el año 1977, cuando casi se alcanzaban los 10 millones de toneladas. Se había producido un aumento a partir de los primeros años de la década de los 70, coincidiendo con una de las crisis del petróleo. Pero, a partir de ese año, se inicia una caída prácticamente en picado. Frente a los diez millones de toneladas de peso muerto, en ese momento, nos encontramos con solamente 2,8 millones de TPM. Según se refleja en el gráfico.

En la actualidad, no llegan a veinte los barcos petroleros nacionales que operan en este sector. En su mayor parte, tras el hundimiento del «Barcelona», se trata de buques de un tonelaje medio o pequeño, alrededor de las 150.000 TPM. Solamente el «Aragón» se puede considerar como un superpetrolero, con sus 238.000 TPM, según los datos proporcionados por ANAVE, junto con el «Cartha-

gonova» de REPSOL, de un tonelaje similar.

Igualmente, son cada día menos las unidades de que dispone cada compañía para esta actividad. Las ventas a otras firmas internacionales han sido una de las notas dominantes. La firma Marflet se mantiene con

un solo superpetrolero, aunque está pendiente la adquisición de otro buque para sustituir al «Barcelona». CEPSA, con tres barcos («Lérida», «Valencia» y «Gerona»); Naviera Vizcaína, con dos («Izurza» e «Ispaster»); Elcano, con otros dos («Castillo de Lorca» y «Castillo de

Montearagón»), y Naviera Amurua (con «Corta Atalaya» y «Cerro Colorado»), junto a REPSOL, son las principales firmas de un sector donde la eliminación de efectivos ha sido la nota dominante. En lugar de poseer barcos propios, las compañías de refino prefieren la

UNIDADES EN ACTIVO

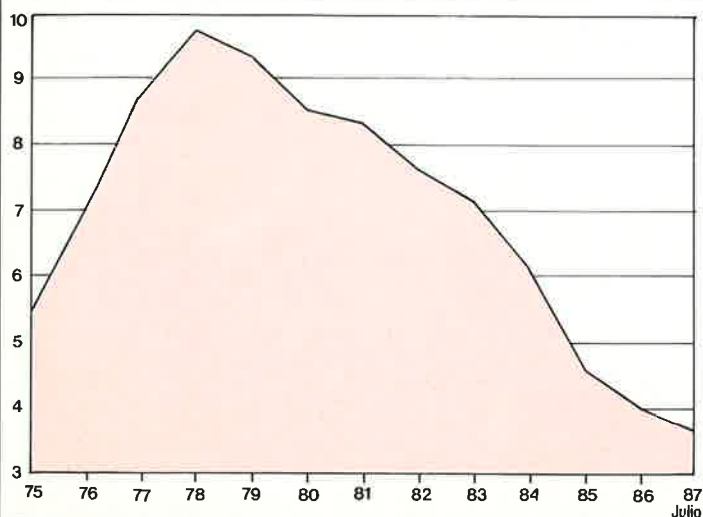
Buque	Armador	TRB	TPM	Año	Tipo
Muñatones	Petronor	53.865	96.716	71	PCX
Lérida	CEPSA	77.604	152.119	78	PCX
Valencia	CEPSA	77.604	151.805	77	PCX
Gerona	CEPSA	77.604	152.113	76	PCX
Izurza	Nav. Vizcaína	64.313	132.517	76	PCX
Ispaster	Nav. Vizcaína	64.313	132.517	76	PCX
Álvaro de Bazán	Ibernaves	85.982	168.525	72	PCX
Paloma del Mar	Cía. Marítima Zorroza	59.567	117.840	73	OBO
Castillo de Lorca	E. N. Elcano	68.608	158.656	75	PCX
Castillo de Montearagón	E. N. Elcano	68.608	159.043	77	PCX
Carthagónova	REPSOL Petróleo	127.705	232.812	77	PCX
Puertollano	REPSOL Petróleo	77.932	149.849	78	PCX
Aragón	Marflet	109.567	238.893	76	PCX
Rosario del Mar	Líneas Asmar	64.400	132.201	77	PCX
Pablo Garnica	Nav. de Castilla	62.805	117.189	74	OBO
Orduña	Nav. Vizcaína	52.137	111.221	73	PCX
María Dolores	Transportes de Petróleos	59.322	111.221	74	PCX
Corta Atalaya	Nav. Amura	64.313	132.285	77	PCX
Cerro Colorado	Nav. Amura	64.313	132.285	78	PCX
TOTAL		1.380.562	2.779.807		



compra en el mercado y acudir al mejor proveedor, operaciones propias de un período de cotizaciones a la baja y cuando la existencia de banderas de conveniencia ofrece también posibilidades para adquirir el crudo a «puerta de refinería» en buenas condiciones.

Por el tonelaje de las unidades en activo, está claro que no se trata de petroleros utilizable en grandes desplazamientos, salvo en los casos del «Aragón» y el «Carthagonova», lo que supone su necesidad de operar en distancias medias. ■

FLOTA ESPAÑOLA DE PETROLEROS DE CRUDO
(MILLONES DE TPM)



Presentación del equipo AGFA para la próxima edición del Rally Barcelona-Zaragoza



El pasado mes de Marzo, se hizo la presentación oficial del nuevo equipo AGFA que va a participar en el 2.º Rally neumático Barcelona-Zaragoza, que tendrá lugar el próximo mes de Julio.

El nuevo equipo se compone de 4 embarcaciones Semi-Rígidas DUARRY del modelo S.R.-4 "Club", de tan sólo 42 kgs. de peso, propulsadas por motor Johnson de 20 CV de potencia.

Las embarcaciones se destacan totalmente del resto de sus competidoras ya que están expresamente fabricadas con los colores de AGFA, su sponsor. Logotipo de AGFA en negro y rojo sobre embarcaciones totalmente blancas.

Los componentes de este nuevo equipo por embarcación, son:

Ivan Stroecker y Federico López
Alberto Candela y Santiago Conde
Nelson Campderá y Eduardo Sánchez
Laura Gómez y Roser Mora

gente sobradamente conocida por su actuación en la pasada edición del Rally, destacando los papeles conseguidos por Ivan Stroecker —2.º puesto de la clasificación general y 1.º puesto en la 2.ª etapa— o Nelson Campderá —vencedor de la 1.ª etapa y 6.º de la general— y Alberto Candela que con su copiloto lesionado desde la 2.ª etapa, consiguió un brillante 8.º puesto de la general.

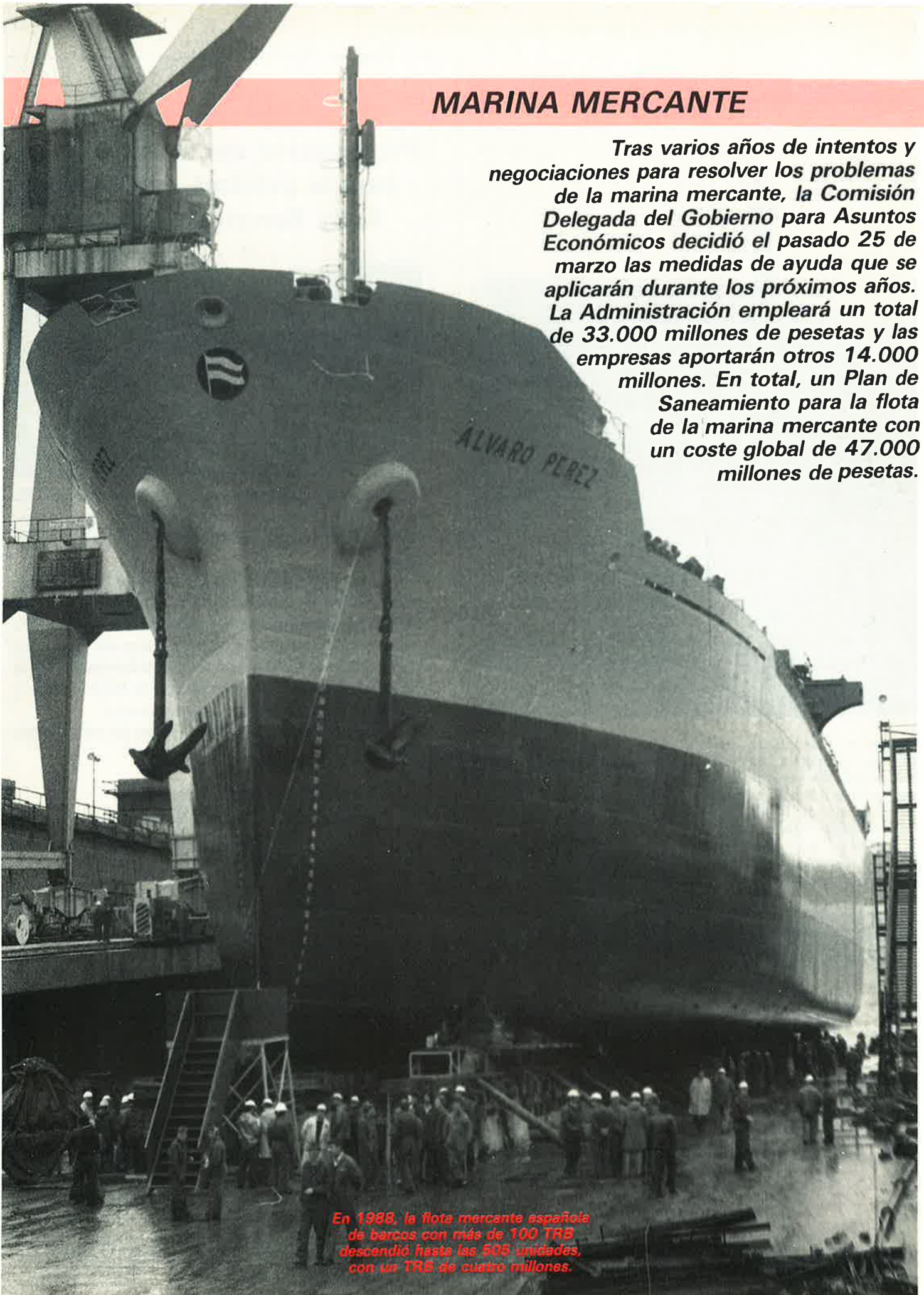
La novedad de este año es el equipo formado por Laura Gómez y Roser Mora que, aun siendo este año su debut en el Rally, están entrenando a fondo, y a buen seguro que van a dar más de un susto a algún equipo favorito.

* * *

Astilleros Neumáticos
DUARRY S.A.

MARINA MERCANTE

Tras varios años de intentos y negociaciones para resolver los problemas de la marina mercante, la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos decidió el pasado 25 de marzo las medidas de ayuda que se aplicarán durante los próximos años. La Administración empleará un total de 33.000 millones de pesetas y las empresas aportarán otros 14.000 millones. En total, un Plan de Saneamiento para la flota de la marina mercante con un coste global de 47.000 millones de pesetas.



En 1988, la flota mercante española de barcos con más de 100 TRB descendió hasta las 505 unidades, con un TRB de cuatro millones.

JUNTO a las actuaciones previstas para la adecuación de nuestra flota a las necesidades del futuro, el Gobierno se ha comprometido también a negociaciones paralelas encaminadas a la reducción de costes en las empresas navieras y que afectan a cuestiones fiscales, laborales, de Seguridad Social, etcétera, al igual que se está haciendo en otros países de la Comunidad.

Los problemas en el sector de la marina mercante no son de ahora. Desde hace varios años se viene intentando una solución conjunta entre la Administración y las empresas navieras, sin que los resultados obtenidos hayan logrado proporcionar hasta el momento una viabilidad cierta. Consecuencia de las dificultades existentes en el mercado mundial ante la reducción del transporte, así como por la falta de competitividad respecto a otras flotas más adecuadas al mercado, la marina mercante española se mantiene desde hace varios años en una situación de crisis permanente. Estos problemas dieron lugar a un endeudamiento con el Banco de Crédito Industrial de unos 250.000 millones de pesetas, situación ante la cual la Administración procedió a la consti-

tución de la Sociedad de Gestión de Buques (SGB), lo que convirtió al BCI en la primera naviera del país. El objetivo del Gobierno no era, sin embargo, entrar en un sector económico con la potenciación de una nueva empresa pública, razón por la cual se ha limitado a la venta de unidades con el fin de recuperar de esta forma una parte de las deudas.

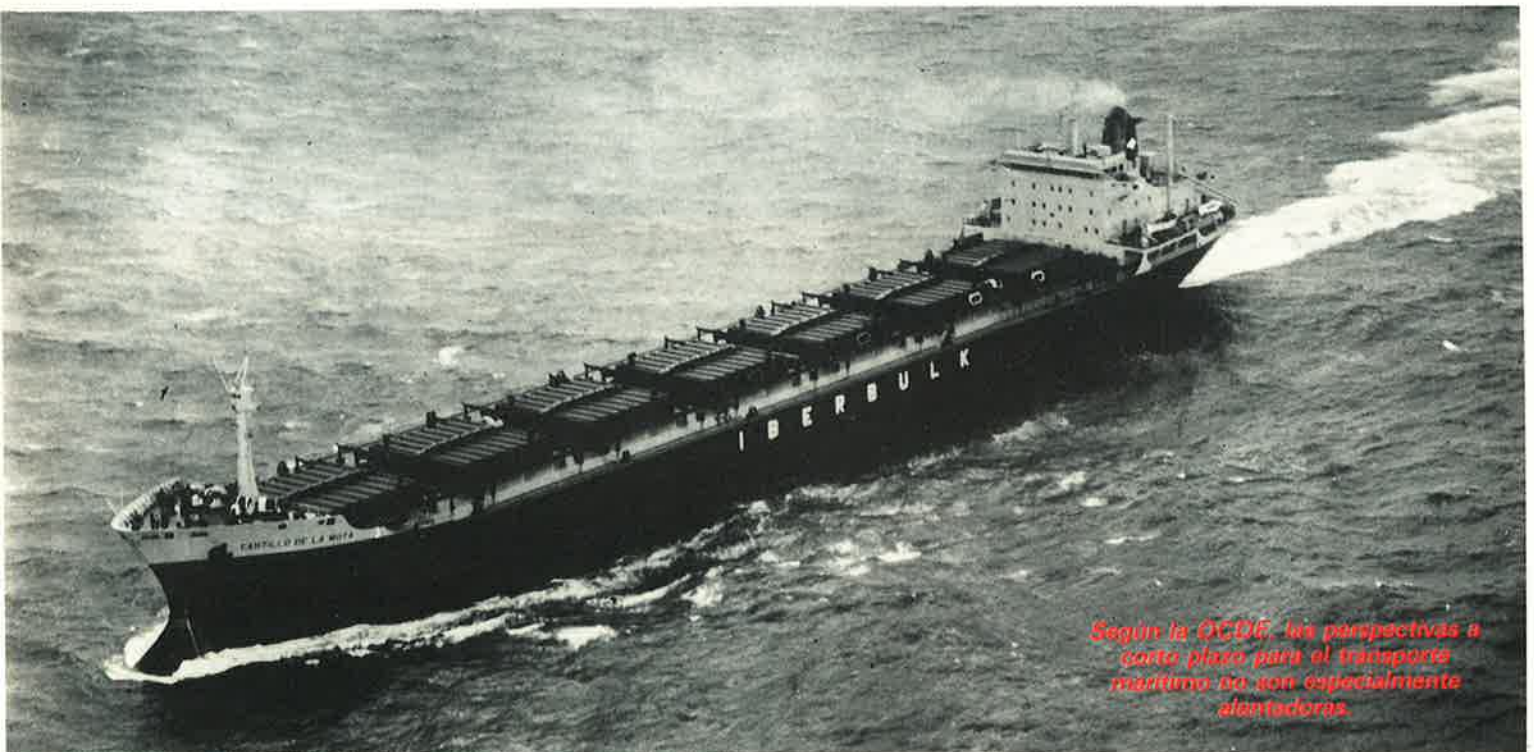
Como una medida importante para lograr la viabilidad del sector de la marina mercante, en 1986 se puso en marcha

el denominado Plan de Flota que, con unas disponibilidades de unos 28.000 millones de pesetas, debería estar en vigor hasta 1990. A los pocos meses de su aprobación, en otoño de 1986, se consideró que las medidas puestas en marcha no alcanzaban los objetivos previstos. Ante estas circunstancias, la patronal ANAVE, junto con los dos sindicatos mayoritarios en este sector, SLMM y UGT, iniciaron los trabajos para la presentación de una alternativa. Esta propuesta se concretó

en un documento donde se proponían 28 medidas muy concretas para cada uno de los subsectores. Entre otras consideraciones, se estimaba que la flota de petroleros en manos de las navieras españolas estaba tecnológicamente desfasada, habiendo pasado las mejores unidades a empresas extranjeras. En el subsector de graneleros, el problema planteado está en relación con el cambio producido en cuanto a la procedencia de las importaciones. De tener una dependencia total de los Estados Unidos, la Comunidad ha pasado a ser un importante proveedor, circunstancia que supone nuevas exigencias de tipos de buques. Finalmente, tampoco se estimaba adecuada la flota de líneas regulares por la falta de una política coherente. Las preocupaciones de patronal y sindicatos a la hora de analizar la situación de la flota tenían la mirada puesta en el año 1990, cuando se producirá la liberalización del transporte en el seno de la Comunidad. Si no se adoptan medidas sectoriales urgentes, una buena parte de nuestra flota corre peligro de desaparición.

Durante los últimos cinco años, la reducción de la flota española, en cuanto al número

PLAN PARA SALVAR LA FLOTA



Según la OCDE, las perspectivas a corto plazo para el transporte marítimo no son especialmente alentadoras.

PLAN PARA SALVAR LA FLOTA

de unidades en servicio, ha sido de casi el 30 por 100. Sin embargo, para patronal y sindicatos, el problema es lograr una adecuada estructura pensando en las exigencias de los próximos años.

El conjunto de la Administración fue sensible a las peticiones del sector. Año y medio más tarde de la aprobación del Plan de Flota, representantes de los Ministerios de Transportes y Comunicaciones, Economía y Hacienda, el de Industria y el Banco de Crédito Industrial constituían una comisión tripartita con el fin de estudiar la viabilidad del sector. La primera decisión de esta Comisión fue la apertura de un plazo hasta el pasado 20 de septiembre para que las compañías navieras presentasen individualmente los proyectos de viabilidad para sus barcos.

La respuesta del sector fue importante. En el plazo marcado por la Administración tuvieron entrada nada menos que 89 planes de viabilidad, que afectaban al 62 por 100 de las empresas. Sin embargo, los barcos implicados en este proceso de modernización se elevaban a 387, lo que supone el 73 por 100 del total con un tonelaje de peso muerto que alcanza casi el 80 por 100. Los empresarios del sector solicitaban, junto a las medidas de modernización de la flota, otro paquete de actuaciones desde la Administración con el fin de dar a nuestros barcos una mayor competitividad. El conjunto de los proyectos presentados suponían unas ayudas cercanas a los 50.000 millones de pesetas.

Durante los últimos meses, la Comisión tripartita ha estudiado los planes presentados. La opinión generalizada en medios oficiales era consciente de la necesidad de acometer el proceso de transformación con responsabilidades y esfuerzos compartidos entre Administración y sector. Igualmente se considera indispensable la reducción negociada de puestos de trabajo, con el fin de evitar que, en el futuro, los problemas laborales sean superiores.

El pasado 25 de marzo se produjo la respuesta definitiva

de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos. La decisión oficial supone la puesta en marcha de un plan de saneamiento con un coste total de 47.000 millones de pesetas cuyas aportaciones son compartidas entre la Administración, el Banco de Crédito Industrial y las empresas. Durante los próximos meses, la Administración negociará la aplicación de cada uno de los planes y fijará al calendario correspondiente.

De los 47.000 millones de pesetas previstos en este nuevo Plan, 17.400 serán aportados por el Banco de Crédito Indus-

de las importaciones procedentes, fundamentalmente, de los Estados Unidos. En este momento, nuestro ingreso en la Comunidad, aunque sigue hasta 1990 el compromiso para importar dos millones de toneladas de maíz y 300.000 toneladas de sorgo desde los Estados Unidos, va a suponer un cambio en la procedencia de los aprovisionamientos.

El nuevo Plan de Saneamiento prevé unas inversiones de 10.550 millones de pesetas para los barcos de líneas regulares transoceánicas, 9.730 millones para los barcos de carga seca, 5.840 millones para las lí-

Los problemas de la marina mercante no son nuevos. Administración y empresas navieras tratan de encontrar una solución conjunta.



El Plan de Saneamiento supondrá una inversión de 47.000 millones de pesetas.

trial, 15.400 por la Administración y los 14.240 millones restantes por las empresas.

Las inversiones más importantes se llevarán a cabo en el subsector de los graneleros. En total, los gastos propuestos son de 14.850 millones de pesetas con aportaciones a partes iguales de 4.950 millones de pesetas por parte de la Administración, el BCI y las empresas navieras. Estas inversiones pondrían igualmente de manifiesto que los problemas más importantes se producen en este tipo de barcos donde, hasta la fecha, la bandera nacional ha tenido reservada una parte importante

neas regulares de cabotaje y gran cabotaje y cantidades muy inferiores para el resto de los subsectores, con 2.120 millones de pesetas en los barcos para el transporte de productos químicos, 1.959 millones para los gaseiros, 1.300 millones para los petroleros de crudos y 618 millones para los barcos frigoríficos. El acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para la aprobación de este Plan señala, igualmente, la apertura paralela de una serie de negociaciones para responder a las peticiones de los navieros en las cuestiones referidas a la fiscalidad, Seguridad Social, etcétera.

En medios de los navieros ha sido recibida con satisfacción la decisión del Gobierno. Sin embargo, las empresas del sector pretenden que la Administración española ponga en práctica una serie de medidas para reducir los costes de este sector y mejorar su competitividad, siguiendo en este punto las recomendaciones de la propia Comunidad. La Comisión de la CEE está trabajando para la elaboración de esas medidas para reducir costes en los pabellones comunitarios y lograr una mayor competitividad en el mercado internacional. Estas medidas se centran especial-

ficación a los tripulantes del 33 por 100 del IRPF; reembolso del 50 por 100 de los gastos de repatriación de los tripulantes; el Estado asume el pago del 90 por 100 de los períodos en baja por enfermedad durante dos años, así como una financiación al crédito naval a catorce años con cuatro de carencia a un interés entre el 2 y el 4 por 100.

El sector español considera urgente que este tipo de medidas se negocien a la vez que se aplica el proceso de reestructuración, si realmente se pretende una solución de futuro, ante la existencia de una flota in-

tarifas en el mercado mundial ante la aplicación de precios a la baja por parte de algunos países del Este y China.

Durante los últimos siete años, la reducción de barcos en la flota española ha estado en torno al 30 por 100. Teniendo en cuenta esa reducción el TRB sería del 40 por 100.

En 1982, la flota mercante española de barcos con más de 100 TRB se elevaba a 699 unidades con un Tonelaje de Registro Bruto de 7.118.000 toneladas. En 1988, el número de barcos ha descendido hasta 505, con un TRB de cuatro mi-

meses del año cayeron en un 20 por 100 sobre el mismo período del año anterior. En 1987, las importaciones totales de grano ascendieron a 5,7 millones de toneladas. De esta cantidad, 3.646.000 toneladas se importaron en barcos con pabellones no españoles, donde destacan los Estados Unidos con casi dos millones de toneladas de soja. Las importaciones en barcos españoles ascendieron a 2,1 millones de toneladas.

Las importaciones de petróleo crudo en 1987 se elevaron a 42,5 millones de toneladas frente a los 45,7 millones de to-



*La flota mercante española
adolece de competitividad
respecto a las de otros países,
más adecuadas al mercado
actual.*

mente en cuestiones laborales, sociales, técnicas y fiscales, las cuales se conocen como «medidas positivas».

La aplicación de estas disposiciones se está haciendo de forma lenta. Algunos países ya habían tomado decisiones en este sentido antes que lo dispusiera oficialmente la Comunidad. Grecia y Dinamarca son dos de los países donde se ha dado especial importancia a este proceso. Entre otras cuestiones, en el caso de Dinamarca, destacarían las siguientes medidas: exención del Impuesto de Sociedades en un 25 por 100 de los beneficios obtenidos; boni-

ternacional mucho más competitiva y que, hasta el momento, ha gozado de unas condiciones mucho más favorables que la flota española sometida a exigencias nacionales de compra o construcción, reparaciones y legislación laboral.

Según un informe de la OCDE, las perspectivas a corto plazo para el transporte marítimo no son especialmente alentadoras. Las previsiones para 1988 apuntan la continuación en la reducción de los fletes. Cada año hay más barcos amarrados. Los expertos mundiales consideran aún más peligroso el que sigan cayendo las

flotes. En 1987, la caída de TRB ha sido del 13 por 100 y el número de barcos se redujo en un 9,53 por 100.

Durante el último año, por diferentes razones, se ha reducido la actividad del transporte marítimo. En primer lugar, como consecuencia de la eliminación de barcos en funcionamiento. Pero, las principales razones radican en la caída de la actividad para algunos subsectores como los graneleros y las importaciones de petróleo crudo.

En cereales, las importaciones durante los once primeros

millones de toneladas de 1986 y los 43,2 millones de toneladas de 1985. La participación de la flota nacional en este subsector también ha sufrido una caída al pasar de los 37,1 millones de toneladas en 1985 a los 30,4 millones en 1986 y, finalmente, los 28,7 millones de toneladas en 1987. Este descenso de carga junto con las variaciones de algunas corrientes comerciales, como en el cereal, requieren acelerar el proceso de reestructuración de la flota para mantener su actividad en niveles similares a los actuales. ■

Vidal MATE

Balanza co

Por segundo año consecutivo, la balanza comercial pesquera ha continuado su proceso de deterioro, según los datos que maneja la Administración de Aduanas. De acuerdo con estas cifras, la tasa de cobertura a finales de 1987 era solamente del 37 por 100, frente al 86,2 por 100 que registraba a finales de 1985. Las importaciones de pescados congelados, especialmente las procedentes de países no comunitarios, han sido los principales protagonistas de esta caída de nuestra tasa de cobertura.

VOLVIERON A AUMENTAR

LAS IMPORTACIONES

SEGUN los datos oficiales, el volumen total de las importaciones pesqueras durante 1987 se elevó a poco más de 586.000 toneladas, con un valor de 161.000 millones de pesetas. En cuanto al volumen, las importaciones crecieron en un 76 por 100, mientras el valor de las mismas supuso un 60 por 100 sobre las cifras pagadas en 1986.

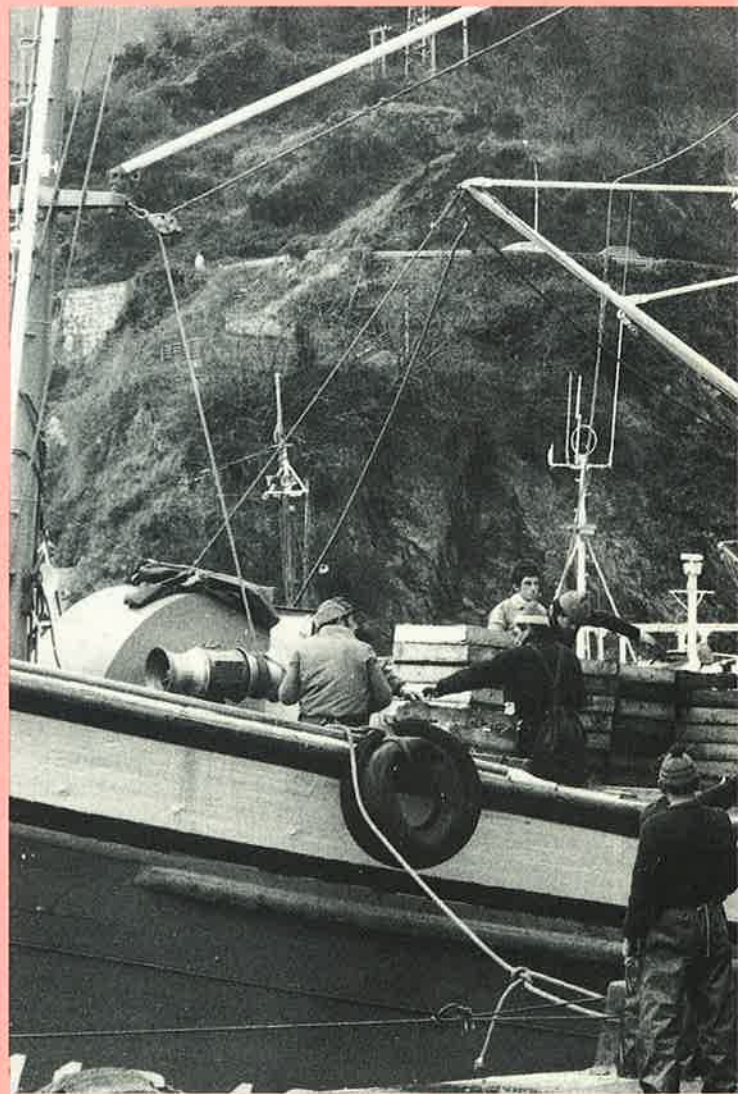
De acuerdo con estos datos, 1987 ha sido protagonista de un fuerte incremento en las importaciones pesqueras. Pasado el primer año de nuestro ingreso en la Comunidad Económica Europea, se ha puesto de manifiesto un incremento en las entradas de los productos pesqueros.

En 1986, las importaciones de pescado se elevaron a 351.000 toneladas, cifra que suponía solamente un 8,6 por 100 de aumento sobre las 327.000 toneladas de 1985. En cuanto al valor de esos productos, en 1986 supusieron un gasto de 101.000 millones de pesetas, lo que significaba un aumento del 44 por 100 sobre el año anterior.

Centrándose especialmente en las cifras de 1987, se observa que las importaciones de pescado fresco y refrigera-

do se han situado en 97.000 toneladas, con un incremento del 64 por 100 sobre 1985, mientras el valor de las mismas crece en un 34 por 100 para situarse en 31.000 millones de pesetas. El crecimiento más importante en cuanto a volumen se ha producido en el pescado congelado, al pasar de poco más de 91.000 toneladas a casi 213.000 toneladas, con un aumento del 133 por 100 en cuanto al volumen. El coste de esas operaciones supuso 33.000 millones de pesetas frente a los 15.700 de 1986.

Los cefalópodos congelados han experimentado también una subida muy importante, del aumento del 90 por 100, al pasar de 57.000 a 110.000 toneladas, mientras el valor de la mercancía pasaba de 13.700 a 25.500 millones de pesetas. Siguiendo la misma línea de aumento de las importaciones, el incremento ha sido también alto en los crustáceos y los moluscos congelados, cuyas entradas ascendieron a 51.200 toneladas frente a las 26.600 toneladas de 1986. El coste de estas partidas pasó a su vez de 21.000 a casi 36.000 millones de pesetas. En crustáceos y moluscos frescos, las importa-



mercantil pesquera

ciones fueron de 33.300 toneladas, con un coste de 9.700 millones de pesetas mientras en 1986 fueron 30.000 toneladas por 7.700 millones de pesetas.

En conservas de pescado se ha producido un gran incremento en los últimos dos años, habiéndose duplicado prácticamente las mismas. Así, en 1985, las importaciones de estos productos se elevaban a 1.922 toneladas con un valor de 881 millones. En 1986, esas importaciones eran ya de 3.330 toneladas por 1.800 millones de pesetas para llegar en 1987 a las 4.500 toneladas por 2.600 millones

de pesetas. Igualmente se ha producido un aumento considerable en las importaciones de crustáceos y moluscos en conserva. En 1985, las entradas eran de 8.800 toneladas para situarse en 1987 en 13.700 toneladas. Este conjunto de datos reflejan el funcionamiento de unas claras corrientes importadoras, especialmente desde países no integrantes de la CEE, lo que pone de manifiesto también nuestra elevada dependencia de caladeros en terceros países y la necesidad de conseguir acuerdos para faenar en esas aguas. La Balanza Comercial Pesquera, que estuvo

Los recursos pesqueros accesibles en aguas españolas y comunitarias resultan insuficientes para hacer frente a la gran demanda de pescado en España.

situada en los últimos años en torno al 80 por 100, ha sufrido en 1986-1987 un grave deterioro. En 1985 se produjo una ligera recuperación de la tasa de cobertura, pasando del 79,1 al 86,2 por 100. Sin embargo, ese avance no se vio consolidado en la campaña siguiente en que cayó al 54,9 por 100 y menos en 1987, cuando se llegó al 37 por 100. De cada 100 pesetas que importa España, solamente coloca 37 en el exterior, lo que refleja nuestras escasas posibilidades de competencia, así como la existencia de una elevada demanda frente a nuestros recursos pesqueros accesibles en aguas españolas y comunitarias.

Por lo que se refiere a las exportaciones, el comportamiento de nuestra balanza comercial, dentro de lo negativo que es el retroceso de nuestra tasa de cobertura en casi otros 20 puntos, se puede decir que ha tenido algunos signos positivos. En 1986, las exportaciones españolas se elevaron a 220.000 toneladas, lo que suponía un descenso del 4,6 por 100 sobre el año anterior en cuanto al volumen. En pesetas, las ventas ascendieron a 55.400 millones de pesetas, que significaban una caída del 8,3 por 100. En 1987, se ha producido una ligera recuperación de ese proceso de hundimiento. Las exportaciones se elevaron a 249.800 toneladas, lo que significa un aumento del 13 por 100 sobre el año anterior. En millones de pesetas se ha llegado a los casi 58.000 millones de pesetas, con un incremento del 6 por 100 frente a las caídas generales registradas en 1986.

Considerando el conjunto de los productos de la pesca objeto de las exportaciones de 1986, el pescas fresco, refrigerado y congelado experimentaron un descenso en sus ventas. Por el contrario, aun-



que su porcentaje de subida no es suficiente para compensar las importaciones, se ha registrado una mejora en las ventas al exterior en casi todos los casos.

Las conservas de crustáceos y moluscos ocupan el primer lugar en esa ofensiva vendedora, al pasar de 6.650 toneladas a 13.500 toneladas, con un aumento del 103 por 100. Por el contrario, este cre-

sin embargo, un descenso del 9 por 100 respecto a las 52.300 toneladas de 1986. Las exportaciones de pescado fresco y refrigerado alcanzaron las 36.000 toneladas frente a las 28.000 de 1986.

En cuanto a las cifras globales, la tasa de cobertura pasó del 55 al 37 por 100. Todas las operaciones reflejan este desequilibrio entre las ventas y las compras en el ex-



cimiento en volumen, no se ha traducido en los ingresos, que sólo crecieron en un 21 por 100, pasando de 2.656 a 3.220 millones de pesetas. Las conservas de pescado no tuvieron la misma suerte ya que solamente pasaron de 19.200 a 22.000 toneladas, con un incremento del 15 por 100 y unos ingresos de 9.230 millones de pesetas frente a los 8.100 de 1986.

Por volumen, la exportación española más importante sigue correspondiendo al pescado congelado, con 70.300 toneladas frente a las 61.800 toneladas de 1986. Se ha registrado un aumento del 14 por 100. En segundo lugar se encuentran los cefalópodos congelados, con 47.500 toneladas, cantidad que supone,

terior, aunque existen dos excepciones. En las conservas de pescado, la tasa de cobertura sigue estando alta al situarse en un 351 por 100. Sin embargo, este porcentaje está muy lejos de unos niveles de cobertura que hace solamente tres años superaban el 1.000 por 100. Ello refleja el grado de penetración que en los últimos dos años han tenido una serie de productos de la pesca, generalmente desde el resto de los países de la Comunidad, y que han encontrado un público abierto a esa oferta.

La evolución de la balanza comercial pesquera ha experimentado también en los últimos dos años modificaciones significativas, de acuerdo con el destino de los productos. El

Las importaciones de pescado fresco sufrieron un importante incremento durante el pasado año, al tiempo que se experimentó un descenso en las ventas.

dato más destacable es el mayor peso que tienen las importaciones procedentes de terceros países, especialmente las congeladas, mientras que tenemos una situación de estabilidad en relación con los estados integrantes de la CEE.

De las 586.000 toneladas de pescado importadas en 1987, el 73,60 por 100 correspondían a países ajenos a la Comunidad, con un total de 432.000 toneladas. El valor de esa mercancía se elevó a 103.700 millones de pesetas. En relación con 1986, se ha producido un sensible aumento ya que en el período anterior únicamente se importaron 231.700 toneladas que suponían el 66 por 100 del total, con un valor de 58.000 millones de pesetas.

Las compras a terceros países, generalmente situados en el Tercer Mundo, y con importantes recursos pesqueros, en los que nuestra flota intentó históricamente abrirse camino con acuerdos bilaterales o privados entre empresas, constituye el aspecto más destacable de nuestra balanza exterior. El aumento más importante de estas importaciones se ha producido en los productos congelados. Mientras en 1986 las importaciones de pescado congelado originarias de terceros países se elevaron a 84.500 toneladas, en 1987 el volumen de compras ha pasado a nada menos que 201.000 toneladas. Por su parte, las importaciones de cefalópodos congelados en 1986 ascendieron a poco más de 55.000 toneladas cuando en 1987 han saltado a 106.000 toneladas. Igualmente destacan las importaciones de crustáceos y moluscos congelados, con un volumen de 35.400 toneladas en 1987 frente a las 16.500 toneladas de 1986.

Las importaciones de pescado fresco ocupan un discre-



**UN EQUIPO
DE EXPERTOS
A SU SERVICIO**



**PARA QUE LOS REPUESTOS
DEJEN DE SER UN PROBLEMA**

**SUMINISTRAMOS PIEZAS DE
REPUESTO DE TODOS LOS
FABRICANTES, EN CUALQUIER
LUGAR DEL MUNDO, DE
FORMA RAPIDA, SEGURA
Y ECONOMICA**



Suministros Industriales y Navales PEREZ GALIANA, S.A.
Monserrat, 7 - 08340 VILASSAR DE MAR (Barcelona)

Teléfono (93) 759 14 00 - Télex 57589 SIRLA E - FAX (93) 759 04 08

**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

to lugar en el conjunto de todas estas operaciones, con solamente 34.000 toneladas en 1987 frente a las casi 8.000 toneladas de 1986.

El resto de las especies pesqueras apenas si tienen significación en la balanza comercial con estos países. En su conjunto, las operaciones de importación de



pescado congelado se elevan a 375.000 toneladas, lo que supone casi 100.000 millones de pesetas por estos conceptos.

Frente a este aumento en el comercio con terceros países en nuestra balanza pesquera han disminuido las operaciones relacionadas con los demás Estados miembros de la CEE.

En 1986, el comercio pesquero con la Comunidad supuso unas importaciones de 119.000 toneladas por un valor de 43.000 millones de pesetas, lo que suponía el 34 por

En los dos últimos años se han duplicado las importaciones de conservas de pescado, llegándose en el pasado año a las 4.500 toneladas.

100 del total de las compras realizadas, en el exterior. En 1987, según los datos elaborados por Aduanas, estas cifras de participación se han visto reducidas en cuanto a los porcentajes. Siguiendo la línea seguida también en otros sectores con mayor volumen de operaciones, las compras en los demás países miembros de la CEE pasaron de 119.000 a 155.000 toneladas y el valor

ña es para ellos un buen cliente y ello ha motivado algunas de las dificultades encontradas por los negociadores españoles a la hora de defender determinadas cuotas.

Frente a las oscilaciones registradas en el comportamiento de las importaciones, nuestras exportaciones han mantenido por el contrario una evolución estable. Los demás Estados miembros de la Comunidad y terceros países mantienen su participación con casi los mismos porcentajes.

En 1986, las ventas españolas a la CEE se elevaron a 143.000 toneladas, por un valor de poco más de 26.000 millones de pesetas, lo que suponía una participación del 65 por 100 en el conjunto de nuestras exportaciones. En 1987, las exportaciones hacia la Comunidad alcanzaron las 168.000 toneladas, con un valor de 33.000 millones de pesetas y un porcentaje de participación del 67 por 100 en cuanto al volumen de la mercancía. Por el contrario, las ventas a terceros países pasaron de 77.000 a solamente 81.000 toneladas, lo que supone una caída en la participación de las exportaciones del 35 al 33 por 100.

En los demás países de la Comunidad, las principales partidas están compuestas por los pescados, cefalópodos y crustáceos y moluscos congelados, con un total de unas 95.000 toneladas, en unas ventas de 168.000 toneladas. En pescado fresco, las ventas se elevaron a 33.000 toneladas frente a las 25.000 de 1986. Finalmente, en cuanto a las operaciones con terceros países, de las 82.000 toneladas exportadas en 1987, más de 32.000 correspondieron a los cefalópodos congelados y otras 17.500 a los pescados congelados. ■

de la mercancía adquirida, de los 43.000 a los 57.000 millones de pesetas. La participación de esta actividad en nuestra balanza comercial pesquera cayó del 34 a solamente el 26,4 por 100.

A la hora de analizar el comportamiento de esta balanza hay un asunto que merece ser destacado. La mayor parte de estas importaciones corresponden a productos frescos, lo que pone de manifiesto la situación de unos países con capturas superiores a su demanda interior. Espa-

Vidal MATE

Luis Fernando
Taboada,
director
general
de Costas



“La Ley de Costas protege el dominio público”

Luis Fernando Taboada, director general de Costas, es un ingeniero de caminos de 46 años sobre cuyas espaldas ha recaído gran parte de la responsabilidad de la Ley de Costas, que recientemente ha aprobado el Congreso de los Diputados, y que aho-

ra se encuentra pendiente de su definitiva aprobación por el Senado. Para algunos, la Ley de Costas llega demasiado tarde, pero para otros es una solución definitiva para un litoral marítimo duramente castigado en las últimas décadas.



El Proyecto de Ley de Costas, recientemente aprobado en el Congreso de los Diputados, fue un Proyecto complicado. ¿Cómo surge la idea de llevarlo a cabo? ¿Qué se pretende conseguir?

Luis Fernando Taboada.—El tema de la política de costas surgió inmediatamente después del nombramiento del equipo de Gobierno en el año ochenta y tres, cuando los socialistas llegaron al poder. Entonces se planteó la idea de abordar una política de costas, que no existía anteriormente. Desde el punto de vista de la normativa, era absolutamente insuficiente e inadecuada, y desde el punto de vista administrativo, los servicios de costas eran unos servicios marginales, una especie de prejubilaciones donde se refugiaban un poco aquellas personas con menos impulsos a la hora de trabajar, evidentemente con honrosísimas excepciones, y con un presupuesto para toda la costa, incluidos faros y señales marítimas, de quinientos millones de pesetas. No existe la más mínima sensibilidad. La política de Costas se orientó en tres vertientes diferentes: potenciar los servicios admi-

“ El dominio público era una tierra donde, como en el lejano Oeste, el que llegaba con la pica se constituía en propietario e instalaba sus reales...”

nistrativos, es decir, hacer aquello que era posible hacer con la legislación de entonces. Segundo, desarrollar una política normativa, pero digamos, por debajo del «rango legal», con todas las Ordenes Ministeriales, una serie de normas de «segundo orden», de segundo nivel, que permitan agotar los márgenes de actuación existentes en la legislación vigente. Y, por último, potenciar los presupuestos de inversión para poder actuar. El Proyecto de Ley fue complicado, muy laborioso. Hubo que convencer a mucha gente. Ha sido un texto de tramitación complicada, con una carga ideológica notable y un proyecto legislativo de identidad, que traza una línea en las cámaras legislativas, porque diferencia claramente los grupos de derechas de los de izquier-

da, es decir: aquellos que ponen el bien público por encima de los intereses privados o lo contrario. En resumidas cuentas, llevamos cuatro años trabajando en este proyecto.

MAR.—¿Qué aspectos destacaría de la nueva Ley?

L. T.—Se trata de una Ley fuertemente protectora del espacio del litoral. Para ello establece, primero, una regulación muy restrictiva de las cosas que se pueden instalar encima del dominio público y, además, utiliza una técnica ya antigua en el derecho español, que es la «técnica de la servidumbre»: no se puede proteger el dominio público desde, estrictamente, la raya del propio dominio, hay que ir un poco más allá, por lo que establece una serie de servidumbres o de limitaciones de la propiedad que reducen o limi-

tan usos, en la zona inmediatamente en contacto con ese dominio público. En este sentido, entendemos que es una Ley, digamos, «medio-ambiental-sectorial», que protege las condiciones naturales de dominio público. En resumidas cuentas, regula la utilización de los espacios de dominio público y establece una serie de medidas protectoras, tanto desde el punto de vista físico como desde el punto de vista jurídico.

MAR.—No parece que haya habido, hasta la fecha, una especial sensibilidad a la hora de proteger el dominio público.

L. T.—Realmente no ha habido una auténtica sensibilidad protectora del dominio público. He dicho, en reiteradas ocasiones, que el dominio público era más bien una «tierra de nadie» que «una tierra de todos», que es un poco la imagen de entonces. Era un sitio donde, como en el «lejano Oeste», el que llegaba con la pica se constituía en propietario e instalaba sus reales... Esto es un proceso antiguo que fue debido a un abandono por la inexistencia de una sensibilidad para proteger esos espacios, de un abandono de la Administración...

**¡GRACIAS POR
HACERNOS LIDERES!**



**HISPANO RADIO
MARITIMA S.A.**

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

MAR.—*¿Ese abandono de la Administración se convirtió, de alguna manera, en un apoyo a esas acciones?*

L. T.—Apoyo, concretamente, es muy difícil que fuera, lo que se produce es un cierto abandono, una cierta «no acción» de proteger la costa de determinadas agresiones absolutamente evidentes. La presión se ejerce cuando el «boom» del turismo, cuando se produce el desarrollismo de los años sesenta y principios de los setenta. Parece que nada podía impedir o retrasar o entorpecer este desarrollo, y mucho menos la utilización de una costa que se convertía en un material especulativo de primerísimo orden. El resultado está a la vista de todos, es lo que estamos viendo cada vez que nos acercamos a la costa...

MAR.—*En la nueva Ley, la servidumbre de tránsito de acceso al mar deberá estar expedito al público. ¿Quiere esto decir que se acabaron las calas privadas?*

L. T.—Exactamente. Incluso, hay que decir que en la Ley del sesenta y nueve esta posibilidad existía, es decir, la posibilidad de expropiar, de garantizar unos accesos al mar... Es cierto que la Ley convierte la servidumbre de vigilancia, de unos seis metros a lo largo de todo el borde marítimo, que era exclusivamente de vigilancia de los Servicios de Costas, en una zona de libre tránsito, lo cual facilita este acceso a lo largo de la costa. Pero, desde el punto de vista de los accesos perpendiculares a ella, también hay la posibilidad de expropiar o bien de garantizar, en los planes de ordenación correspondientes, los accesos necesarios para evitar que el hecho de ser propietario de la finca que rodea una cala lleve a impedir la accesibilidad pública a ese espacio...

MAR.—*La dispersión jurídica existente conlleva una dispersión competencial. ¿Va a persistir esta situación e, incluso, no puede agudizarse con las transferencias a las CC.AA.?*

L. T.—Efectivamente, había una cierta dispersión jurí-



dica entre las Comandancias de Marina, la Dirección General de la Marina Mercante y el propio MOPU, porque las servidumbres que establecía la Ley del sesenta y nueve eran unas servidumbres de carácter histórico. Pero esta Ley no plantea problemas de competencia, porque se remiten al rango reglamentario, pero parece razonable que la protección de la costa esté en manos de un único órgano de la Administración del Estado. En cuanto al tema de las CC. AA.; hay un reparto competencial que la Ley no desconoce, y que desde luego no intenta modificar. Lo que ocurre es que se trata de competencias concurrentes sobre un mismo espacio físico. Hay que articular y coordinar dichas competencias; esto es lo que la Ley pretende.

MAR.—*Minoría Catalana y el PNV consideran que ésta es la Ley, de la presente legislatura, que más competencias vulnera de las CC.AA.*

L. T.—Creo que es absolutamente incierto. Es un texto complicado, un texto de ciento dieciocho artículos, disposiciones transitorias y adicionales y realmente hay que leerlo con cuidado, estudiárselo y de alguna forma articular el régimen transitorio con el texto articulado, etcétera. Pienso que la Ley no es agresiva con las competencias de las CC.AA. Hemos querido aplicar e interpretar, en el propio texto de la Ley, la jurisprudencia constitucional existente sobre la concurrencia de competencias. Si, inevitablemente, la Ley va a terminar en el Tribunal Constitucional, será él quien tendrá la última palabra sobre si, efectivamente, afecta a tantas competencias como dicen el PNV y Minoría Catalana.

MAR.—*Alianza Popular va un poco más lejos. Dice que es una Ley inmadura y que se podía convertir en papel mojado.*

L. T.—En algunos párrafos, el PNV hace una loa de la Ley. Es difícil encontrar un comentario más laudatorio del propio texto legal. Hay una especie de consenso general en el sentido de que la Ley es buena. Los que discuten no lo ha-



“ Hay una especie de consenso general en el sentido de que la Ley es buena. Los que discuten no lo hacen sobre si ésta es buena o mala, sino quién la aplica. ”

cen sobre si ésta es buena o mala, sino quién la aplica. Parece que todo el mundo está de acuerdo en los criterios que inspiran la Ley... Hay gente que ha dicho, expresamente, que es una Ley buena, notablemente buena.

MAR.—*Por su parte, Minoría Catalana opina que, con esta Ley, el MOPU se hace titular de casi una nueva provincia en Cataluña.*

L. T.—Esa es una frase que dijo Roca en la primera lectura, que se constituía una provincia cuyo alcalde era el Ministro de Obras Públicas, y que ha causado mucho impacto... y lo han repetido una serie de políticos catalanes. El dominio público estatal de la costa existe en estos momentos, de modo que la «quinta provincia» existía también con

la antigua Ley, porque el dominio público marítimo-terrestre de competencia estatal está absolutamente reflejado. La servidumbre de protección, antes de salvamento, se contempla en la Ley vigente. En realidad, lo único que se hace es modificar cualitativa y cuantitativamente lo que se decía entonces, atribuyéndole a esta Ley una serie de virtudes expropiadoras de invasión de los terrenos privados, de exclusión de las competencias de las CC.AA. o los ayuntamientos.

MAR.—*A propósito de expropiaciones, ¿está previsto indemnizar a particulares con enclaves privados?*

L. T.—Sí. Cuando existan enclaves privados declarados por sentencia firme del Tribunal Supremo la Ley prevé, pa-

ra estos casos, efectos expropiatorios, pero esto se hace teniendo en cuenta que son terrenos sometidos a una servidumbre pública. En nuestra opinión, el régimen transitorio está muy cuidado; es un régimen que regula, con mucho detalle, las situaciones existentes. Los derechos consolidados se respetan suficientemente y se garantiza que no se violenta el derecho de propiedad.

MAR.—*¿Qué política se va a seguir en la zona protegible?*

L. T.—La idea es incrementar la política proteccionista de estos espacios. Ahora bien, esto no significa que no se pueda hacer nada. Es más, la demanda se orienta cada vez más a espacios mejor conservados, a actuaciones mucho más adaptadas al entorno natural, al proteccionismo paisajístico. Creemos que esta ley sintoniza perfectamente con estas tendencias, y que lo que se intenta es que el desarrollo turístico que se produzca proteja, en cualquier caso, la gallina de los huevos de oro que es el borde litoral mismo. Este ha servido para consolidar una industria turística en España que produce unos ingresos, por divisas, de dieciséis mil quinientos millones de dólares, algo más de dos billones de pesetas.

MAR.—*¿Con la presente Ley queda derogada la de puertos deportivos?*

L. T.—Primero, la Ley de puertos deportivos es competencia de las CC.AA.; y no queda derogada con la presente Ley, ya que ésta no contempla los espacios de uso portuario ni deportivo, ni puertos transferidos. Lo único que establece es que cualquier uso que se sitúe en dominio público debe respetar determinados planteamientos generales.

MAR.—*¿No llega demasiado tarde esta Ley?*

L. T.—Debía de haber existido en los años sesenta, y estos desarrollos que padecemos hubieran tenido una conformación distinta, presidida por una filosofía de protección del litoral, pero... más vale tarde que nunca. ■



GRACIAS
AL CONVENIO
ENTRE EL MOPU
Y EL INEM

ESTE
VERANO,
PLAYAS
MAS
LIMPIAS

Numerosos
ayuntamientos se ven
desbordados a la hora
de limpiar sus playas.





Este año se invertirán 1.115 millones de pesetas para el acondicionamiento y vigilancia de las playas.



Operaciones de limpieza en la playa de la Concha, San Sebastián.

Gracias a una experiencia piloto del MOPU, en concierto con el INEM, que se inició en 1983 y que se ha ido ampliando cada año, las playas españolas están dejando de ser auténticos vertederos para convertirse en lugares saneados y agradables. El convenio para 1988 permitirá la asignación de 1.115 millones de pesetas para mejorar el acondicionamiento y vigilancia de nuestras playas y la creación de 3.200 puestos de trabajo.

A falta de una infraestructura adecuada y los escasos recursos económicos de muchos de los ayuntamientos de las provincias costeras, unido a una política de promoción de empleo del Instituto Nacional de Empleo (INEM) y la necesidad de salvaguardar un litoral que es nuestra principal fuente de divisas, dieron como resultado una experiencia piloto, en 1983, para acondicionar y vigilar las playas. Dotado, inicialmente, con 242 millones de pesetas, alcanzó a 191 municipios y dio trabajo a 850 personas; el 75 por 100 de los cuales eran trabajadores en desempleo o jóvenes en busca de su primera ocupación.

En este primer convenio, el INEM aportaba los fondos necesarios para el pago de los trabajadores, mientras el Ministerio de Obras Públicas tutelaba la realización del programa desde el punto de vista tecnológico y, además, realizaba una aportación económica complementaria.

Normalmente, la realización

del convenio, en el apartado que atañe a la limpieza de las playas, se inicia los segundos semestres de cada año: en invierno las playas se ensucian por la acción de la propia naturaleza, pero su limpieza y conservación es mucho más sencilla que cuando acontece durante la temporada de baños; momento en que proporcionalmente aumenta la suciedad en las playas por acciones humanas y disminuye la causada por las corrientes marítimas, los temporales o las tormentas. Durante esa temporada, numerosos ayuntamientos se ven desbordados, y se encuentran con que no pueden hacer frente a las «montañas» de desperdicios que en forma de latas vacías, botellas y vasos de plástico, entre otros, abandonan los muchos bañistas que acuden a las playas.

La mayoría de las veces, el deterioro de la costa no se remedia sólo con el hecho de instalar papeleras, sino que también es necesario aportar un granito de arena —y nunca mejor dicho— con soluciones de



"ATUNARI", LA NUEVA ESTRELLA DE TYCSA

"ATUNARI", un nuevo cable especialmente diseñado para buques atuneros, que está obteniendo inmejorables resultados en las flotas más importantes del mundo del atún.

Toda una "estrella" por su extraordinaria resistencia a la abrasión, corrosión y torsión, junto a una gran flexibilidad y facilidad de manipulación.

El incomparable cable "ATUNARI" ha sido desarrollado con tecnología TYCSA, en colaboración con los más destacados Armadores y Capitanes del Sector Pesquero.



Calidad y resistencia constantes

● **08007 BARCELONA**

Pº de Gracia, 7 Plantas 3.ª y 5.ª
Tel. 317 61 00
Telex 52454 - 51622
Fax 318 31 88

● **28020 MADRID**

Orense, 4, Planta 11
Tel. 597 27 50
Telex 23432
Fax 593 02 56

● **48001 BILBAO**

Gran Vía, 17, Planta 6.ª - 1
Tel. 416 68 88
Telex 32339

● **33206 GIJÓN**

Donato Argüelles, 2- 6º A
Tel. 34 18 39
Telex 87641

● **41005 SEVILLA**

Avda. San Fco. Javier, 24
Edif. Sevilla, 1, Plta. 8.ª -
Tel. 63 86 62
Telex 72228

FACTORIA: BARBERA DEL VALLES (Barcelona)

DEPOSITOS EN TODOS LOS PUERTOS PESQUEROS

mayor envergadura. Tal es el caso del empleo de máquinas cuya función consiste en remover la capa superficial de arena seca y proceder a su aireación y limpieza. En otros casos, esas mismas máquinas (que aporta el MOPU y que remolcan tractores enviados por los respectivos ayuntamientos) sirven para desbrozar y eliminar la maleza que impide el pleno disfrute de muchos tramos de la costa.

Por su parte, el programa de vigilancia consiste en intentar conseguir un mejor control y fiscalización del uso que se hace de un bien de dominio público, tan frágil y sensible a los impactos ambientales como puede ser la costa. De este modo, el programa firmado por el MOPU y el INEM se dirige al control de actividades que entrañan un elevado riesgo medioambiental, como puede ser la extracción de arenas, que puede llegar a provocar daños irreversibles en el litoral. Las ocupaciones abusivas, los vertidos ilegales, campings no autorizados, chiringuitos en lugares de playa no habilitados a tal fin y obras ilegales, son, también, blanco de este programa que, gracias a su acción, impide actividades con riesgos contaminantes, con las correspondientes secuelas negativas para los que viven o visitan el litoral.

Tras siete años, el impacto de este programa, que ya ha dejado de ser piloto para convertirse en algo serio y fundamental, no se ha hecho esperar: el número de actuaciones ha pasado de 110 a 350; de 191 municipios en el primer año se ha pasado a los 353 que este año se beneficiarán de las actuaciones previstas; el número de jornales comenzó en 96.000 y se ha incrementado hasta los 225.000 actuales, y el número de personas empleadas ha pasado de 850 a 3.200.

Cabe destacar el impacto social del programa: en el año 1987 visitaron España un total de 50.544.874 personas que, unidos a los turistas nacionales que utilizan la costa cada verano, hace que sea un elevado número de potenciales usuarios los que, desde el punto de vista económico, sanitario o de imagen, se benefician de un programa que ha cumplido ya con creces sus objetivos iniciales. ■



CONVENIOS INEM-MOPU

Programa de acondicionamiento de playas y vigilancia de costas

Año	Inversión (millones de pesetas)			N.º de actuaciones	N.º de personas	N.º de jornales	N.º de Municipios
	INEM	MOPU	Total				
1983	212	30	242	110	850	96.000	191
1984	545	35	580	323	1.979	169.000	261
1985	1.026	14	1.040	367	3.584	298.000	331
1986	1.160	19	1.179	397	3.881	310.000	354
1987	921	20	941	360	3.299	232.000	353
1988							
(previsión)	1.095	20	1.115	350	3.200	225.000	353

«Bandera azul»

Ya se inició, al igual que en años anteriores, la distribución de las *banderas azules* que concede la Comisión Europea como distintivo al reconocimiento de la limpieza, conservación y equipamiento de las playas europeas. Algunos alcaldes ya han recibido este galardón, como es el caso de los de Samil y Cíes, en Galicia, o los de Denia, Jávea y Calpe, en la Comunidad Valenciana.

La *bandera azul* supone una garantía de sanidad, seguridad y buenas condiciones en general de las playas y de las aguas del litoral. Para recibir este galardón han de cumplir requisitos de calidad en las muestras de agua y sus índices de contaminación, la seguridad de las mismas respecto a la recogida de basuras y factores contaminantes. Se trata de un reconocimiento moral, ya que no conlleva ningún tipo de ayuda económica, aunque, eso sí, constituye un importante reclamo turístico.

Los puertos también tienen la recompensa a la calidad de las aguas, como es el caso de Cedeira, cuyo puerto recibió la *bandera azul* a mares limpios de Europa. Para otorgar este distintivo se valora, además, el entorno físico del puerto y su integración en el medio.

La Fundación para la Calidad Ambiental en Europa, organismo que concede los galardones, repartió el pasado año 380 banderas entre los distintos países de la Comunidad Europea, de las que 67 fueron a parar a 55 municipios españoles. ■

P. Z.

Fotos cedidas por la revista MOPU.

R. G.



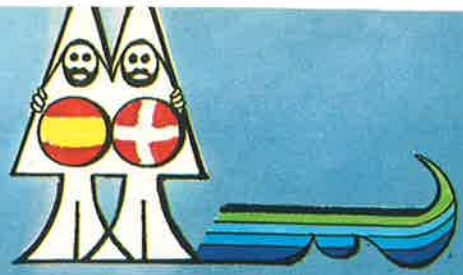
**Más del
81 por 100
de los
marineros
de bajura
son
fumadores**

Más del 81 por 100 de los marineros de bajura de la zona de Barbate (Cádiz) son fumadores, lo que arroja un porcentaje muy superior a la media que se registra entre la población española. Prácticamente el 62 por 100 comienza a fumar antes de los 16 años. Al incorporarse al trabajo su porcentaje aumenta en un 33 por 100, por lo que antes de los 20 años son fumadores algo más del 95 por 100 de los pescadores de bajura. Tan preocupante como el alto índice de fumadores es

EL TABAQUISMO EN LA PESCA DE BAJURA

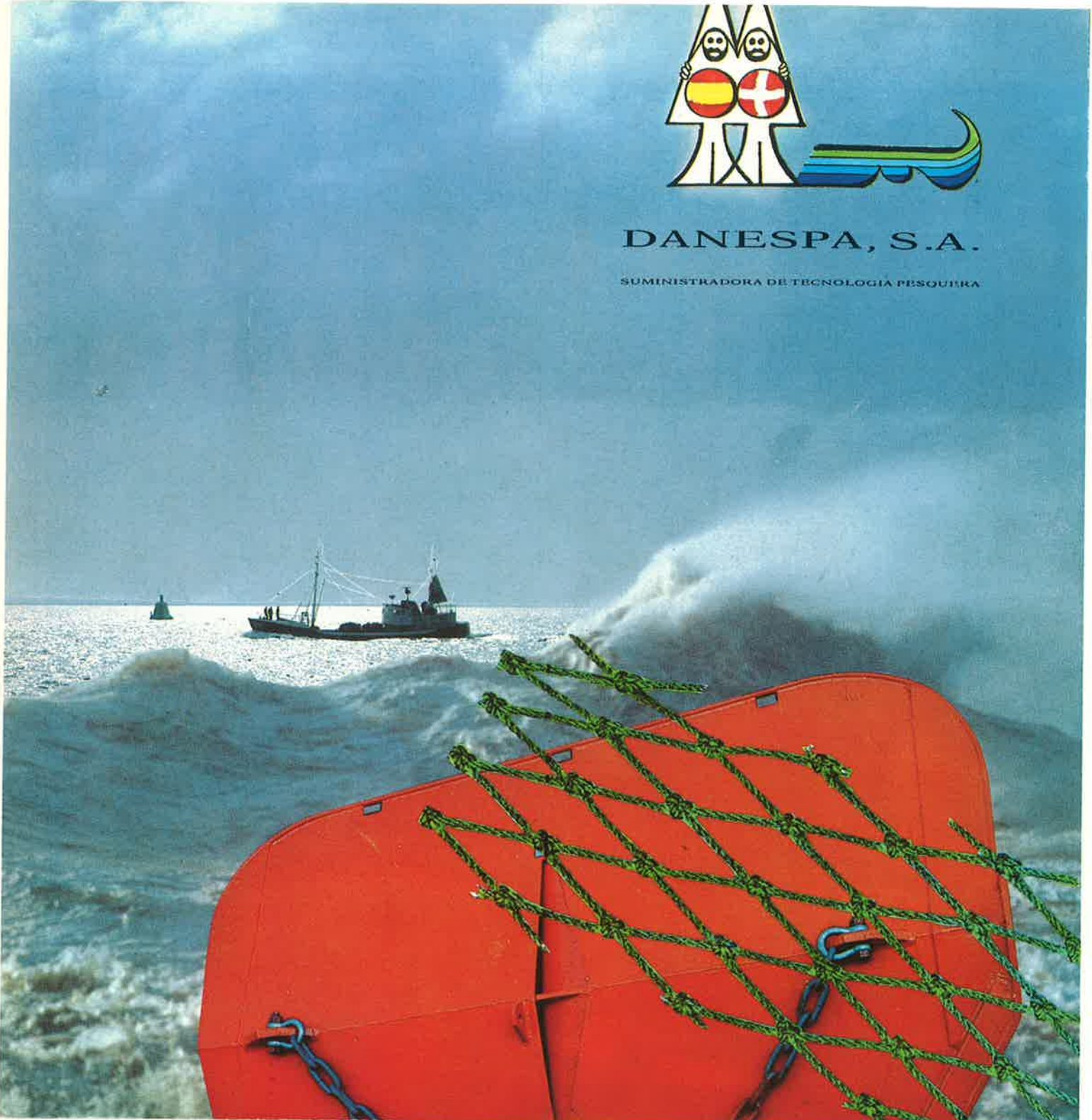


el elevado número de cigarrillos consumidos al día por cada marinero, igualmente muy superior a la media nacional. En un informe que elaboró el Servicio Marítimo de Cádiz, a través de Santiago Juan Agüera y Josefa Ruiz Muñoz, se tratan los problemas que acarrea esta situación en la salud de los pescadores y las deficiencias de atención y educación sanitaria. MAR pretende, con el presente reportaje, llamar la atención sobre ello.



DANESPA, S.A.

SUMINISTRADORA DE TECNOLOGIA PESQUERA



¡¡DÉJESE "ENREDAR" POR DANESPA Y NOS LO AGRADECERÁ!!

SUMINISTRAMOS CON CARÁCTER EXCLUSIVO PARA TODA ESPAÑA LOS MEJORES EQUIPOS DE PESCA DE ARRASTRE FABRICADOS EN DINAMARCA COMPUESTOS DE ARTES CONFECCIONADOS POR LOS TALLERES "HANSTHOLM VOD & TRAWL" CON LA FAMOSA RED "CARLSENET" TRES VECES MAS RESISTENTE QUE LA NORMAL, INDEFORMABLE, Y MÁS LIGERA DE ARRASTRAR Y POR LAS PUERTAS DE ACERO "PERFECT", DE GRAN CAPACIDAD DE APERTURA Y POLIVALENTES.

LA COMBINACIÓN DE ESTAS CUALIDADES PERMITE AUMENTAR CONSIDERABLEMENTE LA CAPACIDAD DE CAPTURA DEL BARCO.

SI ES VD. UN BUEN PATRÓN Y TIENE UN BUEN BARCO, "ECHE EL RESTO POR LA POPA" SÓLO CON UN BUEN EQUIPO SACARÁ EL MÁXIMO RENDIMIENTO DE CADA MINUTO EN EL CALADERO. TENEMOS ESE EQUIPO PARA VD. ¡COMPROBARÁ QUE SE AUTOFINANCIA!

DANESPA, S.A. - D'en Riera, 20, 1.º - Tel. (93) 793 82 38 - 08350 AREYNS DE MAR (Barcelona)

EL hábito de fumar está ampliamente arraigado en nuestro país y, de manera muy especial, entre los marineros de bajura por las especiales condiciones de su trabajo. En este sentido, resulta absolutamente revelador el que algo menos del 3 por 100 de los trabajadores no haya fumado de forma habitual.

Según el presente informe, que ha servido como estudio piloto para, posteriormente, ampliarlo al resto de la flota de Andalucía, tanto mercante como de altura, el porcentaje de fumadores va disminuyendo ligeramente con el aumento de la edad, pasando del 92,5 por 100 entre los 16 y los 25 años al 65,5 por 100 entre los de edades comprendidas de los 56 a 65 años. Probablemente, esto se deba a que el grado de salud es mayor en los marineros no fumadores, pudiendo llegar a edades más avanzadas en su puesto de trabajo (gráfico 1).

Del total de las 207 entrevistas realizadas, lo que equivale al 10,4 por 100 de la población pesquera de Barbate, el 81,1 por 100 tiene el hábito de fumar, mientras que han sido fumadores o no lo han hecho nunca el 18,8 por 100. Otro dato a reseñar es, además del alto índice de tabaquismo que se da en la flota de bajura, que el hábito se mantiene en una gran mayoría a lo largo de toda la vida del trabajador. Así nos encontramos con que más de la mitad de los 168 marineros que se declaran fumadores lo son desde hace más de veinte años. Por encima de los 46 años, llevan fumando más de veinte años la totalidad de los encuestados (cuadro 1).

De los casi 11 millones y medio de españoles mayores de 15 años que son fumadores, el 44 por 100 fuma un paquete o más de cigarrillos al día. Estas cifras deben leerse al alza, por la propensión de los fumadores a declarar menos cantidad de la que efectivamente consumen. Según estos datos, los trabajadores objeto de estudio fuman un mayor número de cigarrillos al día (cuadro 2), y por lo que respecta a los mayores de 55 años, en su totalidad superan



Las dos terceras partes de los marineros de bajura fuman más de una cajetilla al día. El 17,7 por 100 supera los 40 cigarrillos diarios.



las dos cajetillas diarias (cuadro 3).

En efecto, resulta sintomático constatar cómo aumenta el consumo de cigarrillos entre los marineros de bajura con el paso de los años. Si, junto a este dato, se tiene en cuenta que un 62 por 100 de los jóvenes menores de 16 años fuman un promedio que se aproxima al paquete de cigarrillos al día y, que al comenzar a trabajar en las faenas del mar, el porcentaje de fumadores menores de 20 años alcanza al 95,2 por 100, se puede constatar la influencia tan importante y decisiva que en este caso tiene el entorno social. Tan importante resulta éste que, atendiendo a otros aspectos, las tasas de fumadores son totalmente opuestas a las registradas en el resto del Estado español. Así, por ejemplo, según los estudios realizados por el Centro de Investigaciones Sociológicas, el hábito de fumar es más propio de los grupos sociales de mayor estatus.

Si se tiene en cuenta el nivel de estudios, en cuanto a la

CUADRO 1

PERIODO DE TIEMPO DURANTE EL QUE SE MANTIENE EL HABITO DE FUMAR

Edad	Tiempo que lleva fumando (años)				
	Hasta 5	De 5 a 10	De 11 a 15	De 16 a 20	Más de 20
De 16 a 25	8	12	5	15	4
De 26 a 35		4	27	5	32
De 36 a 45		2			35
De 46 a 55					19
De 56 a 65 (*)					
Número de fumadores .	8 (4,7 %)	18 (10,7 %)	32 (19 %)	20 (11,9 %)	90 (53,5 %)

(*) La distribución de la muestra se realizó desde los 16 años (edad mínima de trabajo en el mar) hasta los 65 (edad de jubilación).

CUADRO 2

DISTRIBUCION DE LOS FUMADORES POR NIVELES DE CONSUMO

Paquetes/día Aprox.	Media nacional (*)	Trabajadores del mar
Medio paquete o menos ...	56 %	25 %
Un paquete	33 %	49,4 %
Un paquete y medio	11 %	17,8 %
Dos o más paquetes		17,7 %

(*) Datos del Centro de Investigaciones Sociológicas.

muestra nacional, resulta que las personas con estudios medios o superiores fuman en una proporción que dobla ampliamente la de los que no tienen estudios. De la muestra estudiada en este trabajo, el 17,8 por 100 son analfabetos; un 80,2 por 100 tienen estudios primarios (en este apartado se han incluido los que saben leer y escribir, ya que sólo el 2 por 100 posee el certificado de escolaridad), y no llega al 1 por

100 los que han realizado el bachillerato.

Otro tanto cabe decir respecto a los ingresos económicos: en los grupos sociales de mayor renta se da un mayor índice de fumadores. En este sentido, resalta el contraste en el número de fumadores entre los trabajadores del mar y sus ingresos económicos. El salario de los marineros de bajura lo reciben *a la parte*, es decir, un tanto por ciento de las capturas, aunque el armador cubre trimestralmente al menos el salario mínimo interprofesional, si con la venta de las capturas realizadas no se alcanza el referido salario.

Y siguiendo con el capítulo económico, algo que llama poderosamente la atención es el gasto que dedican estos trabajadores a la compra de cigarrillos (cuadro 4). Para la realización de este cálculo se ha considerado el precio de la cajetilla de cigarrillos rubios a 100 pesetas y la de negro a 50. Dado que el 81,1 por 100 de los trabajadores de la flota de bajura de Barbate son fumadores, y según los datos aportados en la encuesta, se puede decir que gastan al año algo más de 60 millones de pesetas o, lo que es igual, alrededor de 30.000 pesetas anuales por trabajador. Evidentemente, resulta una cantidad disparatada para un colectivo que se mueve en unas condiciones de vida muy por debajo de las normales.

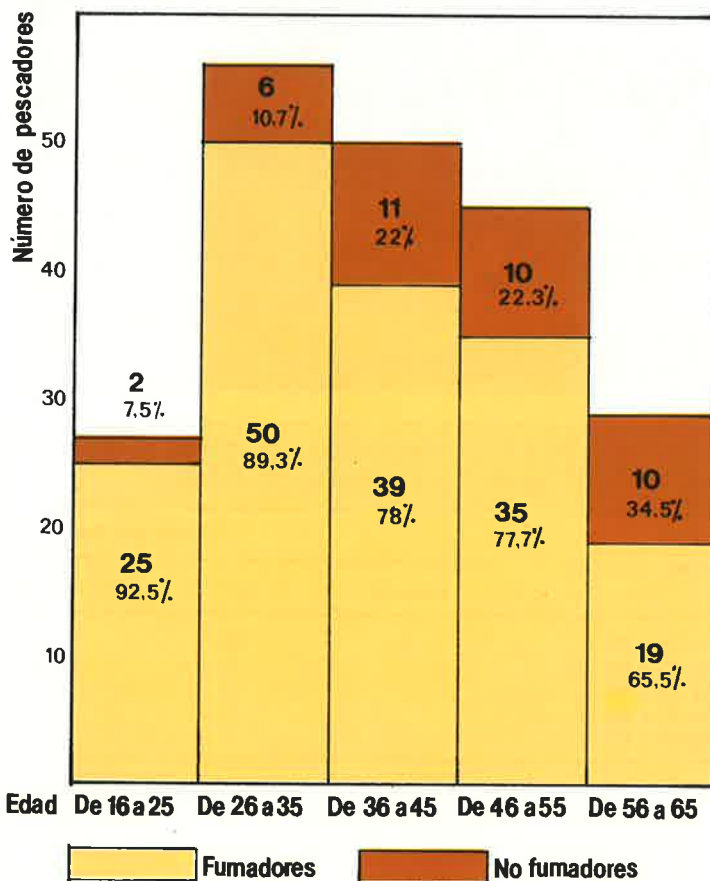
Otro dato a tener en cuenta, a la hora de valorar este gasto, es el tipo de cigarrillos consumidos. El tabaco más difundido es el rubio, consumido por el 44,6 por 100 de los 168 fumadores encuestados, alternán-



La edad de comienzo del hábito es muy temprana. Antes de los 20 años ya fuma más del 90 por 100 de los marineros.

GRAFICO 1

PORCENTAJE DE FUMADORES SEGUN GRUPOS DE EDAD



dolo con el negro el 30,9 por 100. Los mayores porcentajes de consumo de tabaco rubio se producen entre los marineros menores de 35 años, como puede apreciarse en el gráfico 2.

La encuesta, como se señalaba al principio, está realizada sobre una muestra de 207 personas respecto de una población de 2.000 habitantes. Todas las personas encuestadas son hombres, ya que no trabajan mujeres en la pesca de bajura. Pero los resultados, aunque no puedan catalogarse en sentido riguroso de absolutamente fiables, sí ofrecen una visión global del problema, con unos resultados francamente alarmantes. No menos preocupante son los datos obtenidos a la hora de enjuiciar la labor que están desarrollando los profesionales de la medicina en cuanto a la educación sanitaria.

El 51 por 100 de los fumadores ha intentado, en alguna ocasión, dejar de fumar, mientras que el resto no se lo ha planteado nunca. Los que lo han intentado lo han hecho por propia voluntad. Tan sólo un 1,2 por 100 ha logrado no fumar, lo que significa que el descenso del tabaquismo entre los trabajadores del mar, en las últimas décadas, se debe únicamente a los fumadores que se han ido jubilando o por fallecimiento.

Para evaluar el grado de educación sanitaria se establecieron las siguientes preguntas: 1. ¿Sabe que el tabaco es malo para la salud?, 2. ¿Conoce alguna enfermedad producida por el tabaco?, y 3. ¿Qué enfermedades conoce?

La práctica totalidad de los 168 fumadores encuestados reconoce la perniciosidad del tabaco, pero sólo un 51,7 por 100 dice conocer alguna enfermedad producida por éste (cuadro 5). Es decir, el pescador nota que el tabaco es malo para su salud, pero más de la mitad de ellos desconoce que se pueden producir enfermedades por su hábito.

Del total de fumadores, sólo el 40,6 por 100 sabe que el tabaco puede producir procesos tumorales. El grado de información sanitaria es calificado

CUADRO 3

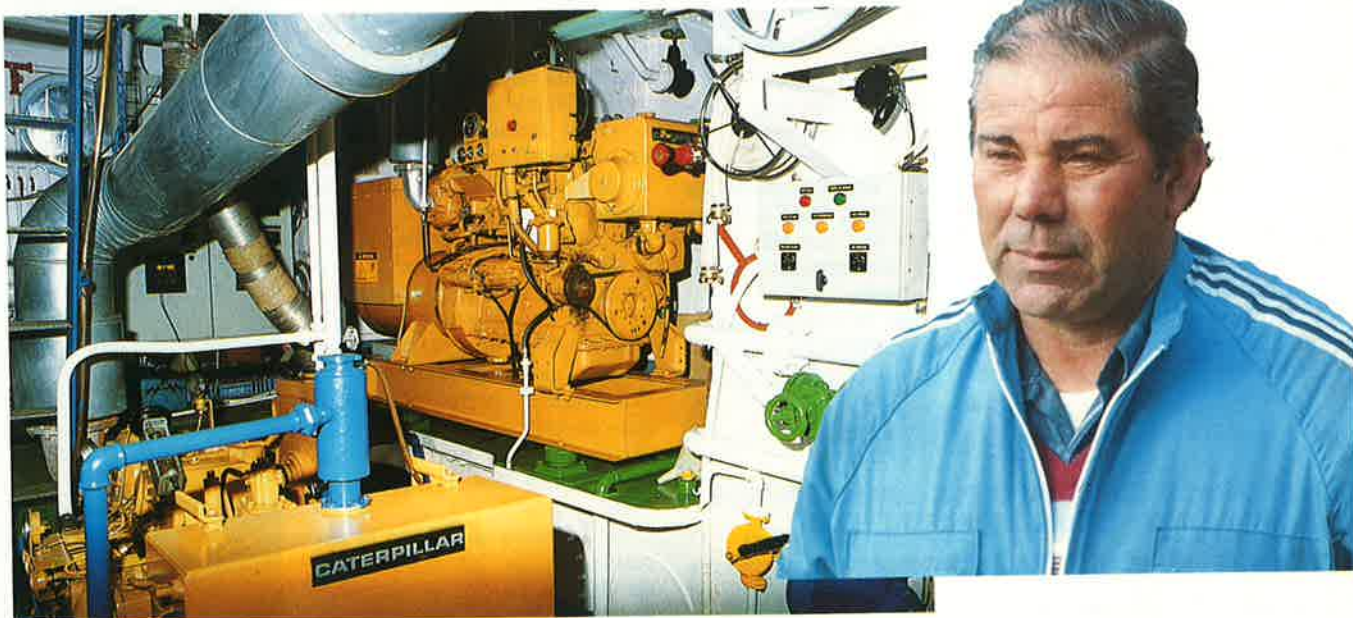
DISTRIBUCION DEL CONSUMO DE CIGARRILLOS POR EDADES ENTRE LOS MARINEROS DE BAJURA

Edad	Número de cigarrillos				
	Hasta 10	De 11 a 20	De 21 a 30	De 31 a 40	Más de 40
De 16 a 25	4	17	4		
De 26 a 35	12	21	12	5	
De 36 a 45	4	25	8	0	2
De 46 a 55	5	20	6	3	1
De 56 a 65	0	0	0	0	19
	25 (14,8 %)	83 (49,4 %)	30 (17,8 %)	8 (4,7 %)	22 (13 %)

motores marinos Caterpillar

«con Caterpillar conseguimos más capturas y, por tanto, más beneficios»

Don Inocencio Rojo propietario del pesquero «**Gestoso Mera**» con base en Huelva equipado con motor propulsor 3412 TA y dos auxiliares 3304 T Caterpillar. Dedicó su barco a la pesca de arrastre.



«Entre mis motores CAT y los que antes tenía hay grandes diferencias, que se aprecian realmente faenando. Hacemos pesca de arrastre y, a igual potencia, la fuerza de arrastre de las artes es notablemente superior con Caterpillar. Con CAT mi pesquero navega con mucha más rapidez y tira de las artes con gran facilidad, casi sin sentir el esfuerzo de

arrastre. Esto significa que en los caladeros damos más pasadas y, lógicamente, conseguimos más capturas y más abundantes. Además, como su consumo de combustible es realmente bajo —1.100 litros en 24 horas—, los costos también se reducen y se ahorra un buen dinero a añadir a los beneficios.

potencias de 65 a 6.000 HP.

34 puntos de servicio en España y más de 1.000 en todo el mundo



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

como de francamente penoso por los realizadores del presente informe, ya que el pescador no dispone de elementos de juicio para decidir libremente si desea o no continuar fumando.

Ante la pregunta sobre los motivos por los que fuma, sólo el 24,4 por 100 aseguró hacerlo porque le gusta el tabaco. Es decir, estamos ante una población en principio receptiva a cualquier tipo de campaña anti-tabaco, pues al 75,6 por 100 no les gusta y lo hacen simplemente por condicionamientos sociales. Estos datos vienen a corroborar la importancia que puede tener una campaña de educación sanitaria entre este grupo.

Del total de ex-fumadores encuestados, poco más del 18 por 100 dejó de fumar por indicación del médico; un 30 por 100 lo hizo porque se dio cuenta que no le gustaba el tabaco, y, algo más de la mitad, abandonó el tabaco porque advirtió que el fumar le perjudicaba la salud, produciéndole diversas patologías como faringitis, bronquitis, dolor de estómago... (cuadro 6).



El promedio de gasto al año, por pescador, se sitúa alrededor de las 30.000 pesetas. El 65,4 por 100 gasta entre 500 y 1.000 pesetas a la semana.

El que en la totalidad de los casos se dejara de fumar sin ayuda u orientación de los profesionales sanitarios viene a resaltar la deficiente educación sanitaria, señalada anteriormente.

Con los datos recogidos en el presente informe se pueden extraer las siguientes conclusiones, a modo de resumen:

— Existe un alto grado de tabaquismo en la flota de bajura, siendo el 81,1 por 100 de los marineros encuestados fumadores habituales.

— El tipo de tabaco consumido preferentemente es el cigarrillo rubio. También es im-

portante el número de personas que fuman indistintamente tabaco rubio o negro.

— La edad de comienzo del hábito es muy temprana, ya que antes de los 20 años ya fuma más del 90 por 100 de los jóvenes, mientras que la media registrada en el Estado español es del 54 por 100.

— El hábito de fumar se mantiene prácticamente durante toda la vida laboral del marinero de bajura ya que, más de la mitad de los encuestados que se declaran fumadores lo son desde hace más de veinte años.

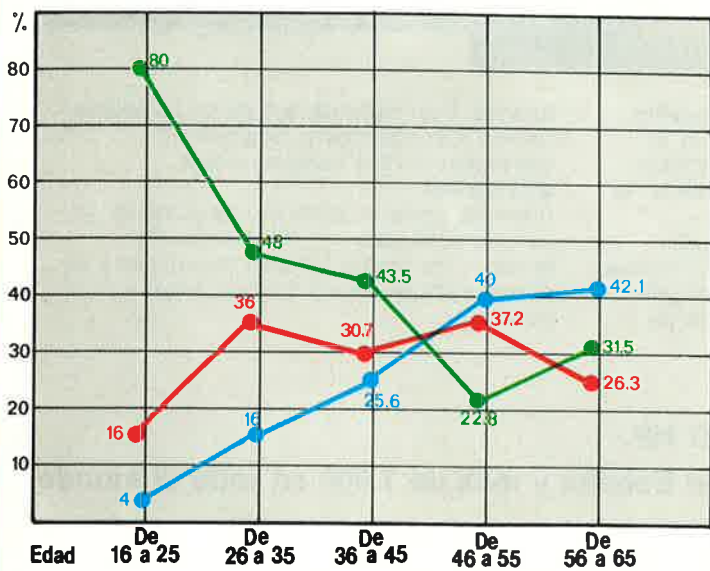
— Al marinero se le puede definir como un gran fumador puesto que, prácticamente, las dos terceras partes consumen más de una cajetilla de tabaco al día. El 17,7 por 100 fuma diariamente dos o más cajetillas.

— El gasto en tabaco es excesivo, dadas las condiciones de vida en las que se mueve el pescador. El 65,4 por 100 gasta entre 500 y 1.000 pesetas a



GRAFICO 2

TIPO DE TABACO CONSUMIDO POR LOS MARINEROS DE BAJURA SEGUN GRUPOS DE EDAD



Tipo tabaco	Media %
Rubio	44,6
Negro	24,4
Rubio y negro	30,9





CUADRO 4			
PRESUPUESTO PARA CIGARRILLOS DE LOS TRABAJADORES DE LA FLOTA DE BAJURA			
Edad	Gasto semanal de los trabajadores encuestados (en pesetas)		
	Hasta 500	De 500 a 1.000	De 1.000 a 2.000
De 16 a 25	3	19	3
De 26 a 35	10	36	4
De 36 a 45	6	27	6
De 46 a 55	12	19	4
De 56 a 65	9	9	1
	40 (23,8 %)	110 (65,4 %)	18 (10,7 %)

CUADRO 5										
CONOCIMIENTOS DE LOS EFECTOS DEL TABACO EN LA SALUD SEGUN GRUPOS DE EDADES (*)										
	De 16 a 25		De 26 a 35		De 36 a 45		De 46 a 55		De 56 a 65	
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO
¿Sabe que el tabaco es malo para su salud?	25	0	50	0	38	1	35	0	19	0
¿Conoce alguna enfermedad relacionada con el tabaco?	17	8	32	18	17	22	14	21	7	12

(*) Datos recogidos sobre los 168 fumadores encuestados.

CUADRO 6			
MOTIVOS ADUCIDOS PARA EL ABANDONO DEL TABACO			
Edad	No le gustaba	Perjudicial	Indicación médica
De 16 a 25	1	0	0
De 26 a 35	3	3	0
De 36 a 45	5	3	1
De 46 a 55	1	7	0
De 56 a 65	0	4	5
%	10 (30,3 %)	17 (51,5 %)	6 (18,8 %)



la semana. El promedio por pescador, al año, se sitúa alrededor de las 30.000 pesetas.

— El número de marineros de bajura que logra dejar de fumar es muy bajo debido, fundamentalmente, a una falta total de información y a la inexistencia de apoyo a los intentos de deshabituación. Todos los que lograron dejar de fumar lo hicieron sin ayuda u orienta-

ción de los profesionales sanitarios.

— El grado de educación del marinero es mínimo, lo que hace más grave la carencia de una educación sanitaria. El pescador no dispone de elementos de juicio para decidir libremente si desea o no continuar fumando.

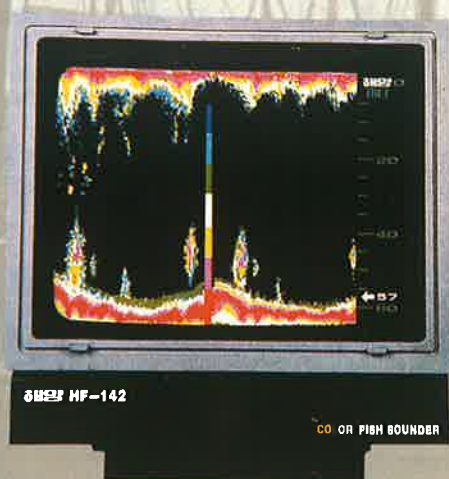
— Una buena información sobre los peligros del tabaco podría reducir el número de fumadores ya que nos encontramos, en principio, ante una población receptiva a cualquier tipo de campaña anti-tabaco. El 75,6 por 100 afirma que no les gusta el tabaco, lo hacen simplemente por condicionamientos sociales.

El presente informe, elaborado por el Servicio de Sanidad Marítima de Cádiz, hace hincapié, entre sus conclusiones, en que la Administración debe realizar un esfuerzo para disminuir este hábito, especialmente grave entre los marineros de bajura por el alto número de fumadores. Ello está ocasionando un alto coste sanitario y un perjuicio importante en la salud de los marineros. ■

Raúl GUTIERREZ MOLINERO

Hablemos profesionalmente

Sondas **HAI YANG** Las profesionales.



HF 141. Sonda color con pantalla de 14 pulgadas. Potencia 1.5 kW monofrecuencia 50 KHz. Alcance 1.200 m. ó 600 brazas.

Funciones de seguimiento automático, ZOOM de fondo o de cualquier objetivo, VRM, supresor de interferencias y ecos débiles. Representación simultánea en pantalla de perfil y zoom.

HF 142. Doble frecuencia 50 y/o 200 KHz con representación simultánea de ambas en pantalla. Resto de características iguales a HF 141.

Es un producto de:



C/. Muntaner, 44
08011 - BARCELONA
Tel. (93) 323 43 42
Fax. (93) 323 50 62

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)



CURSOS DE
FORMACION PROFESIONAL
ORGANIZADOS POR EL ISM

Seguridad y profesionalidad en el mar

A finales del pasado año, el Instituto Social de la Marina puso en marcha, a través de la Subdirección General de Acción Social Marítima, el Plan Piloto de Formación Profesional Ocupacional Marítima (FPOM).

Los cursos de seguridad en el mar, lucha contra incendios, de supervivencia y de simulación de pesca y navegación, han sido hasta el momento los aspectos desarrollados en los últimos meses, enfocados especialmente a la formación de monitores. En los próximos meses está previsto que pasen por los diferentes cursos de formación profesional cerca de 4.000 alumnos.





CON el Plan Piloto de Formación Profesional el Instituto Social de la Marina pretende lograr los niveles de formación establecidos por la Comunidad Europea y otros organismos internacionales, así como aumentar las posibilidades de contratación y autoempleo de la gente del mar para dar respuesta a las nuevas tecnologías, mejorar la calidad de vida y aumentar la seguridad en cada barco.

La línea de actuación iniciada por el ISM se enmarca dentro de la Política General de

Empleo del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, a través del Plan Nacional de Formación en Inserción Profesional. Lo que es importante para el conjunto de la actividad económica del país, cobra especial relevancia en el sector marítimo, donde existe una situación de profundos cambios estructurales y, en consecuencia, la necesidad de adaptarse a las nuevas exigencias profesionales. Este era el reto que tenía el Instituto Social de la Marina y al que, sin escatimar esfuerzos, se ha tratado de responder con el plan piloto de

FPOM para mejorar las condiciones de profesionalidad y de seguridad en el trabajo en la mar. Por otra parte, el Plan de Formación responde a los objetivos generales y a la filosofía emanada durante los últimos años por diferentes organismos internacionales, como la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comunidad Económica Europea, la Organización para la Cooperación y Desarrollo (OCDE), y la Organización Internacional del Trabajo (OIT). En todos los casos, se insta a los diferentes países pa-

Durante los últimos meses, el Instituto Social de la Marina, a través de la Subdirección General de Acción Social Marítima, ha llevado a cabo diferentes cursos relacionados con la seguridad y la supervivencia en el mar.

ra la aplicación de políticas encaminadas a la creación de empleo, la apertura de nuevas vías de colocación, ayudas más eficaces para los parados, prestando especial atención a la orientación o reorientación profesional en función de las nuevas exigencias tecnológicas en cada sector.

De acuerdo con estas directrices, el Plan de enseñanzas ocupacionales marítimo-pesqueras contempla dos tipos de actuaciones. En primer lugar, cursos de corta duración y contenidos diversos, que pueden ser de iniciación y especialización, reciclaje y nuevas tecnologías y generadores de autoempleo. En segundo término, se ha diseñado un sistema de cualificación profesional para la obtención de los correspondientes certificados para las personas que parten de su propia experiencia en el mar.

El Plan de Formación Profesional Ocupacional Marítima contempla, por un lado, el desarrollo de los cursos orientados a las personas que tratan de mejorar su cualificación para desarrollar su trabajo en el mar y, por otro, abarca también otros cursos para la formación de monitores.

En colaboración con el Instituto Nacional de Empleo y el Fondo Social Europeo, el Instituto Social de la Marina confeccionó para este año un programa que consta de cerca de 30 cursos, y cuyos alumnos deben seleccionarse por las Oficinas de Empleo y las Casas del Mar correspondientes a las provincias donde se van a desarrollar los mismos. Entre estos cursos previstos están los de Cualificación Básica para el Empleo Marítimo, la Iniciación Marinera, Cocinero, subalternos en buques tanque, aptitud marinera para cubierta, Máquinas y Fondas, Especialistas en Carga y Equipos de Carga en buques Tanque, Seguridad Marítima para titulados y para gente de mar, especialistas contraincendios y Formación Básica Sanitaria. En cursos de reciclaje y nuevas tecnologías, destacan los de Redero, Construcción y

PASCH Y CIA.,S.A.



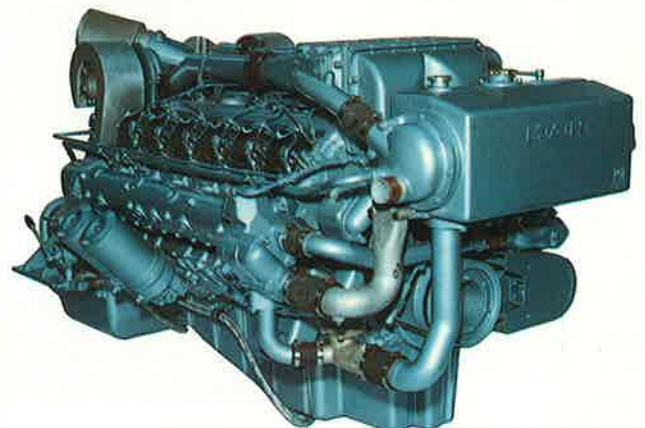
La garantía de una buena inversión

Cada vez son más los que piensan que ciertas embarcaciones, precisan de un propulsor diseñado específicamente para conseguir unas prestaciones muy concretas.

Es el caso de las patrulleras rápidas, lanchas de salvamento, yates y especialmente los pesqueros.

Los motores **MAN-Nuremberg** han sido desarrollados para cubrir estas necesidades, fabricándose en una gama que abarca desde los 200 hasta los 1.000 hp.

MAN-Nuremberg, por sus prestaciones, es sin duda la inversión más inteligente.



PASCH Y CIA.,S.A.

28020 MADRID

Capitán Haya, 9
Telf.: 91-597 27 27
Telex: 22696 - pasch-e
Fax: 91-455 13 41

08006 BARCELONA

Tuset, 8-6º
Telf.: 93-217 19 63
Telex: 53063 - pasch-e
Fax: 93-237 37 05

48009 BILBAO

Alameda de Mazarredo, 47
Telf.: 94-424 28 06
Telex: 32720 - pasch-e
Fax: 94-424 28 02



Recuperación de náufragos con helicópteros y extinción de incendios a bordo son los ejercicios más espectaculares de estos cursos.

Mantenimiento de Artes de Pesca, Soldadura, Equipos Electrónicos y Navegación por Rádar. Finalmente, de cara a la promoción del autoempleo, se realizarán cursos para la formación de cooperativas y Sociedades Anónimas Laborales, así como para trabajar en la acuicultura.

Durante los últimos meses, el Instituto Social de la Marina a través de la Subdirección General de Acción Social Marítima, que encabeza Rafael Lobeto, ha llevado a cabo diferentes cursos, tanto en España como en el exterior, relacionados especialmente con la seguridad en el mar y la supervivencia, así como sobre simulaciones de pesca y navegación. El objetivo de estos cursos ha sido la formación de monitores que, posteriormente, se dedicarán a la enseñanza en los cursos que se desarrollen más adelante con los



trabajadores del sector. En realidad, se trata de cursos en paralelo. En estos cursos de formadores, participan especialmente asesores del Instituto Social de la Marina, médicos relacionados con el organismo, profesores de las escuelas dependientes del mismo así como miembros de organiza-

ciones patronales y sindicales. Para el ISM, es importante la participación de todas las partes que están presentes en el sector del mar y, especialmente, los armadores y las organizaciones sindicales, cuya respuesta ha sido positiva.

En los últimos cinco meses y, de acuerdo con esta línea de

actuación, se puede destacar el desarrollo de cuatro cursos relacionados con la lucha contra incendios y la supervivencia en el mar, dentro del programa de seguridad.

El pasado mes de enero, tuvo lugar en Hull, Inglaterra, un curso sobre la lucha contra incendios y la supervivencia. Por parte del Instituto Social de la Marina participaron en el mismo cinco asesores técnicos laborales y otros cinco profesores de Escuelas de Formación Profesional. La visita respondía a una invitación de la institución británica Sea Fish Industry Authority, enmarcada en la política de intercambios que en esta línea se trata de impulsar desde el ISM. El curso tuvo una importante parte teórica, así como varias demostraciones sobre la extinción de incendios en las diferentes partes del barco. En relación con técnicas de supervivencia en el agua, se trabajó sobre balsas salvavidas lanzadas al agua practicando sobre la manera de saltar al agua y a la propia balsa, mantenerse agarrados y en grupo en el mar, subir y bajar de la balsa, recuperación de náufragos inconscientes, dar la vuelta a balsas volcadas, ascender al helicóptero, comportamiento en la balsa, etcétera.



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 y Ceuta, 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.



TECNOLOGIA EN ACCION

CEPSA. DEPARTAMENTO DE BUNKER. Avda. de América, 32. 28028 MADRID. Tel. (91) 256 53 00. Telex 44601 SPAB E.

ALGECIRAS Tel. (956) 76 17 00 Telex 78007 CEPESA E	BARCELONA Tel. (93) 200 32 11 Telex 52862 CEPESA E	BILBAO Tel. (94) 490 51 00 Telex 32645 CEPESA E	LA CORUÑA Tel. (981) 22 02 25 Telex 86075 CEPESA E	LAS PALMAS Tel. (928) 260 700 / 27 72 86 Telex 95028 CEPESA E	TENERIFE Tel. (922) 27 30 19 Telex 91005 CEPESA E	VALENCIA Tel. (96) 126 64 12 Telex 62047 CEPESA E	CEUTA Tels. (956) 51 31 00 Telex 78084 CEPESA E
--	--	---	--	---	---	---	---

En el curso sobre lucha contra incendios y supervivencia, celebrado en Hull, Inglaterra, que respondía a una invitación de la Sea Fish Industry Authority, se realizaron demostraciones sobre extinción de incendios en las diferentes partes del barco.



En febrero, un grupo de ocho técnicos del Instituto Social de la Marina participaron también en otro curso sobre incendios en Barcelona, donde se desarrollaron varias operaciones de extinción en el Centro de Formación de Seguridad de Can Padró. Un tercer curso contra incendios tuvo lugar en Madrid.

Finalmente, hace algunas semanas, técnicos del ISM junto con personal de la

Unión General de Trabajadores asistieron a un nuevo curso conjunto sobre seguridad y supervivencia, realizado en Málaga, y organizado por el Instituto Social de la Marina de esta capital. Dicho curso tuvo lugar entre los días 23 y 27 de mayo y respondía al interés del ISM malagueño para la formación profesional ocupacional marítima así como al reciclaje de tripulaciones, utilizando los medios que tienen

a su alcance. En este caso, se trata del barco adquirido recientemente por la UGT, el «Rey Favila», que se halla en el puerto andaluz. Se trata de una unidad construida en Gijón hace unos veinte años y que había pertenecido a la compañía Astur Andaluza para pasar a la Sociedad de Gestión de Buques.

El barco, adquirido por UGT, se ha encomendado al sector de Marina Mercante de

este sindicato para su transformación en buque-escuela. En él se han realizado algunos trabajos de acondicionamiento y está previsto que se lleven a cabo otros muchos, como la construcción de aulas, escuelas-taller, un nuevo salón, nuevos equipamientos, así como reformas en los alojamientos. Tiene un grado de mantenimiento aceptable y, tras la inversión económica necesaria para acceder a los permisos de navegación, puede ser un factor importante en la formación de personal. En la actualidad, a pesar de sus carencias, ya es una realidad como aula flotante, importante por el uso que se puede hacer de todos sus elementos, aunque sea en el puerto.

El curso impartido en el buque «Rey Favila» ha estado dedicado a cuestiones como la seguridad e higiene en el trabajo en el mar, legislación sobre seguridad marítima, programas de formación profesional dentro del Plan Piloto de FPOM, búsqueda y rescate de náufragos, organización municipal para los siniestros marítimos, aspectos técnicos para el mantenimiento de las balsas, etcétera.

La organización del curso, además de con la participación fundamental del ISM de Málaga, contó con la colaboración del Gabinete de Seguridad e Higiene de la Delegación Provincial, del Servicio de Búsqueda y Salvamento del Ejército del Aire y del Cuerpo de Bomberos de Málaga. La organización y coordinación de este conjunto de recursos, además de por el ISM de Málaga, se realizó desde la Subdirección General de Acción Social Marítima del Instituto, de la comisión permanente del Sindicato de Marina Mercante de UGT, y del propio capitán del barco «Rey Favila».

El objetivo del ISM es seguir en paralelo las tareas de formación de monitores con todas las personas que participan en este sector, en los cursos de formación a los hombres del mar para mejorar sus conocimientos generales y su cualificación profesional. ■



Mutua de Riesgo Marítimo

SOCIEDAD DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Por Transformación de la
Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo

FUNDADA EN 1927

Sesenta Años al Servicio de los Armadores



SEGUROS DE BUQUES

Con la Cobertura que el asegurado precise
120 Delegaciones atendiendo, en todo el litoral español

Domicilio social:

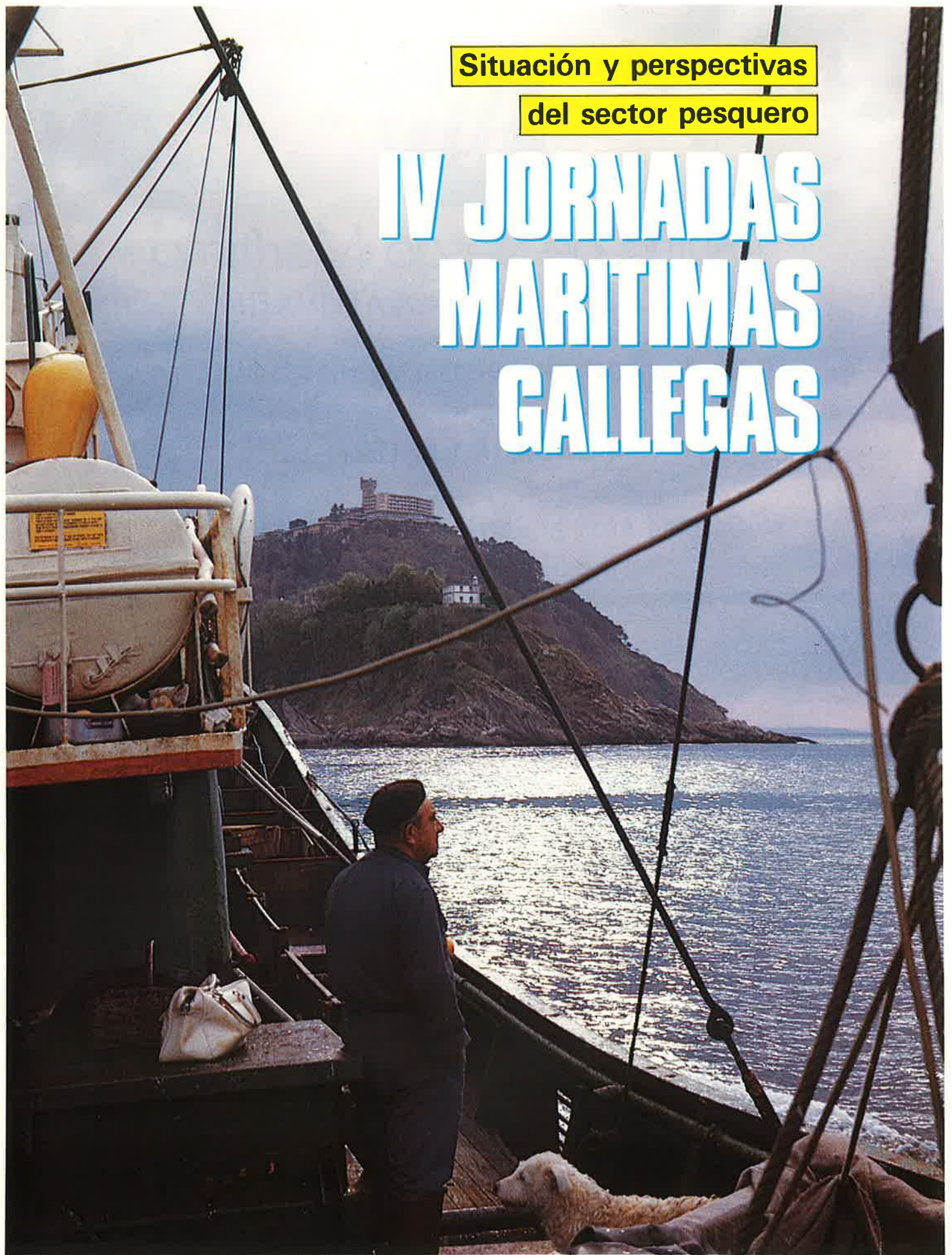
Génova, 20-5.ª plta. - 28004 MADRID

Tels. 410 38 83 - 410 43 05 - 410 46 26 - Télex: 46550 - Telefax 4100407

Situación y perspectivas

del sector pesquero

IV JORNADAS MARITIMAS GALLEGAS



Patrocinadas por el Instituto Social de la Marina, y organizadas por la Asociación para la Fundación del Instituto de Estudios Marítimos de Galicia, tuvieron lugar en Vigo, los días 25, 26 y 27 de mayo, las *IV Jornadas Marítimas Gallegas*, en las que se analizó la situación y perspectivas del sector pesquero español.

Entre los 160 participantes estaban presentes representantes de empresas armadoras; asociaciones, federaciones y cooperativas de armadores; astilleros, aseguradoras; acuicultoras; cofradías; conserveras; centrales sindicales y administraciones, tanto autonómicas como central.



Acto de inauguración de las *IV Jornadas Marítimas Gallegas*. De izquierda a derecha, José Manuel González, Rafael Lobeto Lobo, Manuel Castañeda Turmo, Jorge Parada Mejuto, Rafael Morán Meriñá y Antonio Viñal Casas.

A lo largo de las Jornadas se desarrollaron siete ponencias y dos mesas redondas. La primera de dichas ponencias estuvo a cargo de José Manuel González y Gil de Bernabé, secretario general de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, que expuso los problemas relativos a la «*Adaptación de las Cofradías de Pescadores a la actividad pesquera y a la normativa comunitaria*». Al hacerlo, explicó el proceso de adaptación de las Cofradías de Pescadores a las exigencias de la Comunidad Económica Europea, y especialmente examinó su concurrencia con las organizaciones de productores.

A su juicio, los fines perseguidos por las organizaciones de productores son en gran parte idénticos a los de las propias Cofradías de Pescadores, por ello, contemplando el Reglamento CEE 3796/81, que regula las organizaciones

de productores, y el Real Decreto de febrero de 1986, que regula el procedimiento para su constitución en nuestro país, afirmó que estas instituciones pueden ser perfectamente compatibles, bajo diversas formas jurídicas, con las Cofradías de Pescadores.

Antonio Viñal, abogado y máster en Derecho por la Universidad de Columbia (Nueva York), puso de relieve, en la ponencia «*Acceso de los buques de pesca españoles a las aguas comunitarias: cuotas y licencias*», los problemas relativos a dichos buques como consecuencia de una normativa comunitaria que al aplicar el principio de regresividad trae consigo la disminución paulatina de la presencia española en aguas comunitarias. En el transcurso de su intervención, hizo hincapié en el régimen comunitario de conservación y gestión de los recursos de la pesca, que significa una reducción en las cuotas de

capturas y en la presencia de nuestros buques en las aguas marítimas sometidas a la soberanía o jurisdicción de los estados miembros; las limitaciones de las capturas autorizadas por especies y grupos de especies; y el sistema de licencias, los derechos de acceso y la acumulación de derechos de pesca. Concluyó afirmando que si bien es cierto que la flota pesquera española debe adaptarse necesariamente a la normativa comunitaria, no es menos cierto que ésta debe reflejar de una manera adecuada el peso español en el sector, sin duda el más importante de todos los estados miembros.

La ponencia sobre «*Seguro pesquero: riesgos y coberturas*», presentada por Juan Gutiérrez Rosique, gerente de la Mutua de Seguros de Armadores de Buques de Pesca en España, ofreció un examen riguroso y concreto del riesgo marítimo, tanto objetivo como subjetivo, y de las distin-

tas obligaciones indemnizatorias que pueden sobrevenir en la actividad pesquera. Asimismo, se detuvo tanto en las coberturas para buques pesqueros durante su construcción, las faenas pesqueras o en puerto, como en las coberturas propias de la industria o empresa pesquera propiamente dichas.

En la cuarta ponencia, que versó sobre la «*Colaboración pesquera internacional a través de «joint-ventures»: participación española*», Margarita Maiza, directora adjunta de la Asociación Nacional de Armadores de Sociedades Conjuntas e Internacionales (ANASCO), hizo una breve descripción del origen y crecimiento de las «joint-ventures» a partir de 1970. En este contexto, se detuvo especialmente en el momento actual, marcado por el ingreso en las Comunidades Europeas y por el Acta de Adhesión de 1985, cuyo artículo 168 regula las empre-



Entre los 160 participantes que acudieron a las Jornadas, se encontraban representados todos los sectores relacionados con la pesca:

Intervención de Rafael Morán Meriñá, de la Secretaría de Estado para las relaciones con la CEE, durante la primera mesa redonda.

sas pesqueras conjuntas, estableciendo la desaparición de los beneficios arancelarios a lo largo de siete años. A juicio de la ponente, la Comunidad Europea ha desconocido la realidad pesquera española al respecto, a pesar de la existencia de figuras semejantes a las empresas pesqueras conjuntas en algunas normas, como el Reglamento 2909/83.

A continuación, la doctora Riborg M. Ericson, directora del Consejo Noruego de Exportación, desarrolló la ponencia relativa a los «Inter-

cambios comerciales hispano-noruegos en la explotación y desarrollo de la acuicultura», recordando que el desarrollo actual de la acuicultura tiene como fundamento la investigación de nuevos métodos y especies. En estos momentos, los esfuerzos se centran especialmente en el desarrollo de granjas marinas, instaladas incluso en el mar, lejos de la costa, una vez que la acuicultura ha abandonado su origen en piscifactorías usadas en tierra. En relación con los intercambios comerciales hispano-no-

ruegos, indicó la colaboración desarrollada en este campo, con el establecimiento de empresas conjuntas en distintos puntos de la costa española.

José Ramón Fuertes Gamundi, gerente adjunto de la Sociedad Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo, intervino con una ponencia sobre «Control de los contingentes de importaciones de productos pesqueros procedentes de terceros países». Señaló que el nuevo régimen comercial de los productos pesqueros para España viene es-

tablecido en el Acta de Adhesión de 1985, que prevé el desarrollo de un período transitorio hasta finales de 1992, a través del cual, progresivamente, se irán reduciendo los aranceles interiores y se irán unificando los aranceles para productos pesqueros procedentes de terceros países. Destacó, asimismo, un doble olvido de la pesca española en el proceso de adopción: el del papel que le toca jugar a la importante flota congeladora y la regulación de una política de precios adaptada a las circunstancias. A su juicio, la situación de desorden de mercado es tal que es necesario el establecimiento de una cláusula de salvaguarda para distintas especies, y, en general, la aplicación del principio de preferencia comunitaria en los intercambios, habida cuenta de la introducción en los mercados de grandes cantidades de pescados procedentes de terceros países.

La séptima ponencia, que se centró en «Limitaciones impuestas a tripulaciones españolas en buques británicos e irlandeses. Legislaciones nacionales y comunitarias», fue desarrollada por Rafael Lobeto, subdirector general de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina. Destacó el conflicto existente entre los intereses nacionales de distintos países, como Irlanda y Gran Bretaña, que pretenden restringir la presencia de tripulaciones españolas en los buques matriculados en estos países y los comunitarios, que por el contrario reconocen el principio de libertad de prestación de servicios o de trabajo. En sus conclusiones, reclamó una mayor atención a los principios de derecho comunitario, con un estudio conjunto de las principales vías de solución de los conflictos, fomentando el entendimiento de las administraciones implicadas, de modo que las limitaciones impuestas a tripulantes españoles en buques bajo pabellón irlandés o comunitario sean compatibles con el sistema de las sociedades mixtas o conjuntas actualmente existentes.

En la primera mesa redonda, relativa a la «Reestructuración, renovación y moderniza-

uniden®

MC 6700

RADIOTELEFONO MARINO DE UHF CON 55 CANALES SINTETIZADO

Por su calidad, robustez y prestaciones se ha convertido en el radioteléfono más popular entre los profesionales. EL NUMERO UNO. Exija. No se conforme con menos. Potencia 1/25 w. Doble escucha. Acceso directo a canal 16. Homologado por la DGMM.



es un producto



C/. Muntaner, 44
08011 BARCELONA
Tel. (93) 323 43 42
323 43 15
TLX. 54218 SITE
FAX (93) 323 50 62



SAL JUNGNER MARINE

SAL-Imcor 2 Para una medida precisa de la velocidad

■ SAL-Imcor es una corredera de diseño moderno basado en un microprocesador que utiliza técnicas de correlación acústica con reflexión en el agua, para proporcionar una información rápida y precisa sobre la velocidad relativa y la distancia recorrida.

■ El sistema es barato fácil de instalar y puede incluso montarse aprovechando las piezas de fondo de la corredera SAL-24, evitando así los elevados costos de una varada. La gran precisión y rapidez de respuesta facilita su conexión a los radares anticollisión, pudiendo utilizarse junto con una corredera de medida respecto al fondo.

■ Esta corredera ha sido extensamente probada y aceptada en diferentes buques de distintos tamaños en todas las condiciones de navegación y mar. Cumple con todas las normas actuales de IMO y está respaldada por la organización mundial de servicio SAL Jungner Marine.

■ Si desean más información sobre la Corredera de Correlación Acústica SAL-Imcor, contacten por favor con la dirección que sigue o con el representante de SAL Jungner Marine más cercano.

SAL JUNGNER Vretenvägen 10, Box 1102, S-17122 SOLNA,
MARINE Sweden. Telephone 08-98-06 80

Representante Nife España SA, Avda. Llano Castellano, 13.28034 Madrid Tel: 7293700

ción de los buques pesqueros: mecanismos de financiación comunitarios y nacionales», Jesús Miranda de Larra, subdirector general de Coordinación Comunitaria para Asuntos Agrícolas y de Pesca de la Secretaría de Estado para las Comunidades Europeas, analizó el Reglamento 4028/86 y sus normas de desarrollo, manifestando que constituyen un inmejorable sistema para la financiación de las nuevas construcciones. Rafael Morán Meriñá, subdirector general de Ordenación de la Flota de la Secretaría General de Pesca Marítima, resaltó las líneas maestras de la política española en la materia y se detuvo, especialmente, en las ayudas contempladas por el Real Decreto 535/86 y legislación complementaria. Angel Martín Caloto, vocal de UNINAVE y presidente del Consejo de Administración de Construcciones Navales Santo Domingo, destacó las peculiaridades de construcción de pesqueros, así como las dificultades de la misma, haciendo referencia a la Sexta Directiva comunitaria sobre ayudas a la construcción naval y expresando, en general, las preocupaciones de su sector para el futuro. Juan Antonio Tovío Neira, vocal de la Federación Nacional de Armadores de Buques de Pesca, manifestó sus quejas por la política seguida tanto por la Comunidad como por España, especialmente por la necesidad de aportación de bajas al 100 por 100, tanto en tonelaje como en potencia.

Finalmente, en la segunda mesa redonda, sobre la «Transformación y comercialización de los productos pesqueros en el mercado español», Julio Vieira, administrador de Vieira, S. A., expuso los distintos aspectos del suministro de productos pesqueros a la industria, subrayando los problemas existentes y cómo en el futuro la elaboración pesquera se dirigirá al procesado de proteínas de pescado como base alimenticia. José Manuel Allo, gerente de la Asociación Nacional de Industrias de Elaboración de Productos del Mar (ALIMAR), comentó con detalle las distintas vías



En las Jornadas se puso de manifiesto la preocupación del sector pesquero en la adaptación a la normativa comunitaria.

utilizadas en la actualidad para dicha elaboración, mostrándose optimista por el claro potencial de desarrollo que a su juicio presenta esta industria en nuestro país. Daniel Gude, gerente de SADECO, desarrolló con minuciosidad los principales problemas que se derivan de la exportación de transformados y conservas, afirmando que, aunque España conserva de momento una posición preeminente en este mercado, comienza a observarse un incremento de las importaciones procedentes de distintos países. Federico Bruzón, director comercial de Erala Galicia, S. A., concluyó con un tono menos optimista, al contrario que alguno de los otros ponentes, dadas las dificultades que atraviesa el sector y la necesidad de una mayor sensibilidad política para resolverlas.

En el acto de clausura, que estuvo presidido por el gobernador civil de Pontevedra, Jorge Parada Mejuto, el secretario general del Instituto Social de la Marina, Félix Gon-

zález Bruno, destacó el elevado nivel alcanzado por las Jornadas, así como el compromiso del ISM de proseguir con el patrocinio de las mismas cuando éstas se convoquen en el próximo año.

En el transcurso de este acto el secretario ejecutivo del Comité Organizador, Antonio Viñal, dio lectura a las principales conclusiones alcanzadas, poniendo de manifiesto la preocupación del sector pesquero no sólo por adaptarse a la normativa comunitaria, sino también por la necesidad de ir modificando gradualmente dicha normativa de manera que refleje de forma más equilibrada y equitativa de lo que ha hecho hasta ahora la situación del sector pesquero español.

En síntesis, estas conclusiones son las siguientes:

— La adaptación del sector pesquero español a la política común de pesca exige de todas las empresas relacionadas con el sector un esfuerzo tendente a la adaptación de las capaci-

dades estructurales y comerciales, de modo que España pueda mantener en la Europa Comunitaria el rango de primer país productor pesquero.

— La Comunidad Europea en su conjunto debe ampliar el ámbito y visión de su normativa y de su política pesquera, a fin de admitir plenamente en su seno el destacado sector pesquero español, eliminando en lo posible las distorsiones del mercado, y elaborando cuantos mecanismos sean necesarios para la protección de esta actividad en sus distintas facetas.

— La armonización de las necesidades de los distintos subsectores pesqueros pasa ineluctablemente por la clarificación de sus propias estructuras, desde la pesca de bajura a la de altura, incluyendo las diversas fases de comercialización de los productos de la pesca.

— España debe intentar, por cuantos medios políticos y económicos estén a su alcance, el despliegue y profundización de una política internacional pesquera de apertura de nuevos caladeros, en el marco de los mecanismos del Tratado de Roma, a fin de garantizar la actividad de nuestros buques y el empleo de las personas que en ellos trabajan.

— Finalmente, todos estos objetivos deben alcanzarse con una rigurosa política de investigación en las distintas áreas de la pesca, que puedan ponerse en manos de los agentes económicos que operan en el sector pesquero. Para ello resulta previamente necesario que el propio sector clarifique sus fines y perspectivas de futuro.

Las IV Jornadas Marítimas Gallegas contaron con la colaboración de la Secretaría General de Pesca Marítima; el Ayuntamiento, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación y Caja de Ahorros Municipales de Vigo; la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC), la Asociación Nacional de Armadores de Sociedades Conjuntas e Internacionales (ANASCO) y la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores. ■

AYUDAS COMUNITARIAS



La Administración española está cumpliendo escrupulosamente el programa de estructuras pesqueras presentado en Bruselas durante los primeros meses del pasado año. Según manifestaciones del director general de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén, en 1987 se obtuvieron resultados positivos para los intereses del sector español, logros que se esperan mantener y aumentar este año. Los responsables de la Administración pesquera confían en avanzar en los objetivos de modernización de flota y de desarrollo de la acuicultura, a la vez que esperan potenciar los resultados para las embarcaciones con menos de nueve metros con ayudas nacionales.

**La Administración
española
hace un
balance
positivo**

En poco más de un año España ha comenzado a dejar sentir su peso pesquero en Bruselas, según Rafael Jaén, director general de Ordenación Pesquera.



Para la modernización de la flota se prevé una inversión de 17.650 millones de pesetas.

RESPONSABLES de la Secretaría General de Pesca Marítima hicieron un balance del primer año de España en la Comunidad tras la aprobación del Reglamento 4028/86 por el que, para un período de cinco años, se establecieron las directrices encaminadas a lograr una nueva política pesquera. Este reglamento trata de avanzar en dos direcciones: por un lado, mediante la modernización y reconversión de la flota comunitaria; y, por otra parte, desarrollando alternativas pesqueras sobre la base de una moderna acuicultura.

Según Rafael Jaén, en el plazo de poco más de un año, España ha comenzado a dejar

sentir realmente su peso pesquero en Bruselas. Nos encontramos jugando ya con las mismas reglas de juego que el resto de los países de la Comunidad y hemos logrado un importante porcentaje en la primera distribución de las ayudas tras la aplicación del Reglamento 4028/86. España ha procedido en tiempo y forma a la adaptación rápida de su normativa a la elaborada por Bruselas y, se puede decir que el sector se ha puesto en línea con las exigencias derivadas del Programa de Orientación Plurianual entregado por España en la Comunidad en los primeros meses de 1987.

El programa remitido por España presentaba unos importantes objetivos que la Ad-

ministración espera cumplir en su totalidad. La respuesta del sector en el primer año fue significativa, muy por encima de las previsiones. En el segundo año, han bajado algo las peticiones, pero se espera mantener una línea de estabilidad.

De una forma resumida, éstos serían los objetivos marcados en ese Programa para cada una de las actuaciones:

- **Renovación de flota.** Se prevén operaciones para la transformación de 182.567 toneladas de Registro Bruto, que equivalen al 27 por 100 del arqueo total de la flota. Las inversiones globales se elevarían a 212.424 millones de pesetas.

- **Modernización de la flota.** En este caso, las acciones suponen trabajos en 1.462 barcos pesqueros con una inversión de 17.650 millones de pesetas.

- **Acuicultura marina.** Estas actuaciones están referidas a las aguas marinas y a las aguas salobres costeras. El objetivo del programa es el aumento en la producción, en cinco años, de 80.000 toneladas para especies como la dorada, lubina, rodaballo, ostras, almejas o mejillones. La inversión sería de 23.400 millones de pesetas.

- **Acuicultura continental.** En este caso, solamente en aguas dulces, la inversión objetivo alcanza los 5.300 millones de pesetas con un aumento en la producción de 4.600



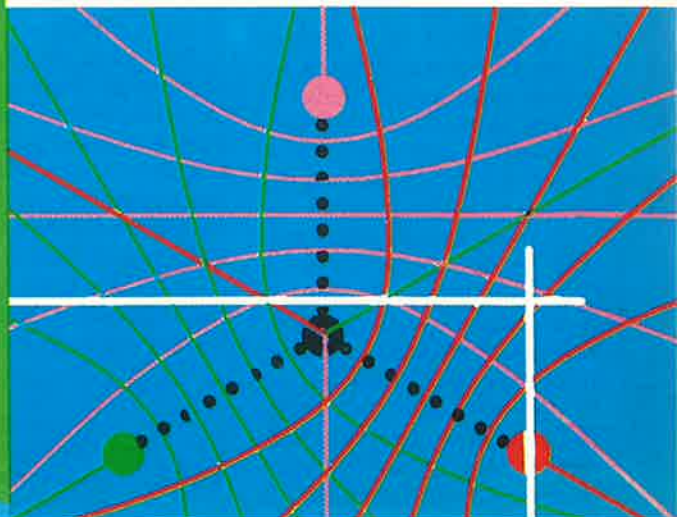
para "pescar"
su situación
con la "red" de cadenas
decca navigator

AP3 PROFESIONAL

- Selección automática o manual.
- Presentación de la posición, bien en líneas de posición (L.O.P.) o en coordenadas de latitud y longitud.
- Posibilidad de almacenar hasta 26 rutas compuesta cada una de ellas por un máximo de 25 puntos de recalada (Way points).
- Dispone de una batería de níquel-cadmio que mantiene los datos en memoria durante un periodo aproximado de 6 meses.



...Y PARA BARCOS MAS PEQUEÑOS AP4



En 1987 se recibieron de la Comunidad 4.453 millones de pesetas en concepto de subvenciones para la ejecución de los proyectos aprobados en Bruselas.

toneladas. Las especies a potenciar serían la trucha común, trucha arcoiris y la tenca.

● **Arrecifes artificiales.** Son trabajos para el acondicionamiento de las franjas costeras con instalación de arrecifes que hagan posible la protección y el desarrollo de recursos pesqueros. Se prevé una inversión de 2.250 millones de pesetas.

Según los datos de la Secretaría General de Pesca, en 1987 se recibieron de la Comunidad 4.453 millones de pesetas en concepto de subvenciones para la ejecución de los proyectos aprobados en Bruselas. Para construcción de barcos se presentaron durante todo el año 260 proyectos con casi 40.000 TRB con unas inversiones previstas de 52.000 millones de pesetas. Para modernización de embarcaciones, los proyectos presentados ascendieron a casi 340, con cerca de 10.000 millones de pesetas de inversión. Para la acuicultura, los proyectos fueron 154 con un presupuesto cercano a los 11.000 millones de pesetas.

En este primer año de participación total en la Política Común de Pesca, España logró un total de 4.453 millones de pesetas en concepto de subvenciones, lo que representa el 33 por 100 de todas las ayudas dadas por la Comunidad.

Este conjunto de cifras pondría de manifiesto, según la Secretaría General de Pesca, el gran interés existente en cambiar nuestra flota, lo que debe repercutir positivamente en los astilleros. Por otra parte, las actuaciones acuícolas pueden suponer un salto revolucionario en nuestro sector. La llegada de proyectos, que fue masiva en los primeros meses,

parece haber bajado algo, aunque se mantiene dentro de los objetivos marcados en el Programa.

La Administración española tuvo su participación en este proceso de respuesta al haber elaborado a tiempo las diferentes disposiciones para que el sector accediera a las ayudas. El pasado mes de enero ya estaban en el *Boletín Oficial del Estado* las normas para el acceso a los recursos de la Comunidad, que son del 25 por 100 para regiones calificadas como favorecidas y del 40 por 100 para el resto o zonas desfavorecidas. La ayuda española puede ir del 10 al 20 por 100. En el último año, la mayor parte de los apoyos españoles no han pasado de ese 10 por 100 mínimo que se requiere para acceder a los recursos comunitarios. Para 1988, la Administración española cuenta con 1.800 millones de pesetas para subvenciones destinadas a la construcción y modernización de la flota y otros 600 millones de pesetas para la acuicultura. A estas cantidades se suman otros 519 millones asignados para operaciones en Canarias, Ceuta y Melilla.

Por parte de la Secretaría General de Pesca se ha abierto igualmente el plazo para que los pescadores puedan tramitar los expedientes de modernización referidos a los barcos entre los seis y los nueve metros de eslora, de los que existen unos 6.000 en España. Esta normativa, que se aprobó con el fin de llenar un va-

Un total de 1.462 barcos de pesca se beneficiarán de las ayudas comunitarias para la modernización de la flota.





ción en las disposiciones comunitarias, estuvo en vigor también el pasado año. La respuesta no fue muy elevada por varias razones. Era la primera vez que se aplicaba. Fue preciso llegar a compromisos entre la Administración Central y comunidades autónomas para su aplicación. La ayuda puede llegar al 25 por 100 con carácter general y al 30 por 100 si se trata de pescadores propietarios de la embarcación. Este año, con estos acuerdos en marcha, se espera que la respuesta sea mayor. El plazo fijado para la presentación de estas solicitudes finaliza el próximo 31 de octubre.

Finalmente, las disposiciones comunitarias aprobadas de acuerdo con el Reglamento 4028/86 han sido cumplimentadas en las últimas semanas por un nuevo real decreto

La ayuda a los pescadores propietarios de embarcaciones entre seis y nueve metros puede llegar hasta el 30 por 100.

por el que se regulan las aportaciones equivalentes a bajas a la hora de solicitar una nueva construcción. Hasta este momento, las exigencias estaban referidas únicamente a la obligación de aportar una unidad vieja por la nueva a construir. A partir de ahora, las aportaciones habrán de tener también en cuenta la potencia del nuevo barco, con el fin de evitar que se produzca un exceso de capacidad por encima de las posibilidades reales de capturas. Este nuevo real decreto también se aplicará cuando se traten de simples operaciones de cambio de motor. ■

VENGA A NOR-FISHING '88: DONDE SE JUNTAN LOS PECES GORDOS

**DEL 8 al 13 DE AGOSTO,
LA INDUSTRIA PESQUERA MUNDIAL
SE TRASLADA A TRONDHEIM**

Nor-Fishing es el mercado más importante del mundo de equipos pesqueros de todas clases. Más de 600 empresas de 25 países exponen sus productos y servicios en Nor-Fishing '88. Se trata de una ocasión única de obtener una visión de conjunto de las últimas conquistas de la tecnología pesquera. Los seminarios le pondrán al corriente del desarrollo del sector, teniendo oportunidad de discutir sus necesidades directamente con los proveedores de equipos. Y sobre todo, de establecer nuevos y provechosos contactos.

Debido a la enorme popularidad de la Nor-Fishing, se aconseja hacer la reserva de viaje y alojamiento con bastante antelación. Tome contacto con nuestra agencia de viajes en Trondheim: Tvette Reisebyrå, tel. (+477) 53 15 00, télex: 55 123. Para información más detallada, diríjase a la Fundación Noruega de Ferias Comerciales (Norges Varemesse), tel. (+472) 43 80 80, télex: 78 748 messe n, o envíe el cupón adjunto.

Organizadores: Real Ministerio de Pesquerías de Noruega/Dirección General de Pesquerías, en colaboración con la Fundación Noruega de Ferias Comerciales.



Nor-Fishing '88

12ª Feria Internacional de Pesca
8 - 13 de agosto de 1988
Nidarhallen - Trondheim, Noruega

A la Fundación Noruega de Ferias Comerciales (Norges Varemesse), P.B. 130 Skoyen, 0212 Oslo 2, Noruega. Desearía más información sobre la Nor-Fishing '88. Por favor, envíenme:

Folleto del visitante Programa de seminarios Relación de expositores (cuando esté impresa)

Nombre: _____

Empresa: _____

Dirección: _____

Teléfono: _____

CONTENEMAR

VELAZQUEZ, 150 • Teléfono: 262 57 00 • Télex: 22225 CONTE E • Telefax: 261 67 87 • 28002 MADRID

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



AGENCIAS Y DELEGACIONES

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

OVIEDO. Melquiades Álvarez, 20-4.º A - 33002 Oviedo
Tels.: 22 02 28 y 22 02 50 - Télex: 84365

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

MADRID. Termisur Eurocarga, S.A.
Ctra. de Andalucía, Km. 11,300 - El Salobral (Madrid)
Tels.: 796 26 62 y 796 26 66 - Télex: 42161

SEVILLA. Termisur Eurocarga, S.A.
Dársena del Centenario, Muelle del Batán - 41002 Sevilla
Tels.: 45 04 87 y 45 09 50 - Télex: 72834 - Fax: 45 38 08

PTO. STA. MARIA. Termisur Eurocarga, S.A.
Ribera del Río, 34 - Tels.: 86 40 89 y 86 29 47
Télex: 76190 - Apto. Correos 308

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. Dominé, 18 - 46011 Valencia
Tels.: 367 69 12 y 367 69 16 - Télex: 64700 - Fax: 323 05 13

PUERTO ROSARIO. (Consignatario)
Pérez y Cía. Ibérica, S.A.
Juan Domínguez Peña, s/n. Pto. del Rosario
Tels.: (928) 85 10 62 - Télex: 96195 - Fax: (928) 85 06 75

SANTANDER.
(Agente colaborador) Caantábrica de Silos, S.A.
Antonio López, 24-1.º 39009 Santander - Tel.: (942) 21 54 50
Télex: 35831-35942 - Fax: 31 32 75 - Apto. 215

BURGOS. (Agente colaborador)
Transportes Ebro, S.A.
Ctra. Madrid-Irún, 7. Miranda de Ebro (Burgos)
Tels.: (947) 32 04 16 y 31 16 40
Télex: 39461 - Fax: (947) 31 43 13

ZARAGOZA. (Agente colaborador)
Tasmar, S.A.
Madre Rafols, 2. Edificio Aida. 50004 Zaragoza
Tel.: (976) 44 16 11 - Télex: 58179

MURCIA. (Agente colaborador)
Transportes El Mosca, S.A.
Ctra. Madrid-Cartagena, s/n. - Molina de Segura (Murcia)
Tels.: (968) 61 09 41 y 61 01 02
Télex: 67121 - Fax: (968) 61 61 15

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

BARCELONA. Cía. Barcelonesa de Consignaciones, S.A.
Muelle de Lepanto, s/n. - 08004 Barcelona
Tels.: 332 28 58 y 332 29 00 - Télex: 51583 - Fax: 422 69 66

LAS PALMAS DE G. CANARIA.
Canaria Marítima 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. Tinerfeña Marítima de Consignaciones, S.A.
Francisco La Roche, 1 y 2. - 38001 Santa Cruz de Tenerife
Tels.: 27 43 12 y 27 43 08 - Télex: 92261 - Fax: 27 90 60

ARRECIFE DE LANZAROTE.
Canaria Marítima de Consignaciones, S.A.
C/ Quiroga, 6-6.º - Arrecife de Lanzarote
Tels.: 81 13 80 y 81 69 15

STA. C. DE LA PALMA. (Consignatario)
Pérez y Cía. Ibérica, S.A.
Real, 34. Sta. Cruz de la Palma
Tels.: (922) 41 35 48 y 41 35 49
Télex: 92693 - Fax: (922) 41 31 04



Previstas por el Ministerio
de Trabajo en 1988

Más de 700.000 actuaciones en materia de inspección tiene previsto realizar el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en 1988, según el Plan dispuesto para este año. El grueso de las visitas, unas 620.000, se centrarán en cuestiones de empleo y Seguridad Social, mientras que el resto se dedicarán al control de prestaciones y al cumplimiento de la normativa sobre seguridad e higiene. Con estas actuaciones, además de contribuir al cumplimiento de la normativa vigente, se esperan recaudar unos 70.000 millones de pesetas.

**Más de
700.000
actuaciones
en materia
de
inspección**

El Plan Nacional de Actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, aprobado para este año, supone un aumento del 22 por 100 en el control del empleo y la Seguridad Social, y de un 15 por 100 en higiene y seguridad en el trabajo. Por lo que respecta al control del empleo, las inspecciones van a pasar de 507.000, en 1987, a 621.000, en 1988, con un aumento previsto del 32 por 100 en el levantamiento de actas. La inspección de Trabajo actuará fundamentalmente, durante el presente año, en los sectores del comercio, construcción, hostelería, siderurgia y minería. Asimismo, se pretende llevar un mayor control sobre los trabajadores autónomos.

En materia de empleo, se estima que pueden ser abiertos unos 25.000 expedientes sancionadores, con un importe superior a los 2.200 millones de pesetas.

En el control de la Seguridad Social, la anomalía más importante es el incumplimiento a la hora de dar el «alta» a un trabajador, aspecto que puede suponer el 20 por 100 de las actuaciones practicadas. Las previsiones contemplan la apertura de unos 128.000 expedientes con unas sanciones de 7.600 millones de pesetas. La morosidad en el pago de las cuotas a la Seguridad Social es otro punto destacable. En 1988 se prevé un aumento en los expedientes liquidatorios por un importe cercano a los 70.000 millones de pesetas. En cuanto al control de prestaciones, se van a intensificar los trabajos para el seguimiento de la Incapacidad Laboral Transitoria.

En materia de seguridad e higiene se han programado 70.000 visitas, un 15 por 100 más que en 1987. Los ingresos por estas actuaciones podrían elevarse a 1.600 millones de pesetas.

Aunque no resulta fácil de cuantificar, se considera importante la actuación de la inspección en tareas de mediación para la normalización de las relaciones laborales. En 1987, las actuaciones de este tipo se elevaron a 175.000.

Finalmente, entre los planes de la inspección, destacan las acciones relacionadas con los accidentes de trabajo.

En materia de empleo y Seguridad Social, de las 621.000 inspecciones previstas, la cifra



Las inspecciones se centrarán, principalmente, en los sectores de la siderurgia, construcción, comercio y hostelería.



más importante corresponde al sector de comercio con 121.000, lo que supone casi el 20 por 100. La construcción ocupa el segundo lugar con 91.000, seguida de la hostelería con 81.000 y la metalurgia con 45.500 visitas. En cuanto a la seguridad e higiene, el primer lugar lo ocupa la construcción, con 17.000 visitas de las 70.000 programadas para todos los sectores. Le sigue el sector del metal, con 8.400, y la hostelería con 7.600 visitas. El sector pesquero ocupa uno de los últimos lugares, con 3.700 inspecciones en materia de empleo y Seguridad Social y de 420 en cuanto a seguridad e higiene en el trabajo.

De las aproximadamente 700.000 visitas que se piensan realizar, el mayor número corresponde a la comunidad andaluza, las visitas se elevarán a unas 119.000, centrándose especialmente en las áreas de empleo, Seguridad Social y condiciones de trabajo. Preocupa la fuerte tasa de desempleo y el control del subsidio en el régimen especial agrario así como

las altas en la pesca. Se va a prestar especial atención a todos los trabajos relacionados con la «Expo 92».

Cataluña ocupa, igualmente, un lugar destacado en cuanto a las visitas previstas, con unas 94.000. Los trabajos relacionados con las Olimpiadas van a ser también motivo de especial atención en cuanto a los sistemas de contratación, salarios, higiene y seguridad, etcétera. Los sectores más controlados serán los del metal y la construcción.

Madrid ocupa el tercer lugar, en cuanto a las visitas programadas, con unas 83.000. La contratación de extranjeros y de menores serán objetivos principales de la Administración. Por sectores, los elegidos son los de la hostelería, oficinas y despachos, construcción y el metal.

En la comunidad Valenciana, las visitas previstas se elevan a 74.000. Las actuaciones principales se van a centrar en la economía sumergida que tiene gran incidencia en los sectores de cal-

zado, cerámica, mueble, cítricos y en la hostelería.

En Galicia, las visitas programadas son 43.000. La pesca, industria conservera y la construcción naval son los sectores elegidos por la Administración para los trabajos de control.

En Castilla y León, las visitas a realizar son 54.000 con especial incidencia en el control de todo tipo de contrataciones. En cada provincia, los sectores elegidos son diferentes en función de su importancia económica. En León y Palencia destaca la minería, atendiendo a las condiciones de seguridad.

En el País Vasco, las visitas previstas son unas 47.000. Las inspecciones se van a centrar en cuestiones como el fraude al desempleo y los sistemas de cotizaciones. Preocupa el seguimiento de las ILC en el metal.

En La Rioja, las visitas programadas ascienden a unas 52.000, con atención especial para sectores como las conservas vegetales, vid y la construcción.

En el resto de las comunida-

des autónomas, las visitas van a ser mucho más reducidas. Así, hay previstas 16.000 en Baleares, fundamentalmente en la hostelería y el comercio con atención a la jornada laboral y la contratación de extranjeros; en Canarias serán unas 28.000 visitas, especialmente en la construcción y la hostelería; en Cantabria, 8.000 visitas para los sectores conservero, hostelería y, en este caso, con atención preferente a oficinas y despachos; en Castilla-La Mancha serán 25.000 visitas en los sectores de la vid, confección y metal; en Extremadura, 17.000 visitas para el control del fraude en el subsidio de desempleo y las cotizaciones sobre jornadas reales en el Régimen Especial Agrario. En Murcia se llevarán a cabo 19.000 visitas, centradas especialmente en sectores como las conservas vegetales, envases de madera y hostelería; en Navarra, 9.000 visitas y poco más de 1.000 en Ceuta y Melilla, con atención especial a la contratación de extranjeros. ■

V. M.

SEGUN
EL INSTITUTO
UNIVERSITARIO
DE TECNOLOGIA
DE LORIENT

«LA PESCA EL SECTOR LABORAL MAS PELIGROSO»



En España, entre 1975 y 1980, 1 de cada 18 pescadores fue víctima de un accidente grave, mientras que la media nacional del resto de los trabajadores era de cada 80. En Francia, 1 de cada 8 pescadores tiene cada año un accidente a bordo frente a 1 de cada 14 trabajadores acogidos a otros Regímenes de la Seguridad Social. La media europea del índice de mortalidad causada por accidente de trabajo, en el sector pesquero, alcanza alrededor del 2 por 1.000.

Las cifras de accidentes en el sector pesquero resultan entre tres y diez veces superiores a las registradas en los demás sectores con actividades consideradas peligrosas: minas, agricultura y construcción, cantidad hasta cinco veces superior a las que se registran para cualquier otra industria. Estos datos sobre accidentes de trabajo en la pesca marítima de los países comuni-

en España, organizadas por la Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales y Educación de la Comunidad Europea y el Instituto Social de la Marina, y que tuvieron lugar los pasados días 19, 20 y 21 de abril.

Las citadas Jornadas fueron dirigidas por los profesores Patrick Dorval, Marcel Andro e Ivonne Le Roy, del Laboratorio de Investigación sobre Seguridad en la Pesca Marítima,

Empleo, Asuntos Sociales y Educación de la CEE, el español Rosendo González Dorrego, y el director general del Instituto Social de la Marina, Jesús Muela Megino, hicieron la presentación de las sesiones, destacando la importancia de las mismas y la necesidad de formación, de los expertos españoles, en los temas de Seguridad en el Trabajo Marítimo, integrando estas acciones en los

Empleo y Formación Profesional de Lisboa; profesores de diferentes Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros de España y diversos Asesores Técnicos Laborales Marítimos y Médicos de Sanidad Marítima del ISM), no sólo no ha mejorado en los últimos cinco años sino que, en algunos países europeos, ha empeorado claramente. Es preciso tener en cuenta, además, que esas cifras son su-



Más del 60 por 100 de los accidentes se producen durante las maniobras de la pesca, mientras que el 30 por 100 tiene lugar con los barcos en el muelle.

tarios, recogidos por el Instituto Universitario de Tecnología de Lorient, convierten a la pesca en el sector laboral más peligroso.

Esta preocupante situación se trató en las «Sesiones de Sensibilización para la Seguridad en el Trabajo de la Pesca Marítima», primeras que se celebran

del Instituto Universitario de Tecnología de Lorient, perteneciente a la Universidad de Bretaña Occidental.

El administrador principal de la Dirección General de

correspondientes Programas Comunitarios.

Esta preocupante situación, planteada por todos los expertos (entre los que se encontraban profesores del Instituto de

periores en la realidad, ya que no recogen muchos de los accidentes que son tratados a bordo y que al ser de menor gravedad no son comunicados por el patrón a la llegada del barco a tierra.

Otra dificultad para la elaboración y la comparación de las tasas de accidentes de trabajo

en Europa es el deficiente aparato estadístico de algunos países y la disparidad de criterios con que se realizan las encuestas.

Un 30 por 100 de los accidentes tienen lugar con los barcos en el muelle. Del resto, más del 60 por 100 ocurren durante la maniobra de la pesca, sobre todo mientras se vira el copo; un 18 por 100 se producen en las tareas de eviscerado de las capturas y el resto, algo superior al 20 por 100 del total, tienen que ver con los trabajos de navegación (guardias, mantenimiento del barco, etcétera).

Este análisis global de los accidentes se apoya en tres ideas:

— Para la prevención de accidentes y para la mejora de las condiciones de trabajo a bordo es determinante que ambos epígrafes estén presentes desde la concepción del barco de pesca. Los criterios técnicos y económicos no deben prevalecer sobre la seguridad.

— La integración de la seguridad en el proyecto de un barco pasa por un análisis pormenorizado del sistema y las condiciones de trabajo, factores ambos que son decisivos en la causalidad de los accidentes.

durante la campaña de pesca en barcos de diversos países y dedicados a diferentes pesquerías.

En España realizaron dos embarques, uno de dos semanas en una arrastrero de Huelva, otro de varios días en barcos artesanales con base en Barcelona. En ambos casos, el trabajo se realizó conjuntamente por los expertos franceses del «Laboratorio» y miembros de la empresa española CETEMAR. Los datos y mediciones efectuadas revelan que nuestros pescadores faenan en peores condiciones que en Europa,

mientas, su diseño y su ubicación; el espacio de trabajo, su claridad y sus condiciones; el estado de la mar. Otros propios de los trabajadores: su grado de agotamiento y las causas de ese agotamiento (ritmos de trabajo, ruidos y vibraciones, etcétera); el nivel de compenetración con los demás tripulantes en las faenas realizadas en común; su experiencia y conocimientos.

El *árbol de causas*, que en ningún caso ha de confundirse con una encuesta administrativa que pretenda depurar responsabilidades, intenta ir más



Los criterios técnicos y económicos no deben prevalecer sobre la seguridad. En la fotografía, imágenes de un ejercicio de salvamento.

Las manos son la parte del cuerpo más afectada. Y las horas negras de la seguridad, de acuerdo con las estadísticas para el conjunto de la Europa Comunitaria, son las 10 de la mañana y las 4 de la tarde, sin que haya sido posible llegar a ninguna conclusión sobre las razones que hacen de esas dos horas las más arriesgadas del día.

Frente a esos datos, el Instituto Universitario de Tecnología de Lorient ha desarrollado una completa metodología, estructurada en torno a un principio fundamental en materia de Seguridad en el Trabajo: *la aproximación global*.

— Ningún esfuerzo en la arquitectura de un barco de pesca, aun el más perfecto, tendrá consecuencias significativas para la seguridad si no va acompañado de una política de sensibilización y formación de los tripulantes.

La base sobre la que se asientan los trabajos del Laboratorio de Investigación sobre «Seguridad en la Pesca Marítima» —formado por un equipo multidisciplinario de 15 personas— la constituyen un buen número de estudios realizados

aunque los procedimientos de pesca que utilizan son más ingeniosos y seguros que los aplicados en los países comunitarios.

Para el examen concreto de un accidente, el Instituto Universitario de Tecnología de Lorient emplea la técnica del *árbol de causas*. Se parte como premisa de que un accidente laboral es siempre un hecho complejo en el que intervienen multitud de factores. Unos ajenos al trabajador: la conservación y calidad de las herra-

allá de los tópicos tantas veces escuchados: que si los trabajadores son descuidados, que si el barco no sirve, que si la mar se cobra sus tributos.

Trabajar con niveles de luminosidad aceptables en todos los lugares del barco supone un problema difícil y mal resuelto. De los múltiples informes efectuados por los expertos de Lorient se desprende, en general, una enorme desigualdad y pobreza en la iluminación de los pesqueros, con lo que ello comporta de riesgo de accidente.

El mínimo nivel luminoso en todos los espacios del barco debería ser de 100 lux. El nivel óptico se situaría en 300 lux,

aunque éste es difícil de lograr, porque obligaría a que en algunos puntos hubiera 1.000 lux con los consiguientes problemas de deslumbramiento y tránsito de una zona a otra. Mejorar este aspecto de la seguridad no es un problema económico. Situar bien los puntos de luz y darles la intensidad adecuada es cuestión de sensibilidad cuando se construye un barco.

El ruido, por contra, es más difícil de atajar. Los expertos sitúan la cota de alerta en 85 decibelios durante 40 horas semanales, y la cota de peligro en

espacios donde se pretenda reducir el ruido, o el amortiguar mediante soportes elásticos los ruidos producidos por los motores. En ocasiones, los logros han sido muy cortos en relación con el dinero invertido. De ahí la necesidad de estudiar las soluciones aplicables barco por barco, sus costos y los resultados previsibles. En cualquier caso, el uso de protectores personales para los oídos y cabinas insonorizadas (solución inviable en pesqueros de pequeño porte) es lo más recomendable para permanecer tiempo en la sala de máquinas.

acero. Sabemos todo eso, pero no sabemos cómo atemperar, o en su caso anular, las vibraciones. Dos cascos idénticos, con el mismo motor y la misma hélice han dado niveles de vibraciones muy distintos sin que se haya descubierto la razón.

Tanto la luminosidad, como el ruido y las vibraciones, han de abordarse desde el momento en que un astillero recibe el encargo de construir un pesquero. Es indispensable que la seguridad y las condiciones de trabajo se integren desde el primer momento en el diseño del barco. Con ello y con la forma-

buen ejemplo para todos nosotros», señaló Rafael Lobeto, resaltando la necesidad de incrementar la cooperación europea en este campo en el acto de clausura de las citadas Jornadas.

Por su parte, el administrador principal de la Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales y Educación de la Comunidad Económica Europea, don Rosendo González Dorrego, subrayó la voluntad comunitaria de organizar y apoyar cuantas iniciativas redunden en beneficios sociales para los trabajadores de la mar, mostran-



Según los datos recogidos por el Instituto Universitario de Tecnología de Lorient, la pesca es el sector laboral más peligroso.

90 Dba. En los pesqueros —tanto españoles como de otros países comunitarios— la tripulación está sometida durante veinticuatro horas al día a niveles de ruido que alcanzan los 100 Dba y que nunca bajan de 75 Dba. Recordemos que la OMI establece un máximo de 65 Dba en los lugares de descanso del personal embarcado. Especialmente penoso resulta este capítulo para los maquinistas, mayoritariamente afectados de sordera profesional al cabo de unos pocos años enrolados.

De las soluciones posibles, algunas suponen un coste adicional, así el aislamiento de los

El mayor problema a bordo —por desconocido y, en consecuencia, por insoluble— son las vibraciones. Se sabe que provocan fatiga, que son causa próxima de muchas lesiones osteomusculares, que enturbian el sueño y el descanso aún más que el ruido. Se sabe que una de sus fuentes principales es la hélice del barco; y también sabemos que se transmiten por toda la estructura del casco. De ahí que los barcos de madera sean más cómodos para la tripulación que los construidos en

ción continuada y rigurosa de la gente de mar, podemos conseguir no sólo menos muertes y menos lesiones invalidantes, sino también una mayor calidad y productividad en el trabajo.

El subdirector general de Acción Social Marítima, Rafael Lobeto, preconizó la más amplia colaboración posible entre el Laboratorio de Investigación sobre «Seguridad en la Pesca Marítima», los organismos portugueses y el Instituto Social de la Marina. «La experiencia de trabajo del Laboratorio es un

do su disposición personal para colaborar con todos los países y potenciar las diferentes iniciativas de mejora para el sector.

Estas Jornadas de Sensibilización para la Seguridad en el Trabajo tienen su continuación en las sesiones que se celebran en Lisboa, los días 25, 26 y 27 de mayo, y a las que asisten el asesor del Servicio de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina, José Acebes García, y Fernando García Gómez, médico de Sanidad Marítima de la Dirección Provincial de Vigo. ■

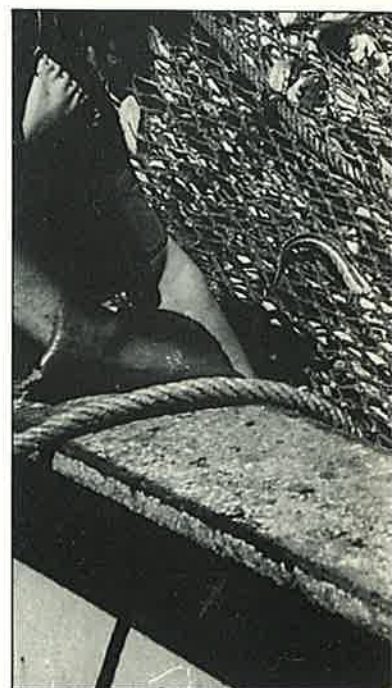
Juan ZAMORA TERRES

GENTES DEL MAR

La edad media de los trabajadores del sector marítimo-pesquero es inferior a la media registrada entre la población masculina empleada en el Estado español. Sin duda, las duras condiciones de trabajo constituyen uno de los elementos determinantes de esa media. Esa misma dureza, junto a otras circunstancias, como es el proceso de industrialización de la flota, determina una mayor juventud, por término medio, entre los trabajadores de las flotas de altura y gran altura y las de litoral. José Manuel Montero Llerandi analiza las modificaciones en la estructura de edad en el sector pesquero que se vienen produciendo en los últimos años.



La estructura de edad en el sector pesquero





vicios (40 años), la industria (40,5 años) y la agricultura (44 años) (cuadro 2). Pero las diferencias se aprecian mejor si comparamos la distribución de la estructura de edad de estos colectivos (cuadros 2 y 3). Según los datos correspondientes al año 1985, un 66 por 100 de los trabajadores del sector marítimo-pesquero tiene 40 años o menos, por lo que puede decirse que estamos ante una población «joven». Aunque la proporción de los que tienen una edad comprendida entre los 30 y los 50 años es muy semejante en las dos poblaciones comparadas —45,3 por 100 en el sector marítimo-pesquero, y 46,9 por 100 en el conjunto de los varones empleados en España—, entre los trabajadores del mar es mayor el porcentaje de los que tienen menos de 30 años (39,5 por 100 frente a 24,4 por 100) y menor el porcentaje de los que tienen más de 50 años (15,2 por 100 frente a 28,7 por 100). Y lo mismo puede decirse con respecto a la población de cada uno de los sectores económicos considerados en el cuadro 2.

La población ocupada en la marina mercante tiene una estructura de edad más joven —su edad media es de 36 años— que los que están empleados en el sector pesquero —que tienen una edad media de 38 años— (cuadro 4). Si bien, hay que considerar que los datos del sector pesquero corresponden al año 1977 y la tendencia parece decantarse hacia un rejuvenecimiento de la población ocupada en este sector, sobre todo en la pesca industrial.

Según el estudio realizado por DIS, en el año 1971, la edad media de los trabajadores del sector pesquero de la provincia de Huelva era de 35 años. Nueve años después, la edad media de estos trabajadores era de 34 años.

Los cambios producidos en la composición de la flota pesquera han incidido en la transformación de la estructura de edad del colectivo empleado en

LOS estudios realizados en los últimos años, sobre la población empleada en el sector marítimo-pesquero, señalan que la edad media de los pescadores oscila entre los 36 y los 37 años. El más reciente, elaborado por el Servicio de Estudios del ISM, en 1985, que recogía los datos de una muestra de más de 30.000 trabajadores, daba una edad media de 36 años (cuadro 1).

La edad media de los trabajadores empleados en el sector marítimo-pesquero está por debajo de la que tiene el conjunto de la población masculina empleada en España (40,5 años), y también es inferior a la media de los varones ocupados en los sectores de la construcción (38,5 años), el sector ser-



el sector pesquero. Veamos el caso del puerto pesquero de Huelva.

La flota pesquera del puerto de Huelva presentaba en 1980 una composición muy diferente de la que ofrecía diez años antes. En 1970, había 10 barcos propulsados a remo o a vela, y 33 tenían propulsión a vapor; o sea, que un 20 por 100 de las embarcaciones de este puerto no disponían de propulsión por motor diesel. Diez años más tarde, la totalidad de la flota de este puerto era propulsada por motores diesel. En 1970, un 14 por 100 de las embarcaciones tenía un tonelaje

inferior a las 100 TRB, lo que quiere decir que en el puerto de Huelva había buques de las flotas de litoral y artesanal. Diez años después, el puerto de Huelva no tiene ningún buque menor de 100 TRB: todas sus embarcaciones pertenecen a las flotas de altura y gran altura.

Durante la década 1970-1980, las características técnicas de los buques de altura y gran altura se modificaron. En la flota de altura: disminuyó el número de embarcaciones; desaparecieron los buques con casco de madera; aumentó la media de TRB por embarcación; aumentó la media de pro-



Cuadro 1

EDAD MEDIA DE LOS TRABAJADORES EMPLEADOS EN EL SECTOR MARITIMO-PESQUERO

Investigación	Año	Edad media
— Estudio sociológico hombres de la mar*	1972	36
— Distribución de los trabajadores del Régimen Especial del Mar por edades**	1983	37
— Distribución de los trabajadores del Régimen Especial del Mar por edades***	1985	36

* EDIS. *Estudio sociológico hombres de la mar*. Madrid, 1972. Edición ciclostilada.

** Distribución de los trabajadores del Régimen Especial del Mar por edades sobre una muestra de 58.728 trabajadores. Fuente: Servicio de Estudios y Documentación del ISM.

*** Distribución de los trabajadores del Régimen Especial del Mar por edades sobre una muestra de 39.234 trabajadores, año 1985. ISM. Boletín informativo de la Seguridad Social. Trabajadores del Mar, 1985. (Madrid, Instituto Social de la Marina, 1986), pág. 25.



Cuadro 2

EDAD DE LA POBLACION MASCULINA OCUPADA SEGUN LOS SECTORES ECONOMICOS*
(en porcentajes)

Edad	Sector				
	Industria	Construcción	Servicios**	Agricultura***	Todos los sectores
Menos de 30 (de 16 a 29) años	21,8	26,4	25,9	22,9	24,4
De 30 a 39 años	26,3	27,9	25,5	14,7	24,1
De 40 a 49 años	25,5	26	21,9	18,9	22,8
De 50 a 64 años	25,8	19,5	25,4	39,5	27,3
Más de 64 años	0,6	0,3	1,3	3,9	1,4
Total (%)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

* De 16 años en adelante. ** Incluye la marina mercante. *** Incluye la pesca.
Fuente: INE. Población activa. Encuesta. Abril, mayo y junio, 1986 (Madrid, INE, 1986), págs. 59-60.

Cuadro 3

DISTRIBUCION POR EDADES DE LOS TRABAJADORES DEL REGIMEN ESPECIAL DEL MAR (en porcentajes)

Edad	Año	
	1983	1985
Hasta 20 años	5,5	5,8
De 21 a 30 años	31,8	33,7
De 31 a 40 años	25,9	26,5
De 41 a 50 años	19,3	18,8
De 51 a 65 años	17,2	15,1
Más de 65 años	0,3	0,1
Total (%)	100,0	100,0
Número de casos	(58.728)	(39.234)

Fuentes: Año 1983: Servicio de Estudios y Documentación del ISM. Año 1985: ISM. Boletín Informativo de la Seguridad Social. Trabajadores del Mar, 1985 (Madrid, Instituto Social de la Marina, 1986), pág. 25.

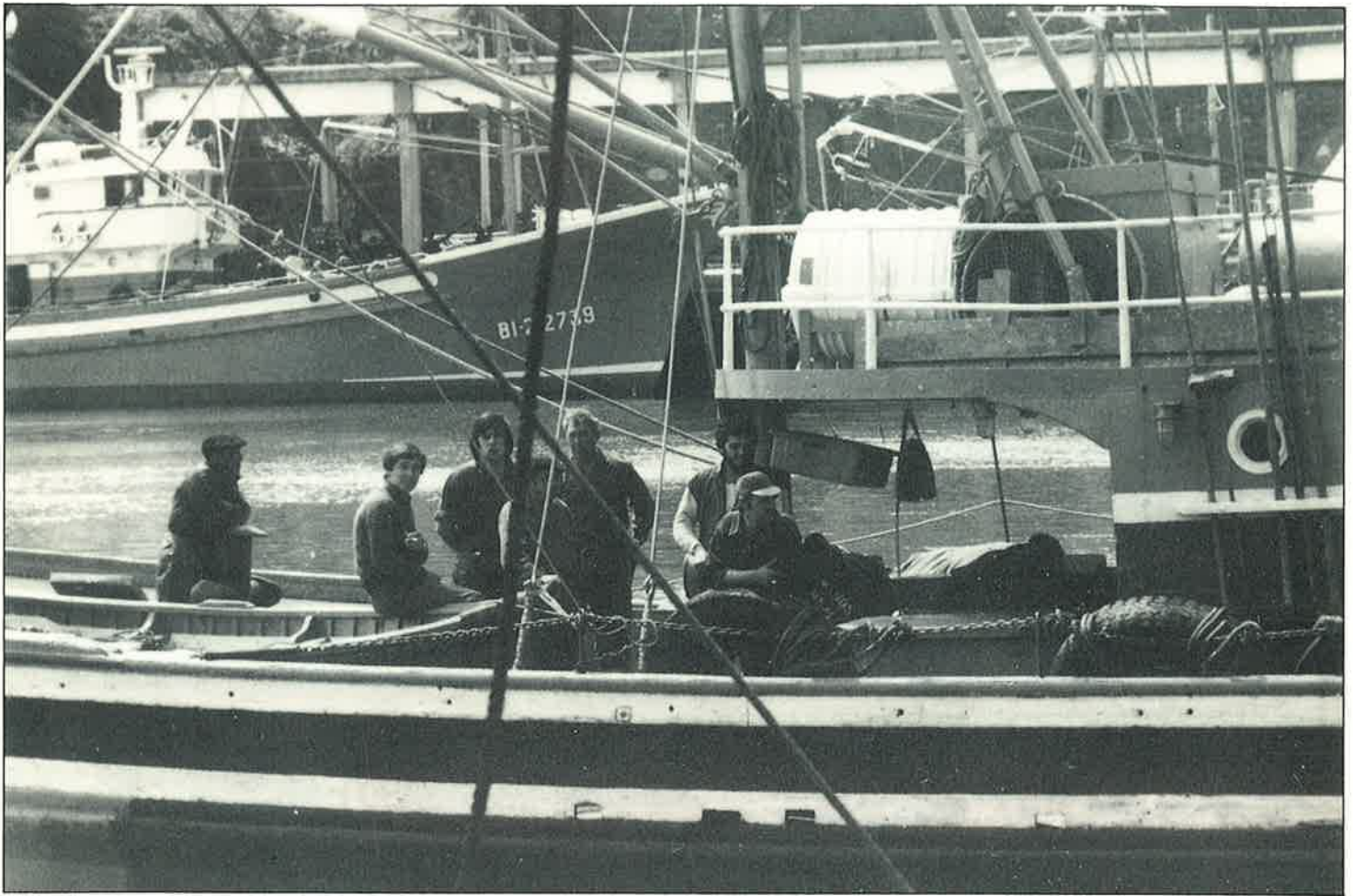
do ha sido motivado por la parcial transformación o reconversión que en estos años sufrió la flota pesquera onubense, pues muchos barcos de altura fueron sustituidos por otros de gran altura, debido a que son más rentables» (1).

En resumen, durante el período 1970-1980 se reduce la flota de altura, pero las embarcaciones que quedan son más potentes y más mecanizadas, de ahí que haya disminuido el número de tripulantes por buque.

También se produjeron modificaciones en la composición de la flota de gran altura: aumentó el número de barcos; disminuyó ligeramente la media de TRB por buque; aumentó el valor medio de la potencia por embarcación; creció la media de HP por TRB del buque, y disminuyó la media de tripulantes por embarcación. Por tanto, durante esa década, aumenta la flota de gran altura, sus barcos son un poco más pequeños, potentes y mecanizados.

Todos estos datos vienen a mostrar que, durante esos diez años, se ha acelerado el proceso de industrialización de la flota. Un proceso que supone: aumento del número de embar-

tencia (HP) por buque; creció la media de HP por TRB del buque, y disminuyó el número medio de tripulantes por barco. La caída en el número de unidades de la flota de altura ya se había manifestado en 1980, coincidiendo con el aumento del número de embarcaciones de la flota de gran altura (barcos más potentes, más mecanizados y de mayor autonomía): «Al comparar el número de barcos de altura de 1970 con los de 1962, hemos notado —dice Manuel Sancha Blanco— que ha habido una disminución de 38 unidades en ese intervalo de tiempo. Este descenso tan acusa-



caciones en la flota de gran altura y disminución en la flota de altura; desaparición de los buques de las flotas de litoral y artesanal; mayor mecanización de los buques de altura y gran altura, y disminución del número de tripulantes por buque.

La edad media de los tripulantes de la flota pesquera del puerto de Huelva pasó de 38 años, en 1970, a 35 años, en 1980. Este dato, junto con los que se ofrecen en el cuadro 5, muestra el rejuvenecimiento que se ha producido en la estructura de edad de este colectivo. Y este hecho no puede estar al margen del proceso de industrialización que sufrió la flota durante esos diez años.

Según Manuel Sancha Blanco, en 1970 «la población marinera onubense era mayoritariamente joven, pues más de la mitad no tenía 40 años de edad. Los maduros (los que tenían una edad comprendida entre 40 y 59 años) alcanzaban un porcentaje considerable, aunque muy infe-

Cuadro 4

COMPARACION DE LA ESTRUCTURA DE EDAD EN EL SECTOR PESQUERO Y EN LA MARINA MERCANTE (en porcentajes)

	Edad (años)					Total
	Hasta 25	De 26 a 35	De 36 a 45	De 46 a 55	De 56 a 65	
Sector pesquero*	19,5	26	24	21,6	8,6	100
Marina mercante**	26,4	26,5	20,6	21,3	5,2	100

* Estudio encargado por la Dirección General de Pesca Marítima a Metra Seis Economía (año 1977), citado en: José Luis García Tapia y José Ignacio Pérez García, «La estructura económica del sector pesquero. La evolución del sector en los últimos años», Información Comercial Española, núm. 546 (febrero, 1979), pág. 28.

** José Manuel Montero Merandi: Estudio Sociológico sobre los accidentes de trabajo en la marina mercante (Madrid, SLMM, 1980), pág. 20.

Cuadro 5

COMPARACION DE LA ESTRUCTURA DE EDAD DE LA POBLACION EMPLEADA EN LA FLOTA PESQUERA DEL PUERTO DE HUELVA EN 1970* Y 1980**

	Edad						Total
	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	
Año 1970	12,5	28	29	19	10,5	1	100
Año 1980	27	23	31	15	4	—	100

* Sanuel Mancha Blanco: op. cit., pág. 91.

** José Manuel Montero Merandi: Proceso de industrialización y coordinaciones de trabajo: El sector pesquero onubense (Sevilla, Junta de Andalucía, 1985), pág. 38.

Cuadro 6

EDAD MEDIA DE LOS TRABAJADORES EMPLEADOS EN LA PESCA

Investigación	Año	Edad media
— Estudio sobre la Comunidad de pescadores de bajura de Pasajes de San Juan*	1975	41
— Estudio sociocultural sobre los pescadores murcianos**	1981	40
— Estudio sobre el conjunto de la población empleada en el sector pesquero***	1977	38

* Felipe Barandiarán Irizar: La Comunidad de pescadores de bajura de Pasajes de San Juan, (editado por el autor, 1982), pág. 58.
 ** Estudio sociocultural sobre los pescadores murcianos (inédito).
 *** Estudio encargado por la Dirección General de Pesca Marítima a Metra Seis Economía, año 1987, op. cit.

Cuadro 7

DISTRIBUCION DE LOS TRAMOS DE EDAD EN LA PESCA INDUSTRIAL Y EN LA PESCA PRE-INDUSTRIAL (en porcentajes)

	Edad (años)				Total
	Hasta 29	De 30 a 39	De 40 a 49	De 50 en adelante	
Pesca pre-industrial*	27,7	20,8	21,3	30,2	100
Pesca industrial**	29,5	31,8	25,8	12,9	100

* Rafael Viruela Martínez: La actividad pesquera en el Grau de Castelló (Valencia, Universidad de Valencia, 1985), pág. 43.
 ** María Luisa Roca Blanco: «Estudio empírico del cambio en los pescadores de altura del banco canario-sahariano», Memoria de licenciatura. Las Palmas, 1986 (no publicada).



rior al de los jóvenes; y los viejos constituían un grupo muy poco numeroso. Como la vida del mar es dura y agotadora, muchos son los pescadores que no llegan a la edad de jubilación porque al tener una edad avanzada, un buen número de ellos optan por otra profesión en tierra, y, por otra parte, muy pocos son los que están trabajando hasta los 70 años, comenzando a jubilarse cuando han rebasado los 60 años» (2).

La relativa juventud de la población pescadora puede explicarse, en parte, por la excesiva dureza de las condiciones de vida y trabajo en los buques pesqueros. La actividad laboral en la pesca exige personas jóvenes, más aptas para soportar la vida y el trabajo a bordo.

Ahora bien, la dureza de las condiciones de vida y trabajo en los buques pesqueros no depende exclusivamente de la naturaleza del trabajo en la mar.

La población ocupada en la marina mercante tiene una estructura de edad más joven que los que están empleados en el sector pesquero. Y, dentro de este sector, la edad media más alta se da en la pesca pre-industrial.

Las condiciones de vida y trabajo no son homogéneas en el conjunto del sector pesquero. El proceso de industrialización en este sector ha introducido variaciones importantes en las diferentes flotas, especialmente entre las flotas de altura y gran altura (pesca industrial), por un lado, y las flotas de litoral y artesanal (pesca pre-industrial), por otro. Un dato muy significativo es que la edad media en algunas comunidades pesqueras, en las que los barcos son menores de 100 TRB (pesca pre-industrial), está por encima de la media del conjunto de la población empleada en el sector pesquero (cuadro 6).

Según los resultados de dos estudios locales realizados en 1984, la edad media de las tripulaciones en la pesca pre-industrial (40 años) es más alta que en la pesca industrial (37 años). En esta última, un 61 por 100 de los tripulantes tiene menos de 40 años, mientras que en la pesca pre-industrial el porcentaje es del 48,5 por 100; por el contrario, el porcentaje de pescadores con 50 años o más es muy superior en la pesca pre-industrial (cuadro 7). ■

José Manuel MONTERO LLERANDI

(1) Manuel Sancha Blanco: La actividad pesquera del puerto de Huelva, (Instituto de Estudios Omubenses, Huelva, 1975, pág. 50.

(2) Ibid., págs. 91-92.

TARRAGONA Y HUELVA:

VERTIDOS TOXICOS

La organización ecologista Greenpeace ha propuesto al Gobierno de la Generalitat de Cataluña el establecimiento de un programa para eliminar, completamente, los vertidos de residuos tóxicos desde el complejo petroquímico de Tarragona al mar Mediterráneo. Dicho plan contempla la reducción gradual de los mismos hasta llegar al «vertido cero» en un plazo máximo de dos años.

Xavier Pastor, presidente de la organización ecologista en España, manifestó, en una rueda de prensa celebrada a bordo del buque «Sirius» en el puerto de Tarragona, que *la tecnología no contaminante existe, y lo único que se precisa es la voluntad política de obligar a las empresas a aplicarla.*

La Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía está aplicando un plan similar al presentado por Greenpeace para Tarragona, donde se prevé la eliminación total de los vertidos de residuos tóxicos de la petroquímica de Huelva a la ría del Odiel para finales de este año. Este proceso, que está siendo controlado por Greenpeace, ha reducido en la actualidad los vertidos a la mitad.

Las condiciones previstas en el plan de eliminación de residuos son: la separación total de los circuitos de agua de refrigeración y de la de proceso de todas las factorías del complejo; aplicación de la tecnología más avanzada en los procesos de producción, para reducir al mínimo la generación de residuos; establecer procesos de producción de ciclo cerrado, con reciclaje y reutilización de residuos por otras factorías cercanas; la creación de un «registro de vertidos» público y obligatorio para cada empresa, en el que figuren datos sobre los volúmenes y características de los residuos vertidos. Su veracidad deberá ser controlada por la Administración. Establecimiento, en cada tubería de vertido, de controles permanentes y automatizados del caudal y de las características físicoquímicas del vertido. Estos controles deberán estar acompañados de puntos donde sea posible tomar muestras de ellos. Todas estas informaciones tendrán que estar a disposición de cualquier ciudadano interesado.



En el complejo petroquímico de Tarragona están instaladas, desde hace más de veinte años, una docena de industrias multinacionales y nacionales, entre las que se encuentran las de Aiscondel, Eiasa, Bayer, Basf, Dow, Hoeschst y Repsol/Enpetrol. Según Greenpeace, estas empresas realizan vertidos directos al Mediterráneo que contienen productos tóxicos, como organohalogenados y metales pesados.

Por último, los representantes de Greenpeace señalaron que *estos planes de eliminación de vertidos se pueden llevar a cabo sin tener que cerrar ninguna empresa, y sin que se pierda ningún puesto de trabajo. Si es posible en Huelva, también lo es en Tarragona.* ■

GALICIA:

CASA DEL MAR EN CORRUBEDO



La subdirectora provincial del ISM de Vilagarcía, Cristina de Paz Corbera, dio el visto bueno a las instalaciones de la Casa del Mar en Corrubedo. El importe de la misma, cuyas obras finalizaron recientemente, superó los 35 millones de pesetas.

Durante la visita a las instalaciones, se inspeccionaron las distintas dependencias con que cuenta la nueva Casa del Mar, destinadas al servicio médico-sanitario, salones de recreo para la tercera edad, así como una amplia cafetería.

La partida presupuestaria destinada a la compra de mobiliario asciende a seis millones de pesetas, y fue aprobada a finales del pasado mes de abril.

El ISM ha cumplido su compromiso con Corrubedo —señaló Cristina de Paz—, e incluso ha construido una plaza pública en la parte trasera de este edificio. Ahora sólo queda que el Ayuntamiento cumpla también y dote de urbanización la parte exterior de la Casa del Mar, así como que agilice la gestión administrativa, a fin de lograr una rápida instalación del suministro eléctrico y del agua potable por parte de las empresas correspondientes. ■

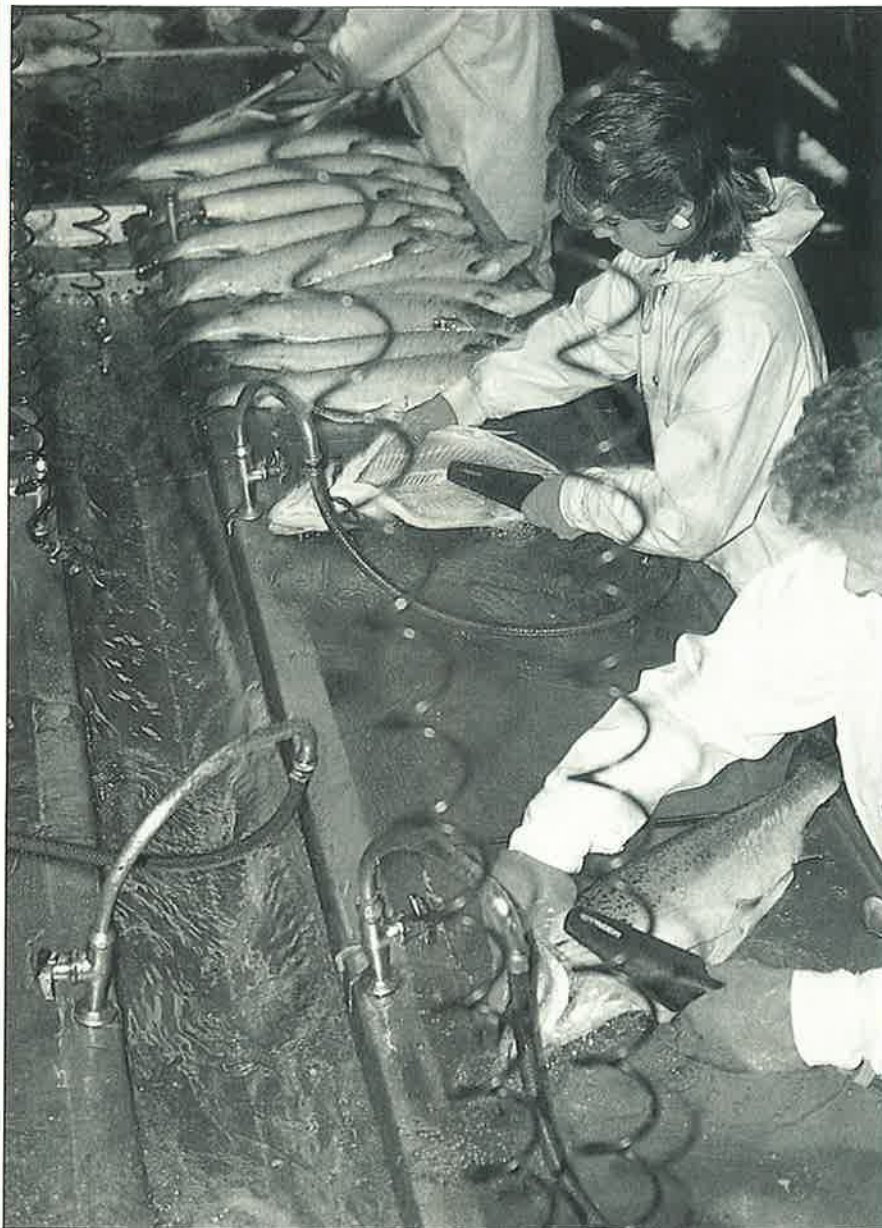
Con el plan de eliminación de residuos de la Junta de Andalucía, similar al presentado por Greenpeace para Tarragona, esta imagen puede dejar de ser noticia en Huelva.

CANARIAS:

CREACION DE UN REGISTRO DE BUQUES

La posibilidad de crear un registro canario de buques, defendida por representantes de ANAVE, a fin de mejorar la competitividad de la flota mercante, fue analizada en una mesa redonda sobre «Construcción naval y Marina Mercante después de la reconversión», organizada el pasado mes de mayo por el Instituto Marítimo Español y el ICADE. El principal obstáculo para la instauración de este segundo registro, a juicio de alguno de los participantes en el debate, se encuentra en la no diferenciación de la jurisdicción fiscal ni laboral existente entre Canarias y el resto del Estado español.

Asimismo, fueron objeto de debate las ayudas previstas por la Administración para la flota mercante nacional. Ayudas que serán gestionadas por una sociedad estatal, y que están cifradas en unos 47.000 millones de pesetas hasta 1992. También se trataron las medidas institucionales para favorecer la competitividad de la flota, como son: la actualización de los cuadros indicadores de tripulaciones mínimas, la reducción de costes de la Seguridad Social, la equiparación del régimen fiscal de los marineros al de los tripulantes españoles en el extranjero. Según el presidente del Banco de Crédito Industrial, Rafael Suñol, esta entidad ha sufrido pérdidas, por crédito naval, que ascienden a 116.000 millones de pesetas, con un índice de morosidad del 34 por 100 entre los armadores. ■



La contaminación está produciendo graves pérdidas en los cultivos noruegos de salmón.

MAR DEL NORTE:

INVASION DE «ALGAS ASESINAS»

Una modificación anormal en la reproducción de un alga microscópica, denominada «chrysochromulina polylepsis», es la causa de la catástrofe ecológica y económica que afecta a las costas de Dinamarca, Noruega y Suecia, y que ha provocado la muerte masiva de muchas especies marinas.

El origen de esta invasión de «algas asesinas» está en un aumento considerable de fósforo y azufre, lo que produce un veneno mortal. El tamaño de esta alga es de una centésima de milímetro, y se han encontrado entre 10 y 15 millones en un litro de agua. La chrysochromulina necesita para su reproducción una elevada concentración de nitrógeno y fósforo, productos que proceden de la contaminación por gases de automóviles y de los abonos usados en agricultura. Estos han llegado hasta el mar del Norte después de las inundaciones ocurridas el pasado año, en las que, con la gran crecida de los ríos, las aguas arrastraron el abono hasta el mar.

La preocupación entre los ciudadanos crece día a día, tanto por el temor de que la contaminación pueda afectar a los seres humanos, como a las pérdidas que se están registrando en los cultivos de salmón. Todos esperan las noticias de los científicos que, en colaboración con buceadores, intentan hallar una explicación y, lo que es más importante, un remedio para evitar la extensión del desastre.

ANAVE (Asociación de Navieros Españoles) ha recomendado, a los buques pertenecientes a sus asociados, que se abstengan de realizar operaciones de lastre en aguas de las costas noruegas hasta Haugesund, contaminadas por las «algas asesinas». Piden que estas operaciones se hagan en alta mar, para evitar la propagación de la plaga. Con ello, ANAVE quiere alertar sobre el grave peligro que puede suponer la llegada a nuestras costas de estas algas que están matando la vida en el mar. ■



GALICIA:

FRAUDE FISCAL EN PUERTOS GALLEGOS

La posible existencia de un fraude fiscal en los principales puertos gallegos ha sido denunciada por el delegado especial de Hacienda para esta autonomía, Jaime Sanmartín, aunque la situación puede alcanzar a todos los muelles españoles. El valor de lo defraudado es, por el momento, incalculable. A pesar de ello, Administración, sindicatos y cofradías están de acuerdo al estimar en varios miles de millones la cantidad defraudada.

Según los responsables de Hacienda, el fraude se produce al no declararse el total de pesca desembarcada, y al efectuar las operaciones de compra-venta fuera de las lonjas. Las cifras sobre el valor de la pesca desembarcada en algunos puertos de competencia estatal, como La Coruña y Vigo, y otros transferidos, como Riveira, no se corresponden con las dimensiones de la flota, lo que llevó a las autoridades autonómicas a crear una comisión de investigación interdepartamental. Las disminuciones de la producción han coincidido con la implantación del IVA, que grava directamente el peso de las capturas descargadas con un 6 por 100.

Ante las declaraciones del consejero de Pesca de la Xunta y del delegado de Hacienda, la Asociación de Armadores de Vigo ha anunciado acciones legales contra ellos. Fuentes del sindicato UGT han confirmado a los medios informativos la existencia del fraude, pero advierten que puede tratarse de un acuerdo tácito entre el Gobierno central y los armadores, para poder sobrepasar los cupos de capturas permitidos en los convenios internacionales, sin que las estadísticas presentadas ante la CEE demuestren su no cumplimiento.

Otra práctica denunciada es la entrada de pescado en lonjas procedente de puertos más pequeños. ■

SUCEDIO EN 30 DIAS

CENSO DE BUQUES DE PESCA

La Secretaría General de Pesca Marítima ha hecho pública la revisión de los censos de buques para caladero nacional por modalidades de pesca. Estos nuevos censos recogen las alteraciones de altas por construcciones recientes, y de todos aquellos barcos que, por error, no fueron incluidos en

los censos publicados en abril y mayo del pasado año.

El censo actualizado está dividido por modalidades y comprende: arte claro, 17 buques; arrastre, 122 buques; volanta, 177 buques; palangre de fondo, 864 buques; rasco, 245 buques; palangre de superficie, 1.366 buques; arrastres suratlántico, 205 buques.

La Resolución fue adoptada el pasado 27 de abril, y hecha pública en el *Boletín Oficial del Estado* de ese mismo día, entrando en vigor a partir del 28 de abril de 1988. ■



ACUERDO PESQUERO ENTRE CEE Y MARRUECOS

La Comunidad Económica Europea y el Gobierno de Marruecos firmaron el acuerdo pesquero y los protocolos de adaptación a los convenios de cooperación comercial y financiera. El acto, que tuvo lugar en Rabat, el día 26 de mayo, constituyó un simple trámite, ya que a primeros de año había entrado en vigor lo firmado ahora.

El convenio firmado por la CEE prevé un total de 99.257 toneladas de capturas anuales para la flota española en los caladeros marroquíes, cantidad inferior al promedio anual capturado durante los cuatro años del acuerdo hispano-marroquí de 1983, que fue de unas 107.000 toneladas.



AYUDAS AL TRAFICO MARITIMO

El Plan de Flota, aprobado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos el 29 de enero de 1986, ha incorporado una serie de medidas encaminadas a situar a la flota española en condiciones de competir libremente en los mercados internacionales, de acuerdo con los criterios contenidos en los Reglamentos comunitarios sobre política marítima.

Este tipo de ayudas, si bien se devengan en función de los tráficos realizados y del volumen de mercancías transportadas, son destinadas a una mejora progresiva, dentro de los plazos previstos, de las características tecnológicas de nuestra flota, creando a tal efecto un clima favorable para la incorporación de unidades de moderno diseño y tecnología avanzada.

Con objeto de agilizar la tramitación de las ayudas a las líneas regulares internacionales, la cuantía de las mismas se fija en función del tipo de buque, en vez de calcularlas individualmente para las distintas mercancías transportadas.

En la Ley de 12 de mayo de 1956 se contemplaba un posible límite de edad de los barcos para la percepción de los beneficios que, en protección a la navegación comercial, otorga esta disposición. Ahora se incluye un coeficiente en función a la edad del buque, de forma que las ayudas sean percibidas por aquellas empresas cuyos barcos tengan la posibilidad de ser operativos en un marco de libre competencia, como está previsto en los Reglamentos de la CEE. ■

Globalmente, el acuerdo mantiene las posibilidades de pesca existentes, con la excepción de las capturas de cefalópodos, que afecta principalmente a los grandes congeladores, y que se ve reducida a unas 41.000 toneladas anuales.

Las contrapartidas financieras que la Comunidad pagará a Marruecos por este acuerdo se elevan a 324 millones de ecus, repartidos proporcionalmente a razón de 70.375.000 ecus por año. Esta ayuda servirá para la mejora de la investigación marroquí en materia pesquera, para la creación de empresas comunes, utilización de instalaciones portuarias de Marruecos por buques comunitarios, desarrollo de nuevas técnicas de pesca y asistencia y salvamento en el mar, además de creación de becas de formación.

También dentro del acuerdo, la CEE abre a Marruecos un contingente anual de 17.000 toneladas de sardinas en conserva; junto a esto, y por primera

vez, se concede al Reino alauita un total de 11 millones de ecus en capital de riesgo.

Unos 700 barcos españoles, entre ellos 20 atuneros envasadores, podrán faenar en aguas marroquíes. Todos los buques de tonelaje igual o superior a 150 TRB deberán admitir a bordo, si así se le solicita, a un oficial científico designado por el Ministerio de Pesca y Marina Mercante de Marruecos, y todos los pesqueros amparados por el acuerdo tendrán que permitir la subida a bordo de funcionarios marroquíes encargados del control e inspección de las actividades pesqueras.

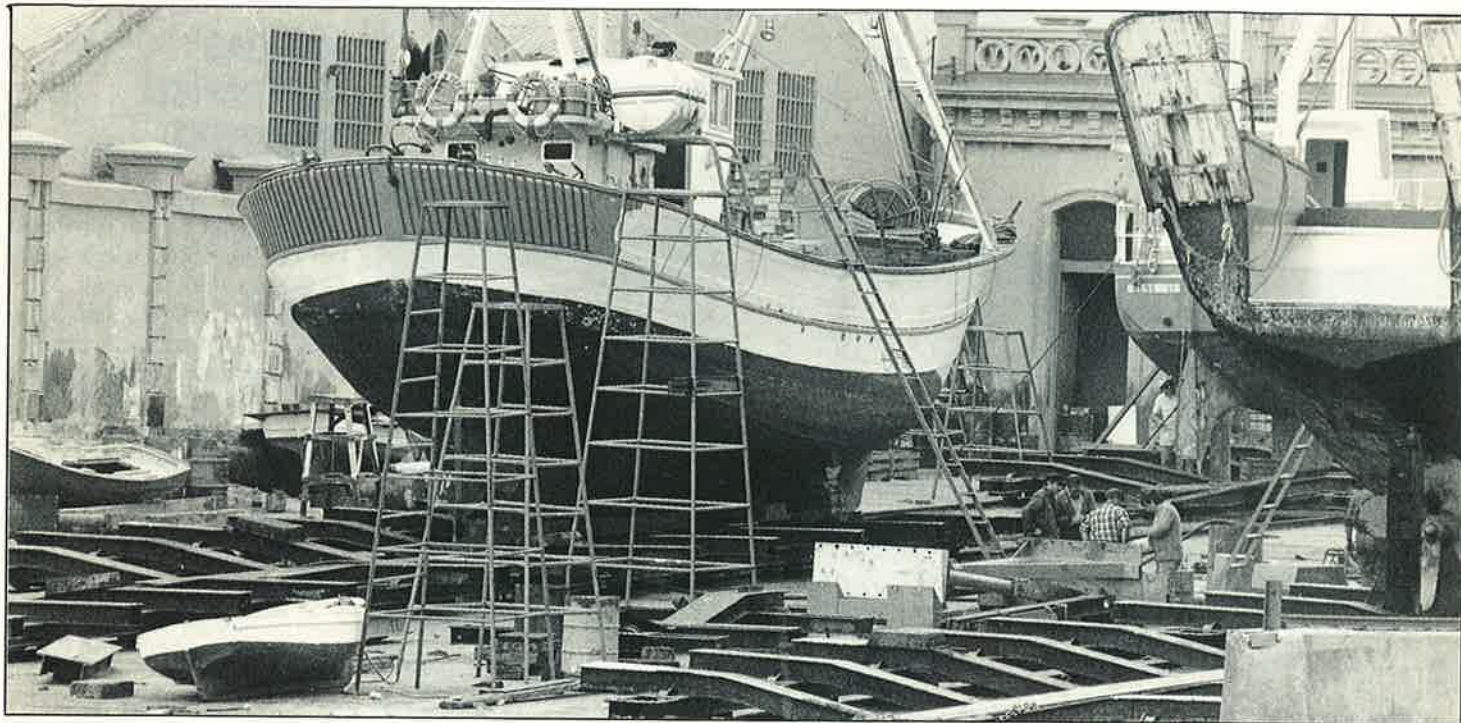
Asimismo, el acuerdo permite a Marruecos una adaptación del volumen de capturas de un 5 por-100, a partir del segundo año de aplicación del mismo, en función del estado de las mercancías almacenadas y del desarrollo de sus artes de pesca.

Los buques de más de 100 TRB deberán informar por radio a las autoridades marro-

quíes cada vez que entren en su zona de pesca, e indicarles el volumen de pescado que lleven a bordo.

Una comisión mixta Marruecos-CEE se encargará de velar por el cumplimiento de todos los aspectos del convenio.

Según las declaraciones efectuadas por José Manuel Muñiz Ríos, presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE), la presencia española en el banco canario-sahariano puede desaparecer en un plazo de ocho o diez años si no se adoptan medidas urgentes. *Las tripulaciones españolas que faenan allí están desasistidas y en permanente peligrosidad*, señaló Muñiz Ríos, quien también denunció la crítica situación del sector por falta de una adecuada ordenación de las actividades náutico-pesqueras, y la gravedad que representa la falta de normativa para la fijación de tripulaciones mínimas. ■



SUBVENCIONES A JOVENES PESCADORES

Los jóvenes pescadores que deseen formar, renovar o modernizar sus propias empresas contarán con ayudas del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, además de las concedidas por la CEE, dentro del Programa de Orientación Plurianual. Este Programa aporta fondos comunitarios para la construcción o modernización de buques y para el desarrollo del sector acuícola en España.

Si se presenta un proyecto para modernización o construcción de buques, y su empresario tiene entre 18 y 35 años, y accede por primera vez a la titularidad, puede recibir entre un 30 por 100 y un 70 por 100 del coste, subvencionado por la Administración española y por la Comunidad Europea. Para completar estas ayudas, el Ministerio financiará créditos, que pueden alcanzar el 85 por 100 de la inversión, a un 11 por 100 de interés, y con

doce años para su amortización, a través del Banco de Crédito Agrícola y del Banco de Crédito Industrial.

El sector acuícola también percibirá subvenciones, tanto del Ministerio de Agricultura como de la Comunidad, en un intento de fomentar la creación de instalaciones de acuicultura por parte de los empresarios jóvenes. Instalaciones que deberán contar con moderna tecnología y ajustarse a la demanda y al interés comercial previsto en el Programa de Orientación Plurianual. La ayuda oscila entre el 30 por 100 y el 70 por 100, siendo completada con los créditos correspondientes al 11 por 100 y con ocho años de amortización.

Durante los días 19 y 20 de mayo tuvieron lugar las I Jornadas de Jóvenes Pescadores organizadas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. En ellas participaron más de 60 jóvenes del sector, pertenecientes a las comunidades costeras españolas, los cuales debatieron junto a los representantes de la Administración diferentes aspectos referidos a los marcos normativos comunitarios, y a los actuales problemas que padece el sector. ■

Si el proyecto para modernización o construcción es presentado por un empresario menor de 35 años, puede recibir, por parte de la Administración española y la Comunidad Europea, una subvención de hasta un 70 por 100 del importe.

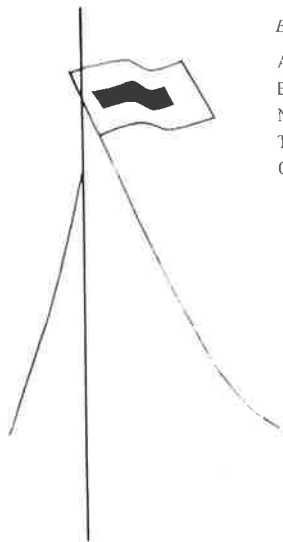
AYUDAS A LA ACUICULTURA

Los proyectos de acuicultura que no superen los siete millones de pesetas podrán optar a las ayudas establecidas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, siempre que no reciban subvenciones de la Comunidad Económica Europea.

Con ello se pretende, según los responsables del citado Ministerio, evitar las situaciones discriminatorias hacia los proyectos con inversiones pequeñas, cuyos titulares suelen pertenecer a las capas sociales menos favorecidas, y que van a ser los protagonistas de los planes futuros de reconversión de los sectores pesquero y marisqueero.

La construcción, equipamiento y modernización de las instalaciones acuícolas se verán beneficiadas por estas ayudas, que oscilarán entre el 10 por 100 y el 40 por 100 de los costes aceptados de cada proyecto. El importe de las ayudas será incrementado cuando se trate de la construcción de nuevas instalaciones. ■

MARITIMA DEL NORTE, S.A.



EMPRESAS ASOCIADAS:

AUXILIAR MARITIMA, S.A.
 BUQUES DE APOYO, S.A.
 NAVIERA DE PRODUCTOS LICUADOS, S.A.
 TERMINALES QUIMICOS, S.A.
 CONANSA, S.L.

Miño, 4 - 28002 MADRID
 Teléfono: 262 93 00 (seis líneas)
 Télex: 27718 y 27295
 Telefax: 261 89 62
 Telegramas: MARINORTE, MADRID

FLOTA PROPIA

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

FLOTA GERENCIADA

LINEAS REGULARES Y TRAMP
 DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS

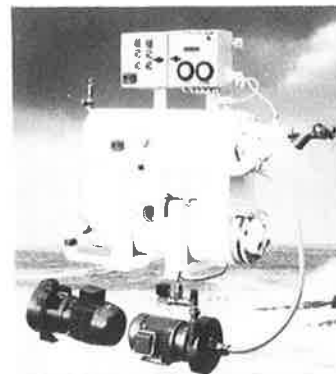
LAIETA	GNL	40.000	M3
SANT JORDI	Etileno-GLP-GNL	5.000	M3
AMAPOLA	Buque de Apoyo	5.000	BHP
AMATISTA	Buque de Apoyo	5.000	BHP
GALANTE	Buque de Apoyo	7.200	BHP
GALLARDO	Buque de Apoyo	7.200	BHP

TRANSPORTES DE GASES LICUADOS

BUQUES DE APOYO
 para servicio a plataformas de perforación

GENERADOR DE AGUA DULCE «TCS» MEJORA EL RENDIMIENTO DE SU BARCO

Materiales empleados en su fabricación: Cupro niquel, bronce, monel, acero inoxidable y refuerzos en acero rilsanizado. Accesorios en materiales resistentes a la corrosión. Bomba de agua salada y agua dulce en bronce. Todos los elementos empleados en esta fabricación son nacionales.



Fabricación: STANDARD
 1, 2, 4, 6 y 8 toneladas/día.



N. TORREIRO, S.L.

Polígono Pocomaco, E-31 - Tlfs. 29 77 55 - 29 76 63 - Apdo. 1.219
 Télex 86288 POC-M E - MESOIRO - LA CORUÑA



Germanischer Lloyd

—Seguridad certificada mundialmente—



Delegación General

28012 - Madrid
 Príncipe, 5
 Telfs.: (91) 429 49 26
 429 39 26
 Télex: 47375 ibku
 Fax: 4298041

Clasificación de casco, maquinaria, plantas eléctricas y frigoríficas de buques -
 Certificados intergacionales de Seguridad - Inspecciones y controles de todo tipo
 de materiales y contenedores - Tecnología fueracosta y submarina - Programas
 de computadoras e investigación - Inspecciones industriales y de contenedores
 - Servicios de especificaciones - Garantía de calidad - Inspecciones portuarias.

¡Y en 400 lugares más en todo el Mundo!

Central Técnica

48930 - Las Arenas / Vizc.
 Artecalle, 3
 Telfs.: (94) 463 68 66
 463 69 56
 Télex: 32761 glbb
 Fax: 4646485



Haladores para transbordo de tamaño reducido y gran potencia accionamiento hidráulico, se entregan en dos partes el halador con dos o tres rodillos según modelo y terminales para tubo de goma y conjunto de depósito bomba y embrague pudiendo este último ser manual o eléctrico de forma que el montaje es totalmente simple.

La goma de los rodillos es desmontable, pudiéndose cambiar fácilmente cuando se desgasta por el uso. El precio es muy conveniente debido a la fuerte producción y aceptación del mercado.

CATALANA DE REPRESENTACIONES Y SERVICIOS ASESORAMIENTO, S.A.
 Mart. de la Rosa, 151 - Tel. 710 07 54 - Telex 57414 MTKAE - SABADELL - Barcelona - España

LIBROS DEL MAR

Cultura

El libro sobre *La Flota Pesquera Española* fue publicado en febrero de 1988, tras varios años de elaboración, y recoge la experiencia del autor de más de veinte años en la actividad profesional relacionada con el sector pesquero.

El libro, de 868 páginas, está dividido en 18 capítulos y 17 anexos, y termina con un apéndice. Contiene 40 gráficos y mapas, sobre la distribución de las especies pesqueras en los diferentes caladeros.

Su autor, Pedro Valdés Fernández, es economista, actuario de Seguros y diplomado en Estadística; y durante más de veinte años fue asesor financiero del desaparecido Crédito Social Pesquero; ha escrito varios artículos en diferentes revistas pesqueras, y ha realizado informes y estudios pesqueros para diferentes organismos públicos y privados.

Los cuatro primeros capítulos analizan las diferentes flotas de fresco que operan en el caladero nacional: la flota de cerco, de arrastre, de volanta, palanque y enmalle.

Los capítulos 5.º, 6.º y 7.º tratan sobre las relaciones pesqueras de España con la CEE.

Los capítulos 8.º y 9.º estudian las flotas pesqueras españolas que faenan en Marruecos.

El capítulo 11 contempla todos los aspectos relacionados con el mar territorial, la zona económica exclusiva y las condiciones de acceso de los buques es-

pañoles a las aguas de los países limítrofes.

Del capítulo 12 al 18 se estudian las diferentes flotas congeladoras españolas: de merluza congelada, de cefalópodo congelado, la flota bacaladera, la atunero-congeladora y la del marisco congelado. Por último, el capítulo 18 trata sobre los diferentes aspectos de las empresas conjuntas españolas.

Para cada una de estas flotas de fresco y congelado se analizan el marco jurídico de la actividad pesquera, las características de los caladeros, las licencias de pesca, los derechos de acceso, las reglamentaciones pesqueras, el esfuerzo pesquero, las capturas y los desembarcos, los rendimientos de la flota, el con-

sumo de pescado y la comparación de la flota española con la de otros países que operan en dichos caladeros.

Los 16 anexos estudian los caladeros de la flota de fresco y de la congeladora, entre los que cabe destacar: Mar Mediterráneo y Mar Negro, Atlántico Noroeste, Atlántico Este, Cono Sur Africano, Atlántico Sudoccidental y el Atlántico Noroccidental. Para cada caladero se tratan los aspectos oceanográficos, los recursos pesqueros, las divisiones de las zonas, las especies pesqueras, el esfuerzo y las capturas, y los potenciales pesqueros para las diferentes especies.

El libro recoge también estudios especializados referentes a diferentes países: los del Norte del Atlántico, los de la

CEE y Marruecos. Contiene también un estudio de los cefalópodos en el mundo y la distribución mundial de las capturas de atún.

El apéndice recoge un conjunto de artículos publicados por el autor del libro en diferentes revistas especializadas, sobre la ciencia pesquera y sobre la ordenación y administración de la actividad pesquera.

El libro, que ha sido comentado favorablemente por ICSEAF (Comisión Internacional del Atlántico Sudoriental), ICCAT (Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico) y por varias revistas y organismos públicos y privados, está distribuido por Mundi-Prensa Libros, S. A. ■

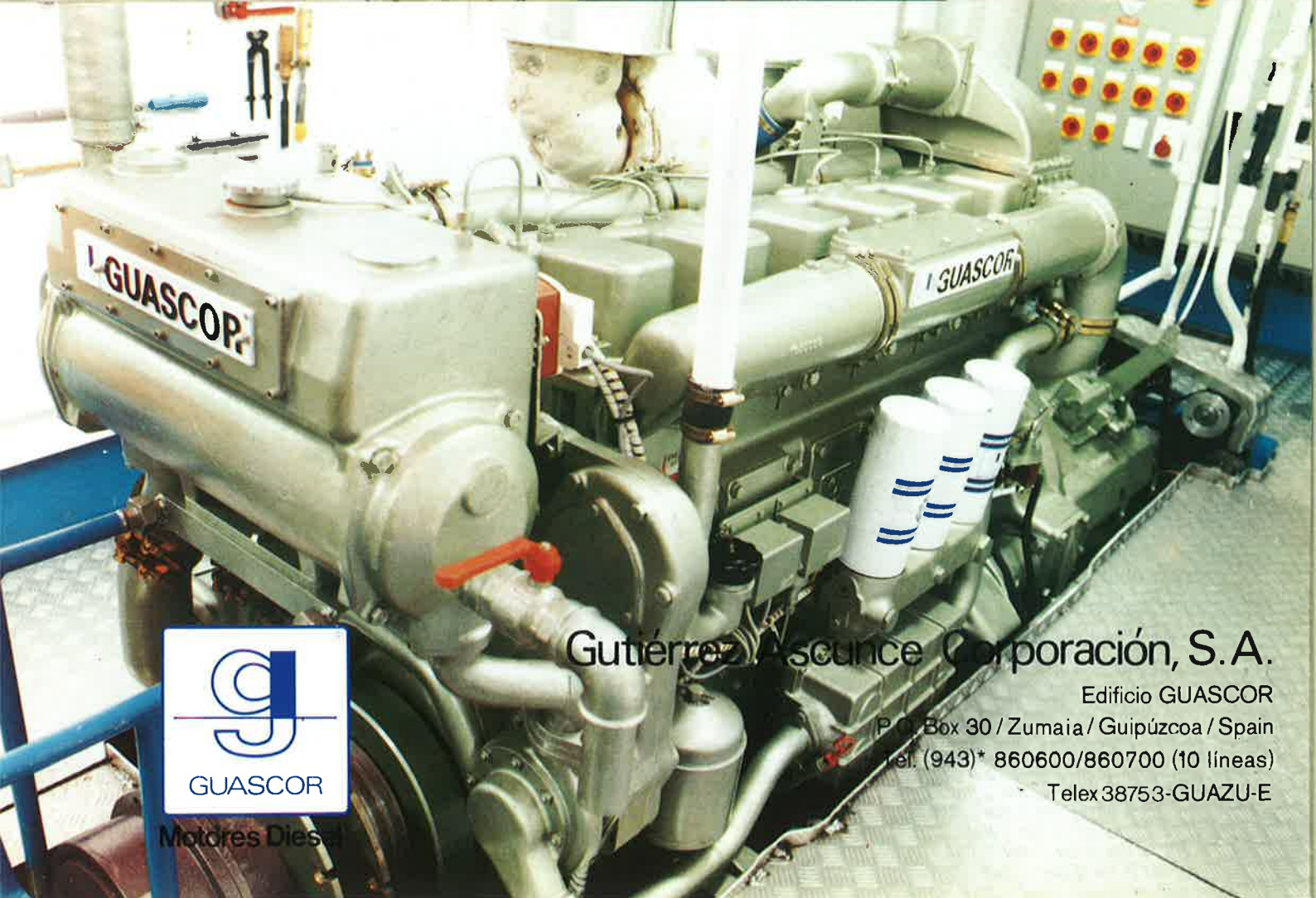
LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA

LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA

La alta tecnología de los motores diesel marinos GUASCOR, hace de sus usuarios unos **buenos** pescadores.



Potencia de 100 a 1000 C.V.



GUASCOR

Motores Diesel

Gutiérrez Ascunce Corporación, S.A.

Edificio GUASCOR

P.O. Box 30 / Zumaia / Guipúzcoa / Spain

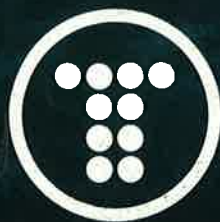
Tel. (943)* 860600/860700 (10 líneas)

Telex 38753-GUAZU-E

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