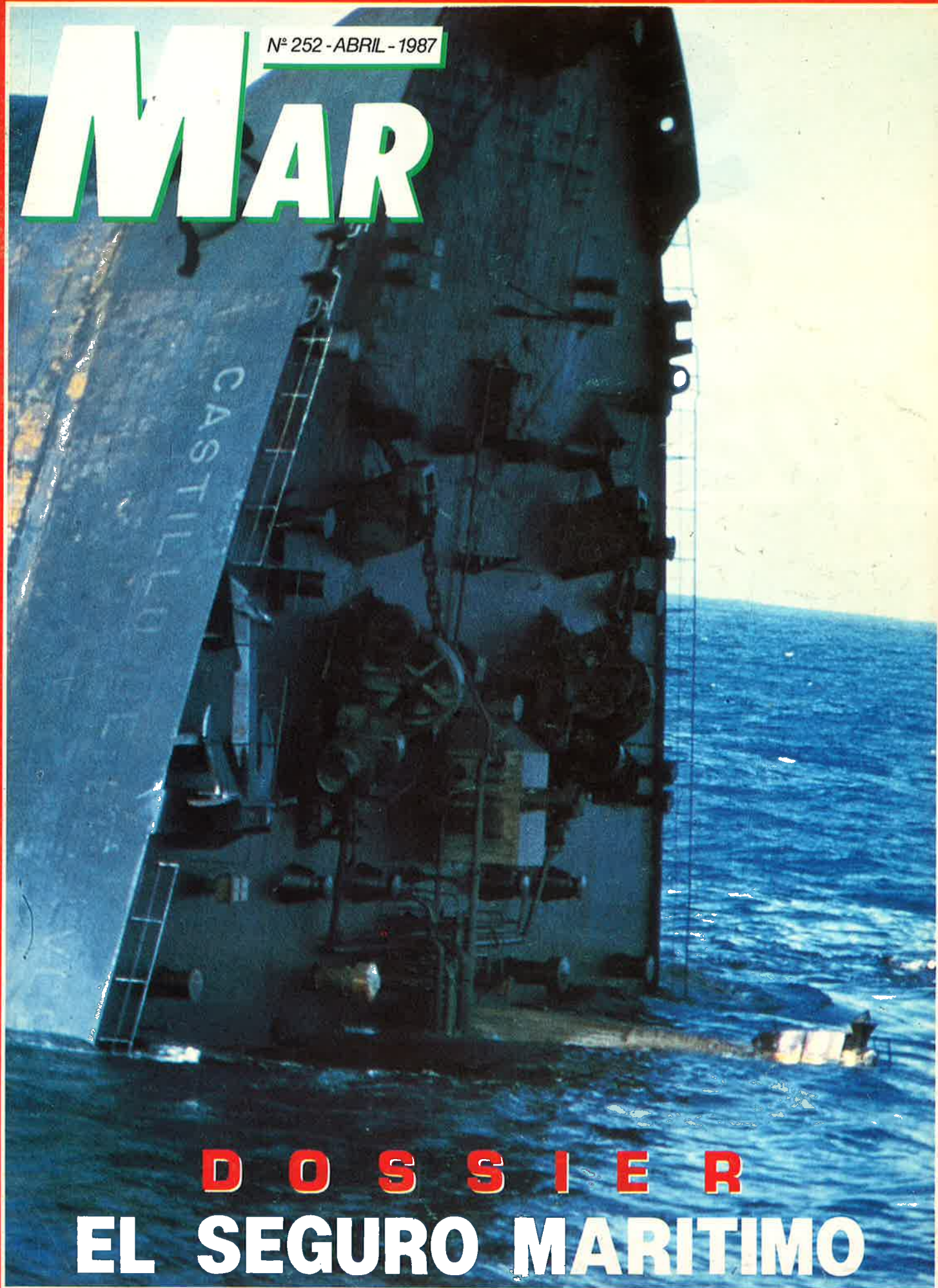


Nº 252 - ABRIL - 1987

MAR



D O S S I E R
EL SEGURO MARITIMO

SITÚ QUIERES NOSOTROS



PODEMOS

*Hay soluciones para la accesibilidad,
la integración y la participación*



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

DIRECTOR GENERAL: CONSTANTINO MENDEZ

DIRECTOR: JOSE MARIA SULLEIRO

REDACTOR JEFE: JAVIER ORTIZ

REDACCION: CONCHA H. CARAZO VIDAL MATE

SECRETARIA DE REDACCION: VIRTUDES MARGUENDA

HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:

José-Manuel Montero-Llerandi (Sociología), Juan de Damborenea (Ecología), Rafael Chirbes (Libros del Mar), Garlos González del Prie y M^a Antonia F. Sainz (Países de Europa) y Javier Candial, 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 Balears: 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 Monturrol, 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: Río Neira, 23, 1.º - Tel. (91) 241 97 60 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. Francisco Bastos, 19 - Tel. (977) 21 03 87 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: Barberá, Padilla, 80, 1.º C 28006 MADRID. Teléfonos 402 92 42 y 402 96 57

Imprime: GRAFOFFSET, S. L. Getafe (Madrid) Depósito Legal. M. 16 516/1973 NIPO: 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 del 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.



El seguro marítimo se encuentra en un puesto pionero en el desarrollo de las diversas modalidades aseguradoras. En efecto, fueron las naves dedicadas al transporte de mercancías por el Mare Nostrum quienes desencadenaron lo que hoy es ya una práctica universal y generalizada a las más diversas actividades humanas: el cubrimiento de las hipotéticas repercusiones económicas derivadas de cualquier empresa susceptible de pérdidas imprevisibles. El ejemplo del comercio marítimo fue seguido por muchos que desarrollaban sus labores en tierra, hasta convertir la póliza de seguros en algo casi consustancial a la actividad económica, incluyendo las parcelas aparentemente más nimias.

SIN embargo, y no obstante su carácter de avanzadilla histórica, el seguro marítimo fue perdiendo progresivamente su vanguardismo social. Por razones cuya enumeración sería en exceso prolija —y en las que en parte se detienen, por otro lado, los autores de los artículos que conforman el *dossier* central de este número—, la actividad aseguradora terrestre tomó ya hace tiempo el relevo en lo que a adaptabilidad, innovación y sentido de futuro se refiere. El dinamismo de la práctica aseguradora centrada en las actividades económicas de tierra firme contribuye a poner doblemente de relieve los anacronismos y desajustes que afectan a la regulación jurídica y, por vía de consecuencia, a la práctica aseguradora marítima de ciertos países, entre los cuales se encuentra el nuestro. Hoy es el día en el que nuestro mercado asegurador marítimo sigue siendo deudor, en apabullante porcentaje, de las normas e instituciones del mercado británico, convertido al efecto, por causa de las lagunas legales y prácticas de nuestra realidad, en referente obligado. Las dimensio-

nes internacionales del problema ya han llamado la atención de la UNCTAD. Bueno sería que nuestros organismos competentes se pusieran también manos a la obra para cubrir la parcela que nos corresponde en ese campo.

EL seguro marítimo tiene una dimensión, obvia, de cobertura de los riesgos empresariales asumidos por navieros y armadores. Pero cobra también una dimensión más hondamente social si consideramos sus virtualidades como protector de los medios de producción en los que se sustenta la actividad económica marítima. Visto así, el seguro marítimo se nos aparece como el garante último de la continuidad de las más diversas facetas implicadas en la vida marítima, desde el mantenimiento del empleo a la comunicación, desde el abastecimiento de mercancías a la seguridad nacio-

editorial EL SEGURO MARITIMO

nal. En la medida en que la actividad marítima, en su más amplia dimensión, es imprescindible para la economía toda, el seguro marítimo adquiere un relieve hondamente social, y hasta estratégico, en el que aparece implicado el conjunto de la sociedad.

EL seguro marítimo español está necesitado de un nuevo impulso modernizador, en su regulación y en su puesta en práctica, que lo mejore y —no olvidemos los problemas que afronta en este terreno nuestra flota de baja— lo universalice. En esta vía, no parecen sobrar, ni mucho menos, las reflexiones maduras de quienes son expertos en la materia. A ellos cede la palabra nuestra revista en el presente número. ■

A LOS HOMBRES DE MAR



TORRE DE MADRID
PLAZA DE ESPAÑA, 18-20, 1.º
28008 MADRID
TELS. 242 27 04/05
TELEX: 41428 ITEL-E
45663 CEOR-E

Queridos compañeros

No dirigimos a vosotros para presentar la
empresa de video "V-3" S.A.
Por que nosotros por experiencia la vida
a bordo y queremos ayudaros a que ésta
sea más llevadera.

Hemos seleccionado para vosotros más de
2.000 títulos y en más de 50 buques
ya están nuestras películas y videos,
que enviamos a cualquier puerto del
mundo.

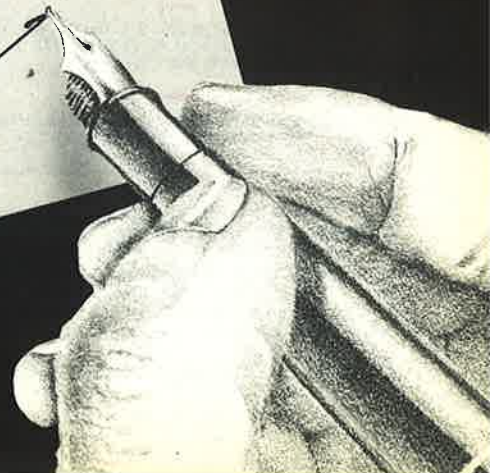
Después de analizar varias marcas,
hemos llegado a la conclusión que los
videos MITSUBISHI son los más apro-
piados para las condiciones del mar, por
su dureza y calidad de imagen y
sonido.

A lo que habéis confiado en nosotros
os damos las gracias y lo que toda-
ría no os conocéis contactar con nos-
tros que os procuraremos singladoras
más provechosas y divertidas.
Hasta la vista, buena suerte.

F.F. Garcia
Capitán de la Marina M.



MITSUBISHI



EDITORIAL	3
MAREGRAMA	82

REPORTAJES

BALANCE PESQUERO 1986: Aumentaron las importaciones	6
CAPTURAS Y RECURSOS: Un control polémico	12
AYUDAS PARA LA MODERNIZACION: La CEE abrió la ventanilla	18
NAUFRAGIO DEL «HERALD OF FREE ENTERPRISE»: La seguridad, en entredicho	20
SANTA POLA: Pioneros de la mar	60

DOSSIER

EL SEGURO MARITIMO	27
LA INDUSTRIA DEL SEGURO MARITIMO	28
LA COBERTURA DE LOS RIESGOS MARITIMOS	32
EL SEGURO MARITIMO ESPAÑOL	36
LAS CLAUSULAS DEL INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, DE 1983	40
LAS NUEVAS CLAUSULAS DE LA UNCTAD	44
EL ANTEPROYECTO DE LEY ESPAÑOLA DE SEGURO MARITIMO	48
LA ARMONIZACION INTERNACIONAL DE LOS REGIMENES JURIDICOS DEL SEGURO MARITIMO	52

SECCIONES

PAISES DEL MUNDO: Canadá	56
GENTES DEL MAR: Industrialización y condiciones de trabajo	68
ECOLOGIA: Petróleo contra la mar	72
SUCEDIO EN TREINTA DIAS	76
LIBROS DEL MAR: Víctor Hugo, <i>Los trabajadores del mar</i>	80

Abril

1987

EN PORTADA



En este número, MAR pretende ofrecer a sus lectores un amplio panorama de las principales cuestiones que atañen al mundo del seguro marítimo. Para ello ha contado con la colaboración de diversos expertos y profesionales del sector, a partir de cuyo esfuerzo ha sido posible elaborar el *dossier* que ocupa nuestras páginas centrales.

N.º 252

AUMENTARON LA

SEGUN las cifras en poder de la Administración, y tomando como referencia las estadísticas de las ventas en lonja, el volumen de la pesca desembarcada en los puertos españoles durante 1986 se elevó a poco más de un millón de toneladas. Esta cantidad supone un descenso aproximado del 3,7 por 100 respecto a las cifras de 1985, con una caída que ha sido mucho más fuerte en los congelados que en el pescado fresco. Mientras los desembarcos de fresco o refrigerado se han reducido en un 3,4 por 100, los de congelado lo hicieron en un 9,3 por 100. Esta situación de caída choca con la evolución de la producción en parques y viveros, que tuvo en el mismo período un crecimiento del 10,7 por 100 con respecto al año anterior.

En 1985, al volumen de toda la pesca desembarcada en España se elevó a 1.063.000 toneladas, de las que 657.000 correspondieron a pescado fresco o refrigerado, 300.000 toneladas a congelados y 105.000 a la producción de parques y viveros. El valor de aquellas cantidades fue de 199.500 millones de pesetas. Destacaron los 128.000 millones de pesetas del pescado fresco y los 68.000 millones de los congelados.

En 1986, los desembarcos se han situado solamente en 1.024.000 toneladas, cantidad de la que 635.000 corresponden a frescos y refrigerados, 273.000 a congelados y 117.000 toneladas a parques y viveros. Pero mientras los desembarcos totales (sin incluir algunas producciones, como bacalao verde, cetáceos, capturas en almadrabas, etcétera) suponen una reducción del 3,7 por 100 en cuanto al volumen de capturas, el valor de las mismas se elevó a 208.000 millones de pesetas. Esta cantidad significa un aumento del 4,4 por 100 sobre el valor de la pesca en 1985. En pescado fresco y refrigerado, a pesar de la reducción de mercancía en un 3,4 por 100, su valor se elevó en un 6,7 por 100. La subida más espectacular se ha producido, sin embargo, en la producción de parques

Según los datos que obran en poder de la Administración pesquera española, el pasado año se caracterizó por un descenso en la pesca desembarcada y por un incremento de las importaciones frente a las ventas realizadas al exterior. De acuerdo con los expertos, las reducciones en los desembarcos no son especialmente significativas. Más preocupante puede ser la evolución negativa de nuestra balanza comercial pesquera, que finalizó el año con una tasa de cobertura del 55 por 100.



En 1986, los desembarcos alcanzaron tan sólo la cifra de 1.024.000 toneladas. De éstas, 635.000 correspondieron a frescos y refrigerados; 273.000 a congelados y 117.000 a lo recogido en parques y viveros.

y viveros. El valor de sus ventas se incrementó en un 19 por 100, con 4.600 millones de pesetas, frente a los 3.800 millones logrados en 1985.

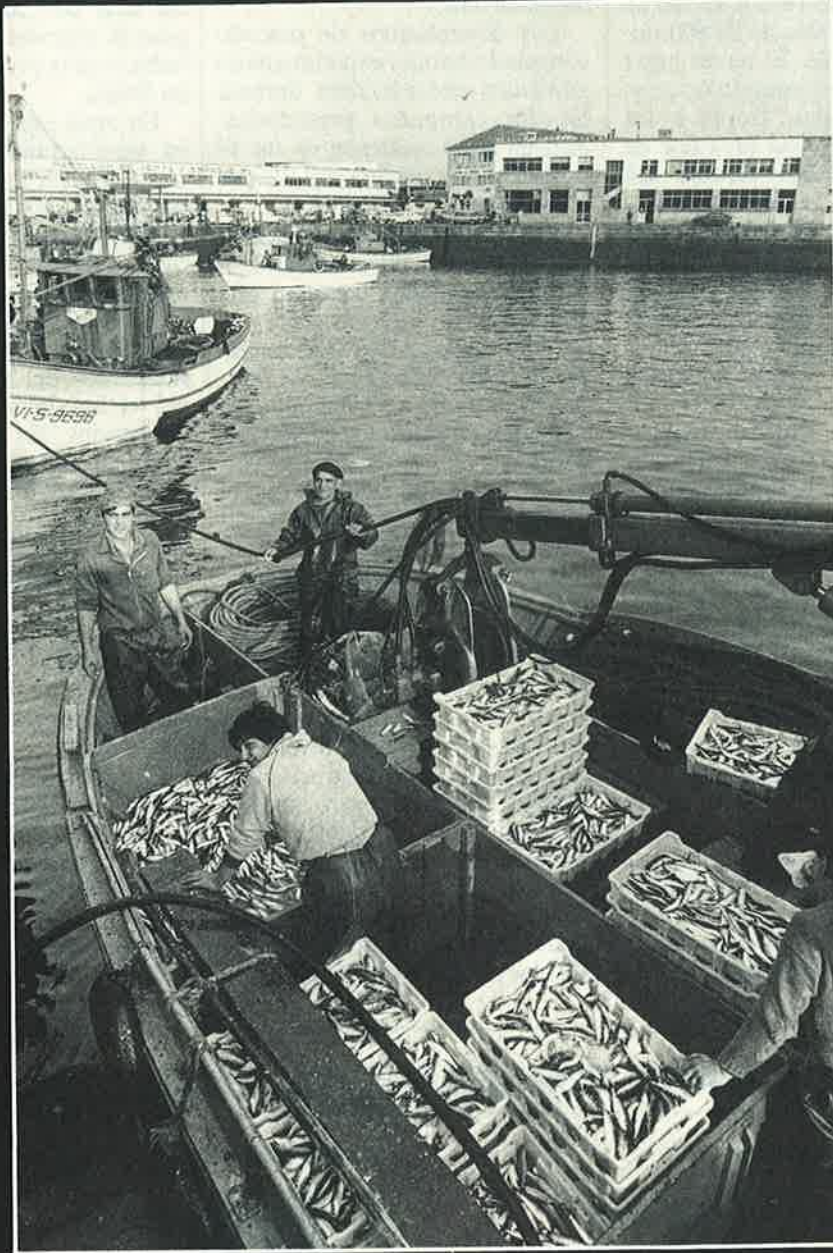
De acuerdo con estas cifras sobre producción y valor de la pesca desembarcada, se podría deducir que el sector no ha jugado un papel distorsionante en el conjunto de la política de precios marcada por el Gobierno en el último período. La evolución global de los precios se ha situado en una subida en torno al 8 por 100 de inflación prevista, aunque por encima de esa media

se podrían situar los productos de parques y viveros y, en menor medida, los frescos.

La producción de pescados frescos y refrigerados viene determinada especialmente por el comportamiento de una docena de especies, entre las que destaca la sardina, seguida a gran distancia de la merluza, la pescadilla, el jurel y la anchoa.

Comparando los resultados de este año con los obtenidos en la campaña anterior, en primer lugar, destaca la caída en las capturas de sardina, que pasaron de 198.000 a solamente 167.000 to-

S IMPORTACIONES



neladas, lo que supone una reducción del 14,5 por 100. Por el contrario, esa menor oferta provocó una subida de precios hasta suponer un valor en ventas de 6.800 millones de pesetas frente a los 5.600 millones de 1985. El aumento global fue del 20,3 por 100.

Hubo una reducción muy alta en las capturas de gambas, cayendo su volumen de 8.300 hasta solamente 3.500 toneladas. Este hundimiento ha sido del 58 por 100 en cuanto a cantidades pescadas; su valor se ha reducido también en un 32 por 100.

Descenso en las capturas, aunque inferior, ha sido también el habido en el pulpo, que ha pasado de casi 15.000 toneladas en 1985 a solamente 13.000 en 1986. Esta caída se vio compensada igualmente en forma parcial por la vía de los precios, ya que el

E L DESCENSO
DE LAS CAPTURAS HA VENIDO
COMPENSADO POR EL
AMPLIO AUMENTO DE LOS PRECIOS

montante de su valor bajó solamente en un 2 por 100.

Finalmente, ha habido también reducciones, aunque de escasa importancia, en producciones como las de jibia, calamar y rape, así como en la partida en la que se engloban otras especies, que ha pasado de 280.000 a 276.000 toneladas. En este caso, el descenso en volumen de capturas, de un 1,5 por 100, se compensó también por la vía de los precios, al situarse el volumen total de sus ventas en un 10,7 por 100 por encima de los resultados de 1985. Entre las especies que aumentaron el volumen de sus capturas destaca especialmente el jurel, que pasó de unos desembarcos de 45.000 a 58.000 toneladas, con un incremento del 28 por 100. Este volumen superior no fue tampoco obstáculo para que el valor de la pesca se situase un 55 por 100 por encima de las cifras de 1985, al pasar de 3.200 a casi 4.900 millones de pesetas.

Hubo crecimiento asimismo en los desembarcos de anchoa, aunque inferior al jurel, al pasar de 25.300 a 29.300 toneladas. En este caso, por el contrario, un crecimiento en volumen del 15,7 por 100 no se correspondió en su valor, al aumentar solamente en un 5 por 100.

Por su volumen y, sobre todo, por su valor, cabe destacar la estabilización, con subida mínima, en las capturas de merluza y pescadilla en este primer año del ingreso del Estado español en la Comunidad. Los desembarcos pasaron de 62.400 a 62.600 toneladas, con un valor estabilizado de 30.700 millones de pesetas.

Por zonas o regiones pesqueras, destacan, en primer lugar, las reducciones de los desembarcos en las islas Canarias, donde cayeron en un 30 por 100, seguidas por la zona surmediterránea, con un 12 por 100, la balear, con un 8 por 100, y la noroeste con el 4,5 por 100. Los incrementos han correspondido a las zonas cantábrica, suratlántica, levantina y balear.

Estos resultados por zonas vienen determinados especialmente por los malos resultados obtenidos en las capturas de pulpo y también de sardina.

A la cabeza de las capturas sigue figurando, distanciada del resto, la zona noroeste, cuyos desembarcos en 1986 se elevaron a

E N ESPAÑA LA PRODUCCION DE FRESCOS Y REFRIGERADOS VIENE DETERMINADA POR UNA DOCENA DE ESPECIES, CON LA SARDINA A LA CABEZA

264.000 toneladas, frente a las 276.000 de 1985, con un valor en venta de lonja de 52.000 millones de pesetas. La zona cantábrica pasó de las 85.000 toneladas desembarcadas en 1985 a 90.500 en 1986, con un valor de 20.800 millones de pesetas. El tercer lugar lo ocupa la zona suratlántica, con 86.000 toneladas, frente a las 81.000 de 1985, con un valor de 24.300 millones de pesetas. En cuarto lugar se halla la zona tra-

montana, con capturas de 77.000 toneladas, que en 1985 ascendieron a 72.500. Canarias mantiene su quinto puerto, pero con un hundimiento espectacular, al pasar de 72.000 toneladas a solamente 50.000.

La zona surmediterránea tuvo unas capturas de 36.000 toneladas frente a las 41.000 de 1985. Levante obtuvo 27.000 toneladas frente a las 25.000 del año anterior, y la zona balear pasó de 5.200 toneladas a 4.700 en el último año.

Para la flota congeladora, las cifras de 1985 ponen de manifiesto que no ha sido un buen año ni en capturas ni en precios. Hubo reducción de producción, y esa

menor oferta no se vio complementada por un aumento en las cotizaciones capaz para generar ingresos brutos en pesetas corrientes que igualaran los obtenidos en 1985.

Los desembarcos de pescado congelado habían experimentado aumentos considerables durante las dos campañas precedentes. Así, en 1984 crecieron en un 14 por 100, por encima del 12 por 100 de 1985.

La producción de pescado congelado en 1986 se elevó a 273.000 toneladas, cantidad que representa un descenso del 9,3 por 100 sobre las 301.000 toneladas de 1985. El valor de la mercancía ascendió a 67.700 millones de pesetas, frente a los 67.900 millones del año anterior; esta caída del 1 por 100 significa que el crecimiento de los precios se situó alrededor del 8 por 100.

Por especies, destacó solamente el crecimiento de las producciones de calamar y jibia, que pasaron de 41.000 a 53.000 toneladas, con un crecimiento de casi el 30 por 100, aumento que no se ha traducido en un mayor nivel en el valor global de la mercancía. Los ingresos permanecieron estabilizados en 8.300 millones de pesetas, pese a lo problemático del mercado. Subida, aunque más reducida, fue también la que se produjo en la producción de gamba, al pasar de 15.000 a 16.400 tone-

ladas. En este caso ha sucedido a la inversa. Mientras el crecimiento del tonelaje fue solamente del 8,8 por 100, el valor de las ventas se incrementó nada menos que en un 40,6 por 100, situación que guarda relación con el descenso habido en la producción de gamba fresca.

En otras especies, la reducción ha sido también la nota dominante. Así en merluza y pescadilla se pasó de 83.000 a solamente 78.000 toneladas, y en pulpo, de casi 37.000 a cerca de 34.000 toneladas. Los mayores problemas se habrían producido en la flota de merluza. A la caída en los desembarcos, del 7,5 por 100, se sumó el hundimiento paralelo de los precios. En consecuencia, el volumen del valor de las ventas pasó de 15.300 a 13.200 millones de pesetas, lo que supone una caída del casi 14 por 100. Esta situación afectó especialmente a la zona noroeste.

En los desembarcos de congelado, el papel principal corresponde casi en exclusiva a sólo tres zonas: la noroeste, la suratlántica y la canaria.

En los puertos de la zona noroeste, los desembarcos pasaron de 208.000 a 177.000 toneladas en 1986, lo que supone una caída del 15 por 100. Tomando como referencia el valor de las ventas, la caída ha sido superior, al ceder de 32.000 a 25.000 millones de pese-

COMERCIO EXTERIOR PESQUERO POR GRUPOS DE PRODUCTOS EN 1986

Concepto	Importaciones				Exportaciones				Tasa de cobertura (100 × Exp./Imp.)	
	Tm.	% (1)	10 ⁶	% (1)	Tm.	% (1)	10 ⁶	% (1)	Año 1985	Año 1986
Pescado fresco y refrigerado	58.916	-25,7	23.149	37,7	28.215	120,2	6.803	50,7	26,9	29,4
Pescado congelado	91.355	34,4	15.765	23,3	61.728	13,9	8.701	14,3	59,5	55,2
Pescado seco y salado	28.710	35,4	10.783	55,6	14.592	-27,4	6.365	-10,5	102,6	59,0
Crustáceos y moluscos frescos	30.434	-27,8	7.735	37,4	21.081	-7,5	1.517	-13,3	31,1	19,6
Crustáceos y moluscos congelados	26.632	92,3	20.962	147,3	1.425	-26,4	1.196	-32,2	20,8	5,7
Cefalópodos frescos	3.501	79,8	1.218	101,3	197	48,1	58	11,5	8,6	4,8
Cefalópodos congelados ..	57.996	-5,5	13.712	6,0	52.338	-21,6	18.647	-18,7	177,4	136,0
Conservas de pescados ...	3.327	73,1	1.800	104,3	19.106	-16,0	8.118	-22,2	1.184,2	351,0
Conservas de crustáceos y moluscos	8.608	-2,0	4.327	36,4	6.650	-10,5	2.656	0,8	83,0	61,4
Harinas	9.434	-33,5	475	-41,1	5.897	305,9	278	261,0	9,6	58,5
Aceites	10.485	42,9	725	-8,4	3.838	-61,5	699	-41,6	151,1	96,4
Otros productos	63.405	123,6	1.887	-14,5	19.957	9,7	1.774	-9,1	100,8	94,0
TOTAL	351.141	8,6	100.997	44,0	220.178	-4,6	55.436	-8,3	86,2	54,9

(1) Porcentaje sobre el año 1985.

tas, lo que supone un 21,5 por 100. Una situación similar se produce en la zona suratlántica, donde los desembarcos bajaron un 20,5 por 100 (de 25.000 a 20.000 toneladas). Por el contrario, en este caso el valor de las ventas se incrementó en un 26,7 por 100, al pasar de 15.900 a 20.200 millones de pesetas. Finalmente, en Canarias hubo aumento en los desembarcos de congelado, al pasar de 68.000 a unas 70.000 toneladas.

En parques y viveros, cabe destacar el excelente comportamiento del sector mejillonero, con un aumento de la producción de un 10 por 100. Esta subida, unida a la existencia de una mayor demanda, tanto interior como exterior, dio lugar a un aumento en los ingresos brutos cercano al 20 por 100.

El comportamiento en 1986 de la balanza comercial pesquera ha sido una de las realidades más relevantes del sector.

Según los datos ofrecidos por la Administración de Aduanas, las importaciones se elevaron a 351.000 toneladas, cantidad que supone un aumento del 8,6 por 100 sobre 1985. Sin embargo, ese crecimiento se tradujo en términos económicos en unos pagos superiores a los 100.000 millones de pesetas, con un incremento nada menos que del 44 por 100 sobre el año anterior.

En 1986 hubo reducciones en



Destacan los descensos de capturas sufridos en Canarias, zona submediterránea, zona balear y zona noroeste. Los incrementos han correspondido a las zonas cantábrica, suratlántica, levantina y balear.

las importaciones de pescados frescos y refrigerados en un 25 por 100, al situarse solamente en 59.000 toneladas. Sin embargo, a pesar de esa reducción en volumen, se pagaron 23.000 millones de pesetas, cantidad que significa un 38 por 100 de aumento sobre 1985. En consecuencia, menos importaciones de frescos pero a unos precios mucho más altos, lo que demostraría la tendencia hacia un consumo de especies de cotizaciones elevadas. En crustáceos y moluscos frescos así como en conservas de estas mismas es-

pecies, tuvimos también una reducción en las importaciones, a pesar de lo cual pagamos facturas superiores a las de 1985.

Entre las partidas con crecimiento más alto en la importación, destacan los crustáceos y moluscos congelados, con un 92 por 100, los cefalópodos frescos con un 80 por 100, las conservas de pescados, con un 73 por 100, y los pescados secos, salados y congelados, con un 35 por 100.

Frente a estas importaciones, las exportaciones en 1986 se elevaron nada más a 220.000 toneladas, cantidad que supone una caída del 4,6 por 100 sobre las cifras de 1985. Hubo reducción en las ventas de pescados secos y salados en un 28 por 100, de crustáceos y moluscos congelados en un 26,5 por 100, de cefalópodos congelados en un 21,6 por 100, de conservas de pescado en un 16 por 100 y de conservas de moluscos y crustáceos en un 10,5 por 100.

Por el contrario, subieron las exportaciones de pescado fresco y refrigerado en un 120 por 100 y de pescado congelado en un 14 por 100. Atendiendo al valor de estas ventas, las exportaciones de 1986 supusieron unos ingresos de 55.500 millones de pesetas aproximadamente, lo que representa un descenso del 8,3 por 100 sobre la campaña anterior. Entre las partidas más altas destacan

DESEMBARCOS POR REGIONES DE PESCADO FRESCO Y REFRIGERADO

Regiones marítimas	Año 1985		Año 1986		Variación (%)	
	Tm.	Valor 10 ⁶ ptas.	Tm.	Valor 10 ⁶ ptas.	Tm.	Valor
Cantábrica	85.232	22.827	90.475	20.760	6,15	-9,05
Noroeste	276.172	44.120	263.589	52.051	-4,56	17,98
Suratlántica	80.930	23.707	86.060	24.284	6,34	2,43
Surmediterránea	40.878	7.333	35.945	7.390	-12,07	0,77
Levantina	24.774	6.965	26.989	7.771	8,94	11,57
Tramontana	72.484	16.850	77.006	18.884	6,24	12,07
Balear	5.152	2.187	4.736	2.091	-8,07	-4,39
Canaria	71.708	3.769	50.205	3.162	-29,99	-16,11
TOTAL	657.329	127.759	635.005	136.393	-3,40	6,76

los 18.700 millones de pesetas de las ventas de los cefalópodos congelados, los 8.000 millones de las conservas de pescado, los 8.700 millones de los pescados congelados, los 7.000 millones de los pescados frescos y los 6.400 millones de los pescados secos y salados.

En consecuencia, el mayor desequilibrio en la tasa de cobertura corresponde más a la entrada de productos del exterior que a un grave descenso de las ventas.

En 1985, la tasa de cobertura estaba situada en el 86,2 por 100. Destacaba el 1.184 por 100 de las conservas de pescado y el 177 por 100 de los cefalópodos congelados. En 1986 la tasa de cobertura (relación entre el valor de las importaciones y las exportaciones) se ha reducido a solamente el 55 por 100, lo que supone que entran en España producto por un valor casi doble al de los exportados. Es significativo cómo la tasa de cobertura en conservas de pescado ha pasado al 351 por 100 y al 136 por 100 en los cefalópodos congelados. Un aspecto significativo y destacable en materia de comercio exterior es la relación que mantiene España, por un lado con el resto de los países de la Comunidad, y por otro, con otros Estados.

De las 351.000 toneladas que España importó en pescado en 1986, el 34 por 100 (unas 120.000 toneladas) proceden del resto de la Comunidad en tanto el 66 por 100 restante viene de terceros países. Cabría destacar que los pescados frescos o refrigerados proceden en un 86,6 por 100 de la Comunidad y solamente un 13,4 por 100 de otros países. Situación opuesta a la de los pescados congelados que solamente proceden en un 7,4 por 100 de la Comunidad y en un 92,6 por 100 de otros países.

El resto de la Comunidad es importante proveedora de crustáceos y moluscos frescos, con el 94,8 de nuestras importaciones; en cefalópodos frescos, con el 68,6 por 100; en conservas de crustáceos y moluscos, con el 62,3 por 100, y en conservas de pescado, con el 37,4 por 100. Por el contrario, con respecto a terceros países, España tiene una fuerte dependencia en sus importaciones de cefalópodos congelados, pescado seco o salado y harinas de pescado.

Del valor total de las importa-

PESCA DESEMBARCADA (1)

Concepto	Año 1985		Año 1986		Variación (%)	
	Tm.	Valor 10 ⁶	Tm.	Valor 10 ⁶	Tm.	Valor
Pescado fresco y refrigerado	657.300	127.700	635.000	136.000	-3,40	6,70
Pescado congelado ..	300.500	67.800	272.000	67.000	-9,30	-1,00
Parques y viveros	104.800	3.800	116.000	4.000	10,70	18,80
TOTAL	1.062.600	199.300	1.023.000	208.000	-3,60	4,10

(1) No se incluye bacalao verde, almadrabas y almadrabillas, cetáceos, algas y argazos, mejillones para conserva y transbordos en alta mar.



Aunque las importaciones de pescado han reducido su volumen, el ascenso de los precios ha hecho que de 1985 a 1986 se haya incrementado en un 38 por 100 la cantidad destinada a cubrirlos: 23.000 millones de pesetas.

ciones españolas de pescados, que suponen unos 100.000 millones de pesetas, el 42,8 por 100 (poco más de 43.000 millones de pesetas) corresponde a las operaciones con el resto de los países de la Comunidad. De esa cantidad, destacan los casi 20.000 millones que paga en pescados frescos o refrigerados, los 7.000 millones en crustáceos y moluscos frescos, y otros 7.000 millones en crustáceos y moluscos congelados. En el resto de las partidas, las operaciones son de menor importancia.

En lo que se refiere a terceros países, las importaciones tienen un valor de casi 58.000 millones de pesetas, que equivalen al 57,2 por 100. Los productos congelados, pescados, crustáceos y moluscos, suponen nada menos que 29.000 millones de pesetas. Los cefalópodos congelados ascienden a su vez a 12.000 millones de pesetas.

En el capítulo de las exporta-

ciones, las operaciones entre los países de la Comunidad y terceros Estados tienen un mayor equilibrio. El 47,7 por 100 de las ventas, 26.500 millones de pesetas, conciernen a los otros países de la Comunidad, mientras que el 52,3 por 100 (unos 29.000 millones de pesetas) se destinan a terceros Estados. Por productos, hacia los países de la Comunidad, las ventas más importantes se centran en pescados congelados, pescados secos y salados, pescados congelados y cefalópodos congelados.

En el comercio con terceros países, de los 29.000 millones de pesetas que suponen nuestras ventas, la mitad, 15.000 millones de pesetas, corresponde a los cefalópodos congelados. En segundo lugar están las conservas de pescado, con 6.600 millones de pesetas, y casi 5.000 millones de pesetas correspondientes, a partes iguales, a los pescados frescos, refrigerados y los congelados.

Se podría concluir que, en materia de desembarcos de pescado fresco, la reducción producida ha sido consecuencia especialmente de una mala costera en la sardina así como caídas en las capturas del pulpo, mientras se mantenían estabilizadas unas capturas claves por su volumen y sobre todo por su valor, como la merluza y la pescadilla. Peor lo han tenido los desembarcos de congelado.

En cuanto al comercio exterior, es notoria nuestra caída en la cobertura de la balanza comercial debido, más a los incrementos de nuestras compras en el exterior, fundamentalmente desde otros países de la CEE, que a la reducción en nuestras ventas. ■

Vidal MATE

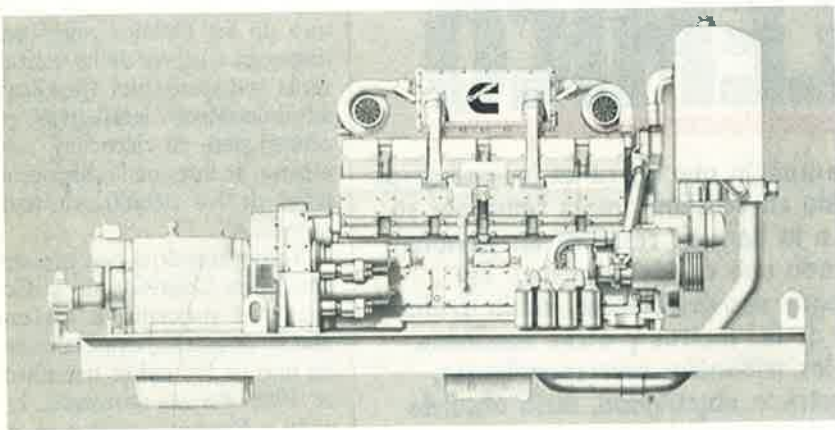


Cummins

PRIMER FABRICANTE INDEPENDIENTE MUNDIAL
DE MOTORES DIESEL



**Amplia gama de potencias para
motores propulsores y auxiliares
marinos, desde 50 a 1.600 B.H.P.**



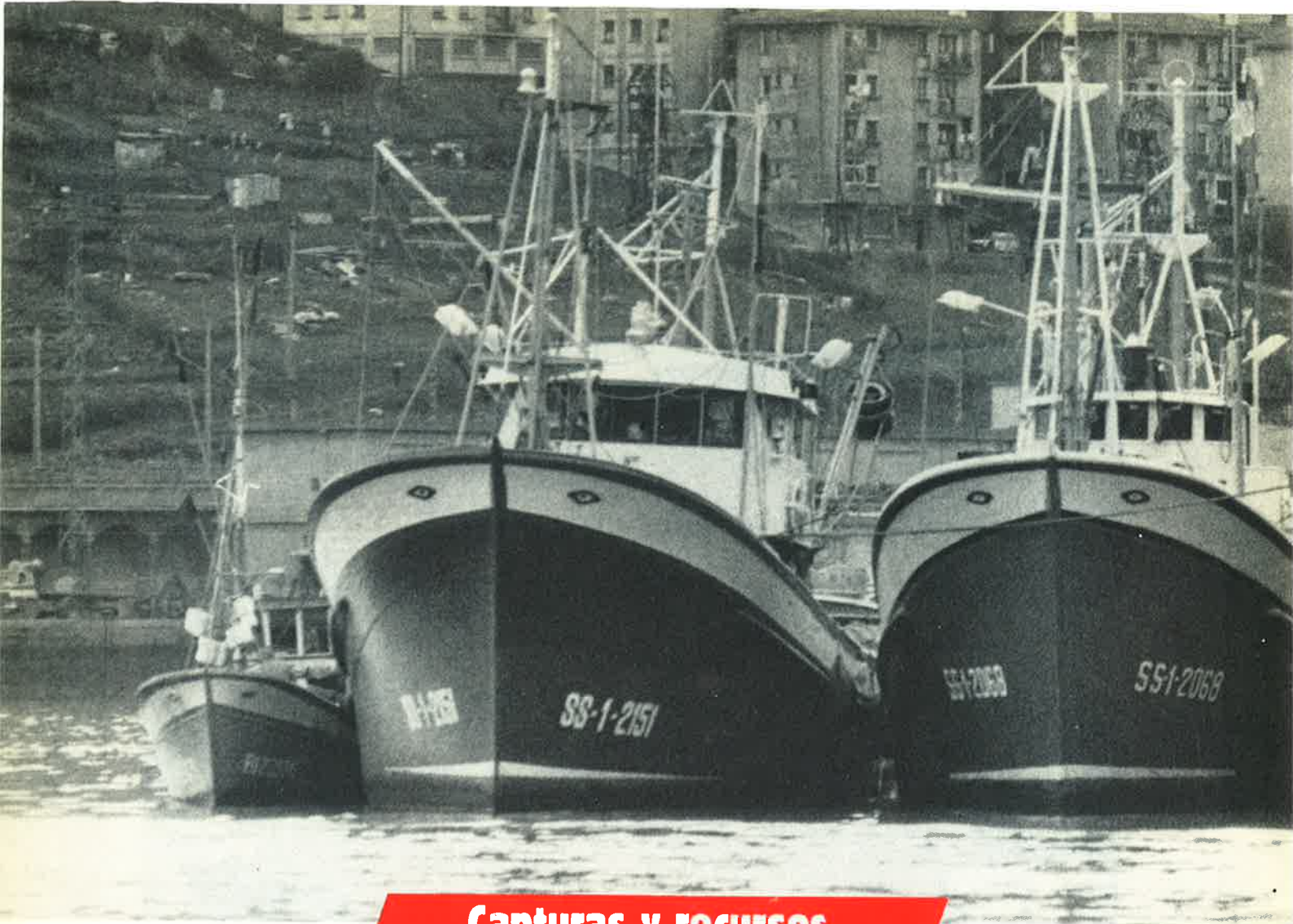
- 36 Puntos de Servicio en España.
- 3.000 Puntos de Servicio en el Mundo.
- Disponibilidad de recambios, 94 por 100 en 24 horas.
- Ahorro de combustible demostrado.
- Avanzada tecnología, sencillez de construcción y robustez.

Cummins Ventas y Servicio, S. A.

C/ Torrelaguna, 56
28027 MADRID

Tels.: 267 20 00 (5 líneas)
Telex: 22668 motor e

Dirección telegráfica: Cumspa.



Capturas y recursos

UN CONTROL POLEMICO

La flota pesquera española que opera en los caladeros exteriores ha tenido en ocasiones mala fama por su comportamiento a la hora de respetar las normas exigidas en cada uno de los caladeros. Ese comportamiento, según sus detractores, venía avalado por el montante de las multas y otras sanciones, impuestas por los tribunales correspondientes.

En aras de una estricta objetividad, sería absurdo negar la existencia de actuaciones irregulares por una parte de nuestra flota. Pero es indudable que las infracciones no son algo exclusivo de la flota española, como ha veces se ha pretendido presentar, sobre todo, ante otros países de la Comunidad.

UN reciente informe de los servicios de inspección de la Comisión de las Comunidades Europeas pone de manifiesto, antes de tener datos concretos sobre el comportamiento de la flota española como un país miembro más, el elevado grado de incumplimiento que se producía en la Europa de los diez en materia de controles de capturas, transparencia en la actividad pesquera. Consecuencia de ello, la Comunidad se ha planteado la necesidad de modificar el sistema de control para evitar las actuales infracciones y mantener los recursos. Francia sería uno de los países donde el control se mostraba más difícil.

Hace más de cuatro años, la Comunidad Económica Europea daba los primeros pasos para la ejecución de una política pesquera común y, en especial, en lo relativo a la conservación de los recursos. Pasado ese período, los responsables de la Comunidad consideraron oportuno proceder, a través de los correspondientes servicios de

inspección, a realizar un balance de los resultados conseguidos. La normativa sobre el control existente en la CEE impone a cada uno de los Estados miembros la responsabilidad de cumplir las disposiciones generales de la Comunidad. Para ello, es necesario que cada uno de los Estados miembros disponga a su vez de las estructuras indispensables (jurídicas, administrativas, legislativas, etcétera) para su ejecución. Asimismo, se impone la disponibilidad de los debidos recursos humanos.

Respondiendo a esta preocupación, la Comisión de la Comunidad procedió a realizar una investigación extensa en cada uno de los países miembros en 1986. En ese momento, España y Portugal estaban ya integradas en la Política Común. Sin embargo, el trabajo no se hace eco de la situación española por entender que su integración era demasiado reciente como para disponer de datos fiables sobre su política de control de recursos pesqueros.



La flota pesquera española ha sido tildada con frecuencia de ser «escasamente respetuosa» de la legislación internacional. Ahora se comprueba que las flotas de otros países comunitarios tienen actuaciones frecuentemente irregulares.



Durante los últimos cuatro años, desde el inicio de la política comunitaria sobre conservación de recursos, la Comisión ha hecho múltiples esfuerzos para convencer progresivamente a cada uno de los Estados miembros de la importancia de trabajar en esta dirección. La Comisión, en esta primera fase, ha evitado aplicar, salvo en casos de fuertes violaciones de la normativa, el procedimiento previsto en el artículo 169, optando por avanzar por la vía de las negociaciones.

Al cabo de ese período, los trabajos de investigación llevados a cabo por la Comisión han puesto de manifiesto que los Estados miembros han dado avances desiguales para una mejor ejecución de la política pesquera. Sin embargo, se ha detectado globalmente una serie de puntos débiles, entre los que se encontrarían los siguientes: falta en algunos Estados de medidas nacionales adecuadas para hacer efectiva la normativa comunitaria; diferencias entre los Estados y debilidades a la

hora de proporcionar medios para su ejecución; falta de cooperación suficiente entre las autoridades de cada país y los inspectores comunitarios.

La Comisión de la Comunidad, en lo que podríamos considerar como conclusiones de su investigación, señala la imposibilidad de que esta situación de descontrol continúe. Tras un período de prácticamente cuatro años, se entiende que debe darse por finalizada la fase transitoria y que cada país deberá estar en condiciones de aplicar de forma efectiva la política comunitaria sobre control de recursos. En este sentido, la Comisión anuncia en su informe su deseo de seguir cooperando con cada uno de los Estados miembros para lograr las mejoras necesarias, pero advierte que se utilizarán ya los diferentes medios de que dispone para garantizar su ejecución. Un comportamiento serio en materia de recursos pesqueros se considera como algo prioritario para que la Política Pesquera Común tenga una mayor credibilidad. Esa nueva línea incluye la petición a los Estados miembros de que, con arreglo al reglamento sobre control, lleven a cabo las investigaciones administrativas pertinentes. Por otra parte, se pretende la necesaria adecuación de las medidas legislativas de cara a garantizar el cumplimiento de todos los compromisos por cada Estado miembro.

Por otra parte, la Comisión advierte en sus conclusiones de que, en adelante, no dudará en ejercitar los poderes que le otorga el artículo 169 del Tratado con objeto de exigir a los Estados miembros que cumplan con sus obligaciones comunitarias en materia de control de la pesca.

A continuación, se exponen algunas de las consideraciones hechas por la Comisión sobre el comportamiento de cada Estado miembro en este campo.

BELGICA

En Bélgica no existe una sobrecapacidad notable de la flota pesquera y, aunque no se ha realizado una distribución de las cuotas por barcos, no parece que haya una superexplotación, según el informe de la Co-

misión. El sistema de registro de capturas se basa en la información proporcionada por las lonjas. La Administración realiza el control cotejando las informaciones de lonjas y las fichas de desembarque.

El informe de la Comisión advierte, sin embargo, que ciertas capturas escapan al registro de las lonjas. *«Son —dice— las no declaradas al ser vendidas sin subasta a restaurantes y mayoristas. Un mercado negro transportado frecuentemente bajo el entarimado de los barcos que, según las informaciones de la Comisión, va acompañado de falsedades en los diarios de a bordo. Aunque Bélgica se ha esforzado por remediar esta situación, este mercado negro continúa.»*

Para la Comisión, Bélgica no está en condiciones de suspender la pesca con medidas nacionales, caso de agotamiento de su cuota. Se estima que sus procedimientos legales son lentos para hacerlo. La Comisión reconoce, no obstante, que Bélgica es un país que proporciona habitualmente información ne-

cesaria para que antes de sobrepasar la cuota fijada se pueda aprobar el reglamento correspondiente.

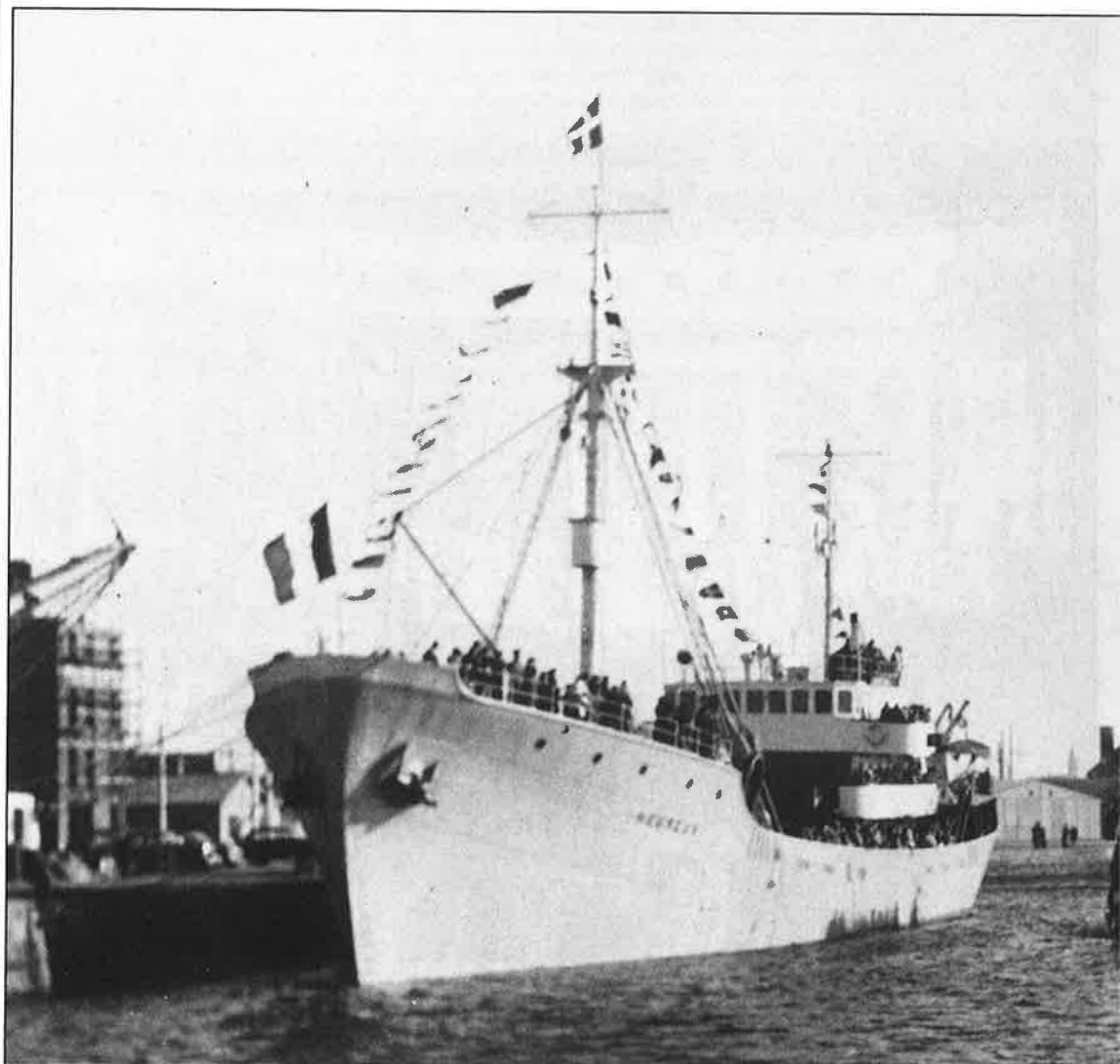
Para la Comisión, está poco desarrollado el sistema de control, que se centra además en la zona de las 12 millas. Los problemas más grandes corresponden a ciertos barcos de arrastre de más de 70 TRB, así como a la utilización de dispositivos no autorizados. Además de falta de experiencia del personal, la Comisión apunta que Bélgica no tiene un sistema eficaz para perseguir las infracciones.

DINAMARCA

El sistema para el registro de capturas se centra en los diarios de navegación junto a las facturas de ventas. No es del todo fiable y depende mucho de la forma como se cotejen las cifras. Existía un punto débil que eran los desembarcos de barcos holandeses en puertos daneses, para luego ser transportada la mercancía a los Países Bajos.

En estas operaciones no se hicieron los suficientes controles, situación que, al parecer, ha ido mejorando. La falta de comprobaciones en el puerto dio lugar también a que, en 1985, pescadores de Kattegat y Skagerrak registraran como «otras especies capturadas» lo que en realidad eran alevines.

Dinamarca tiene varios sistemas para gestionar las cuotas —señala el informe—, como su asignación individual, períodos de amarre obligatorio, etcétera, y parece que hay síntomas de que se han dado pasos positivos para evitar la sobreexplotación en los últimos años. Sin embargo, la Comisión entiende que las autoridades danesas deberán prestar más atención en el futuro para evitar en lo posible la pesca de alevines. Uno de los objetivos a resolver por el gobierno danés sería el de frenar la presión de la industria en su objetivo de lograr las máximas capturas, especialmente arenques, con grandes cantidades de inmaduros. En los últimos años, debido a la implantación



de un cuerpo especial de inspectores, se han logrado en este punto avances sensibles.

El control de las autoridades danesas parece eficaz, aunque limitado por falta de equipamiento y problemas presupuestarios. Se reconoce el esfuerzo del gobierno danés para aplicar las medidas de control de la Comunidad, aunque sean impopulares. Igualmente se reconoce que Dinamarca ha logrado algunos éxitos en este proceso.

R. F. A.

El sistema para el control de las capturas se basa en el cotejo de las facturas de subastas y compradores y en las declaraciones y diarios de navegación. Salvo en el caso de los grandes congeladores, en el resto no parece que los controles sean muy grandes, aunque no hay evidencias de funcionamiento incorrecto. Las cuotas de la RFA sometidas a presión son muy pocas.

Para la prevención de la so-

breexplotación, la RFA cuenta con un sistema de concesión de licencias generales o específicas. Las autoridades pueden proceder a parar la actividad pesquera durante dos o tres días. La RFA ha logrado en los últimos años una mejoría en sus mecanismos para controlar la sobreexplotación.

En los puertos, no hay problema para el control de las medidas técnicas. No sucede lo mismo, por el contrario, en el mar, sobre todo en algunas zonas como Bight, donde hay problemas por tamaños insuficientes de la pesca, redes ilegales, arrastres prohibidos, etcétera. Las acciones contra los infractores eran suaves y en los últimos meses se han vuelto más enérgicas.

FRANCIA

La gestión de las cuotas se hace conjuntamente entre las organizaciones profesionales y la Administración central. En opinión de la Comisión, este sis-

tema es insuficientemente complejo, entre otras razones, por la gestión de las organizaciones, que respondería más a las necesidades del mercado que a los imperativos de conservación.

La mayor parte de los datos —señala el informe— proceden de las lonjas, para su remisión a la Comisión una vez centralizados en París. Sin embargo, se pone de manifiesto que hay muchas ventas que se hacen fuera de las lonjas, por lo que pasa un mes antes de que se conozcan sus datos. Francia, aunque hizo hace aproximadamente un año una reestructuración para la recogida de cifras sobre las capturas, es el país que facilita más tarde los informes a la Comisión, con una media de trece días de retraso después de cada plazo.

El informe de la Comisión es especialmente duro con el país vecino cuando señala que *«hasta el momento, Francia nunca ha ordenado a sus pescadores apropiadamente que cesen de pescar una vez que la cuota francesa de una población se ha cubierto»*.

Incluso en el caso de que se hubiera dado la orden, entiende la Comisión que el procedimiento legislativo es tan lento que tampoco se habría cumplido. Se pone de manifiesto que Francia debe seguir recurriendo todavía a los reglamentos comunitarios para detener la pesca en casos como éstos.

En la misma línea, el informe señala que la información exigida a Francia sobre agotamiento de cuotas no llega a tiempo a la Comisión, lo que impide adoptar oportunamente los reglamentos comunitarios para aplicar una interrupción de la pesca.

Por otra parte, en grandes zonas de la costa no se respetan las medidas técnicas de los reglamentos comunitarios, especialmente las referidas a los tamaños mínimos, mallas, aparejos, ya que las admitidas distan mucho de las impuestas por la reglamentación comunitaria. Para solventar estos incumplimientos, hace ya dos años que Francia se había comprometido a llevar a cabo una amplia campaña destinada a que se resolviesen esos problemas, especialmente los referidos a tamaños y tallas mínimas. La Comisión apunta en su informe que no hay constancia de que se haya comenzado esa campaña.

El informe de la Comisión apunta que Francia realiza en el mar controles poco frecuentes y eficaces para el cumplimiento de la normativa comunitaria. *«El control —señala el documento— está principalmente centrado en los barcos españoles y en el respeto de las medidas nacionales.»* A este respecto, la Comisión apunta que esas medidas están dirigidas, en primer lugar, a prevenir conflictos entre pescadores y que responden fundamentalmente a ciertos objetivos de mercado. En cuanto a los controles en base a las disposiciones comunitarias, se indica que se traducen muy a menudo en informe oficial seguido de sanciones muy escasas, que no desalientan las infracciones. Los progresos en este campo han sido muy escasos.

El informe concluye también con otros puntos negativos. La Comisión señala que los trabajos de control por parte de los inspectores comunitarios son



Los estudios realizados por los organismos especializados de la CEE han dado resultados fuertemente críticos hacia la flota francesa, en particular, en lo relativo a volumen de capturas, tallas, redes, etcétera. De todos modos, el de Francia no es un caso único.

HAY ESTADOS
EUROPEOS
QUE SI HAN
REALIZADO
ESFUERZOS
IMPORTANTES
POR LOGRAR
EL CONTROL
DE SU FLOTA

objeto de todo tipo de trabas. En vista de ello, se llega a concluir que, previsiblemente, los controles realizados en presencia de inspectores comunitarios sean simples montajes.

IRLANDA

El sistema de registro de capturas en Irlanda se basa en los datos proporcionados por los compradores. Las capturas se establecen, bien entrevistando a los patronos o dando por sentado que el puerto de desembarque es indicativo de la zona. No ha existido intento serio para proceder a los contrastes con los diarios de navegación.

En un análisis superficial se pondría de manifiesto, con los datos disponibles, que los niveles de infracciones en Irlanda por la sobreexplotación eran bajos. Pero, en una investigación más profunda, se ha puesto de relieve que las capturas eran superiores a las declaradas, superando, como en el caso del arenque, las cuotas.

A petición de la Comisión se abrió un informe para conocer los sistemas de control. Los datos obtenidos pusieron de manifiesto la necesidad de mejorar los sistemas para el seguimiento de las capturas y los desembarcos. Al menos en sus primeros meses de funcionamiento, no se aplicó una medida nacional de 1985 destinada a limitar las operaciones de transbordo de caballa en alta mar a barcos de transformación.

El principal problema de Irlanda sería su no sumisión a las medidas técnicas de conservación. No hay disposiciones nacionales que obliguen a cumplir las comunitarias y existe una incapacidad para combatir el incumplimiento de las medidas técnicas de conservación.

Sobre el funcionamiento de la inspección en el mar, la Comisión entiende que es decepcionante, teniendo en cuenta la inversión comunitaria en patrulleras y medios aéreos.

PAISES BAJOS

El sistema de registro de capturas se basa en la información de las lonjas o compradores directos contrastada con las de-



Es frecuente que las Administraciones de los diversos Estados europeos vacilen a la hora de imponer el rigor de reglamentaciones que se saben impopulares. Dinamarca ha destacado positivamente en este terreno.

claraciones de capturas e inspecciones materiales. Holanda tiene un exceso de capacidad en relación con las cuotas de que dispone.

Según los trabajos de la Comisión, se ha demostrado que tanto el sistema para el registro de las capturas como el de prevención de la sobreexplotación de caladeros, han demostrado no ser los adecuados, aunque Holanda sea uno de los países que más sanciones impone a su sector. De acuerdo con ese estudio, el sistema de registros no ha sido suficiente para lograr un control, por las siguientes razones: a) Existencia de un mercado gris para las ventas de lenguados, bacalao y platijas, de cuyas ventas no se pasaba información al Ministerio. Ante las presiones de la Comisión, Holanda inició algunas medidas administrativas y legales que han puesto prácticamente fin a ese mercado. b) El mercado negro. Son ventas directas a comerciantes que no se registran como capturas. Parece que parte de las antiguas ventas grises ahora estarían en el mercado negro. c) Falsificación de zonas de pesca. d) Falsedad en la declaración de especies. El ejemplo más socorrido sería el de la caballa por el jurel.

Las autoridades holandesas, ante la presión de la propia Comisión, han llevado a cabo determinadas actuaciones encami-

nadas a reducir las capturas, aumentar los tamaños mínimos o mantener a la flota amarrada por períodos más largos. Teóricamente, este conjunto de medidas debería ser suficiente, aunque se ha demostrado que los pescadores holandeses no se han visto intimidados ni por las multas ni por el riesgo a ser detenidos ante la sobrecapacidad que tiene el sector.

Según el informe, las violaciones son generalizadas contra las normas sobre colocación de redes y artes de arrastre dentro de las 12 millas.

PORTUGAL

El control de las capturas se hace a través de las lonjas, aunque parece importante el nivel de pescado que escapa a estas estructuras. La Comisión manifestaba no tener conocimientos suficientes sobre el sector en este país, aunque recomendaba ya la necesidad de intensificar esfuerzos para el cumplimiento de las normas sobre tamaños mínimos de las mallas más que los de las especies capturadas.

REINO UNIDO

El sistema de registro de las capturas se basa en las declaraciones o en las facturas de venta contrastadas con los diarios

de navegación y entrevistas con los patronos. En muchos puertos, sobre todo en los más pequeños, no se procedía al pesaje de las cajas sino que se les atribuía un peso medio, inferior al real. Actualmente esos pesos medios se han incrementado. Igualmente, en otros puntos, se sospechaba de que no se registrasen pequeñas capturas. El Reino Unido tiene una amplia gama de medios para prevenir la sobreexplotación, basados especialmente en la presión sobre las licencias de almacenamiento. A pesar de ello, los casos de capturas por encima de las cuotas se han seguido produciendo. Finalmente, cabría señalar, según el informe de la Comisión, que el Reino Unido no cumplía el Reglamento de control, ya que el procedimiento previsto que se basa en la suspensión de las licencias, no alcanza a los barcos con menos de 10 metros.

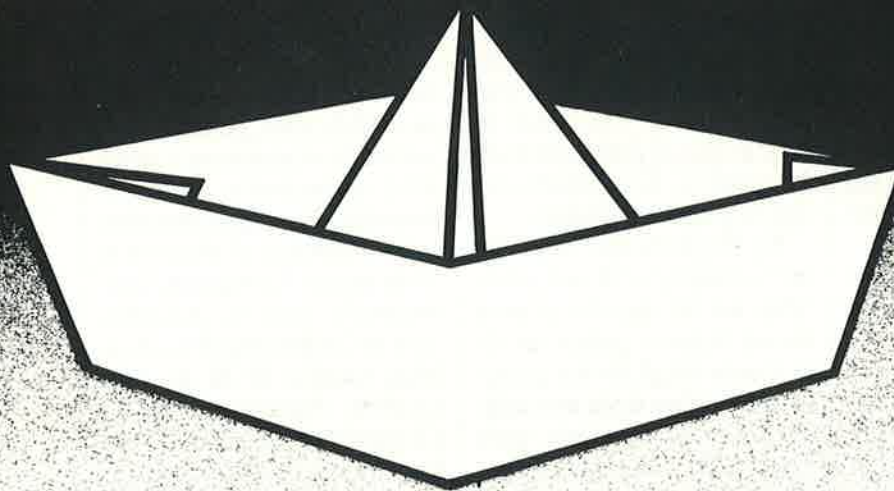
Con carácter general, del informe de la Comisión se desprende que, aunque la sobreexplotación de los caladeros comunitarios está decreciendo, todavía es éste un aspecto que no está debidamente controlado ante la actuación desigual de cada uno de los Estados miembros. Las cifras que se proporcionan están por debajo de la realidad. La sobreexplotación de los recursos, aunque supone una infracción de las disposiciones comunitarias, en realidad refleja una serie de problemas mucho más profundos. Pone de manifiesto la incapacidad de muchos Estados para hacer un seguimiento de la actividad pesquera, la inexistencia de mecanismos para el control y los fallos en los registros de capturas. Las declaraciones que deben figurar en los diarios de navegación se considera pueden contribuir a poner un poco más de orden en este problema, aunque para ello es indispensable que se haga una revisión de las mismas por parte de la Comisión.

Los responsables de la Comunidad estiman que es indispensable continuar en este camino con una máxima cooperación global entre la Comisión y cada uno de los Estados miembros, así como entre los inspectores comunitarios y nacionales. ■

V. M.

Unidos en una mutua para lograr seguridad

El riesgo de la pesca
no debe
convertirse en aventura.



Navegación Pesquera
Aparatos radio-electrónicos, Aparejos,
Seguros Pesca, Desembolsos, Equipaje Tripulaciones, etc.

SOCIEDAD DE SEGUROS
MUTUOS
MARITIMOS DE VIGO

Desde 1895

Avda. García Barbón, 12-2.º — Telf. **43 29 33**
Telex: 83128 MUTU. Vigo

La Administración pesquera española ha procedido ya al desarrollo de la normativa comunitaria para la aplicación en nuestro país del Reglamento

4028/86 del Consejo de la Comunidad, referido a la

LA CEE ABRIC

adaptación de estructuras en el sector. En medios oficiales se espera que este año se produzca una respuesta no inferior a la habida en 1986.

LA Secretaría General de Pesca, teniendo en cuenta los períodos cortos que existen para la presentación de proyectos, ha hecho un esfuerzo en las últimas semanas para que, con tiempo suficiente, armadores y acuicultores presenten sus peticiones en tiempo y forma.

Los resultados conseguidos por el sector pesquero español durante 1986 por los proyectos aprobados en la Comunidad fueron calificados como positivos, si tenemos en cuenta que se trataba de nuestro primer año. En ese período, España logró aproximadamente el 30 por 100 de las ayudas dispuestas por la Comunidad. En 1987, según señala el director general de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén, el objetivo es llegar hasta el 40 por 100. En 1986, los proyectos que no lograron su aprobación se quedaron en la estacada no tanto por fallos en sus planteamientos como por falta de recursos económicos en Bruselas para esos fines.

El plan de trabajo previsto para este año responde a los mismos planteamientos que los aplicados en el período anterior. La Secretaría General de Pesca lleva a cabo una política de diálogo y

concertación con las fuerzas representativas del sector, según señala Miguel Oliver. «Aquí —dice el secretario general— se ponen los papeles sobre la mesa. Se discute en profundidad durante muchas jornadas y el sector ya sabe lo que se puede sacar en Bruselas o las dificultades que se pueden plantear.»


El Reglamento 4028/86 del Consejo por el que se establecían las directrices para las estructuras pesqueras de la Comunidad en los próximos diez años tenía una asignación presupuestaria para cinco años. Respondiendo a esas disponibilidades, cada uno de los Estados miembros debe elaborar y remitir a Bruselas, antes del 30 de abril, una serie de programas de carácter quinquenal, aunque luego sea posible su adaptación año a año, según la evolución del sector. En estos programas están trabajando en este momento los responsables de la Secretaría General de Pesca.

Sin embargo, para este año, con el fin de acogerse a las ayudas dispuestas ya por la Comunidad, el sector pesquero debe proceder a presentar los proyectos individuales sobre los que deben decidir las autoridades comunitarias.

Generalmente, como su-

cedió en 1986, la Comunidad adopta decisiones en este sentido al finalizar cada uno de los semestres. Este año existe la posibilidad de presentar los proyectos en dos fases. La primera, que finaliza el 15 de abril, para los proyectos de acuicultura y arrecifes, construcción y modernización. Para las campañas experimentales, el plazo es el 31 de mayo. La segunda convocatoria para la presentación de los proyectos en Bruselas finaliza el 30 de septiembre. Posteriormente, la Comunidad decidirá sobre los primeros presentados a finales de año y en el primer trimestre de 1988, sobre los segundos.

Para la aplicación en un país de la normativa comunitaria, es indispensable que se proceda a la elaboración rápida de la normativa correspondiente. Eso es lo que se ha hecho en España. Tras la publicación del Reglamento 4028/86 del Consejo de la Comunidad, el pasado 20 de febrero salía en el *Boletín Oficial del Estado* el Real Decreto 219/87 de 13 de febrero, por el que se definían los principios para el desarrollo y la adaptación de las estructuras del sector pesquero y para la acuicultura. Con posterioridad a esa fecha, han aparecido igual-



A la izquierda, Miguel Oliver Massuti, secretario general de Pesca. A la derecha, Rafael Jaén, director general de Ordenación Pesquera. Los dos organismos trabajan actualmente para acelerar el logro de ayudas comunitarias al sector pesquero español.

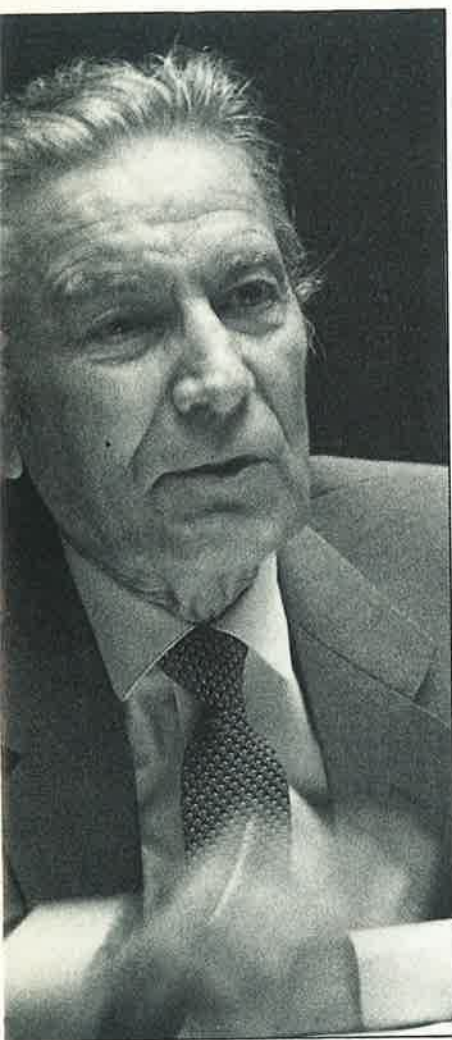
mente en el *Boletín Oficial* las disposiciones para la aplicación concreta de cada una de las medidas.

En esta línea de informar lo más rápidamente posible para dar un mayor plazo a los armadores a la hora de elaborar sus proyectos, el pasado 6 de marzo se publicaban tres órdenes ministeria-

LA ADMINISTRACION ACELERA LA INFORMACION PARA QUE EL SECTOR CUENTE CON MAS TIEMPO

AYUDAS PARA LA MODERNIZACION

LA VENTANILLA



les. La primera, referida a la tramitación de los expedientes para la construcción y modernización de la flota pesquera. En 1987, los plazos fijados para la presentación de los proyectos se cerraban el día 15 de abril en la primera convocatoria y el 30 de septiembre, en la segunda.

El mismo día 6 de marzo,

se hacía pública otra orden referida a la tramitación de ayudas para las campañas experimentales. En este caso, el plazo para la presentación de los proyectos finaliza el próximo 31 de mayo. Para la acuicultura y los arrecifes artificiales, apareció el mismo día en el *Boletín Oficial* la disposición en la que se fijan

las ayudas posibles, así como los plazos para la presentación de los proyectos, que debe ser también el 15 de abril en la primera convocatoria y el 30 de septiembre, en la segunda.

Junto a estas disposiciones, que eran las más urgentes a la vista de los plazos cortos que se fijaban para la

solicitud de las ayudas, la Administración tenía prácticamente ultimada la normativa para cuatro posibilidades de ayuda previstas en la normativa comunitaria. El FROM trabajaba para elaborar la disposición relativa a los equipamientos portuarios y sobre las campañas para aumentar el consumo. Por su parte, en la Secretaría General de Pesca, las disposiciones pendientes estaban referidas al paro temporal de embarcaciones, así como a las asociaciones temporales de empresas. Las solicitudes para estos fines se pueden hacer a lo largo de todo el año, aunque se espera que las primeras estén listas ya para antes del 15 de mayo.

Los responsables de la Secretaría General de Pesca han puesto a punto la estrategia destinada a lograr los máximos objetivos y los mayores niveles de ayudas en el sector. En primer lugar, negociaciones en profundidad en Madrid con cada uno de los sectores de cara a la discusión en Bruselas y para la elaboración de la correspondiente normativa. En segundo término, máxima información en las zonas pesqueras. ■

V. M.

**LOS PETICIONARIOS DEBERAN
AGILIZAR SUS DEMANDAS PARA
ATENERSE AL CALENDARIO DE LA CEE**

NAUFRAGIO DEL «HERALD OF FREE ENTERP

La catástrofe del transbordador «*Herald of Free Enterprise*», acaecida el pasado 6 de marzo, es algo más que el resultado de una fatídica conjunción de circunstancias adversas. Esas circunstancias desdichadas se produjeron, efectivamente. Pero, más allá de ellas, lo que está sobre el tapete de la actualidad es el índice de seguridad de los grandes transbordadores tipo «Ro-Ro», cuya construcción se realiza en función de criterios de máxima rentabilidad.



RISE»



**LA SEGURIDAD,
EN ENTREDICHO**

AUTOPULIMENTANTES para PESQUEROS



MAS de 100 buques
españoles lo confirman



El desgaste controlado durante
el servicio, proporciona ausencia
de incrustación a lo largo del
período deseado.



Hempel's Antifouling NAUTIC* 7673-7674

* Marca
registrada
por el
GRUPO HEMPEL

Pinturas Marinas Hempel, S. A. E.

Dirección postal: Apartado de Correos 1559 - 08080 BARCELONA
TELÉFONO (93) 725 05 00 - TELEX 52.754 hempo - TELEFAX (93) 7266144

POCO después de las 7 de la tarde del 6 de marzo (hora local), el transbordador «Herald of Free Enterprise», propiedad de la Townsend Thoresen Line y operador más importante de tráfico en el Canal de la Mancha, zarpó del puerto de Zeebrugge, en Bélgica, hacia Dover. Llevaba a bordo unos 463 pasajeros y una tripulación de 80 personas, además de unos 350 vehículos. Era uno de los más de cien transbordadores que hacen el mismo viaje varias veces por día.

Veinte minutos más tarde, justo después de salir del puerto, cuando los pasajeros tomaban un refresco, compraban tabaco en la tienda libre de impuestos o descansaban en sus camarotes, el barco aceleró a 18 nudos y bruscamente zozobró por el lado de babor. Los pasajeros de estribor se encontraron de repente a 40 metros de altura, agarrándose a lo que se había convertido repentinamente en techo, cayendo encima de otros pasajeros, buscando desesperadamente en la oscuridad, entre cristales rotos, muebles volantes, cuerpos y agua, un modo de salvarse. Algunos rompieron las portillas; otros cayeron tras ellas. Todo era pánico, gritos, oscuridad y cuerpos amontonados.

En menos de un minuto se acabó todo. Las lanchas salvavidas no servían para nada. Según la empresa, murieron 134 personas, pero las autoridades belgas creen que el número puede llegar hasta 194, debido a la presencia de polizones y a haber contado mal el número de supervivientes. No había lista de pasajeros. Pero la falta de lista era sólo una de las muchas anomalías, y no desde luego la más importante, de las que tendrán que estudiar ahora las varias comisiones de investigación formadas en Inglaterra y Bélgica después de la tragedia para explicar cómo pudo ocurrir aquello.

La clave del rápido hundimiento reside, casi sin lugar a dudas, en el hecho de que los

dos juegos de puertas de proa se encontraran abiertos. A las 19:20 horas, es decir, trece minutos después de zarpar, los trabajadores de una draga comprobaron que, efectivamente, las puertas estaban abiertas. El capitán del «Herald of Free Enterprise», sin embargo, no lo sabía, por la sencilla razón de que no hay luces en el puente de mando que indiquen si las puertas están abiertas o cerradas. A pesar de las repetidas demandas del Sindicato de la Marina Mercante Británica (NUMAST), para que se instalen luces automáticas de control, la compañía Townsend Thoresen se había negado, alegando el alto coste de la

instalación. El Sindicato ha anunciado ahora que presentará los datos correspondientes a la comisión investigadora del gobierno británico.

Las puertas estaban abiertas por varias razones, ninguna de las cuales parece ser inusual entre los grandes transbordadores tipo Ro-Ro (*roll on-roll off*). Estos han recibido muchas llamadas de atención en años recientes en relación a su inseguridad. La presión para salir y para llegar con puntualidad es tal, según oficiales de los transbordadores, que muchas veces salen del puerto con las puertas todavía abiertas. También lo hacen para facilitar la salida de los gases de escape de las cubiertas de vehículos: al parecer, no hay tampoco ningún sistema de extracción de aire.

La salida del puerto con las puertas abiertas, en un princi-

pio, no tenía por qué llevar automáticamente al hundimiento. Pero la conjunción de ese y otros factores hace pensar ahora que lo ocurrido fue casi inevitable. Del mismo modo, parece milagroso que no hubiera ocurrido antes.

El «Herald of Free Enterprise» había llegado a Zeebrugge a las 16:36 horas y entró en dársena de proa. La pleamar era a las 17:47. Para entonces el barco estaría tan alto que habría sido imposible que los vehículos entraran por las rampas. Para bajar el nivel del barco, el «Herald of Free Enterprise» cargó más de 300 toneladas de agua en cada uno de sus dos tanques de lastre de proa, dejando las puertas a sólo dos metros sobre el nivel de agua. El proceso de vaciar los tanques, al parecer, seguía en marcha cuando el transbordador



Todo ocurrió en breves segundos. En un abrir y cerrar de ojos, el barco se tumbó sobre el cercano fondo marino. El más de medio millar de personas que se encontraban a bordo se topó de bruces con la fatalidad.

NAUFRAGIO DEL «HERALD OF FREE ENTERPRISE»

salió del puerto. Tampoco se había reajustado el peso del lastre, por lo que es posible que hubiera demasiado peso a babor.

Pero tampoco esto habría significado necesariamente la catástrofe. El desencadenante sobrevino cuando, a menos de un kilómetro del puerto, después de haber salido con casi media hora de retraso, el capitán inició un giro a estribor a la vez que aceleró. Una ola de proa entró por las puertas abiertas, y en cuestión de segundos el barco volcó por su lado de babor. Todo pasó con tanta rapidez que el capitán ni siquiera tuvo tiempo de emitir un SOS.

La razón por la que una cantidad pequeña de agua puede hundir un barco de casi 8.000 toneladas reside en la estructura del barco, y si hay algo positivo en el desastre será que por fin los Ro-Ro sufrirán una revisión exhaustiva y tendrán que incorporar medidas de seguridad de las que hasta ahora, por razones económicas, han carecido.

Para poder cargar más y más vehículos, los barcos fueron diseñados sin mamparos en la cubierta de vehículos. La adición de los mamparos no sólo supondría un alto coste de instalación sino también el tener que cargar los vehículos en diferentes secciones del barco, lo cual causaría importantes retrasos, según la empresa. Al mismo tiempo, y también para maximizar la cantidad de vehículos, los transbordadores tienen dos cubiertas de vehículos, una encima de la otra. Pierden estabilidad con facilidad y tienen una peligrosa tendencia a inclinarse, máxime cuando muchas veces los vehículos, incluso camiones de hasta 40 toneladas, no están fijados con cadenas y pueden moverse con los vaivenes del barco.

En diciembre de 1982, otro transbordador Ro-Ro de la misma empresa colisionó con un barco cerca de Harwich; entonces, seis de las 70 personas de a bordo murieron en el hun-

dimiento. Un estudio posterior, llevado a cabo por la empresa British Maritime Technology para el Ministerio de Transporte británico, encontró que sólo ocho pulgadas de agua en el suelo de la cubierta de vehículos habían sido suficientes para hundir el transbordador en treinta segundos.

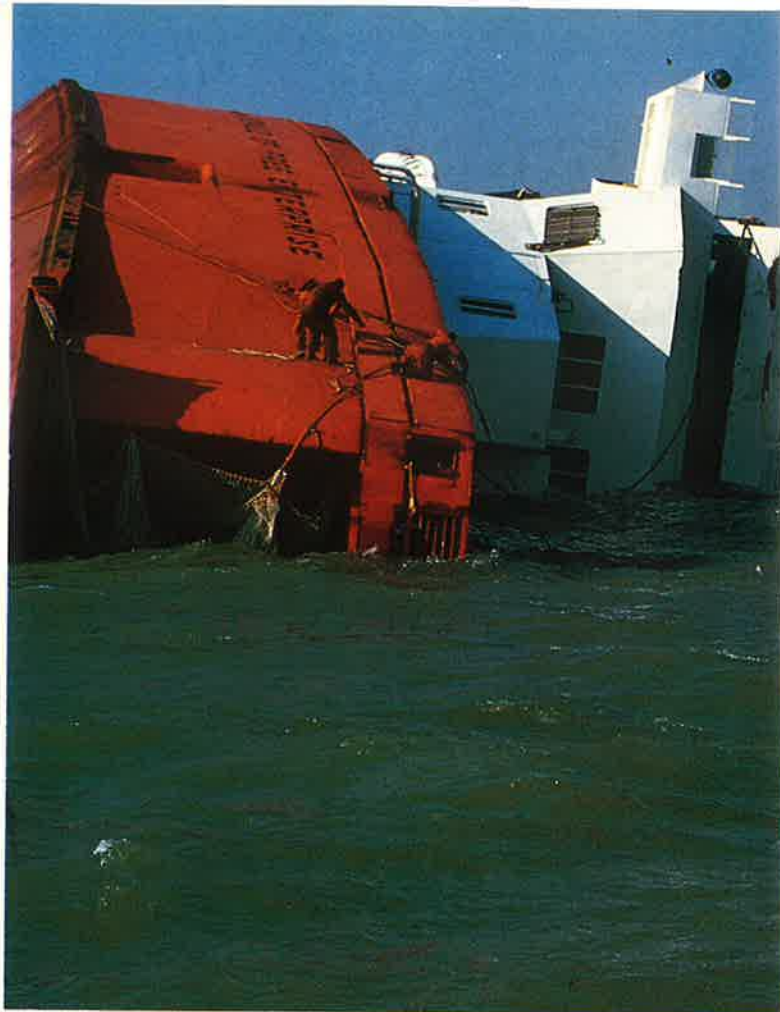
También en el caso del «*Herald of Free Enterprise*», la cantidad de agua que entró en la cavernosa cubierta fue menos importante que el efecto global del agua golpeando por toda la cubierta, en lo que se define como «efecto de superficie libre». Si el barco se hubiera mantenido en dirección recta, quizá no habría pasado nada. Pero el giro hacia estribor detonó el desastre. Según un ex-capitán de la Townsend Thoresen, dos pulgadas de agua son suficientes para desestabilizar un transbordador Ro-Ro sin mamparos.

Hace tres años, la Organización Marítima Internacional advirtió a las empresas de transbordadores de que sus barcos no eran seguros y recomendó la construcción de mamparos. La medida sí fue tomada en serio durante la Guerra de las Malvinas, cuando los barcos de cargamento y suministros fueron fortalecidos con mamparos temporales, pero no afectó a los barcos que cruzan el Canal varias veces al día.

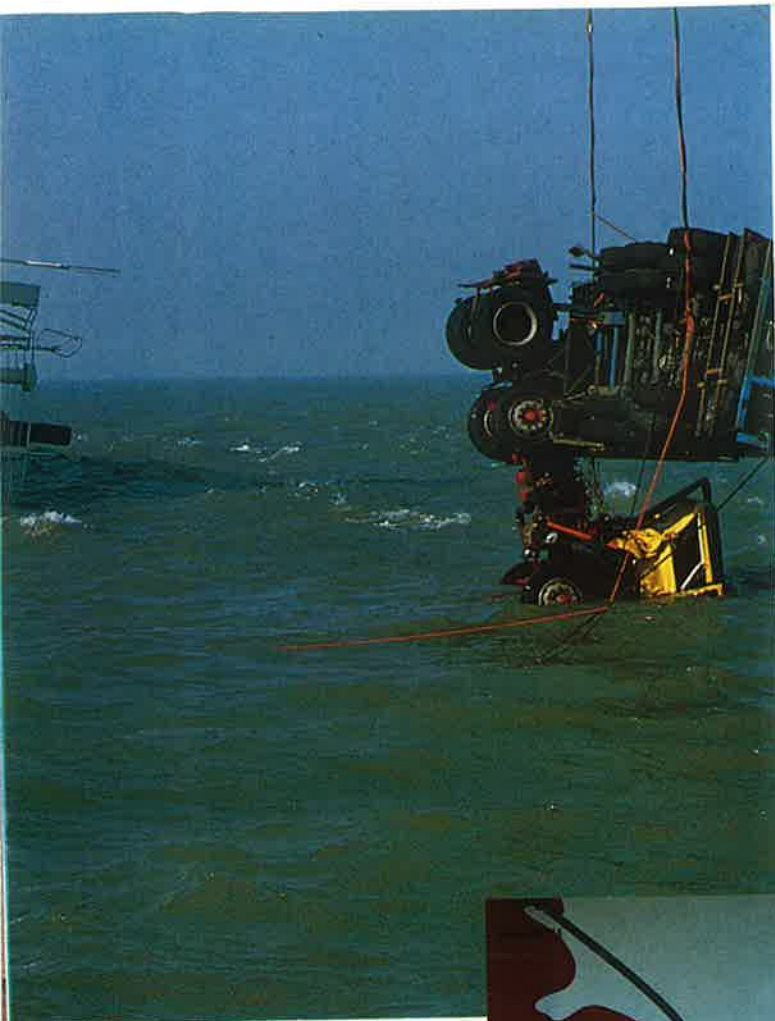
Hace un año, el periódico londinense *The Sunday Times* publicó un informe explicando los peligros de la tendencia a cargar más y más vehículos sin preocuparse suficientemente por la seguridad del barco. Lla-

mó la atención específicamente sobre la construcción vertical de las cubiertas. Otro estudio que fue quizá leído, pero cuyas advertencias nunca

fueron tomadas en serio. Es más: la casa matriz de la Townsend Thoresen, European Ferries, va a introducir dos «super-transbordadores» entre junio y noviembre, con capacidad para 2.400 pasajeros y 700 vehículos, el doble de la que tenía el «*Herald of Free Enterprise*



NAUFRAGIO DEL «HERALD OF FREE ENTERPRISE»



se». Ninguno de los dos supertransbordadores, que han costado unos 43 millones de libras cada uno, cuenta hasta ahora con mamparos para impedir la desestabilización.

Pocos días después del accidente, el ministro de Transporte británico, John Moore, anunció en la Cámara de los Comunes, que a partir de ahora ningún transbordador británico será autorizado a viajar con las puertas abiertas. También dijo que su departamento «aconseja» la instalación de luces de advertencia en el puente de mando, y que en el futuro esta medida podría ser obligatoria.

Mientras tanto, el casco del «Herald of Free Enterprise» yacía en las afueras de Zeebrugge parcialmente sumergido, como una ballena muerta. Dentro había más de cien cadáveres, flotan-

tando entre muebles, ropa, cristales, gasolina, coches y bidones de sustancias tóxicas, fuera del alcance de los equipos de buzos. Los trabajos para salvar el barco, que probablemente será vendido y bautizado con otro nombre una vez puesto a flote, pueden costar hasta tres millones de libras y son

supervisados por la empresa Smit-Tak, de Rotterdam, la más grande del mundo en el campo de salvamento.

Para levantar el barco se soldan enormes cables en los dos lados del casco que luego son conectados con dos grúas flotantes ubicadas en barcasas situadas a cada lado, cada una fijada con ocho vigas de 30 metros y con una capacidad de arrastre de 3.000 toneladas. También se ha soldado una abrazadera de 50 metros en la cu-

bierta principal para evitar que los cables rompan el casco. Finalmente, en una sola operación el casco ha sido enderezado.

El tráfico de personas y mercancías en el Canal de la Mancha ha crecido enormemente en años recientes. Según la revista *The Economist*, un total de 393.000 camiones y remolques salieron de puertos británicos hacia el continente en 1975; en 1985, la cifra llegó a 868.000. Durante la misma época, el número de pasajeros aumentó desde 6,8 millones a 14,3 millones. El diario *International Herald Tribune* afirma que el número de pasajeros es aún mayor, llegando a 23 millones al año, y añade que todos los días se hacen unos 250 viajes a través del canal.

A pesar de este tráfico (al que hay que sumar todos los buques de carga, barcos de pesca y yates privados que pueden navegar por la zona), sólo ha habido cinco accidentes importantes con transbordadores en los últimos cinco años; el peor de los cuales, por supuesto, ha sido el más reciente. Sin embargo, está claro que la seguridad disminuye según aumenta el tráfico, sobre todo si las empresas transbordadoras responden al creciente número de pasajeros y vehículos construyendo barcos aún más grandes.

La Townsend Thoresen es la más grande de las empresas operadoras del canal. En 1985 sus beneficios alcanzaron los 19 millones de libras, aunque una serie de huelgas el año pasado le dañaron considerablemente. Como era de esperar, Townsend Thoresen es uno de los más fervientes enemigos del proyecto de túnel entre Inglaterra y Francia, y la próxima botadura de sus dos supertransbordadores en parte responde a los temores que suscita el proyecto. Ahora la batalla entre Eurotunnel, el consorcio constructor, y los operadores de transbordadores puede entrar en una nueva fase con ventaja para aquél, puesto que los argumentos de que el futuro túnel no sería seguro, si son avanzados por los dueños de los transbordadores, pueden sonar a hueco después del accidente del 6 de marzo. ■

R. MACKAY

MAR 25

El nudo fundamental del problema parece estribar, según las conclusiones provisionales avanzadas por los técnicos, en el propio diseño de los transbordadores del tipo roll on-roll off y, muy especialmente, en la ausencia de mamparos que actúen como divisores de las dos cubiertas de vehículos, creando departamentos estancos. El problema de los mamparos no es tan sólo de coste: su presencia alargaría las operaciones de carga y descarga.

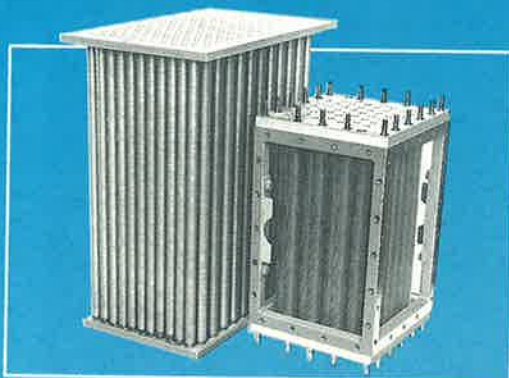




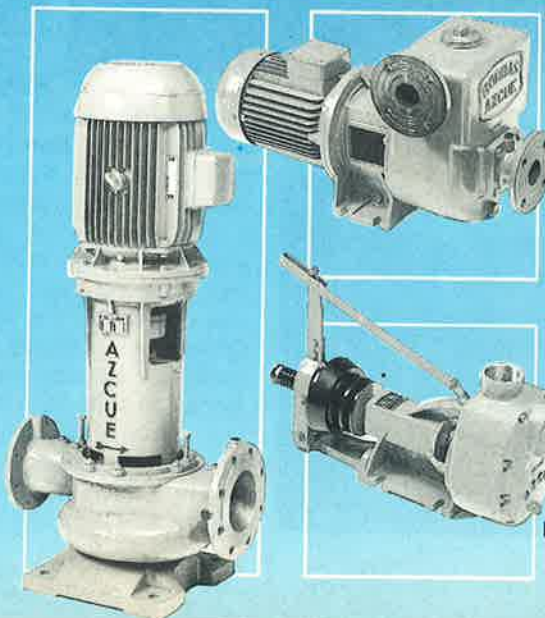
bombas azcue

Fábrica y Oficinas en:
ARRONA-CESTONA
(Guipúzcoa) España.
Teléfonos: (943) 86 70 47*
86 73 46
86 74 41
Télex: 38 740 BOAZ E
Telefax: (943) 86 74 40

Dirección Postal:
Apartado, 34
20780 ZUMAIA
(Guipúzcoa) España



La gama más completa de bombas e intercambiadores para barcos pesqueros



- Bombas para servicio de refrigeración en general. ■ Bombas para refrigeración por agua dulce o salada de: Motor Principal, auxiliares, reductor. ■ Bombas para circulación de condensadores y generadores. ■ Bombas para Servicios Generales: Achique de sentinas, lastre, valdeo y contra incendios. ■ Bombas para circulación y trasiego de salmuera.
- Bombas para servicios portuarios y de Astilleros. ■ Bombas para mantenimiento de cebo vivo y lluvia artificial. ■ Bombas para trasiego de combustible y carburantes. ■ Bombas para lubricación por aceite de: Motor Principal, auxiliares, reductor. ■ Equipos para contra incendios de emergencia.
- Equipos hidróforos para agua dulce y salada. ■ Intercambiadores de calor para agua dulce de: Motor Principal, auxiliares. ■ Intercambiadores de calor para aceite de: Motor Principal, auxiliares, reductor, grupos hidráulicos, maquinillas.

DOSSIER

Los recientes siniestros acaecidos en el ámbito marítimo han puesto de actualidad, entre otras cosas, la importancia que la actividad aseguradora tiene en este sector económico. MAR pretende ofrecer a sus lectores un amplio panorama de las principales cuestiones que atañen al mundo del seguro marítimo. Para ello, ha contado con la colaboración de diversos expertos y profesionales del sector, con cuyos trabajos ha sido elaborado el presente «dossier».



EL SEGURO MARITIMO



LA INDUSTRIA DEL SEGURO MARITIMO

ES nuestro propósito ofrecer una elemental panorámica de la actividad aseguradora con relación a (o en su dependencia con) la marítima, renunciando *a priori* a cualquier tipo de profundización que tan sugerente tema nos ofrece.

Hemos de aclarar también que, aún cuando este trabajo se titule «*La Industria del Seguro Marítimo*», no nos encontramos identificados con tal calificación por cuanto, a nuestro entender, no se puede hablar en propiedad de «industria» sino, más exactamente, de actividad marítima aseguradora. No hay que olvidar que el seguro se encuadra en el sector de los servicios y no en el industrial lo que, no obstante y en última instancia, tampoco es obstáculo para concebir el seguro como una forma de «industria».

El seguro marítimo, como

Los autores del presente artículo, José-Luis Onsurbe e Ida Stier, representantes del Club de Protección e Indemnización del Reino Unido, hacen un conciso retrato de la actividad marítima aseguradora de nuestros días, deteniéndose en sus diversas modalidades y, más en concreto, en la experiencia mutual de los clubes británicos.

todo seguro, nace como una respuesta a una necesidad social. Es la sociedad la que, planteados unos problemas concretos, ha exigido una solución ajustada a ellos. Los problemas suscitados en el área marítima y su eventual resolución no difieren en absoluto del espíritu y esencia que animan otras necesidades surgidas en diferentes esferas de nuestra actividad.

En definitiva, de lo que se trata en el campo que nos ocupa, es de remediar o paliar, sin ánimo de lucro, la pérdida patrimonial que un determinado evento puede suponer para una persona física o jurídica.

El párrafo precedente ya nos pone en relación con alguno de los elementos que configuran el seguro y, en particular, con el de «riesgo» (cuya acuñación clásica en nuestro ámbito es la de «fortuna de mar») y que constituye uno de los más ca-



El P & I tuvo su origen en Inglaterra, donde proliferaban las Asociaciones de armadores. Estas optaron por agrupar y poner en común los riesgos de sus miembros, de modo que el colectivo protegiera a cada armador, a sus tripulaciones y a las mercancías a su cargo.

mero de operaciones de toda índole, si bien y para una mejor comprensión de la cuestión, vamos a asignar al buque el protagonismo de dicho sector (lo que no quiere decir que lo tenga, ni tan siquiera que nosotros se lo concedamos). En la actualidad, y como veremos seguidamente, las fórmulas primarias de aseguramiento del buque han dado paso a una

muy amplia gama de contratos que inciden de forma directa en aquél.

La primera de dicha fórmulas, obviamente, es la del seguro de «casco-máquina», que tiene por objeto resarcir a su propietario de la pérdida del buque mediante el pago de una indemnización.

Pero en esta modalidad no solamente se considera, como hemos apuntado, la pérdida total (o constructiva) del

buque, sino que la cobertura dispensada se amplía, entre otros casos, para garantizar lo que en el argot técnico-profesional se califica de «avería particular», es decir, la pérdida parcial del bien objeto del seguro, sobrevenida como consecuencia de la producción de algunos de los supuestos (riesgos) contemplados en la póliza.

Dentro de este tipo de contrato y como riesgos específicos, se incluye asimismo la contribución a la avería gruesa; los gastos particulares y de salvamento. El seguro de «casco-máquina» suele incorporar, por otra parte y en la práctica, el de «flete» y «desembolsos».

Por razones de espacio nos abstendremos de examinar en detalle ambos conceptos. Únicamente añadiremos que las formas de cubrir los riesgos antes indicados son muchas y permiten una gran cantidad de combinaciones que, a título de resumen un tanto simplista, podríamos reducir a dos: las llamadas «condiciones inglesas», elaboradas por el Instituto de Aseguradores de Londres, y las «condiciones españolas» fruto de las correspon-

dientes ponencias técnicas de UNESPA.

Cuanto antecede es un mero acercamiento a la realidad, por cuanto tanto las condiciones españolas como las inglesas (e incluso las americanas, que no resultan infrecuentes en nuestro mercado) son muy amplias, y su elección no viene únicamente determinada por el mutuo convenio entre asegurado/asegurador, ni tan siquiera por el precio del seguro, sino más propiamente aún, y muy particularmente, por el tipo de buque, por la naturaleza de su actividad y del tráfico. Tanto es así que no existe una fórmula «standard», sino que cada buque tiene su cobertura propia y específica, existiendo por consiguiente cláusulas para buques mercantes y petroleros netamente diferenciadas de las concebidas para, por ejemplo, los pesqueros o las embarcaciones de recreo (yates), etcétera.

Dentro igualmente de la póliza de «casco-máquina» se suele incorporar el seguro de «guerra» y el de «huelgas» (en sus versiones inglesas o españolas). Pero esta exposición resultaría todavía más elemental si considerásemos que el seguro de «casco-máquina», «flete», «desembolsos», «guerra y huelgas», constituye o engloba todo lo que el sector asegurador puede aportar al naviero.

Por contra, podemos afirmar que el buque se nos presenta como el punto en el que converge otra muy variada gama

de seguros, cuales son el vulgamente conocido como de «paralización» o «pérdida de alquiler» (Loss of Hire), el de «protección e indemnización», el de «flete, demora y defensas», el de «huelgas en tierra», de tripulantes, etcétera.

La cobertura de «pérdida de alquiler», que cada día cobra una mayor significación, es un claro exponente de la evolución histórica del seguro, por cuanto, si bien se conocía antes de la crisis de Suez de 1956, fue precisamente desde ese momento cuando se incrementó el índice de su contratación por parte de los armadores.

La crisis de Suez produjo, entre otros efectos dignos de particular atención, un fuerte incremento de los fletes y, como en esta modalidad del seguro la tasa (prima o precio) resultaba comparativamente barata, muchos armadores decidieron protegerse contra una posible pérdida de beneficios.

Pasada la crisis y económicamente mensurado el alcance de las reclamaciones, dichas tasas se situaron en índices más razonables y hoy, el seguro de «LOH» se encuentra firmemente establecido en el mercado.

Bajo el nombre de «LOH» lo que en definitiva se pretende garantizar es la pérdida de beneficios que ha de soportar el armador si el buque queda «off hire», como resultado de uno de los riesgos enumerados en la póliza. Una de sus características es que la indemnización se fija de acuerdo con una cantidad por día de tiempo perdido y no de forma globalizada. No obstante, una excepción importante es que este seguro no cubre la pérdida de beneficios del armador resultante de la pérdida total del buque.

A primera vista, tal excepción podría parecer poco razonable. No obstante, la motivación de la exclusión que mencionamos resulta de orden práctico y no es otra que la de considerar como más conveniente prevenir la pérdida de flete, debida a pérdida total del buque, mediante un seguro independiente y que, como hemos apuntado, se incorpora al de «casco-máquina».

**EN ESPAÑA
NO EXISTEN
ASOCIACIONES
DEL ESTILO
DE LOS
«CLUBES» DEL
REINO UNIDO:
SE TRATA DE
UNA CARENCIA
IMPORTANTE**

racterizados de la institución aseguradora.

Hasta donde conocemos, no existe un concepto unitario de seguro marítimo, toda vez que, como en tantos otros campos, cada autor y tratadista tiene su propia formulación al respecto. Por ello, no nos detendremos en su definición centrandó nuestra atención, por contra, en la exposición de las distintas fórmulas que los aseguradores proponen a la sociedad para prevenirse de la multiplicidad de riesgos que el tráfico marítimo comporta.

Estas fórmulas, desde una perspectiva histórica, han seguido el mismo proceso de evolución que la actividad marítima propiamente dicha. Ha sido ésta la que primero ha planteado, en el tiempo, la necesidad y, una vez creada, ha demandado su solución.

En nuestros días la actividad marítima conlleva un gran nú-

El seguro de «pérdida de alquiler», como cualesquiera de los antes mencionados, merecería por sí mismo una amplia y detallada exposición, aquí imposible. Vamos a tratar seguidamente del seguro conocido como de «protección e indemnización», que es un seguro de responsabilidad frente a terceros, de carácter adicional o complementario y mutual. Es seguro de responsabilidad frente a terceros, en el sentido de que garantiza la responsabilidad en que puede incurrir el

seguro por dicha póliza. Es un seguro mutual y ésta es una diferencia muy específica con relación a los de prima fija. El «P & I» se origina en Inglaterra, donde proliferan una serie de Asociaciones de armadores que agrupan y ponen sus riesgos en común, asegurándose unas a otras sobre una base mutual, que es una típica manifestación del espíritu de solidaridad que informa al seguro, y del de unidad, que caracteriza al derecho marítimo.

Las Asociaciones que indica-

inglés, cuya tradición y eficacia en este tipo de servicio constituye una garantía sobrada de eficiencia y seguridad.

Los riesgos garantizados por los *clubs* son de muy variada índole. Puede decirse que, día a día, aumentan en su número y naturaleza. Los *clubs*, quizá con una mayor sensibilidad que el resto de los aseguradores, impuesta por las circunstancias, se ven obligados a adaptar su cobertura a las nuevas necesidades de sus miembros (esto es, los Armadores), en la medida en que la legislación les impone nuevas responsabilidades.

Tales riesgos suelen venir agrupados en categorías o modalidades, de las que la «protección» y la «indemnización» son las dos principales. Junto a ellos coexisten otros que paulatinamente se han ido añadiendo a los inicialmente ofrecidos, y que incluso han dado origen a *clubs* independiente y específicamente creados al efecto, cual ocurre con los de «flete, demora y defensa».

Igualmente, los riesgos del transporte combinado han merecido la atención de estas Asociaciones, dando origen a un nuevo *club*, que se dedica a la cobertura unitaria de estos riesgos y que, hasta donde conocemos, es único en su especie.

En la categoría de «protección» se unifican las responsabilidades que para el armador se derivan de la propiedad o tenencia del buque, principalmente las que se refieren a muertes y lesiones; accidente; enfermedades de pasajeros; tripulación; empleados; los daños a los objetos fijos (diques, muelles, instalaciones portuarias, etcétera); 1/4 de responsabi-

lidad por abordaje (cuando está excluido de la cobertura de la póliza de «casco»); los daños ocasionados sin contacto; gastos de cuarentena, y un largo etcétera.

Dentro de la modalidad de «indemnización» se recogen las responsabilidades derivadas del buque como medio porteador de un cargamento. Así, se tienen en cuenta las surgidas de la infracción de normas aduaneras; de inmigración; portuarias; reclamación por daños o avería a la carga; falta de entrega; exceso de contribución a la avería gruesa y salvamento, etcétera.

La enumeración que antecede en forma alguna es limitativa y no fija un número «clausus». Muy al contrario, y para permitir la adecuación de los *clubs* a la realidad del mercado, existe la llamada *Omnibus Rule* que otorga al Comité (órgano de gobierno del *club*) una gran libertad y discrecionalidad para la admisión de reclamaciones bajo las reglas.

El seguro de «P & I» tiene, a nuestro parecer, una gran flexibilidad, en contraste con la normatividad de las pólizas a prima fija, en las que los riesgos cubiertos son única y exclusivamente los que se enumeran en las mismas.

Con respecto al seguro de «flete, demora y defensa» se configura como el de los gastos legales en que pueda incurrir el asegurado (miembro), al iniciar o defenderse de cualquier eventual reclamación que no recaiga en el ámbito de la póliza de «casco» o de «P & I». De su importancia nos da idea su incremento en el mercado, consecuencia del elevado costo de cualquier procedimiento legal.

Como los lectores podrán comprender, lo expuesto únicamente es una muy sucinta aproximación a la realidad aseguradora del momento, potenciada por el reciente ingreso en la CEE, y que resulta acreedora a un trabajo más elaborado y amplio. ■

José Luis ONSURBE RUBIO
AMAYA, Cia. de Seguros y
Reaseguros, S. A. e
Ida STIER
IBERPANDI, S. A., Representantes del
U. K. P & I CLUB



Gracias a la llamada *omnibus rule* (lo que, en mezcla anglo-latina, viene a significar «regla apta para todo»), el seguro marítimo puede alcanzar los más variados terrenos.

asegurado (que en esta modalidad recibe el nombre de «miembro») con respecto a terceras personas. Al hablar de responsabilidad nos estamos refiriendo a la legal o, lo que es lo mismo, a aquella que recaiga sobre el miembro (asegurado), en virtud de una ley o de un contrato del que sea parte.

Frente a este marco, está claro que, si el miembro se compromete o acepta responsabilidades en exceso de las antes indicadas, no serían objeto de este seguro, salvo pacto en contrario.

El «P & I» es complementario al de la póliza de «casco». El seguro de «P & I» nació precisamente en razón de la insuficiencia de la cobertura dis-

mos operaban de un modo amigable e informal (de ahí el nombre de *clubs*, que se les daría y que ha perdurado hasta nuestros días). Surgen así, ante la responsabilidad por muerte y lesiones corporales, los «Protection Clubs» y, los «Indemnity Clubs», que son los que procuran coberturas para responsabilidades referentes a la carga. Hoy en día, ambas categorías de *clubs* están integradas en una sola, que es la que se denomina «Club de P & I».

En nuestro país no existen tal tipo de asociaciones mutuas dedicadas a la cobertura de riesgos de protección (personas) e indemnización (cosas), de ahí que haya que recurrir a mercados extranjeros, como el



ASTILLEROS Y VARADEROS

Francisco Cardama, S.A.

**CONSTRUCCIONES NAVALES
REPARACIONES EN GENERAL
CARPINTERIA NAVAL**

Avda. Orillamar, 189 - Telfs.: Oficinas: 986 - 23 16 32
Astillero: 23 30 54 - Telex: 83447 CRMA-E - BOUZAS - 36208 (Vigo)



CARACTERISTICAS PRINCIPALES

Estora total	18,00 mts
Estora en flotación	16,40 mts
Manga máxima	5,30 mts
Calado	1,80 mts
Puntal	2,50 mts
Potencia aprox.	300 hp
Velocidad aprox.	10 nudos
Autonomía aprox.	1.500 millas
Capacidad de bodega	30 m. ³
Capacidad de combustible	10 m. ³
Capacidad de agua dulce	2 m. ³
Habilitación	8 personas
* T. R. B.	35
Normas construcción	Lloyd's Register



Telf. (986) 37 22 33 — Telex 83667 - PLSP E
Fax 374337 — Apartado Postal, 501
Ríos - VIGO (Spain)



LA COBERTURA DE LOS RIESGOS MARITIMOS

Alberto González Peral, experto profesional de la materia, nos introduce en el siguiente artículo en las particularidades de las dos grandes áreas en que se subdivide hoy la cobertura de riesgos, dentro del seguro marítimo: la que afecta a los intereses del armador y la que se refiere a los intereses del cargador.

ES de todos conocido el interés que los armadores han tenido siempre en reducir o eliminar los riesgos económicos que pudieran derivarse de la navegación de sus buques.

Ya en tiempo de los antiguos griegos se practicaba una modalidad de cobertura de los riesgos marítimos denominada «préstamo marítimo», que podría asimilarse al contrato que hoy se conoce con el nombre de «seguro». Este préstamo marítimo se establecía sobre las embarcaciones y/o los carga-

mentos, que los armadores concertaban con prestamistas antes de realizar un viaje marítimo. En el supuesto de que llegara a su destino previsto, el armador debería devolver al prestamista el importe del préstamo, más unos intereses sobre el mismo que oscilaban entre el 10 y el 30 por 100. Sin embargo, si el buque se perdía durante la travesía, el armador estaba liberado de devolver tanto el préstamo como sus intereses.

Otro tipo de contrato que podría asimilarse al contrato de seguro fue el denominado

EL SEGURO MARITIMO



«préstamo a la gruesa», que se practicó hasta mediados del siglo XII por los armadores de muchos países ribereños del mar Mediterráneo. Este «préstamo a la gruesa» lo concertaba principalmente el capitán de un barco, cuando después de haber zarpado del puerto de origen sufría un accidente o se hallaba en dificultades económicas para abastecer de alimentos a sus tripulantes para continuar viaje, por lo que hipotecaba el barco para obtener el dinero suficiente para reparar las averías, con la condición de que si el barco no llegaba a su destino estaba liberado del pago de la deuda y sus intereses.

Pero el primer contrato de seguro marítimo que se conoce como tal fue establecido en Génova en el siglo XIV bajo el nombre de *Polizza*, extendiéndose rápidamente este tipo de cobertura a otros países europeos, entre ellos a España, que fue la primera en establecer una ley sobre el seguro marítimo, denominada «Las orde-

nanzas de Barcelona», en el siglo XV.

Fueron los lombardos italianos quienes llevaron el conocimiento y la práctica del seguro a Inglaterra, conocida hoy como la cuna del seguro marítimo. Los aseguradores lombardos (anteriormente prestamistas) se asentaron en una calle de Londres a la que denominaron «Lombard Street», donde efectuaban y cerraban sus operaciones de seguro. Tal fue su influencia que la póliza de seguro marítima de Lloyd's, vigente hasta hace muy pocos años, comenzaba diciendo: «*Y se conviene por nosotros, los aseguradores, que el presente documento o póliza de seguros tendrá tanta fuerza y efecto como el más firme documento o póliza de seguro efectuado hasta ahora en Lombard Street.*»

La realidad es que, a partir de ese momento, los ingleses recogieron la antorcha, desarrollando y perfeccionando el seguro marítimo. Hoy en día, el mercado anglosajón de segu-



Las pólizas actuales referidas a los riesgos del buque cubren una amplia gama de posibilidades en las que puede verse envuelto el armador.

ros es el más importante del mundo.

Dentro de la estructura actual de los seguros marítimos existen dos grandes áreas claramente diferenciadas para la cobertura de los riesgos: una, que podríamos denominar «intereses de armador», que engloba todos los riesgos a que está expuesto el armador de un buque por la utilización del mismo; la otra, referida a los riesgos que corren las mercancías transportadas bajo cualquier tipo de contrato, que generalmente no son propiedad del armador, es la que denominaremos «intereses de cargador».

Por lo que se refiere a los «intereses del armador», existen diferentes tipos de cobertura para garantizar la multiplicidad de riesgos marítimos, entendiéndose por tales no sólo aquellos que pueden darse por la acción del mar y la navegación marítima (temporal, naufragio, varada, etcétera) sino también aquellos otros que se dan en el mar, sin que la causa esté relacionada directamente con el mismo (incendio, etcétera), los cuales podemos dividir en tres grupos: seguros para la cobertura de daños al buque; seguros para la cobertura de la responsabilidad del armador, y seguros para la cobertura de pérdida de ingresos por paralización del buque.

Sin embargo, las pólizas actuales para la cobertura de seguro de daños al buque o pólizas de cascos incorporan, además, coberturas de responsabilidad y coberturas de pérdidas de ingresos y/o coberturas sobre gastos realizados por el armador para poner el buque en disposición de navegar.

Así, en una primera parte, se pueden asegurar la pérdida total real o constructiva del buque, el abandono, la contribución a la avería gruesa y los gastos de salvamento, que puede ampliarse para garantizar los daños parciales o averías particulares que sufra el buque a causa de ciertos riesgos (como el naufragio, la varada, el incendio, el abordaje o debido a temporal). Además, se pueden asegurar las averías sufridas en la maquinaria debidas a causa accidental o a negligencia



cia de la tripulación o de reparadores, etcétera. Por último, pueden asegurarse asimismo los daños ocasionados al buque directamente por huelguistas o por actos de guerra o terrorismo.

En una segunda parte, se puede asegurar la responsabilidad del armador por daños causados a otro buque y/o a la carga que transporte, los cuales los aseguradores limitan habitualmente a los 3/4 (75 por 100) de dicha responsabilidad, con el límite máximo del valor asegurado para el casco y la maquinaria. Sin embargo, para ciertos tipos de buques, como los pesqueros, se suelen otorgar coberturas hasta los 4/4 (100 por 100), con el mismo límite del valor asegurado para el casco y maquinaria, ampliando asimismo la cobertura no sólo al abordaje a otros buques si-

LAS POLIZAS ACTUALES PREVEN LOS DAÑOS QUE PUEDEN LLEGAR A SUFRIR TANTO LA CARGA COMO TERCEROS BUQUES

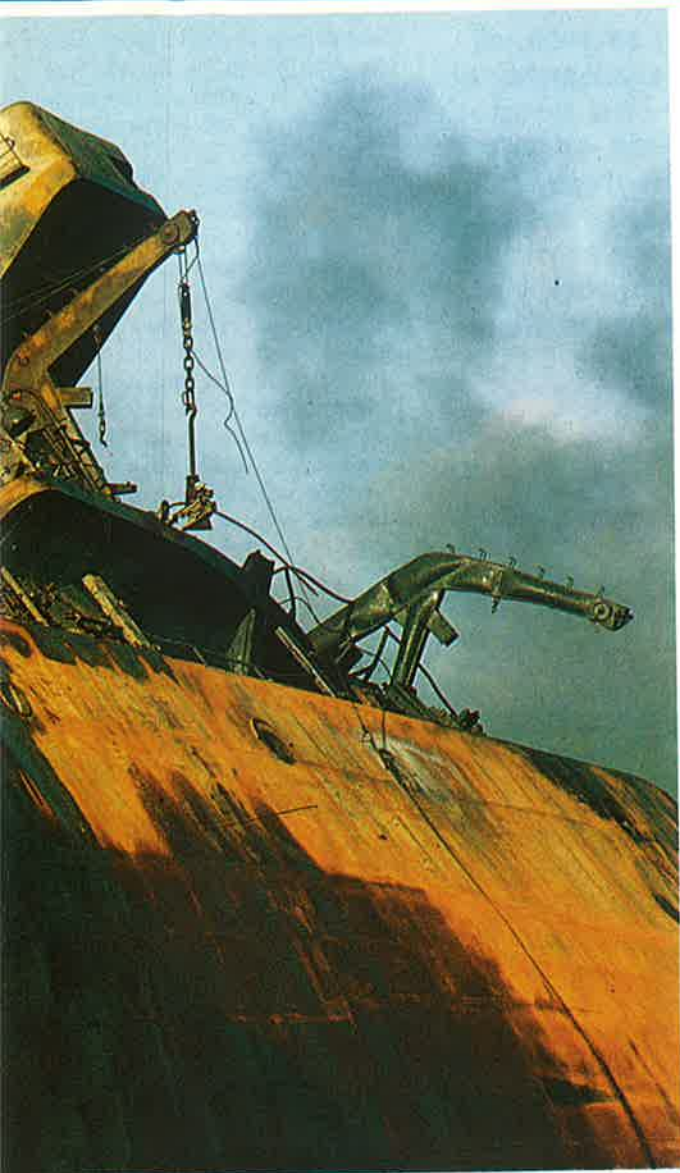
no también en los casos de colisión con cualquier otro objeto fijo y/o flotante (muelles, pantalanés, *pipelines*, etcétera) y por pérdidas de vidas humanas o daños a las personas.

En una tercera parte, puede asegurarse la pérdida de ingresos por flete perdido o los de-

sembolsos realizados por el armador para poner el buque en disposición de navegar, en caso de pérdida total del buque durante la vigencia del seguro, lo que imposibilita que el armador gane nuevos fletes o pueda resarcirse de los gastos realizados.

Esta cobertura limita la cuantía máxima que el armador puede asegurar por estos conceptos (por otra parte muy difícil de demostrar) al 25 por 100 del valor asegurado sobre casco y máquina. Los armadores de buques pesqueros pueden asegurar otro tipo de intereses que no forman parte propiamente del buque: aparejos de pesca, pertrechos, equipajes de tripulación, etcétera.

Dentro del apartado de responsabilidades que pueden asegurarse por la «póliza de cascos», observamos que existe



Los riesgos a que se hallan expuestas las mercancías durante un viaje por vía marítima son múltiples, lo que obliga a diversificar también ampliamente las modalidades de cobertura: depende del tipo de mercancía, embalaje, estiba, viaje, etcétera.

una limitación importante tanto en supuestos cubiertos (abordaje o colisión) como en límites de indemnización (en el mejor de los casos el 100 por 100 del valor asegurado sobre casco y máquinas). Quedan sin amparar por dicha cobertura un sinnúmero de riesgos y causas a que se halla sujeto un armador.

Para cubrirse de estos riesgos, los armadores ingleses crearon en el siglo XIX los *clubs* (mutuas) de protección e indemnización, que pronto alcanzaron una fuerte expansión internacional. En España empezaron a operar en la década de los 60, aunque por imposiciones de la legislación española en materia de seguros lo hicieron a través de Compañías de Seguros Españolas.

La cobertura que otorgan estas pólizas de seguro de protección e indemnización es muy

amplia. Realmente abarca todas las responsabilidades (en exceso de las cubiertas por la póliza de cascos) a que puede estar sujeto el armador con ocasión de la actividad de su buque, no limitándose al pago de las indemnizaciones que pudieran proceder, sino prestando también al armador la ayuda legal y de defensa necesaria para sus intereses en cualquier parte del mundo y estableciendo incluso avales y garantías en nombre del armador para evitar que éste vea su buque paralizado por un embargo preventivo en cualquier país, como garantía de pago por responsabilidades en que hubiera incurrido su buque.

Dentro de los riesgos garantizados por este tipo de pólizas, se hallan garantizadas, entre otras, las siguientes responsabilidades del armador: 1/4 (25

por 100) de la responsabilidad por abordaje (cuando no se encuentre amparada por la póliza de cascos); 4/4 (100 por 100) de la responsabilidad por colisión con objetos fijos y flotantes (excepto que se encuentre asegurada por la póliza de cascos); excesos de responsabilidad sobre el valor del buque cuando, por cualquier circunstancia, el armador no pueda limitar su responsabilidad; responsabilidad por polución hasta el límite de 300 millones de dólares USA; responsabilidad por daños ocasionados a la carga transportada; responsabilidad frente a la tripulación, en exceso de las cubiertas por el

ISM; responsabilidad frente a pasajeros y supernumerarios; responsabilidad frente a terceras personas, y un largo etcétera de posibles responsabilidades en que puede incurrir un armador.

El tercer grupo de riesgos a que se halla sujeto un armador y que pueden ser objeto de cobertura de seguro es el de la pérdida de ingresos motivada por la paralización del buque por unas causas determinadas.

Existen dos tipos diferentes de pólizas de seguro para garantizar estos riesgos: una de ellas garantiza al armador el pago de una cantidad diaria durante un período de tiempo determinado, en el supuesto de que el armador se vea privado de obtener ingresos por su buque como consecuencia de un accidente cubierto por la póliza de cascos; la otra, garantiza esencialmente lo mismo, pero si la causa es una huelga de la tripulación, del personal portuario o el retraso en la carga o descarga debido a una huelga del personal portuario ocurrida con antelación a la llegada del buque, caso de que produjera una congestión del puerto.

Este tipo de indemnizaciones no se producirían en el supuesto de que el accidente sufrido por el buque diera lugar a una pérdida total del mismo, en cu-

yo caso el armador percibiría una indemnización por flete perdido, si es que lo tenía asegurado bajo la póliza de cascos que hemos comentado anteriormente, o bajo una póliza de flete.

Por lo que respecta a la otra área, denominada *intereses de cargador*, nos referimos exclusivamente a la cobertura de los riesgos a que se halla sujeta una mercancía cuando es transportada a bordo de un buque.

En principio, cuando un cargador entrega las mercancías a un buque para su transporte, recibe un documento por el cual el porteador (armador) se compromete a entregar dichas mercancías en el puerto designado, en las mismas condiciones en que las recibió. ¿Para qué, entonces, el cargador (propietario) debe asegurarlas? Existen muchos motivos, pero entre otros considero como más importantes los siguientes: en primer lugar, el porteador no responde de los daños que puedan sufrir las mercancías debidos a ciertos riesgos que podríamos denominar «fortuna de mar»; por otra parte, el armador puede limitar su responsabilidad en cierto casos, sobre todo cuando no haya tenido culpa o negligencia, y, en el supuesto de daños, puede que el importe de la responsabilidad del armador no alcance el valor de lo dañado. Por último, está el factor tiempo de resarcimiento, que en muchos casos resulta esencial.

Lógicamente, los riesgos a que se hallan expuestas las mercancías durante un viaje por vía marítima son múltiples, y en consecuencia la cobertura de los mismos puede ser muy variada. Depende del tipo de mercancía, embalaje, estiba, viaje, etcétera. La cobertura puede limitarse a garantizar exclusivamente la pérdida total de la mercancía, debida a igual pérdida del buque, o extenderse a garantizar el denominado «todo riesgo», entendiendo por riesgo todo acaecimiento accidental, fortuito y externo. ■

Alberto GONZALEZ PEROL
Director del Departamento Marítimo
de Gil y Carvajal, S. A.

LAS investigaciones históricas más recientes coinciden al afirmar que el seguro marítimo es el más antiguo de todos los seguros. El seguro marítimo precede, en efecto, a las otras modalidades de seguro: es anterior, desde luego, al seguro terrestre, y el seguro aéreo nace con posterioridad. Hay que situarse en los albores del siglo XIV para encontrar las primeras pólizas de seguro. El seguro marítimo nace como una desviación del *préstamo a la gruesa*, en razón a la prohibición canónica que calificaba de usurario el préstamo por causa de los intereses. La pri-

Pionero en el campo del seguro, el marítimo —y, más concretamente, el seguro marítimo español— ha quedado anclado lamentablemente en sus orígenes, en opinión del catedrático Ignacio Arroyo. En el siguiente artículo, Arroyo hace un repaso a las debilidades principales que el seguro marítimo español tiene en el terreno jurídico.

ma de seguro vino a sustituir a la prohibición de la reprobación de la usura y a convertir el riesgo en un elemento del contrato.

Paradójicamente, sin embargo, la actualidad muestra que el seguro marítimo ha perdido el carácter pionero, al menos desde el punto de vista de su renovación. Hoy puede afirmarse sin hipérbole que el seguro terrestre ha desplazado al seguro marítimo a la hora de dar respuesta a las necesidades surgidas del tráfico al que sirve. Por un lado, por las cambiantes y nuevas modalidades del seguro terrestre; por otro,

EL SEGURO MARITIMO ESPAÑOL



por la introducción de nuevos elementos en la configuración del contrato; finalmente, por la revisión y actualización de las pólizas-tipo.

Lamentablemente, el seguro marítimo ha quedado anclado en sus orígenes. Basta observar en ese sentido la regulación de nuestros viejos textos históricos (Ordenanzas de los Magistrados de Barcelona de 1215, Ordenanza del Consulado de Burgos de 1538, Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1560, Ordenanzas del Consulado de Sevilla de 1556 y Ordenanzas del Consulado de San Sebastián de 1662, por citar sólo tex-

tos españoles), para comprobar que no son tantas y tan relevantes las modificaciones introducidas en el derecho vigente (advirtiéndose de modo inmediato que el derecho vigente se sitúa en el Código de comercio de 1885, artículos 737 a 805).

Al lado de las notas esenciales que conforman el contrato de seguro como negocio jurídico bilateral y oneroso, de tracto sucesivo y *uberrima bona fides*, importa destacar las características de la disciplina legal. Dicho de otro modo, qué rasgos acompañan a la institución desde la preocupación de su reforma.

En primer lugar, debe hablarse del *arcaísmo de la regulación*. Como se indicó, el derecho positivo está recogido en el Libro Tercero («Del comercio marítimo»), Título III («De los contratos especiales del comercio marítimo»), sección tercera («De los seguros marítimos»), artículos 737 a 805 del Código de Comercio de 1885. A mayor abundamiento, es dato conocido que no requiere más insistencia que el Código vigente sigue las pautas de su antecesor, el Código de Sainz de Andino, promulgado en el primer tercio del siglo XIX, 1829 exactamente. Código por lo demás que no se aleja de las primeras fuentes históricas, principalmente las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737 y las Ordenanzas de la Marina francesa de 1681.

La simple observación de esos datos dispensa cualquier comentario. Bastará tan sólo recordar que los avances de la navegación se producen a finales del pasado siglo. El tránsito de la vela al vapor es prácticamente desconocido por el codificador decimonónico. A nadie se le ocurre pensar, por tanto, que el derecho vigente puede satisfacer las actuales necesidades del tráfico marítimo y por ende las del seguro.

En este mismo orden de consideraciones, no sería legítimo silenciar, sin embargo, que la entrada en vigor de la Ley sobre contrato de seguro, de 8 de octubre de 1980 (BOE, núm. 250, de 17 de octubre) ha afectado a esta realidad, reformando algunos aspectos de la ins-

titución. No es este momento oportuno para entrar en la polémica doctrinal, y de indudable transcendencia práctica, sobre si la Ley 50/1980 se aplica directamente a todos los seguros, incluido naturalmente el seguro marítimo. Respetando las distintas opiniones mantenidas por los autores, parece que la tesis más consolidada está en favor de una aplicación recordada exclusivamente a las disposiciones generales contenidas en el Título primero de la citada Ley. Tesis, por lo demás, a la que me adhiero. Cuestión no pacífica, sin embargo, es la relativa al ámbito de aplicación del propio Título I; es decir, si se contrae únicamente a la sección primera «preliminar» (concepto, modalidades y carácter imperativo, condiciones generales y favor del asegurado, seguro putativo) o se extiende, por el contrario, a las secciones segunda («Conclusión, documentación y deber de declaración del riesgo»), sección tercera («Obligaciones y deberes de las partes») y sección cuarta («Duración del contrato y prescripción»). De seguir la tesis amplia, la incidencia de la Ley sería naturalmente mayor, aunque a mi juicio existen razones más fundadas en favor de la tesis estricta, en el sentido de entender que al seguro marítimo sólo le afectan los artículos primero al cuarto, ambos inclusive, de la Ley 50/1980.

En segundo lugar, debemos constatar la *dependencia funcional del derecho anglosajón*. Que el mercado del seguro maríti-

mo español es un apéndice del mercado londinense es un lugar común. El volumen de cartera, la estructura y organización, el mercado del reaseguro y, sobre todo, la gran experiencia perduradora, han hecho que Londres sea, por un sinfín de motivos largos de explicar, el punto de referencia del seguro marítimo mundial, al que no se escapa obviamente nuestro angosto mercado nacional. Mas no se trata de reconocer ahora un hecho incuestionable: mercado de seguro marítimo es igual a mercado de Londres. Se trata más bien de poner el acento en el aspecto legal, en el régimen jurídico aplicable. Y ello no tiene explicación. Quiero significar en otras palabras que, aunque el mercado sea londinense, el régimen jurídico de las pólizas de seguro suscritas en España, que dan cobertura a buques y cargamentos españoles, podrían estar sometidos al derecho español. Sin embargo, no lo están. En ese sentido hay que interpretar la afirmación anterior («dependencia funcional del derecho anglosajón»). Ello requiere alguna explicación.

La autonomía de la voluntad es uno de los principios esenciales del derecho de contratación. Las partes gozan de libertad para introducir todas las cláusulas y condiciones que estimen oportunas, con el límite del orden público. El contrato de seguro y, más concretamente, el del seguro marítimo, no son una excepción. Es más: normalmente, el contenido del contrato, derechos y obligaciones de las partes, están recogidos en la póliza de seguro, redactada de común acuerdo, o redactada por el predisponente asegurador y aceptada por el asegurado. En la póliza se contienen infinidad de cláusulas que no están en la Ley; las partes suplen con su voluntad las ausencias legales, acomodando sus intereses. De ahí que la póliza sea el documento fundamental en el seguro. A la póliza se remiten las condiciones generales comunes a todo contrato, ya de buques ya de mercancías, y las condiciones particulares son, como su propio nombre indica, las cláusulas re-

EL SEGURO TERRESTRE SE HA ADAPTADO MEJOR A LAS EXIGENCIAS DE LOS TIEMPOS



feridas a aspectos concretos de una póliza en particular.

Pues bien: lo sorprendente del caso es que la totalidad de los contratos de seguro marítimo que se suscriben en España se remiten o incorporan las condiciones inglesas del seguro marítimo, las condiciones del Instituto para mercancías o para cascos, según convenga (*Vid.*, texto traducido en *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. II, págs. 707 y ss.).

crito sobre la materia. La obra del profesor Uría, *El seguro marítimo*, se editó en 1940. Los demás escritos son parciales, tratan cuestiones concretas o incidentales. Cuando existe alguna obra general, carece de rigor académico o universitario; son obras discretas, aunque válidas con fines de pura divulgación. Evidentemente, existen importantes monografías, bien construidas y provenientes de tesis doctorales, pero falta una

ro en la *urgencia* y después en la *relativa facilidad*.

1. El arcaísmo legislativo se resuelve reformando la legislación. Basta en ese sentido impulsar el Anteproyecto de Seguro Marítimo que en su día redactó una Comisión de la Asociación Española de Derecho Marítimo y que, posteriormente, revisó otra ponencia *ad hoc* en el seno de la Sección de Derecho Mercantil de la Comisión General de Codificación

protección que el asegurado terrestre, que es fundamentalmente usuario o consumidor. El tema es importante.

La parte más floja del Anteproyecto es la referente al seguro de Protección e Indemnización. Necesita una nueva y completa redacción. En su día lo manifesté como miembro redactor de la Ponencia.

2. Por otra parte, la dependencia de las pólizas inglesas se resuelve redactando nuevas pólizas españolas para buques y para mercancías. Las condiciones generales del seguro de cascos y facultades datan de 1934. Hace tiempo les llegó la hora de la reforma. La solución es todavía más fácil que hacer la nueva Ley. Basta que las Compañías de seguro constituyan un reducido grupo de expertos y pongan manos a la obra. El presupuesto sería ridículo; al alcance, en todo caso, de los interesados. No se olvide que el trabajo de prevención es siempre mucho más económico que el de curación, y de mejor resultado, porque no hay mejor curación que la que no hace falta.

3. Finalmente, la producción bibliográfica es tarea algo más complicada, porque no se improvisan juristas dotados de sensibilidad científica, y menos todavía juristas con dedicación. No obstante, se puede acudir a los contratos de edición; el sector del seguro puede contratar la realización de la obra a las personas que juzguen capacitadas para ello.

Por último, el arbitraje sí es institución adecuada para resolver los conflictos que surgen entre las partes. La realidad muestra, no obstante, el fracaso de las instituciones arbitrales. Esto no desdice la bondad del arbitraje, sin embargo. La experiencia muestra que las partes quieren, sobre todo en el seguro, no perder tiempo, solucionar la controversia a la mayor brevedad y, a poder ser, sin la publicidad judicial. Por todo ello «el arbitraje *ad hoc* de árbitro único» es la fórmula que mejor armoniza las exigencias muy fundadas del seguro marítimo español. ■

Ignacio ARROYO

Abogado, catedrático de Universidad



Las pólizas de seguro marítimo que se suscriben en España resultan abusivamente deudoras de las condiciones inglesas.

Ello significa que la incorporación del derecho inglés es intencionada. Junto a las condiciones de la compañía española de seguro se cosen materialmente mediante su grapado las condiciones inglesas (Marine Policy Form, Institute Cargo Clauses; Marine Policy Form, Institute Ship Clauses). La visión gráfica, por real, da idea más que aproximada del fenómeno.

Junto al arcaísmo de la regulación legal y a la dependencia de las pólizas inglesas, el seguro marítimo español merece mejor fortuna desde el lado doctrinal y jurisprudencial. Aquí el problema se devuelve a la escasa bibliografía y al discreto nivel de las sentencias judiciales. Todo ello agravado por la falta de cauces arbitrales en una materia que se muestra tan propicia para el arreglo extrajudicial.

En el primer sentido indicado, si descontamos el capítulo sobre seguro marítimo que contienen los manuales del Derecho mercantil, poco se ha es-

obra académica de carácter general. No hay, pues, dónde acudir para informarse de todo el seguro marítimo.

En el segundo aspecto referido, la jurisprudencia menor de las Audiencias y la del Tribunal Supremo corren peor fortuna. Por decirlo brevemente, el seguro marítimo no lo ha escrito la jurisprudencia. Por otra parte, adolece del vicio, ya denunciado en otro lugar, de resolver las cuestiones con criterios de derecho común, desprovistos, por tanto, de las razones de la especialidad.

Finalmente, la falta de cauces arbitrales adecuados, a semejanza de los que existen en los países que nos son más próximos, es otro de los factores que explican la desatención de este sector de nuestra disciplina.

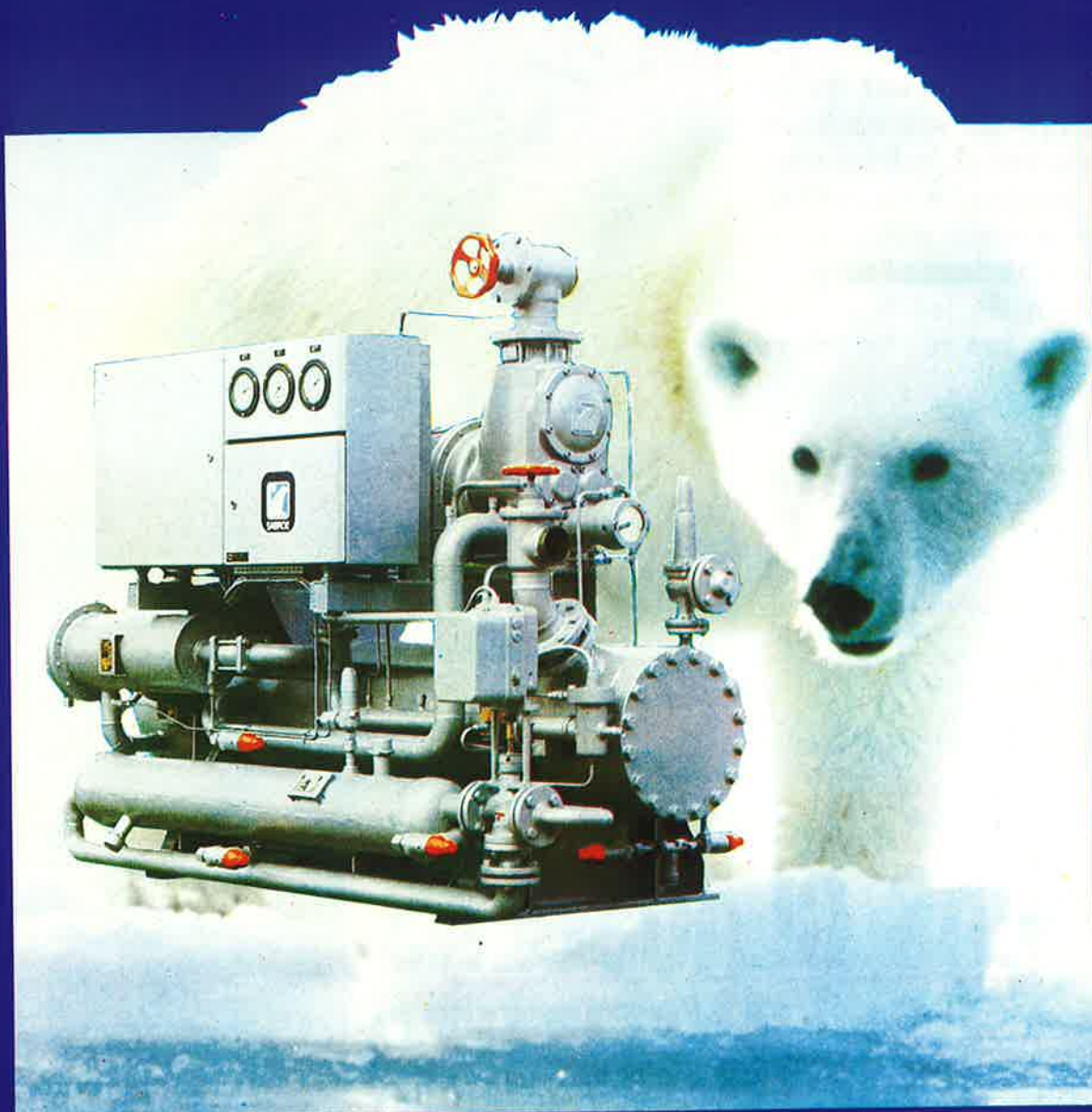
Realizado el diagnóstico, veamos cómo podemos remontar el mal. Vaya por delante que las soluciones ya son conocidas. No desvelaré, por tanto, nada novedoso. Tan sólo me importa hacer hincapié prime-

LOS MALES ACTUALES, DE SOBRA CONOCIDOS, PUEDEN SER CORREGIDOS CON GRAN FACILIDAD

(*Vid.*, el texto en el *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. I, págs. 979 y ss.).

Volveré en otra ocasión sobre el juicio que me parece el citado Anteproyecto. Baste decir que debe impulsarse sin reservas, aunque deba meditarse más: uno, el carácter de la ley (si es dispositiva o imperativa); dos, el seguro de responsabilidad civil del naviero. Lo primero es una cuestión política: si el asegurado, que también es empresario, necesita la misma

ESTAMOS EN TODOS LOS TERRENOS DEL FRIO INDUSTRIAL Y NAVAL



Diseñamos, Fabricamos y Montamos su Instalación Frigorífica con la más avanzada Tecnología y Profesionalidad.

Los Compresores Frigoríficos SABROE tienen un Alto nivel de Investigación, Calidad, Efectividad y Garantía con un Bajo costo de explotación y Mantenimiento, que son razones con suficiente peso para no quedar ocultas al analizar la inversión de su Planta Frigorífica.

POLAR IBERICA DEL FRIO, S.A.

Dirección Postal

FAX: 439458 (986)

Tel. 43 97 55



C/Marqués de Valladares, 9

36201 Vigo (Pontevedra)

ESPAÑA

El capitán de la Marina Mercante, abogado y catedrático de Derecho Marítimo José Luis Rodríguez Carrión rompe una lanza en favor de la perfección de las normas aseguradoras británicas, las cuales, a su juicio, han sabido adaptarse adecuadamente a la evolución de los tiempos y las realidades.

HASTA el año 1906, las fuentes del contrato inglés de seguro marítimo quedaban integradas solamente por las sentencias de los tribunales y las estipulaciones de las partes. No existía, por tanto, una ley. Pero, a partir de dicho año, los principios que emanaban de las dos citadas fuentes quedaron recogidos y plasmados en la Marine Insurance Act (Ley de Seguro Marítimo de 1906).

La Marine Insurance Act de 1906 codificó el Derecho exis-



LAS CLAUSULAS DEL INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES, DE 1983



Con su revisión de 1983, las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, adoptadas en 1912 y retocadas en 1970, se han convertido en un modelo de obligada referencia para el mercado asegurador internacional.

tente sobre el contrato de seguro marítimo, incorporando un considerable cuerpo de casuística jurisprudencial, que sobrepasaba los dos mil casos registrados, y que habían tenido lugar durante los tres siglos precedentes. La Ley quedó redactada en términos muy claros y constituye, desde entonces, la base de la normativa de los seguros marítimos en el Reino Unido. Tal ley es digna de los mayores elogios, propia del pragmatismo inglés, y puede ser considerada perfecta, hasta el punto de que, desde su promulgación en 1906, no ha sufrido, ni necesitado, la menor modificación.

Las «estipulaciones de las partes», a las que hacíamos alusión al inicio, consistían, en la generalidad de los casos, en una antigua y difícilmente comprensible póliza, la cual se cree data de 1450, aunque también hay quien afirma que tiene su origen en una Ordenanza Florentina de 1523. Dicha póliza fue revisada y puesta al día en 1779 en la forma en que aparece en el Anexo I de la Marina Insurance Act de 1906. La Póliza S. G. (iniciales de Ship and Goods), conocida también como Lloyd's Policy, equivalía a las Condiciones Generales de un contrato de seguro.

El arcaísmo de esta Póliza S. G. queda reflejado en su propia terminología, que la hace de muy difícil comprensión. Ha logrado sobrevivir más allá de los doscientos años gracias a los dos siglos de jurisprudencia anglosajona encargada de interpretar adecuadamente cada uno de sus términos, y también a otras cláusulas que se le añadían al objeto de actualizarla, ya que los aseguradores del Lloyd's eran excesivamente reacios a alterar sus términos.

Las cláusulas que eran añadidas a la Póliza S. G. al objeto de mantenerla al día actuaban como Condiciones Particulares en el contexto del contrato inglés de seguro marítimo. Ya en 1882, Douglas Owen publicó una selección de «Cláusulas y Notas de Seguro Marítimo», con el fin de poner orden en la proliferación de cláusulas diferentes destinadas a cubrir los mismos riesgos. Ello dio lugar a la creación del Institute of Lon-

don Underwriters, con el exclusivo objeto de ordenar y elaborar las cláusulas que habrían de ser añadidas a la Póliza S. G. como condiciones particulares, requiriéndose a partir de entonces la aprobación oficial del citado instituto, o bien de los aseguradores del Lloyd's. Comienza así el empleo de los diversos tipos de cláusulas de aplicación a las distintas modalidades de seguro marítimo y contra determinados riesgos.

Las primeras cláusulas de seguro marítimo del Instituto de Aseguradores de Londres aparecieron en el mercado inglés en 1912. Fueron elaboradas por el «Technical and Clauses Committee», que representaba al mercado asegurador del Lloyd's, así como a las demás entidades aseguradoras británicas.

No obstante el desarrollo del comercio y tráfico marítimos, las citadas cláusulas de 1912 permanecieron sustancialmente

inalteradas hasta su revisión en 1970, alcanzando gran difusión y siendo aceptadas y aplicadas de forma generalizada en todos los mercados internacionales, y aún subsistirían de no haberse llevado a cabo en Gran Bretaña la revisión del contrato de seguro marítimo en 1982, con la consecuencia de la eliminación de la Póliza S. G. y la aparición el 1 de octubre de 1983, de la «Marine Policy Form» y de las «Cláusulas para cascos del Instituto de Aseguradores de Londres», en sus modalidades «a término» y «viaje».

Las condiciones británicas de contratación del seguro marítimo alcanzaron, desde su inicio, y no obstante su base nacional, una aceptación y rango internacionales. Pese a representar un conjunto de cláusulas complejas y a veces de difícil comprensión, son suficientemente conocidas en los mercados internacionales, lo que permite su inmediata utilización. Además, no pode-

EL SENTIDO PRACTICO BRITANICO HA DADO CIMIENTO A LA REALIDAD ASEGURADORA MARITIMA INTERNACIONAL

mos soslayar el grado de uniformidad internacional ya logrado por ellas desde la influencia que ejercen en todos los países, eliminando en parte las dificultades que ocasiona a los asegurados la existente diversidad de regímenes jurídicos de seguro marítimo.

La Comisión de Transporte

Marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), en un informe sobre los «Aspectos Jurídicos y Documentales del Contrato de Seguro Marítimo», de 20 de noviembre de 1978, sometió a dura crítica todo un sistema de práctica de seguro marítimo avalado por siglos de tradición y aceptación, y en especial la Póliza S. G.

Y es que, a pesar de la existencia del régimen jurídico británico de seguro marítimo, que es prácticamente un régimen internacional, las diferencias de contenido entre los regímenes jurídicos nacionales que regulan este tipo de seguro siguen siendo notables. Parecía, pues, casi axiomática la necesidad de armonización de los distintos regímenes jurídicos por los que se rigen los derechos y obligaciones de las partes en los contratos de seguro que versan sobre el transporte y el comercio internacionales, dado el carácter



internacional de dichos contratos.

Es evidente que la utilización de una póliza nacional —la inglesa— para una función internacional siempre plantea problemas, ya que esa póliza responde primordialmente a las características jurídicas, culturales y económicas del país de emisión, por lo que sería demasiado pedir que tal póliza ejerciese con éxito la función de póliza internacional aplicable a todos los demás países.

Así, anticipándose a la UNCTAD en sus trabajos de elaboración de unas «pólizas-tipo» de carácter verdaderamente internacional, redactadas pensando en más de un país, y que resultasen aceptables para un número considerable de ellos, el mercado asegurador de Londres trató de conseguir un procedimiento más simplificado y armónico de contratación, lo que logró reemplazando la Póliza S. G. por un simple documento

(«Marine Policy Form») en el que sólo figuran los elementos del contrato, y cuya finalidad práctica es servir de vehículo portador de las nuevas cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, evitándose de esta forma la necesidad de tener que consultar simultáneamente diversos textos de referencia para conocer las garantías cubiertas por la póliza de seguro.

Sin embargo, y pese al acierto y oportunidad del mercado asegurador de Londres al eliminar la Póliza S. G. y al elaborar unas cláusulas «auto-suficientes», no estuvo dispuesto a prescindir de su «colonialismo» jurídico en este campo, y sometió el contrato al imperio de la Marine Insurance Act de 1906, así como a la jurisdicción y práctica inglesas.

Afortunadamente, la Unión Española de Aseguradores (UNESPA) decidió que se incorporase a toda póliza de seguro que incluyese las Cláusulas del Instituto un Anexo, al objeto de sustituir el sometimiento del contrato a la jurisdicción, ley y práctica inglesas, por el de «sometimiento del contrato a la ley, usos, costumbres y jurisdicción españoles».

Entre las novedades introducidas por las nuevas cláusulas de cascos del Instituto de Aseguradores de Londres, de 1983, podemos destacar las siguientes:

Los aseguradores británicos, conscientes de la variedad de realidades nacionales a las que el seguro marítimo debe adaptarse, han sabido imprimir a su normativa una gran maleabilidad, haciéndola altamente versátil.

● Subcláusula 1.3, que ofrece la posibilidad al asegurado de mantener la totalidad de la cobertura acordada, en relación con el valor asegurado, en vez del valor de mercado, en aquellos supuestos en que el buque emprenda viaje para ser desguazado, o ser vendido para

desguace.

● Subcláusula 4.1, que prevalecerá sobre cualquier otra disposición en contrario inserta en la póliza como condición particular, y que es de la mayor importancia, por cuanto establece la terminación automática del contrato en los casos de:

Clasificación del buque; b) cambio, suspensión, interrupción, retirada o expiración de la clase; c) venta del buque; d) cambio de bandera; e) transferencia de la explotación del buque a otra gerencia o naviero; f) arrendamiento del buque; y g) requisita.

● La subcláusula 6.2, que elimina la franquicia adicional del 10 por 100, establecida en relación con los daños o pérdidas al buque causados por roturas de ejes, estallido de calderas, vicio oculto de las máquinas, negligencia del capitán, tripulantes, práctico, etcétera.

LOS TRABAJOS DE LA UNCTAD SOBRE SEGURO MARITIMO HAN LLEGADO TARDE: LOS BRITANICOS HAN SABIDO ADELANTARSE

● La subcláusula 8.1, que impone al asegurado la obligación de previo pago a los terceros; en caso de abordaje, antes de la reclamación al asegurador de la correspondiente indemnización.

● La cláusula 15, que regula la cobertura del coste del rasgado y tratamiento de pintura de los fondos del buque, de forma evidentemente ventajosa para el asegurado.

● La cláusula 23, que elimina en la *F. C. & S. Clause* la exclusión de determinados riesgos ordinarios, lo que, en opinión nuestra, puede crear problemas en relación con el principio de casualidad. Esto nos induce a sugerir al asegurado que suscriba las pólizas de riesgos ordinarios y de guerra con la misma entidad aseguradora.

Todo lo anterior nos permite alcanzar algunas conclusiones:

1.ª Las cláusulas para cascos del Instituto de Aseguradores de Londres, de 1983, han alcanzado, no obstante su base na-

cional, aceptación y rango internacionales. Pese a que representan un conjunto de cláusulas complejas, son ya suficientemente conocidas en los mercados aseguradores internacionales, lo que permite su inmediata utilización. Se han generalizado de tal forma que se han convertido, de facto, en condiciones internacionales del seguro. Alrededor de las dos terceras partes de los países utilizan las citadas cláusulas, ya sea exclusivamente, ya sea como alternativa a las pólizas locales, ya sea, a veces, conjuntamente con éstas, como ocurre en el mercado asegurador español.

Además, no es posible soslayar el grado de uniformidad internacional ya logrado, dada la influencia que estas cláusulas ejercen en todos los países, lo que elimina en parte las dificultades ocasionadas a los asegurados por la diversidad existente de regímenes jurídicos de seguro marítimo, hasta el punto que los países que emiten sus propias cláusulas nacionales no hacen sino imitar, cuando no reproducir, las del Instituto de Londres.

2.ª Estimamos que la astucia y celeridad demostradas por el mercado asegurador de Londres al elaborar sus cláusulas de 1983, anticipándose a la UNCTAD, ha dado lugar a que las pólizas-tipo en preparación por ésta (que no pueden negar, por lo demás, su enorme influencia inglesa) carezcan, antes de ver la luz, del menor futuro, quedando limitadas a meros supuestos académicos.

3.ª Soslayando la anomalía que representa la adopción de unas cláusulas inglesas, creadas para ser interpretadas a la luz de la Marine Insurance Act de 1906, en un sistema jurídico tan diferente como el de nuestro Código de Comercio y Condiciones Generales de 1934, podemos concluir afirmando que las cláusulas inglesas merecen ser consideradas perfectas, por su pragmatismo y realismo, y muy prácticas, como propias del Derecho anglosajón. ■

José Luis RODRIGUEZ CARRION,
capitán de la Marina Mercante,
abogado y catedrático de Derecho Marítimo, E. S. M. C. (Cádiz)



Para el autor del artículo que publicamos a continuación, Ricardo Vigil Toledo, miembro de la Comisión de Transporte Marítimo de la UNCTAD —organismo de las Naciones Unidas para el comercio y el desarrollo—, el trabajo que actualmente está emprendiendo esta instancia internacional es básico para la configuración de una legislación aseguradora marítima mundial.

CUANDO, dentro de poco, la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD proceda a la aprobación formal de las cláusulas-tipo relativas al seguro marítimo de cascos y al seguro marítimo de la carga, elaboradas pacientemente por el Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo de dicho Organismo, muchos de los delegados gubernamentales tal vez no estarán al tanto de los cambios ocurridos en el mercado de seguros marítimos, simplemente por el hecho de que la secretaria de la UNCTAD decidió

incluirla dentro de su programa de trabajo. Este cambio fundamental confirma el papel de agente catalizador que tienen algunas veces los trabajos emprendidos en la UNCTAD. «O cambias tus condiciones o te las cambian ellos», pareciera haber dicho los hechos en una variante del viejo canon de la tauromaquia.

En efecto, hace aproximadamente veinte años, durante el segundo período de sesiones de la UNCTAD, en Nueva Delhi, se decidió incluir en el programa de trabajo los problemas de los seguros marítimos, por cuanto muchas delegaciones, especialmente aquellas de los países en vías de desarrollo, sostenían que las pólizas, cláusulas y prácticas de seguro marítimo, tanto para el de carga como para el de casco y maquinaria, eran dictadas invariablemente por los asegu-



radores, sin que el usuario del servicio —los asegurados— tuviesen intervención alguna en la formulación de las cláusulas o en el establecimiento de una práctica al respecto. De otro lado, eran cláusulas oscuras, redactadas en un lenguaje arcaico y en general demasiado complicadas para los comerciantes (importadores o exportadores), sin conocimientos especializados en la materia, que se veían obligados a recurrir al consejo de sus aseguradores, pues, no obstante pagar un alto costo por el servicio, ignoraban el alcance de su cobertura. Este estado de cosas clamaba por una revisión sustancial y la consiguiente simplificación.

La secretaría de la UNCTAD emprendió un estudio a fondo sobre la materia, tomando como base de su investigación el sistema británico de seguros marítimos, habida cuenta de que éste es reconocido *de facto* como el sistema internacional uniforme, no obstante la existencia de otros mercados aseguradores que cada día compiten mas duramente por

la supremacía, y publicó un informe en el que, además de hacerse una severa crítica al sistema imperante (1), se proponía su enmienda y simplificación.

Por el mérito de este informe, destacados representantes del mercado asegurador inglés no sólo decidieron eliminar la antigua póliza SG del Lloyd's sino que reestructuraron completamente las cláusulas adicionales de casco y de cargas, haciéndolas más claras y legibles; además, en actitud verdaderamente constructiva, acordaron

participar plenamente en los trabajos de la UNCTAD y el resultado se puede apreciar en las nuevas cláusulas inglesas, que no difieren radicalmente de las de la UNCTAD, aunque estas últimas incorporan otros aspectos, aportados por diversas delegaciones, en consonancia con las prácticas de otros mercados aseguradores, especialmente el escandinavo.

En lo que se refiere al seguro de cascos, la UNCTAD presentó un doble planteamiento: de un lado, un juego de cláusulas

denominadas «Cobertura a todo riesgo» y, de otro, un juego de cláusulas denominadas «Cobertura enumeración de riesgos». La primera es una cobertura muy amplia pues, en realidad, cubre contra todo riesgo excluida una lista de excepciones, mientras que la segunda opción cubre los riesgos específicamente indicados en dichas cláusulas. Ambas cláusulas contienen una serie de provisiones uniformes: a) una cláusula de cobertura; b) una cláusula que contiene las exclusiones; c) una de cobertura adicional que es la responsabilidad por abordaje; d) las cláusulas de avería gruesa, asistencia y salvamento y, finalmente, e) una cláusula con las obligaciones del asegurado, que incluye los gastos incurridos en minimizar las consecuencias del siniestro.

Las cláusulas de «Cobertura a todo riesgo menos excepciones» cubren al asegurado, como su nombre lo indica, contra todo riesgo, daño o pérdida del buque asegurado, salvo que el asegurador pruebe que

LAS NUEVAS CLAUSULAS DE LA UNCTAD



es de aplicación una de las exclusiones enumeradas en la póliza. Esta cobertura es una novedad en varios mercados, y se estima que simplificará enormemente la aplicación del seguro. A pesar de ello, en el marco de los debates del Grupo de Trabajo, se estimó conveniente que existiese otra posibilidad (la llamada «Cobertura enumeración de riesgos») que, al igual que en las recientes cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, señalara taxativamente los riesgos que se encuentran cubier-



tos y las exclusiones generales de la póliza. Esto se encuentra dividido en dos categorías: la primera cubre la pérdida o el daño que sobrevenga al buque asegurado por cualquiera de las causas siguientes:

1. Riesgos del mar.
2. Abordaje o choque con cualquier objeto, fijo o flotante, o de otro tipo.
3. Fuego o explosiones.
4. Echazón.
5. Terremoto, erupción volcánica, rayo o fenómenos similares de la naturaleza.
6. Robo con violencia por personas ajenas al buque, o piratería.
7. Rotura o accidente en instalaciones o reactores nucleares.

La segunda cubre los riesgos que se encontraban cubiertos en la llamada cláusula «Inch-

maree» combinada con la llamada «Linner Negligence», es decir:

1. Los accidentes en la carga, descarga o corrimiento en la estiba del cargamento o en la descarga o la remoción del combustible.
2. El estallido de calderas, la rotura de ejes o cualquier vicio oculto en el material de las máquinas o el casco, como quiera que se produzcan.
3. Los actos ilícitos cometidos intencionalmente por el capitán, los oficiales y la tripulación, en perjuicio de los aseguradores.
4. La negligencia de los encargados de ejecutar las reparaciones.

De esta manera, aparte de hacerse mucho más fácil para el asegurado medir el alcance de su cobertura, se inserta un cambio importante en la carga de la prueba, en el *onus probandi*, ya que si bien en la cláusula «con riesgos enumerados» corresponde al asegurador la carga de probar que la pérdida ha sido causada por uno de los peligros o los riesgos cubiertos, en las cláusulas de «Todo riesgo menos excepciones», se invierte la carga de la prueba, y es el asegurador quien debe probar que la pérdida fue causada por uno de los riesgos excluidos en la póliza.

Finalmente, se encuentra también en las cláusulas de la UNCTAD, como en las cláusulas del Instituto de Londres, el riesgo de la baratería; si bien se ha suprimido la palabra «baratería» (en realidad ha sido remplazada por la definición del riesgo, para evitar toda confusión). La verdadera intención ha sido imponer al armador cierto grado de diligencia cuando contrata al capitán o a la tripulación de la nave.

En lo que se refiere a la cláusula de abordaje, la UNCTAD ha estudiado dos posibilidades: una, la llamada «Cláusula de abordaje»; otra, la «Cláusula de responsabilidad por abordaje y choque», que en realidad es mucho más parecida a los sistemas aplicados en la Europa continental y en los EEUU. Hay diferencias sustanciales entre estas dos cláusulas. La pri-

mera, muy parecida a las cláusulas del Instituto de Londres, cubre sólo las tres cuartas partes de la responsabilidad incurrida por el asegurado y se aplica únicamente a los abordajes de nave a nave, aunque la cláusula de la UNCTAD se ha redactado de manera más sencilla, y está dividida en frases y párrafos; en fin, la cobertura se limita a la suma asegurada. La segunda cláusula cubre, a diferencia de la primera, las cuatro cuartas partes, es decir, la totalidad de la responsabilidad del asegurado y, además, hace extensiva esta cobertura a cualquier otro objeto, aunque no sea una nave propiamente dicha.

En cuanto a las cláusulas del seguro de carga, la UNCTAD ha propuesto tres diferentes tipos de cobertura: «A todo riesgo», por la cual, al igual que en las cláusulas de casco, la carga de la prueba pasa al asegurador para que pruebe que la causa próxima del siniestro obedece a una de las excepciones; una cobertura llamada «intermedia» y, por último, una cobertura llamada «limitada o restrictiva». Estas cláusulas son muy similares a las ofrecidas por el mercado inglés. Las exclusiones que existen en las cláusulas de la UNCTAD son también muy similares a las del mercado inglés, con excepción de la exclusión de daño deliberado o destrucción deliberada del objeto asegurado. El modelo de la UNCTAD contiene cláusulas sobre la ave-

ría general, el salvamento, y sobre gastos de reexpedición u otros para aminorar las consecuencias del siniestro; además, se propone una nueva forma de cobertura que incluye lo que se llama «el consignatario desconocido», en virtud de la cual no se aplica la exclusión de innavigabilidad contra el tercero que obra de buena fe.

Un análisis detallado de estas cláusulas rebasa los límites del presente artículo, pero su aparición en el mercado asegurador invita a una discusión sostenida, a un cotejo con otras condiciones existentes y a un intercambio entre los corredores de seguros, que encontrarán en estas cláusulas de la UNCTAD un nuevo producto que se acomode mejor a las necesidades de sus clientes, los asegurados. Después de todo, si la UNCTAD decidió emprender esta reforma fue porque tuvo en cuenta sus intereses. La calidad de usuario, de asegurado, no está teñida de matiz político alguno, y los efectos de una mala cobertura pueden ser funestos para él con total independencia del lugar geográfico donde resida. Habrá que ver cómo se reciben las cláusulas en los diferentes mercados. Sea cual fuere su destino, una verdad es incontrovertible: esas cláusulas, que han hecho posible el cambio de una estructura, son el producto, por primera vez en la historia del seguro marítimo, de un esfuerzo concertado y unánime de toda la comunidad internacional, en el cual todos los países en vías de desarrollo tuvieron voz y voto. ■

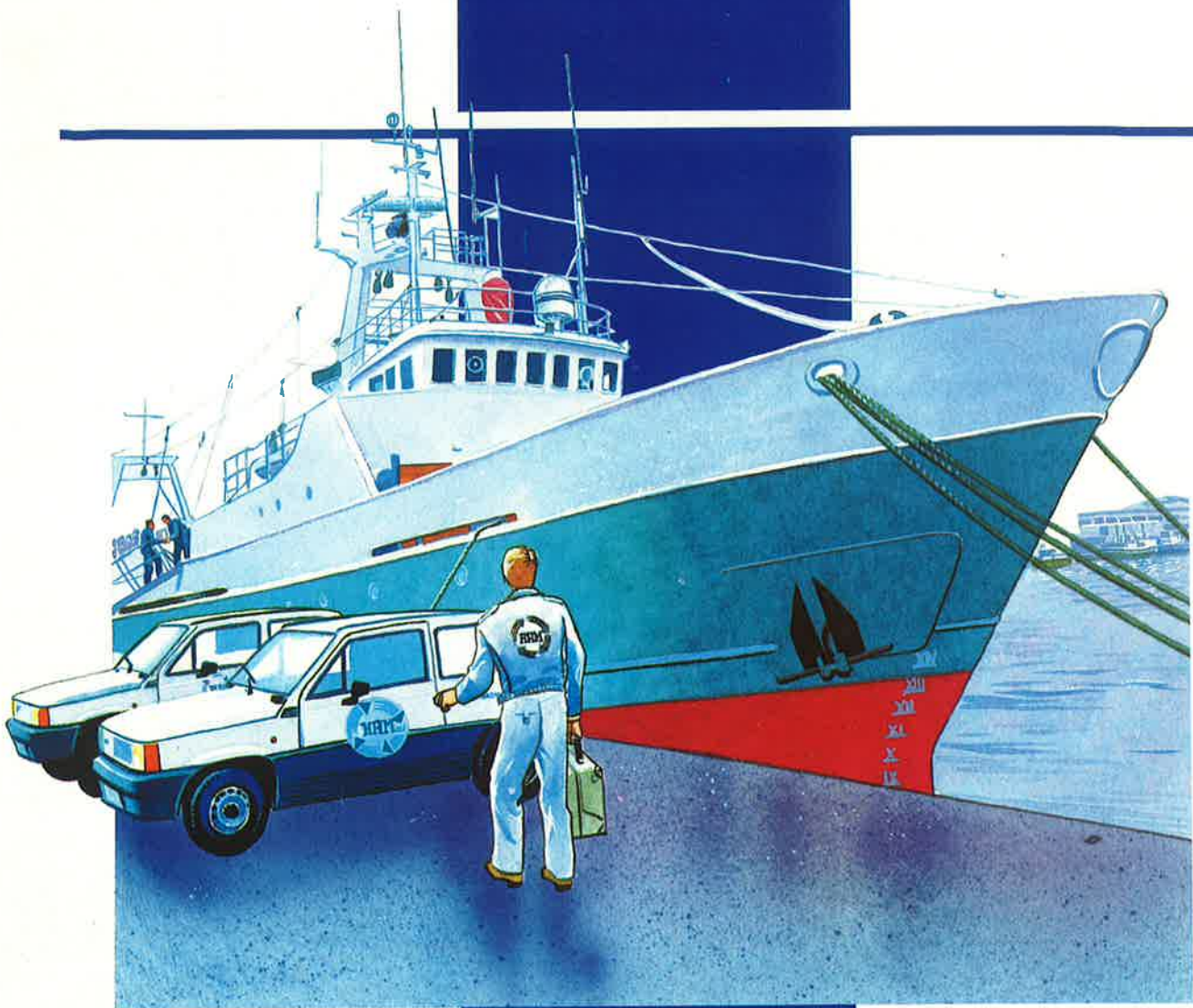
Ricardo VIGIL TOLEDO
Jefe de la Sección de Legislación
Marítima de la División de Transporte
Marítimo de la UNCTAD (2)

LA UNCTAD TRATA DE READAPTAR LOS MODOS FIJADOS POR EL SISTEMA BRITANICO

NOTAS:

(1) Aspectos jurídicos y documentales del contrato de seguro marítimo, TD/B/C.4/ISL.27.Rev.1.

(2) Las opiniones vertidas por el señor Vigil en este trabajo están hechas a título personal, y no en tanto que miembro de la Comisión correspondiente de la UNCTAD.



SERVICIO

A la hora de adquirir un equipo electrónico para su buque, además de cumplir las condiciones técnicas precisas, Vd. quiere y necesita contar con el respaldo de un buen servicio post-venta.

Alcanzar un alto nivel de efectividad en el campo del servicio es realmente difícil. HISPANO RADIO MARITIMA aceptó este reto y hoy está en condiciones de garantizarle el mejor y más personalizado SERVICIO, para sus equipos electrónicos.

29 delegaciones propias y 35 agentes homologados, además de la red mundial RAMAC y de nuestras compañías asociadas, no sólo constituyen la más extensa red de servicio, sino la más profesionalizada del sector.

**ALGO MUY
IMPORTANTE
ENTRE NOSOTROS...
y Vd.**



**HISPANO RADIO
MARITIMA S.A.**



SEDE CENTRAL: c/. Julián Camarillo, 6 - Tel. 754 37 00* - Telex 42727 HRMJE E - 28.037 MADRID



EL ANTEPROYECTO DE LEY ESPAÑOLA DE SEGURO MARITIMO

La inexistencia en España de una ley especial de seguros marítimos se agrava, en opinión del catedrático de Derecho Marítimo, José Luis García Gabaldón, por la promulgación de la Ley de Contrato de Seguro, de 1980.

Según él, el anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo en España, elaborado por la AEDM, debería ser tenido en cuenta, estudiado y dirigido al Parlamento para su discusión, corrección y aprobación más rápida.



truir sobre ella las diversas contrataciones, sin que para ello sea obstáculo una ley general de seguros, caso de que llegara a acometerse su promulgación, porque el particularismo incuestionable del seguro marítimo bien merece un capítulo aparte a la hora de redactar normas legales» (1).

El anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo fue obra de una Comisión creada al efecto en la Asociación Española de Derecho Marítimo, la cual contó, como ponente y redactor principal, con el profesor Ruiz Soroa.

Y si por aquel entonces resultaba ya incuestionable la oportunidad y acierto de semejante afirmación, la necesidad de reemplazar los artículos 745 a 807 del Código de Comercio español por una ley especial

de seguros marítimos resulta ahora más patente que nunca. Y no se trata ya sólo de aludir una vez más al notorio tópico

de nuestro sistema jurídico, agravadas por la promulgación de la LCS, la Asociación Española de Derecho Marítimo (AEDM) remitió al Ministerio de Justicia, el 25 de abril de 1980, un texto de «Anteproyecto de Ley de Seguro Marítimo» (LSM en adelante), para que fuera estudiado por la Comisión Superior de Codificación y dirigido para su posterior aprobación al Parlamento español (3).

La LSM es el resultado de una tarea colegiada realizada en una Comisión creada al efecto en el seno de la AEDM. Fueron varios los juristas de prestigio que colaboraron a su inicial formulación. Cabe destacar entre ellos al profesor José María Ruiz Soroa, su ponente y redactor principal. Pero no es sólo y a secas un producto de gabinete, de doctos en De-

autorizada para hablar de este tema, el profesor Ruiz Soroa, señala que *«la filosofía del anteproyecto es decididamente humilde; no se ha tratado de inventar nada en la regulación del seguro marítimo, ni de introducir innovaciones técnicas en su régimen legal por relación a lo que es vigente en la realidad contractual nacional e internacional. Simplemente, se ha tratado de dar traducción jurídica adecuada en nuestro sistema jurídico a aquellos principios básicos que rigen hoy a nivel mundial el seguro más internacional que existe: el marítimo. Hora era ya de que contásemos con un cuerpo legal que diese solución acorde con la práctica contractual a los problemas vivos del seguro marítimo sin necesidad de utilizar los conceptos, e incluso los términos anglosajones, tan válidos en su sistema y tan extraños*



HAN transcurrido ya un par de décadas desde que Juan Bautista Monfort Belenguer, a la sazón secretario general de la Asociación Española de Derecho Marítimo, nos recordaba que *«hace falta en nuestro país una ley especial reguladora del seguro marítimo, sentando las bases fundamentales de toda técnica de cobertura de los riesgos. Hace falta una ley especial que tenga sustantividad propia, y que sirva de lecho o cauce por el cual discurran sin tropiezos ni rozaduras las contrataciones entre aseguradores y asegurados. Hace falta una ley básica de seguro marítimo que sirva de cimiento para cons-*

de la inadecuación, por su probada inmutabilidad, del Libro III de nuestra codificación marítima mercantil al tráfico real, sino de que la promulgación de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (LCS en adelante), ha venido a trastocar el régimen jurídico de la contratación del seguro en general, creando no pocas dificultades para interpretar cuál sea el ámbito en el que en la actualidad puede moverse la autonomía de la voluntad de navieros y aseguradores para regular válidamente sus relaciones aseguraticias en el contrato de seguro marítimo (2).

A la vista de las insuficien-

recho, pues la Comisión también contó con el asesoramiento de prácticos, aseguradores, navieros, usuarios del transporte marítimo, etcétera. Sin duda, las críticas y aportaciones más numerosas y agudas procedieron, como era lógico, de las dos Asociaciones empresariales más directamente concernidas: la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) y la Unión Española de Aseguradores (UNESPA), las cuales tuvieron un papel protagonista en las discusiones que perfilaron el texto definitivo.

En lo relativo a los principios en que se inspira la LSM, la persona probablemente más

conceptual, que no prácticamente, en el nuestro» (4).

En congruencia con estos principios, la LSM está concebida para encajar armónicamente en nuestro ordenamiento jurídico y, más concretamente, en nuestro sistema general de seguros. Al mismo tiempo, ha tenido muy en cuenta la realidad de los hechos de la navegación y su traducción universal en la práctica contractual del seguro marítimo, forjada a lo largo de muchas décadas y recogida con más o menos extensión o acierto en los textos legales de los principales países marítimos occidentales (5).

Por lo que se refiere a su estructura, la LSM consta de 70 artículos, dispuestos en tres Títulos. El Título I contiene las inevitables «Disposiciones Generales»; El Título II constituye el cuerpo básico del texto: «Disposiciones comunes a los diversos tipos de seguro marítimo». El Título III, «Disposiciones especiales de algunas clases de seguros», dispensa un tratamiento separado a los distintos tipos de seguro marítimo: buques, mercancías y responsabilidades, atendiendo a los problemas que, por ser específicos de cada uno de ellos, no son susceptibles de tratamiento conjunto.

Desde la perspectiva de determinación del *régimen jurídico* aplicable al contrato de seguro marítimo, son los artículos 2 y 3 los que ofrecen el máximo interés. El artículo 2, siguiendo una adecuada y moderna técnica (similar a la empleada en la LCS, artículo 3), enumera los preceptos que deben ser considerados como de derecho necesario (6). Para todo lo demás, la LSM tiene carácter dispositivo, permitiendo a los contratantes establecer los pactos lícitos que juzguen oportuno. Por su parte, el artículo 3 determina claramente el derecho aplicable en defecto de pacto lícito y de sus propias disposiciones: la LCS, que resulta, por tanto, de aplicación subsidiaria.

Resaltaremos asimismo que la LSM extiende su *ámbito de aplicación* a todos los contratos de seguro que tienen por objeto cualesquiera intereses sometidos a la navegación marítima o fluvial (artículo 1). Estos intereses vienen enumerados *ad exemplum* en la propia LSM, citándose como intereses concretos los siguientes: el buque (incluso en construcción o desguace) y otros intereses del naviero en su explotación (a los efectos de la ley se consideran buques no sólo los mercantes, sino los de pesca, los de recreo y «demás artefactos flotantes», con lo que están incluidos todos los buques de la marina civil); el flete; el cargamento transportado, y la responsabilidad patrimonial conexas al ejer-

cio de la navegación (artículo 5).

En fin, señalaremos que la LSM incorpora el principio de la «*universalidad del riesgo*», al declarar genéricamente como riesgos cubiertos los «riesgos de la navegación» (artículo 16). Se trata, como es sabido, de una solución que acarrea importantes consecuencias prácticas, lo cual se pone de relieve tanto en relación con la técnica contractual que debe ser empleada (en principio están cubiertos todos los riesgos de la navegación, por lo que basta con que las cláusulas excluyan aquellos que no se deseen cubrir: sistema del *Warranted free*), como, y esto es lo más importante, en lo tocante a la carga de la prueba de que el siniestro constituye la

EL ANTEPROYECTO ESPAÑOL DE LSM NO PRETENDE SINO APLICAR A NUESTRA REALIDAD LOS PRINCIPIOS INTERNACIONALES

realización de un riesgo asegurado (en principio será el asegurador quien tendrá que demostrar que el siniestro responde a un riesgo excluido, siempre que exista una apariencia de que dicho siniestro ha sido causado por un riesgo de la navegación).

Esperemos que nuestro legislador sepa finalmente percatarse de las necesidades del sector marítimo y, al menos en materia de seguros, sepa dar cumplida respuesta a los anhelos de la AEDM y a los intereses de la Marina Civil española. ■

José Luis GARCIA
GABALDON
Catedrático Derecho Marítimo
E. S. M. C. Gijón

NOTAS

(1) Monfort Belenguer, J. B., «Necesidad de una ley especial de seguro marítimo», en *Revista Española de Derecho Marítimo*, fascículo I, 1966/67, página 41.

(2) La dificultad que apuntamos, es decir, la relativa a la validez en nuestro Ordenamiento de las cláusulas contenidas en las Condiciones Generales o Particulares al uso en el mercado de seguro marítimo, se plantea a la luz del artículo 2.º de la LCS, que, salvo en aquellos en que así se disponga lo contrario, confiere a todos sus preceptos el carácter de Derecho imperativo. Esta cuestión ha sido resuelta a escala doctrinal en el sentido de la primacía, por falta de derogación expresa, de los artículos 735 a 807 del Código de Comercio sobre la LCS, y entre aquellos preceptos, del 738, que opera una remisión general a las cláusulas contractuales libremente pactadas (Ruiz Soroa, José María, «El Seguro Marítimo ante la nueva Ley de Contrato de Seguro», en *Revista del Ilustre Colegio de Abogados del Señorío de Vizcaya*, mayo-agosto, 1982, páginas 51 y 52).

(3) El texto en cuestión se publicó como documento en *Anuario de Derecho Marítimo*, volumen I, 1981, páginas 979-994, y es el que se toma de referencia para este comentario.

(4) Ruiz Soroa, *op. cit.*, página 53.

(5) Concretamente el Derecho comparado tomado como referencia en los trabajos ha sido: La Marine Insurance Act de 1906, inglesa; El Código de Comercio alemán de 1897 y las Allgemeine Deutsche Seeverischerung Bedingungen; el Codice della Navigazione de 1942; La Ley francesa de 3 de julio de 1967; el Norvegina Marine Insurance Plan de 1964. Naturalmente, tampoco se ha perdido de vista el llamado «Derecho contractual de seguros», es decir, las condiciones de contratación al uso en el mercado internacional del seguro marítimo (Ruiz Soroa, *id.*).

(6) Se declaran como de derecho necesario los siguientes artículos: artículo 4 (Necesidad de que exista un interés asegurable para que exista contrato de seguro); artículo 10 (Prohibición del sobreseguo con nulidad del contrato cuando se debe a dolo del asegurado y nulidad parcial en los demás casos); artículo 13 (Prohibición del doble seguro con quebrantamiento del principio indemnizatorio y solidaridad entre aseguradores); artículo 14 (Obligación del asegurado de comunicar el seguro doble o acumulativo con sanción de nulidad de todos los contratos por omisión dolosa de la comunicación); artículo 20 (Necesidad de concertar el contrato por escrito *ad probationem causam*); artículo 21 (Máxima buena fe en la declaración inicial del riesgo que debe hacer el contratante al asegurador); artículo 22 (Efectos de la reticencia o inexactitud en la declaración del riesgo); artículo 24 (Efectos del impago de la prima); artículo 26 (Efectos de la agravación del riesgo); artículos 27 y 28 (Deber de comunicar el siniestro con sanción de pérdida de la indemnización en el caso de omisión dolosa de este deber por parte del asegurado o de sus dependientes. Deber también de comunicar el siniestro al comisario de averías si así lo exige la póliza o certificado de seguros); artículo 29-primer párrafo (Deber de información al asegurador de las circunstancias del siniestro); artículo 40 (Prohibición del abandono condicional y facultad para el asegurador de rechazarlo); artículo 42 (Sistema de liquidación del siniestro y pago de la indemnización).



desde el 1.º de abril

los motores marinos
Caterpillar disponen
de una garantía exclusiva.

3 AÑOS o 6.000 HORAS

*** MEDIANTE CONTRATO**



*** Infórmese de las condiciones de esta garantía**

1.ª Garantía ampliada del producto

Cubre la reparación o sustitución de piezas y la mano de obra necesaria de los componentes que presenten defectos de materiales o fabricación. Las piezas sustituidas estarán asimismo garantizadas durante el período de vigencia de esta garantía especial.

2.ª Garantía disponibilidad del motor

Finanzauto, S. A., pondrá en servicio, en un plazo máximo de 72 horas, los equipos amparados por esta garantía, que sufran cualquier avería que les impida desarrollar su trabajo.

Si Finanzauto, S. A., no pudiera reparar el motor en dicho plazo, efectuará un abono al propietario por día de retraso.

3.ª Garantía disponibilidad de piezas

Esta garantía asegura que todas las piezas necesarias para mantener el equipo trabajando estarán disponibles en un plazo máximo de 72 horas. Las piezas que Finanzauto, S. A., suministre fuera de dicho plazo resultarán totalmente gratis para el cliente.



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

CATERPILLAR, CAT y  son marcas registradas de Caterpillar Inc



LA ARMONIZACION INTERNACIONAL DE LOS REGIMENES JURIDICOS DEL SEGURO MARITIMO

Antonio Viñal, abogado y experto en Derecho marítimo, examina en las páginas que siguen las características generales de la legislación marítima internacional y el modo en que aquellas influyen en la configuración del seguro marítimo, poniendo énfasis en los intentos de armonización desarrollados por la UNCTAD.



EN TRE los rasgos más destacados del Derecho Marítimo, se encuentran su tendencia a la internacionalidad y a la uniformidad. El primero de ellos se remonta a los usos nacidos en el tráfico mercantil medieval; el segundo a las colecciones de usos preparados por los tribunales gremiales, consulares o marítimos de la época. Uno y otro influyen en mayor o menor grado en las diferentes instituciones de esta disciplina jurídica, entre las que se encuentra el seguro marítimo. Así, éste se caracteriza por la existencia de una compleja red de relaciones contractuales (seguro del casco seguro de la carga), entre asegurado (armador, expedidor, consignatario) y asegurador (asegurador propiamente dicho, coasegurador, reasegura-

dor), red que se concierta en uno o varios países y que se rige en un gran número de casos por las condiciones británicas.

Estas, en efecto, son hasta tal punto utilizadas en el mercado mundial de seguros que constituyen un régimen jurídico internacional *de facto*, que suple la falta de una normativa convencional en la materia y remedia los efectos más perjudiciales de la carencia de uniformidad. Así y todo, las condiciones británicas poseen limitaciones de diverso signo, como son las derivadas de ser un producto nacional destinado a satisfacer necesidades nacionales en el mercado de una legislación nacional o de adolecer de consultas formales o periódicas con los representantes de los asegurados acerca de la continua evolución de las mismas, lo que hace que

no puedan llegar a ser una auténtica base jurídica internacional del contrato de seguro marítimo (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, *Aspectos jurídicos del contrato de seguro marítimo*, Nueva York, 1982, págs. 50 y 51). A ello se debe, sobre todo,

**ESTAMOS EN
VISPERAS
DE UN
NOTABLE
IMPULSO
ARMONIZADOR
MUNDIAL**

la creciente adopción de condiciones nacionales, especialmente en los países en vías de desarrollo, que responden a estructuras jurídicas, económicas y sociales propias y que introducen un factor más de diversidad en el sector.

En este sentido, cabe observar, a título de ejemplo, el establecimiento de regímenes jurídicos argentinos, guineanos o zaireños de seguros marítimos que contienen claras diferencias con el régimen jurídico británico, tanto en relación con el seguro de casco como en relación con el seguro de carga. Así, por lo que al seguro de casco respecta, en las condiciones argentinas el porcentaje de cobertura de la responsabilidad por colisión será el que convengan las partes, y en las condiciones británicas hasta tres cuartas partes de la

cuantía del siniestro, siempre que no sobrepase las tres cuartas partes del valor convenido del buque. Por lo que al seguro de carga afecta, en las condiciones guineanas y zaireñas la cobertura de dicho seguro desde un lugar de tierra adentro hasta otro lugar de tierra adentro abarca hasta un plazo de quince días una vez que las mercancías hayan sido descargadas del buque, y en las condiciones británicas hasta un plazo de sesenta días.

España, al igual que otros países, tampoco ha permanecido totalmente ajena a la influencia del régimen jurídico británico de los seguros marítimos. Una buena muestra de ello la constituye el hecho de que nuestro contrato de seguro marítimo haya sido configurado dualmente sobre la base de dos sistemas jurídicos completamente distintos: por un lado, las Condiciones Generales para el seguro de buque y para el seguro de mercancías, inspiradas en el régimen legal del Código de Comercio; por otro, las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, inspiradas en la Marine Insurance Act. Esta configuración, tal y como ha sido acertadamente puesto de relieve en numerosas ocasiones, plantea graves problemas de jerarquización, interpretación e integración normativas, lo que hace necesario recurrir tarde o temprano a diversos criterios analógicos, lógicos o sistemáticos para hallar alguna solución para los problemas antedichos.

A la vista de la política seguida por la mayoría de los países en vías de desarrollo en relación con la implantación de sus propios regímenes jurídicos con preferencia al británico, de las dificultades que este último presenta en cuanto a su incorporación a otros ordenamientos jurídicos y, en fin, de las consecuencias negativas que de ello se deducen para las partes en los contratos de seguros marítimos, parece abrirse camino poco a poco la conveniencia de que el grado de uniformidad entre las legislaciones actualmente vigentes sea cada vez mayor. En este sentido, entre las propuestas que a lo largo de los últimos tiempos han ido tomando cuerpo en orden a la consecución de dicha uniformidad, destaca, so-



bre todo, la presentada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, consistente en la creación de un núcleo jurídico que constituya una suerte de codificación internacional de las condiciones uniformes de las pólizas de seguro marítimo, que posea un contenido semejante al del régimen británico del seguro marítimo y que responda flexiblemente a cuantos sistemas jurídicos, económicos y sociales sea posible.

La creación del núcleo jurídico a que acabamos de hacer referencia está inspirada, según reconoce la propia Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en los Planes noruegos de seguros marítimos y de seguros de transportes de mercancías, de 1964 y 1967, respectivamente. En el primero de ellos, que cubre el seguro del casco, el contrato

HACE FALTA AJUSTARSE A DOS MARCOS BASICOS: EL PROPIO DE CADA PAIS Y EL DE AMBITO MUNDIAL

comprende tanto disposiciones propias del Plan como disposiciones adicionales que modifican determinadas disposiciones del Plan, sustituyéndolas, suprimiéndolas o completándolas. Al adaptar este esquema a su propuesta, la Conferencia sugiere mantener intactas las condiciones uniformes de las pólizas de seguro marítimo que constituyen el núcleo, e introducir alteraciones requeridas en cada mercado nacional, como estipulaciones separadas en los formularios nacionales de las pólizas, lo cual conllevaría un conocimiento preciso de las condiciones del contrato de seguro marítimo, pero mantendría inalterable el derecho de los mercados nacionales a establecer sus propias variantes.

El contenido de las condiciones uniformes de las pólizas de seguro marítimo que constituyan el núcleo puede ser semejante al del régimen jurídico británico del seguro marítimo, aunque conservando, en todo caso, de acuerdo con los criterios establecidos por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, la aceptabilidad para aseguradores y asegurados y la posibilidad de una revisión ulterior. Ambos requisitos son absolutamente necesarios: en el caso de la aceptabilidad para aseguradores y asegurados, para garantizar la aplicación de las condiciones por las partes en las operaciones de seguro marítimo; en el caso de la posibilidad de una revisión ulterior, para garantizar la íntima conexión que en todo momento debe existir entre las condiciones uniformes de las

pólizas y las necesidades del mercado en materia de seguros.

Además de las condiciones uniformes de las pólizas de seguros, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, a fin de alcanzar la uniformidad jurídica necesaria en la aplicación de dichas condiciones, estima que hay que tener en cuenta las correspondientes disposiciones legislativas nacionales, imperativas en ciertos casos, que rigen asimismo las relaciones jurídicas propias del contrato de seguro marítimo. En este orden de ideas, la Conferencia considera que no es necesario preparar un marco legal detallado y complejo, sino tan sólo las normas jurídicas necesarias para asegurar la uniformidad internacional en lo concerniente a las reglas jurídicas imperativas existentes en distintos países. Así las cosas, sugiere, en relación con la forma de tales normas jurídicas, la de una convención internacional o la de disposiciones modelo destinadas a ser promulgadas por cada país como parte de su ordenamiento interno.

Al cabo del tiempo, la propuesta de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, que aquí comentamos brevemente tomando como referencia los trabajos llevados a cabo por la Secretaría, el Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo y la Comisión del Transporte Marítimo de dicha Conferencia, concluye con la elaboración de unas cláusulas-tipo sobre seguro marítimo de cascos y sobre seguro marítimo de la carga, cuyo análisis desborda con mucho el objetivo que aquí nos hemos propuesto. Ello no obstante, sí queremos dejar constancia de la extraordinaria labor realizada y del positivo resultado alcanzado, que, en definitiva, permitirán avanzar con paso seguro en el necesario camino de una mayor armonización internacional en el campo de los regímenes jurídicos del seguro marítimo, superando así los problemas de uniformidad hasta ahora planteados por las cláusulas británicas. ■

Antonio VIÑAL

Abogado. Master en Derecho por la Universidad de Columbia (Nueva York)

EL ANUNCIO DEL AÑO

1-9-8-7

AÑO EUROPEO DEL MEDIO AMBIENTE



Este es el anuncio de una gran campaña.
La del Año Europeo del Medio Ambiente.

Un esfuerzo común de los 12 países de
la CEE para informar, sensibilizar y
animar a todos los ciudadanos a
conservar y mejorar nuestro medio.

Para concienciar a gobernantes y
gobernados de que el respeto a lo que
nos rodea es indispensable para
conseguir calidad de vida. Que invertir

en el control eficaz del medio ambiente
significa desarrollo económico y
creación de empleo. Que la
preocupación por nuestro entorno debe
formar parte de toda actividad
económica, industrial y social. Y que, en
definitiva, de nuestra actitud de hoy
depende el medio ambiente del mañana.

Con estos objetivos empezamos el año.
Téngalos presentes a diario.

COMISION NACIONAL
AÑO EUROPEO DEL MEDIO AMBIENTE



Pese a ser un país prácticamente vacío, Canadá acoge a pescadores de todo el mundo, gracias a que posee uno de los mayores y más tradicionales bancos de pesca: el mítico de Terranova. Esta nación anglo-francesa es la patria de 25 millones de habitantes, que viven esparcidos a lo largo de 9.970.000 kilómetros cuadrados; lo que se traduce en una densidad de 2,42 habitantes por kilómetro cuadrado. La costa canadiense se extiende a lo largo de 53.200 kilómetros, la segunda en extensión, detrás de la URSS.

CANADA



DA

SOBRE el año 1985 no existen estadísticas completas de la flota pesquera canadiense. Únicamente está el dato del número total de barcos de pesca, que alcanza las 37.748 unidades, sin que se conozca su valor en toneladas de registro bruto.

La mayoría de estas embarcaciones (36.655) son pequeñas, comprendidas entre las 0 y 49,9 TRB. Hay otras 623 cuyo tonelaje oscila de 50 a 99,9; y se reducen a 114 las que alcanzan las 149,9 TRB. Los barcos de tipo medio, entre 150 y 499,9, que son 321, son los últimos registrados en la flota pesquera del Canadá, puesto que carece de censo de buques superiores a 500 toneladas.

En cuanto a la plantilla de 1984, que fue superior en un 3 por 100 a la del año anterior, la mayoría —que se compone de 84.267 personas— faena en las costas atlánticas del Canadá: en concreto, 59.152, mientras que otros 17.187 lo hacen en las del Pacífico (donde el total, por el contrario, disminuyó respecto al año anterior). En las provincias del interior, en los ríos y lagos canadienses, el número de pescadores fue de 7.928.

Los datos relativos a producción en 1985 reflejan incrementos sobre los del año anterior. La pesca desembarcada en Canadá llegó a 1.400.000 toneladas, por un valor de 1.400 millones de dólares canadienses, frente al 1,3 millones de toneladas y 901 de dólares del año precedente. También subieron los desembarcos de peces de fondo en la costa atlántica en un 3 por 100 en volumen y un 11 en valor, con lo cual se obtuvieron 763.350 toneladas.

Con todo, el aumento más espectacular, también en la costa atlántica, fue gracias a los peces pelágicos y especies diversas, que supuso la captura de 247.050; o sea, 46.000 toneladas más que el año anterior. Esta alza, del 12 por 100, se debió sobre todo a las capturas de arenque y caballa, con subidas respectivas del 34 y el 47 por 100. El capelán, por el contrario, disminuyó en un 13 por 100. Hay que constatar

que, también en el Atlántico, los moluscos y crustáceos alcanzaron las 142.350 toneladas, por valor de 300 millones de dólares canadienses.

Esta tónica ascendente se mantuvo asimismo en la otra costa, la del Pacífico, que registró una subida del 26 por 100 sobre 1984, tanto en cantidad (213.925 toneladas) como en valor. Estos datos se deben casi en exclusiva a las 107.000 toneladas de salmón capturadas, con un aumento del 44 por 100 sobre el valor total de la pesca desembarcada en estas costas.

Por lo que se refiere a la pesca en agua dulce, hay que señalar las 44.000 toneladas, por valor de 62 millones de dólares, obtenidas tanto en los 755.000 kilómetros de superficie lacustre como en los ríos. Esta extensión comprende, sobre todo, los Grandes Lagos canadienses, el Gran Lago de los Osos, Gran Lago de los Esclavos, Athabasca, Reindeer, Winnipeg y otros. Aparte están los grandes ríos, como San Lorenza, Nelson, Mackenzie, Yukón (que luego atraviesa Alaska) y Columbia.

A la hora de hablar de transformación y comercialización, hay que empezar por indicar que del 1.400.000 toneladas capturado en 1985, fueron destinadas 1.300.000 al consumo humano: el 19 por 100 se consumió en fresco; el 52, en forma de productos congelados, y el 9, a base de conservas y similares.

En comercio exterior pesquero, Canadá es el primer exportador de productos pesqueros del mundo. En 1985 salieron de sus fronteras artículos por valor de 1.860 millones de dólares, 260 más que el año anterior. Creció el valor de las ventas hacia Estados Unidos, Japón, la Comunidad Económica Europea y otros países no comunitarios, descendiendo, sin embargo, las destinadas a América Central y del Sur. Los productos exportados que merecen atención creciente por parte de los clientes son los pescados frescos de fondo, filetes de bacalao frescos y salmón congelado, disminuyendo, en cambio,

el bacalao congelado y el arenque.

Estados Unidos es el primer proveedor de los canadienses, por delante de los países de América Central, del Sur y Japón. Las cifras de 1985 son similares a las del ejercicio anterior: 136.130 toneladas, por valor de 496 millones de dólares canadienses.

Dado que en las zonas pesqueras del Atlántico Norte canadiense faenan casi todas las flotas importantes del mundo, el gobierno del Canadá fija anualmente y de forma muy específica las TAC (total de capturas admisibles) repartidas entre las distintas flotas, reglamenta los equipos de pesca autorizados, los contratos de temporada y otras disposiciones esenciales. En esta zona se delimitan TAC para 12 especies y 44 stocks. En 1985 se abrió, a título experimental, una zona al este de Nueva Escocia, que permanecía cerrada a la pesca desde el año 1977.

La vigilancia del salmón llevó a los canadienses a obtener de Groenlandia, en 1984, la reducción de 320 toneladas de capturas de esta especie, y en 1985 determinó el cierre de zona de pesca de salmónidos en las costas canadienses. Para las del Pacífico, fue suscrito un pacto con Estados Unidos, tendente a evitar la sobreexplotación del salmón. Todo ello obedece a una política canadiense muy clara, orientada a proteger la conservación de esta importante especie, que tiene tanta rentabilidad económica.

En la costa atlántica, la pesca comprende dos grandes apartados: la de litoral y la de altura. Miles de pescadores, casi todos de temporada, se ocupan de la primera: sobre minúsculas embarcaciones, acapararon el 65 por 100 de las capturas y el 78 por 100 del valor de lo desembarcado en esa zona. A la pesca de altura se dedican pescadores profesionales que faenan durante todo el año.

Las mujeres son mayoría en el sector de transformación. Esta mano de obra femenina se ocupa de las tareas de mantener la producción todo el año, así como de las de tem-



La importancia de los ríos canadienses, que son muchos y caudalosos, otorga a ese país un papel destacado en el terreno de la pesca fluvial (en la foto, instalaciones junto al río Powell).

porada. Al extenderse en 1977 la jurisdicción marítima a las 200 millas, las fábricas de transformación pesquera se beneficiaron de fuertes inversiones, que les causaron una capacidad excesiva y dificultades financieras. Siete años después, en 1983, fue elaborado un plan de reestructuración y financiación por parte de los poderes públicos y las grandes empresas, con vistas a reducir costos y aprovechar plenamente su capacidad productiva.

Proteger y conservar sus especies pesqueras es el objetivo fundamental del gobierno canadiense, por lo que su política internacional en el terreno de la pesca es, prioritariamente, la lucha por la cooperación entre las flotas de los diversos países que faenan en sus aguas. En este sentido, duran-

te 1985 fueron firmados o renovados tratados con la CEE en general, y en particular con España, Portugal, Francia, Polonia, República Democrática Alemana, URSS, Noruega, Islas Feroe, Japón y Cuba. Hay que tener en cuenta que el 20 por 100 del 1.400.000 de toneladas anuales que se capturan en Canadá se hace por buques de diversas flotas internacionales, al margen del pescado capturado por los canadienses, que es vendido directamente a otros barcos extranjeros.

Conforme a la Ley de Inspección del Pescado, el Ministerio Federal de la Pesca es el encargado de aplicar la reglamentación, que prevé las condiciones sanitarias del pescado y sus prácticas de transformación.

Estas disposiciones se com-

pilan en cinco apartados y afectan a exigencias sobre la constitución del material de explotación y su funcionamiento; los barcos pesqueros y sus condiciones de transporte, y normas sobre el pescado congelado y sobre los vehículos de transporte del pescado fresco.

En otro orden de cosas, las disposiciones afectan a las condiciones higiénicas y sanitarias de los establecimientos dedicados a la venta de pescado. Y tampoco hay que olvidar la existencia de un programa para la mejora de la calidad del pescado, orientado al consumidor y vigente desde 1985, cuyos resultados se verán al término del presente año.

Dentro de otras medidas, destaca el programa de ayudas a la construcción de barcos, concluido el año pasado. Se trata, básicamente, de ayudar a los pescadores patronos que operan en aguas litorales a cambiar sus viejas embarcaciones por nuevos barcos, bien diseñados y bien contruidos. Igualmente, existe un excelente sistema de seguros para este tipo de unidades.

En 1985, Canadá anunció el lanzamiento de un programa unilateral para reducir las lluvias ácidas provenientes de la emisión de anhídrido sulfuroso en las provincias de Saskatchewan y Manitoba. Su objetivo, cifrado en una merma del 50 por 100 para 1994, es que no se rebasen los 2,3 millones de toneladas anuales de este gas. Sin embargo, al no realizar Estados Unidos un programa similar, el problema subsiste en gran parte. Según un detenido estudio de la Administración canadiense, 14.000 lagos están afectados, y otros 15.000 corren peligro.

Siguiendo esta política de protección ecológica, a partir de 1984 han sido destinados anualmente 250.000 dólares canadienses para alimentos de las focas, que constituyen un alimento esencial para las tribus indias de las zonas septentrionales. ■

Carlos
GONZALEZ DEL PIE
María Antonia F. SAINZ

CAPTURAS Y VALOR DE LA PESCA CANADIENSE

	Toneladas	Millones dólares
PECES DE FONDO	826.250	341,4
Bacalao	480.300	187,6
Eglefino	36.000	26,3
Merluza	33.800	7
PECES PELAGICOS Y OTROS	383.175	312,6
Arenque	203.300	82
Salmón	107.000	212,1
Caballa	25.000	4,7
CRUSTACEOS Y MOLUSCOS	157.250	318,9
Langosta	31.200	156,8
Ostra	4.000	4
Calamar	50	7,6
DIVERSOS	—	7,6
PECES DE AGUA DULCE	44.000	61,6
TOTALES	1.410.000	1.042,1

FUENTE: OCDE. Datos referidos a 1985.

n.º 1 en el mundo.
n.º 1 en España

FLYGT

★ **BOMBAS
SUMERGIBLES**
★ **AGITADORES
SUMERGIBLES.**



Esta es la primera bomba sumergible del mundo, inventada y fabricada por Flygt en la década de los 40 (y llamada familiarmente la "jaula del loro")...

40 años van desde la primitiva "jaula del loro" a estos modernos gigantes, capaces de bombear más de 6.000 litros por segundo (también son Flygt las bombas sumergibles de mayor capacidad que se fabrican).



Flygt: La más extensa gama del mundo de bombas y agitadores sumergibles.



- Achiques
- Fangos
- Aguas residuales

Empresa filial de Flygt en España:

- Obras públicas
- Minería
- Agricultura

TFB

TECNICAS DE FILTRACION Y BOMBEO, S.A.

• **VENTA** • **ALQUILER** • **SERVICIO** • **Alquiler con opción a compra.**

MADRID 28040
Aravaca, 24
Tels. (91) 233 35 08*

BARCELONA 08003
Pasaje Sicilia, 8
Tel. (93) 300 42 61

BILBAO 48016 (Asua)
Carretera Erleches, 5
Tel. (94) 453 01 94

VALENCIA (Cuart de Poblet)
Ernesto García Raga, s/n.
Tel. (96) 154 63 15

SEVILLA (41007)
J. M.ª de Ybarra y Gómez Rull, 16
Polígono Industrial "Ctra. Amarilla"
Tel. (954) 67 30 00

MUY IMPORTANTE: COMPLETA RED NACIONAL DE SERVICIO TECNICO Y STOCKS.

Santa Pola



**PIONEROS
DEL MAR**





Mil doscientos marineros sobre una población de 13.000 habitantes es el santo y seña de Santa Pola. Marcado por la tradición como el primer puerto pesquero del Mediterráneo peninsular, señalados los suyos como *pioneros del mar*, la realidad actual de Santa Pola es la de una villa marítima por excelencia que capea el aluvión turístico y los vientos de la crisis como puede.

El viajero que llegaba a Santa Pola a comienzos de siglo percibía, antes que el recio aroma salobre de la mar, un extraño olor, mezcla de vino y barro, que se desprendía de las carretas que enfilaban hacia el puerto. Era la huella de un transporte marítimo floreciente, que la población santapolera combinaba con algunos otros menesteres de tierra —agrícolas y ganaderos, sobre todo—, con la confección del *filet* de esparto (a decir verdad, también bastante olorosa, y no demasiado agradable) y con aquello que ha sido desde remoto tiempo la principal fuente de riqueza



El pueblo se ensancha a ojos vista con nuevas construcciones turísticas que, de seguir su marcha apabullante, tal vez no tarden en darse el brazo con las altas edificaciones del *Gran Alacant*, al sur de la capital de la provincia.

del histórico puerto de Elche: la pesca.

Ahora, recién doblado el cabo de la primavera de 1987, Santa Pola es muy otra. En el puerto, azotado por el fuerte viento de levante, algunos barcos prefieren escapar a una mar que puede ser traicionera, mientras el pueblo se ensancha a ojos vista con nuevas construcciones turísticas que, de seguir su marcha apabullante, tal vez no tarden en darse el brazo con las altas edificaciones del «Gran Alcantar», al sur de la capital provincial. Todo se prepara para el gran rito de la celebración

ra todos; también para la gente del pueblo. Conseguimos vender más caro el pescado, es verdad, pero también compramos más caro todo lo demás. De manera que lo que nos viene por un lado se nos va por el otro— arguye, filosófico, el viejo pescador. Y son muchos los que piensan como él, sobre todo en la amplia, mayoritaria comunidad que tiene el puerto como centro de su vida económica.

Santa Pola suma actualmente un censo de unos 1.200 marineros, sin contar los cuatro centenares jubilados de la mar. Sobre una población de

medio centenar de embarcaciones menores, dedicadas a la pesca costera. Los arrastreros tienen una media de unas 75 TRB y tripulaciones que no llegan a la decena de personas. Unos 20 de estos barcos —los mayores— marchan a las costas marroquíes. También hay algunos congeladores que, por centrar su faena en el banco sahariano, tienen su base en Las Palmas de Gran Canaria, aunque sus armadores y tripulantes sean de Santa Pola. Otra decena de barcos trabajan habitualmente en aguas de Ibiza y es en el puerto de aquella isla en el que recalcan por

legislativa y financieramente por la Administración), de las posibilidades de alza de los precios del pescado...

Antonio Blasco Sempere, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Santa Pola desde hace ya bastantes años, él mismo armador de un pequeño buque arrastrero que en el pasado condujo con sus propias manos, entiende que la juventud actual tenga dificultades para dar un renovado impulso a la pesca local: pese a las ayudas a la construcción de nuevas naves, se requiere un capital inicial de cierto peso para adquirir bar-



veraniega, cuando la ciudad sea invadida por 130 ó 140.000 forasteros, que engullirán a los apenas 13.000 nativos.

—Somos 13.000 y contamos con 13.000 viviendas— dice a ojo de buen cubero un vecino de Santa Pola, que no incluye en el recuento ni las caravanas ni las coloridas tiendas de campaña que poblarán por cientos los dos *campings* y la costa, dentro de pocos meses.

Pero Santa Pola no se ha dejado seducir por los cantos de sirena de un turismo que hace, eso sí, el agosto de los comerciantes. Estos aparte, en el pueblo saben que la oleada turística es fruto de una sola estación y, por lo demás, arma de dos filos:

—La invasión turística hace que los precios suban, pero pa-

13.000 habitantes, es fácil imaginar el peso que la pesca tiene en el conjunto de la colectividad, tanto más si añadimos el trabajo que la vida pesquera genera en tierra firme y el número de familiares que se sustentan de los marineros activos. La pesca tal vez no sea ya la fuente casi absoluta de la riqueza del pueblo, pero sigue constituyendo el capítulo esencial de las rentas populares, aferradas al millar y medio de millones que cada año produce la venta en lonja.

La flota actual santapolera está constituida por unas 135 embarcaciones. En esta cifra se incluyen 83 arrastreros y

La flota actual santapolera está constituida por unas 135 embarcaciones. En esta cifra se incluyen 83 arrastreros y medio centenar de barcos menores, de pesca costera.

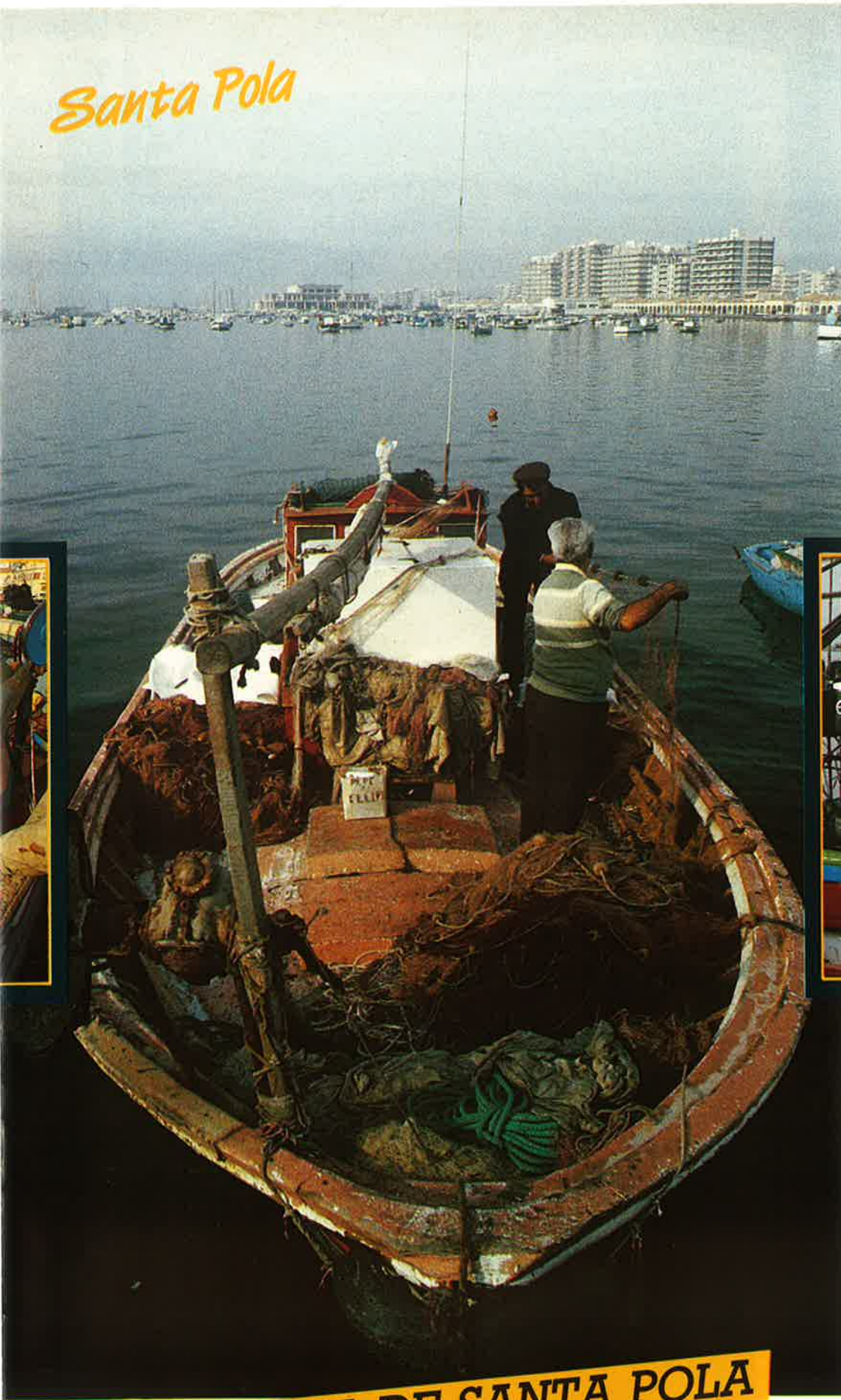
las noches. Los restantes lo hacen en la propia Santa Pola, según los horarios exigidos: salida a las 4 de la madrugada; regreso al atardecer, con las 7 como límite.

Se trata de una flota en recesión. Así, en los últimos doce años, la flota arrastrera ha disminuido en casi un 40 por 100. ¿En razón de qué? De diversos y variados motivos: de la apertura de otras perspectivas para la juventud, del agotamiento de los caladeros, de las limitaciones legales impuestas a la pesca en aguas marroquíes, de la tendencia a contar con menos pero mejores barcos (tendencia apoyada

cos que desgazar y para afrontar los gastos generados por el armamento de la nueva embarcación. El riesgo resultaría menor si las ganancias de la pesca fueran seguras pero, en la actualidad, las incertidumbres crecen. No son muchos los que se muestran dispuestos a afrontar la aventura. Para él, no es poca cosa que la pesca se las arregle para asegurar el pleno empleo de la población pescadora. «Claro que antes venían hasta aquí trabajadores de Almería, de Málaga y de otros sitios. Ahora nos conformamos con que la pesca dé para seguir viviendo nosotros», añade.

Y da, más o menos. El registro de parados de la población pesquera local apenas hay mes que supere la decena

Santa Pola



de hombres, los cuales, por lo demás, casi nunca son los mismos: si dejan una embarcación, pronto tienen otra en la que enrolarse.

Lo cual se ha logrado, pese al descenso de las capturas, gracias al enorme incremento sufrido por los precios de venta en lonja, muy particularmente del bacalao, pero también de la pescadilla y, desde luego, del marisco. Hace veinte años, los kilos capturados en cada marea eran más que los actuales, pero el beneficio resultaba proporcionalmente escaso. Ahora, la producción es más limitada, pero el mar-



gen de ganancias, mayor. Lo que no equivale a decir que los marineros de Santa Pola ganen bien. Los sueldos de quienes trabajan en los barcos mejores, aquellos que acuden a las aguas marroquíes, son los más dignos. Tampoco salen mal librados quienes laboran en las máquinas, sobre todo si han dado pruebas bastantes de pericia. Los marineros de los barcos que faenan al día, sin embargo, han de conformarse con ganancias harto modestas. «Aunque ahí tiene bastante que ver la ambición de quienes están al mando», precisa Antonio Blasco. «No todo viene dado por la calidad del barco y de los aparatos. Luego hay que contar con el factor humano. Hay quienes se arriesgan más, y sacan provecho de eso,

**LA FLOTA DE SANTA POLA
ESTA EN RECESION:
—40 POR 100 EN DOCE AÑOS**

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

TALLER DE ARMAMENTO

REPARACIONES NAVALES

CONSTRUCCION DE
MAQUINILLAS DE PESCA

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



ASTILLEROS BLASCO

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



Pesquero en construcción nombrado "MIGON II" de 25 metros de Eslora y 99 T.R.B.. para dedicarlo a la pesca de arrastre.



Pesquero nombrado "MURLERO" de 9,50 metros de Eslora y 8 T.R.B. para la pesca artesanal.

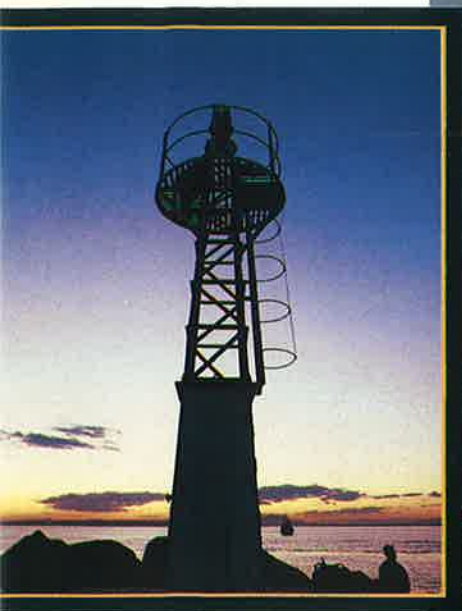


Pesquero nombrado "ROYAL" de 21 metros de Eslora y 55 T.R.B. dedicado a la pesca de arrastre.

LOS BARCOS DEL FUTURO, HOY

y quienes no lo hacen, y sacan menos».

El puerto parece estar aquí para servirle de testigo. Hoy ha amanecido con un vivo viento de levante, que encrespa las plácidas aguas del Mediterráneo y las torna difíciles. Frente a esto, algunos han optado por permanecer en casa: mañana será otro día. Otros, en cambio, se han hecho a la mar, cruzando los dedos. Mediada la mañana, ya hay un barco de regreso. Ha estado a punto de ser abordado por un mercante que no notó su presencia. Sólo una hábil maniobra realizada en el último mo-



Santa Pola



mento por su patrón le ha librado del desastre. El mastodonte ha pasado rozando al pequeño pesquero, hasta el punto de levantarle la pintura, y ha seguido su ruta sin que nadie a bordo se diera cuenta de nada. A cambio, los de Santa Pola han tenido que poner proa a puerto, con un herido leve a bordo y el estremecimiento en el alma. «Cosas de la mar», dicen muchos. Pero tampoco niega nadie lo contrario: que quienes se quedaron en tierra ante el mal tiempo no corrieron ese peligro. El factor humano.

La flota arrastrera santapolera está compuesta de unidades relativamente viejas, aunque remozadas. En realidad, tal parece que la mayoría de ellas sólo tengan pendiente de

**A SANTA POLA LE SALVA
EL GRAN INCREMENTO
DE LOS PRECIOS EN LONJA**

renovación la quilla. Su media de edad puede rondar los 18 años —cifra inferior al promedio de la zona—, lo que es fruto de la existencia de una docena de barcos muy recientes. Con sus 83 embarcaciones, que representan un total de 6.239 TRB y 28.998 c. v. de potencia, Santa Pola se sitúa a la cabeza de los puertos valencianos en esta pesquería. Cuenta, por lo demás, con varios barcos de considerable potencia en sus motores (700 ó más c. v.). Trasmallo, cerco y nasas tienen también su espacio en el puerto de Santa Pola. En esta última pesque-

fuerte controversia actual: las dificultades para la adaptación de la Cofradía de Pescadores al sistema comunitario de Organizaciones de Productores y el sistema de retribución «a la parte», aspectos ambos que algunos consideran hoy superables, en tanto otros defienden como fruto de una larga experiencia y de un esfuerzo histórico de adaptación a los perfiles de la realidad específica local.

Sin dejar de reconocer la existencia de tales problemas y controversias, los responsables de la pesca santapolera dan muestras de un firme aun-

fectúe de manera que no perjudique gravemente a la población pesquera. Ni siquiera parece inquietarle excesivamente la perspectiva de la renovación del acuerdo pesquero con Marruecos, que pronto deberá protagonizar la CEE: «Nuestros barcos fueron de los primeros en llegar a aquellas aguas. Eso quiere decir, según nos han prometido, que serán los últimos en tener que abandonarlas, si es que hay restricciones», asegura. Con similares sentimientos aprecia la situación social de los pescadores: «Hoy en día, entre fines de semana, fiestas, varadero,

en tierra. Es que sus propios padres comparten la misma inclinación. Es que la escala de valores de la cultura popular se ha ido desprendiendo del abrazo de la mar, como si de una vieja maldición se tratara. «*Homme libre: toujours tu chérriras la mer!*», escribió Charles Baudelaire. Hombre libre, siempre estimarás la mar, citó el pregonero de las fiestas santapoleras, celebradas en honor de la Virgen de Loreto, en 1981. Pero el problema es otro y el amor casa mal con el jornal incierto, la dureza de un trabajo aleatorio en recompensas, duro e ingrato en su



ría, Santa Pola, con sus cinco unidades, tiene la exclusiva de la costa valenciana.

La situación actual, con los datos objetivos en la mano, podría parecer preocupante: descenso paulatino pero inexorable de embarcaciones, lentitud en la aparición de barcos nuevos y modernos, sobreexplotación de los caladeros, ausencia de caladeros alternativos en las aguas próximas, reducción consiguiente de las capturas, estancamiento del mercado de trabajo (aunque el paro sectorial no alcance cifras significativas), distanciamiento de la juventud y pérdida de prestigio social de la actividad pesquera... A ello habría que añadir, aunque con la debida cautela, dos realidades que son objeto de

que moderado optimismo ante el futuro. Optimismo que recae en primer lugar sobre el sector más moderno e industrial de la flota, pero que se extiende también, más matizadamente, a la totalidad de la actividad pesquera del viejo puerto de Elche, constituido en municipio en 1946. Para Antonio Blasco, ya cumplido su duodécimo aniversario como patrón mayor de la casi octogenaria Cofradía de Santa Pola, lo importante ahora es conseguir que no se incremente el precio del gas-oil y que la reducción de capturas, necesaria para la renovación de los caladeros, se

La flota santapolera está compuesta de unidades relativamente viejas, aunque remozadas. Su media de edad puede rondar los 18 años, cifra inferior al promedio de la zona.

EL PASADO EL PRESENTE EL FUTURO


etcétera, la gente sale al mar muchísimo menos que antes. Ya no hay la presión que existía; ahora el pescador pasa mucho tiempo en tierra...».

Pese a todo lo cual, es difícil sustraerse a la sensación de que, hoy por hoy, la pesca en Santa Pola es una actividad en declive, poco adaptada a los aires nuevos que, para bien o para mal, corren actualmente por sus calles. No es sólo cuestión de cifras, de estadísticas, de *terrebés* y de kilos de capturas. Es el hecho, generalmente reconocido, de que ya ningún joven va a la mar si encuentra una alternativa válida

destino final, difícil en su recorrido.

Santa Pola, considerada históricamente como el primer puerto pesquero del Mediterráneo peninsular, sigue manteniendo aún el tipo marinero con fuerza, pero incómoda. Las viejas salinas, el castillo, el faro, la bahía, la Nueva Tabarca y, sin la menor duda, el puerto, parecen los celosos guardianes de una tradición asediada por las contradicciones del presente. Toda la cuestión es saber si de la combinación entre éstas y aquella surgirá o no un nuevo futuro para sus gentes de la mar. ■

Texto: J. ORTIZ
Fotografías: A. GIRBES



SANTA POLA, PREOCUPADA POR SU ACTIVIDAD MARITIMA, OBSERVA COMO LAS QUILLAS DE LAS BARCAS DE PESCA ABREN RAYAS INCORPORAAS EN EL MAR QUE SE CUBREN INMEDIATAMENTE DE ESPUMA, CUANDO AL ATARDECER BUSCAN EL REFUGIO DE SU PUERTO.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SANTA POLA (ALICANTE)



**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

GENTES DEL MAR



INDUSTRIALIZACION Y CONDICIONES DE TRABAJO



SI estableciéramos una hipotética escala del grado de industrialización del sector pesquero, en un extremo nos encontraríamos con la flota de gran altura y en el otro, con la flota artesanal. En la flota de gran altura se dan los indicadores del grado máximo de industrialización; por el contrario, la flota artesanal es el más acabado exponente de una actividad que, si bien ha incorporado un cierto grado de mecanización, conserva formas pre-industriales, tanto en lo que se refiere a la división del trabajo como a la estructura empresarial.

En la flota de gran altura la productividad es muchísimo más elevada que en la flota artesanal (1). Ahora bien, no puede decirse que las diferencias en la productividad puedan explicarse exclusivamente por el grado de mecanización. Para empezar, hay que señalar que la media de horas trabajadas a la semana en la flota de gran altura es de 90,5; mientras que en la flota artesanal la media alcanza las 73,5 horas. En el Cuadro número 1 puede observarse que el 56 por 100 de los tripulantes de la flota de gran altura trabaja más de 91 horas a la semana, mientras que en la flota artesanal sólo un 14,5 por 100 sobrepasa una jornada laboral de 13 horas diarias cada uno de los siete días de la semana.

Por otra parte, los barcos de la flota artesanal dependen del estado de la mar, de tal manera que si los tiempos son malos los barcos no pueden salir a pescar, situación que los retie-

ne amarrados hasta dos y tres meses al año. Esta dependencia del tiempo no la tienen los barcos de gran altura, que no paran de faenar haga mal o buen tiempo.

Otros factores importantes que hay que considerar son el ritmo, la intensidad y los descansos en el trabajo. En la flota de gran altura el trabajo puede prolongarse hasta 18 horas seguidas sin apenas parar: «Durante el día no podemos coger el catre. Hay veces que para poder comer nos tenemos que relevar uno a uno. Du-

**NO ES CORRECTO
EL CRITERIO
SEGUN EL CUAL
SON SIEMPRE
SUPERIORES
LAS VENTAJAS
DE LA PESCA
INDUSTRIAL**

rante el día no tenemos tiempo de descansar casi nunca. Con el arte del tangón empezamos a trabajar a las 6 de la mañana, que es cuando se cala. La última corrida con el tangón termina a las 7 de la tarde, más o menos. Luego navegamos dos horas hacia afuera, buscando otros caladeros, y de 8 a 8.30 de la tarde calamos el arte que llamamos clásico. Pero es raro que podamos acostarnos, por-

que lo normal es que no hayamos terminado la faena, y tengamos que sacar el marisco congelado de los túneles y pasarlo a la bodega. Hay que terminar de escoger el marisco que vino en el último lance. Total, que, mientras se termina y se cena, se hacen las 11 ó 12 de la noche. Y a las 2.30 ó 3 de la madrugada se vuelve a virar y tenemos que levantarnos otra vez. Lo que pasa con el clásico es que trae poco marisco y mucha basura. Lo normal es que desde la virada hasta que terminamos de escoger el marisco pasen dos horas y media. Claro que luego hay que hacer las maniobras de tangón, es decir, preparar el arte que vamos a calar a eso de las 6 de la mañana más cerca de la costa, hacia donde vamos navegando desde que subimos el clásico. Luego hay que sacar el marisco de los túneles, si es que no lo hemos sacado la noche anterior porque estábamos cansados. Total, que entre una cosa y otra te dan las 9 de la mañana, que es cuando se vira por primera vez el tangón que se ha calado a las 6 de la mañana» (2).

Pero el trabajo en los barcos de la flota artesanal también presenta graves dificultades, según lo manifestado por pescadores de esta flota de la localidad onubense de Ayamonte: «Durante los meses de enero, febrero, marzo y abril estamos pescando al trasmallo. Salimos a las 7 de la mañana y regresamos a las 5 de la tarde. Los meses de abril, mayo y junio vamos al cangrejo. Las horas de trabajo son más o menos las mismas. Siempre pescamos



CUADRO 1**Número de horas trabajadas a la semana según el tipo de flota (en porcentaje)**

Horas trabajadas	Tipo de flota	
	Gran altura	Artisanal
De 40 a 77	18,5	71
De 78 a 91	25,5	14,5
Más de 91	56	14,5
TOTAL (%)	100	100
Número de casos	(114)	(125)

FUENTE: Estudio sobre las condiciones de trabajo y los accidentes laborales en el sector pesquero de la provincia de Huelva.

CUADRO 2**Salario total mensual según el tipo de flota (en porcentajes)**

Salario	Tipo de flota	
	Gran altura	Artisanal
Hasta 60.000 pesetas	59,5	93
Más de 60.000 pesetas	40,5	7
TOTAL (%)	100	100
Número de casos	(116)	(126)

FUENTE: Estudio sobre las condiciones de trabajo y los accidentes laborales en el sector pesquero de la provincia de Huelva.

CUADRO 3**Salario total mensual según la titulación profesional y el tipo de flota (en porcentaje)**

Salario	Tipo de flota			
	Gran altura		Artisanal	
	No titulados	Titulados	No titulados	Titulados
Hasta 40.000 ptas.	20	—	60	64
De 40.001 a 60.000 ptas.	51	5	32	29
De 60.001 a 75.000 ptas.	26	10	5	7
Más de 75.000 ptas.	3	85	3	—
TOTAL (%)	100	100	100	100
Número de casos	(96)	(20)	(82)	(44)

FUENTE: Estudio sobre las condiciones de trabajo y los accidentes laborales en el sector pesquero de la provincia de Huelva.

CUADRO 4**Satisfacción con el salario según el tipo de flota (en porcentaje)**

Satisfacción con el salario	Tipo de flota	
	Gran altura	Artisanal
Satisfecho	12	40
Insatisfecho	88	60
TOTAL (%)	100	100
Número de casos	(116)	(122)

FUENTE: Estudio sobre las condiciones de trabajo y los accidentes laborales en el sector pesquero de la provincia de Huelva.

CUADRO 5**Satisfacción con el salario según el tipo de flota y la titulación profesional (en porcentajes)**

Satisfacción con el salario	Tipo de flota			
	Gran altura		Artisanal	
	No titulados	titulados	No titulados	titulados
Satisfecho	7	35	41	39
Insatisfecho	93	65	59	61
TOTAL (%)	100	100	100	100
Número de casos	(96)	(20)	(78)	(44)

FUENTE: Estudio sobre las condiciones de trabajo y los accidentes laborales en el sector pesquero de la provincia de Huelva.



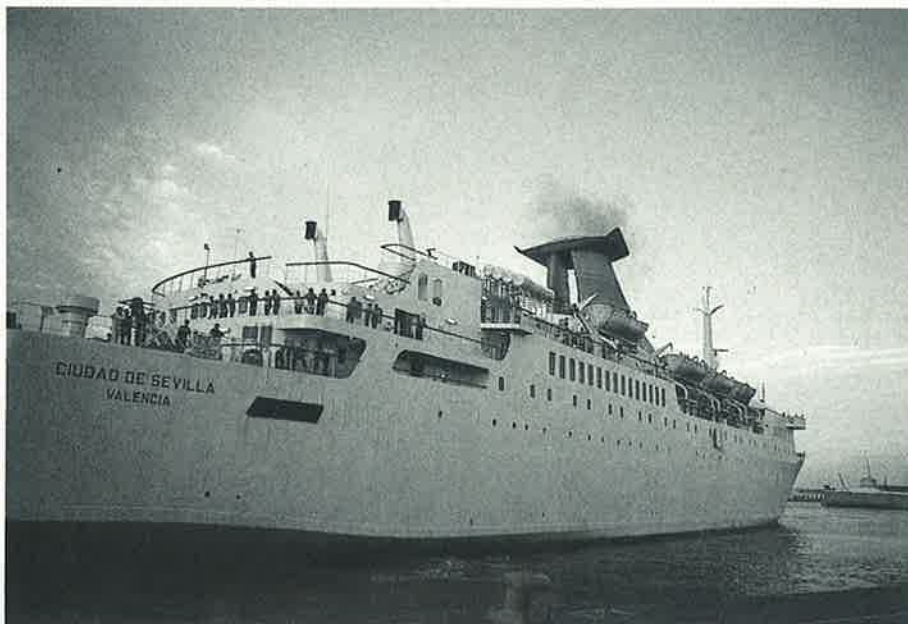


En la flota artesanal, las diferencias salariales entre los mandos y los subalternos son inapreciables. No así en la flota de gran altura, en la que se observan oscilaciones amplias entre los titulados y los no titulados.

cintura y se tira al ras. Porque eso es para verlo, se hace a estilo burro. En cuanto al tiempo que estamos arrastrando, eso también depende. Podemos estar dos o tres horas, incluso hasta cinco horas seguidas» (2).

Los pescadores de la flota artesanal de la localidad de Canela describían así la pesca del berberecho: «El arte del berberecho es un rastro que se ata a la cintura mediante un cincho. Hay que tirarse al agua para poder arrastrarlo. Ese rastro se clava en la arena del fondo y el hombre que lo está trabajando tira de él hacia atrás. Entonces va entrando el producto del trabajo en la bolsa que lleva el rastro. El hombre que tira del rastro está en el agua. El agua le puede llegar a la cintura, a media pierna o al pecho. Eso depende. Se tira del rastro como si se tirara de un carro, pero andando hacia atrás, como el cangrejo. Se ha-

Cuando nos dedicamos al berberecho las horas de salida y regreso dependen de las mareas. Por ejemplo, si salimos a las 8 de la mañana, prácticamente estamos liados hasta las 5 de la tarde, como mínimo. La coquina es menos tiempo: una hora de navegación, otras dos horas para pescar, otra para volver y otras dos para escoger el marisco y vender. Volvemos sobre la 1 de la tarde, pero luego quedan otras dos horas para arreglar el marisco y vender. Estos barcos son pequeños y suelen ir entre seis y ocho hombres. No hay cargos, ni puestos de trabajo diferentes en el barco. Normalmente, suele pasar como en este barco, que es mío. Como soy el dueño del barco, digamos que soy el responsable y hago de patrón. Los demás son todos marineros, pero, en realidad, trabajamos todos igual. En otros tiempos íbamos a remo, pero ahora llevamos el fuera



de día, y trabajamos entre once y catorce horas diarias. La coquina se puede ir a pescar todo el año. Es un marisco al que no le ponen veda nunca. Las horas de trabajo de la coquina dependen de las mareas. Por ejemplo, si la marea es a las 8, los pescadores se tienen que levantar a las 6 de la mañana, dos horas antes de la marea, para que cuando llegues allí se pueda pescar, porque si sales a la hora justa no da tiempo porque sube el agua y ya no se puede pescar. Para pescar la coquina se amarran unos zunchos por la

ce así porque el rastro lleva un palo largo que se sujeta con las dos manos y va clavado en el fondo. El hombre va retrocediendo, y por eso entra el producto del mar. Cada hombre tira de su rastro y lo que coja es para él. Aproximadamente, estamos arrastrando en el agua unas tres horas seguidas. Luego, cuando la marea nos echa, hay que venirse. El sistema para la coquina es exactamente igual. Al berberecho nos dedicamos desde primeros de octubre hasta final de año y, los otros nueve meses a la coquina.

borda, porque como las embarcaciones son pequeñitas no cabe otro tipo de motor» (2).

Las diferencias entre salarios se aprecian con más nitidez en el Cuadro número 2: en la flota artesanal sólo un 7 por 100 superaba las 60.000 pesetas mensuales, porcentaje que llegaba al 40,5 por 100 en la flota de gran altura.

Es interesante destacar que en la flota artesanal las diferencias salariales entre los mandos y los subalternos son inapreciables. Por el contrario, en la flota de gran altura

las diferencias entre titulados y no titulados son considerables: el 85 por 100 de los mandos sobrepasaba las 75.000 pesetas mensuales, mientras que sólo un 3 por 100 de los subalternos superaba esa cantidad (ver Cuadro número 3).

A pesar de las diferencias salariales que se dan entre una y otra flota, el porcentaje de los que están satisfechos con el salario es más alto en la flota artesanal que en la de gran altura (ver Cuadro número 4).

No hay diferencias apreciables en la satisfacción con el salario entre los titulados y no titulados de la flota artesanal. Por el contrario, en la flota de gran altura son los no titulados quienes se manifiestan casi en su totalidad insatisfechos con el salario (ver Cuadro número 5).

El hecho de que en la flota artesanal, que es donde se da el nivel salarial medio más bajo, exista un porcentaje más elevado de individuos satisfechos con la retribución que perciben por su trabajo parece que habría que explicarlo en función de variables relacionadas con el grado de integración del trabajador en su medio laboral y social. ■

José Manuel
MONTERO-LLERANDI

NOTAS

(1) Según datos estimados para el año 1979, el valor medio de la pesca desembarcada por barco en la flota de gran altura fue de 148,4 millones de pesetas, mientras que en la flota artesanal el valor medio por embarcación fue de 1,8 millones. Estimación elaborada a partir de los datos suministrados por Ignacio Palacios Esteban en su estudio «Rastos estructurales del sector pesquero onubense», publicado en: José Manuel Montero-Llerandi, *Proceso de industrialización y condiciones de trabajo: El sector pesquero onubense*. Sevilla, Junta de Andalucía, 1985, página 11.

(2) Transcripción literal de entrevistas en profundidad realizadas a pescadores en la provincia de Huelva.

Uno de los motivos centrales de preocupación de cuantos combaten por la conservación de los ecosistemas marinos es, desde hace un par de décadas, la contaminación procedente de hidrocarburos. Las célebres y temidas «mareas negras» son su expresión más espectacular, pero de ningún modo la única. La comunidad internacional estudia cómo combatirla.

HASTA 1967, la contaminación del ecosistema marino por el vertido de hidrocarburos era prácticamente desconocida. Desafortunadamente, la mañana del 16 de marzo de aquel año marcaría el punto de partida de un problema que, cual enfermedad maligna, se desarrolló a velocidad vertiginosa, creciendo amenazante hasta arruinar extensas hectáreas de mar: el «Torre Canyon», un barco de bandera liberiana fletado por la British Petroleum, embarrancó frente a las costas inglesas, sembrando entre Francia e Inglaterra 95.000 toneladas de crudo. Después vendrían accidentes sonados, como el del «Urquiola» frente a las costas de La Coruña, el del «Amoco Cádiz», o los casi continuos escapes de las plataformas del Mar del Norte o del Golfo de México. De entonces a acá, la expresión «marea negra» se ha convertido en algo cotidiano. El efecto del petróleo sobre el mar es muy acusado: forma una especie de nata que aísla el agua del aire, impidiendo su oxigenación y pro-

duciendo, por tanto, la muerte por asfixia de la fauna y flora de la zona afectada.

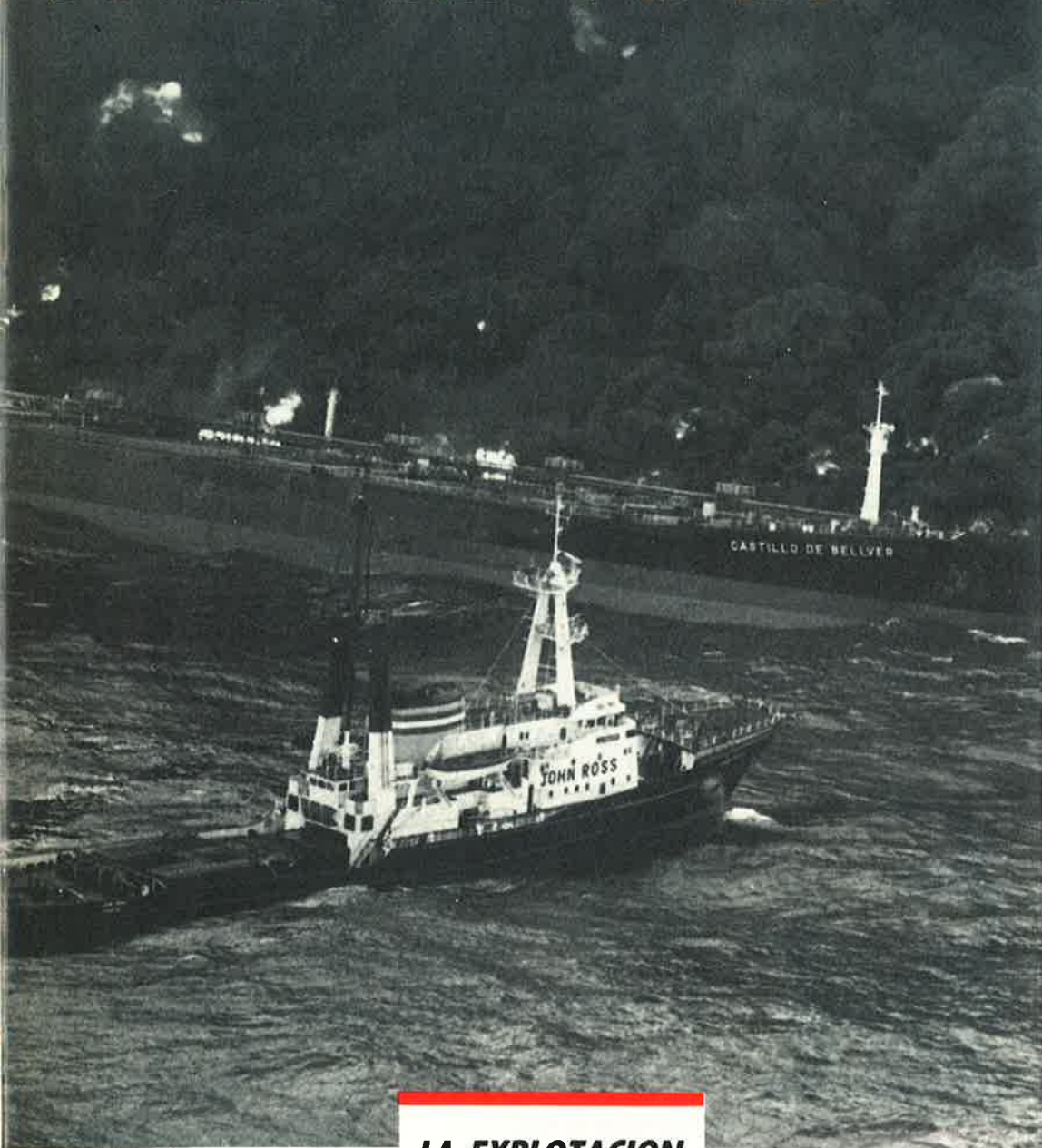
Sin embargo, y aunque parezca paradójico, los accidentes de petroleros no son la causa principal de vertidos de hidrocarburos. Tres son las fuentes más importantes de contaminación marítima por hidrocarburos: la derivada de su extracción, la que origina su transporte y la que surge y llega al mar desde tierra adentro.

Los vertidos que se originan en la explotación y extracción de petróleo no son la fuente de

LOS ACCIDENTES SUFRIDOS POR PETROLEROS NO SON LA CAUSA PRINCIPAL DE VERTIDOS DE HIDROCARBUROS AL MAR

contaminación más destacada, aunque deba recordarse que son casi 15.000 los pozos petrolíferos submarinos en explotación, y que, por tanto, el conjunto tiene la suficiente entidad como para ser seriamente considerados. En este caso, el mecanismo de contaminación deriva de las operaciones rutinarias, de fallos en las conducciones, que provocan vertidos no controlados, o de la propia dinámica del yacimiento, que puede abrir salidas espontáneamente. En este sentido, Michel Berguery nos recuerda que des-

CONTRA EL MAR



de hace muchos años el petróleo escapa de manera natural a los océanos. Así, ya Cristóbal Colón y Drake usaban estas breas naturales, que encontraban flotando en los mares y playas, para asegurar la estanqueidad de sus naves. En cualquier caso, sea por una vía u otra, se calcula en unas 100.000 toneladas la cantidad de hidrocarburos que va a parar al mar cada año.

La contaminación originada por el transporte de los hidrocarburos es doble: la derivada de los accidentes sufridos por

LA EXPLOTACION Y EXTRACCION DE PETROLEO DEL FONDO MARINO ES UNA FUENTE DE CONTAMINACION IMPORTANTE

los petroleros y la de los desechos de los buques, nacidos fundamentalmente a raíz de las operaciones de limpieza de tanques. Ya hemos reseñado, al comienzo de estas líneas, varios trágicos accidentes de petroleros, cuya importancia se debe sobre todo a la cantidad de crudo que derraman. Como ejemplo, baste recordar que el accidente del «Amoco Cádiz» provocó una mancha de 2.000 Km², con las desastrosas consecuencias ecológicas (además de las económicas) que eso supone. El riesgo de accidentes

está siempre latente, puesto que cerca del 60 por 100 del tráfico marítimo mundial es de hidrocarburos.

Pero es el vertido directo desde los buques el que más preocupa, sobre todo en mares como el Mediterráneo. Se calcula que hasta el año 1962 se arrojaban, de este modo, unos dos millones de toneladas de crudo al año. La limpieza de los tanques de almacenamiento del crudo en los petroleros es la causa fundamental de este vertido. Según Philippe Le Lourd, el agua de lastre que llevan los petroleros es el 0,5 por 100 del peso muerto del buque. Lógicamente, cuando el barco lleva los tanques llenos, este agua se devuelve al mar pero con un alto grado de contaminación.

Por último, queremos recordar el importante vehículo de contaminación que suponen las cloacas y vertidos desde tierra. En el verano de 1985, los sufridos veraneantes que se agolpaban en la playa de Badalona vieron con asombro cómo una mancha negra empezaba a invadir toda la costa, haciendo imposible el baño. Tras una minuciosa investigación, todas las miradas se centraron en unos depósitos de CAMPSA. Estas evacuaciones de la industria petroquímica, o incluso las producidas por las industrias en las redes de desagüe, son una terrible realidad. Debe tenerse en cuenta, además, que los productos derivados del petróleo y empleados en los distintos campos de la actividad industrial entran de lleno en la Ley Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos de 1986. En dicha ley, se incluye una lista de 30 sustancias, entre las que destacan «los productos a base de alquitrán procedentes de refino y residuos alquitrinados procedentes de destilación», o los «éteres obtenidos en las petroquímicas» así como los «aceites de automoción e industria auxiliar». Esperemos que con la entrada en vigor de la ley, una vez reglamentada, estas prácticas de vertido queden totalmente desahuciadas y perseguidas, máxime cuando las sanciones que marca la citada ley, con multas de 100.000 pesetas a 100 millones, e incluso con la paralización definitiva de la actividad indus-



La Ley Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos, de 1986, presenta una lista de 30 sustancias diferentes cuyo vertido al mar debe considerarse punible.

trial, pueden actuar de modo disuasorio.

No basta con considerar el problema: debe también hablarse de soluciones. Conti relata que un desastre mayor que el del naufragio del «Torre Canyon» fue el de las medidas que se tomaron para remediar sus consecuencias: bombas incendiarias, detergentes, productos químicos, etcétera, que formaron un manto de auténtica basura que arrasaba cuanto encontraba a su paso. Si el petróleo mataba la vida del fondo, el detergente hacía lo propio con la de la superficie. Por esta razón, se tiende a emplear otros métodos de tipo mecánico, como el rodeo de la mancha con elementos de contención, barreras de burbuja de aire, rodillos esponja, separadores por gravedad, etcétera. Más recientemente, científicos soviéticos han desarrollado un nuevo preparado bacterial para combatir la contaminación por hidrocarburos. De dar resultado los ensayos, el invento puede ser revolucionario, puesto que dos gramos del preparado ejercen su actividad sobre 1.000 m².

Pero no son sólo medidas técnicas las que deben aplicarse. En la mayoría de los casos, pueden evitarse, o cuanto menos disminuirse, las consecuencias de un desastre aplicando

una política adecuada de prevención en la contaminación, que se traduzca en las correspondientes medidas correctoras. A juicio de Juan Otero Díez, de la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación, «hay que intentar que todos los barcos cumplan

E L MARPOL CATALOGA LAS MAS DIVERSAS FUENTES DE CONTAMINACION

al máximo las normas de los distintos convenios sobre prevención de contaminación del mar».

El más importante de todos los acuerdos es, sin duda, el MARPOL. El convenio MARPOL es hijo del primer convenio que se firmó sobre contaminación por hidrocarburos: el OILPOL, aprobado en 1954.

Con el paso de los años se observó un cierto desfase entre las necesidades del momento y las presupuestadas en el OILPOL, por lo que en 1973 se ce-

lebró en Londres una conferencia que dio como resultado la transformación del OILPOL en el MARPOL. En este convenio se estudia todo tipo de contaminación procedente de los buques y su prevención. El desarrollo del Convenio se formaliza en cinco anexos con sus correspondientes normas técnicas y reglas. En el primero de los cinco anexos se aborda la prevención contra la contaminación por hidrocarburos. En el segundo, el transporte de sustancias perjudiciales a granel. El tercero se dedica a la prevención de la contaminación por el transporte de sustancias empaquetadas o en cisternas. El cuarto atañe directamente a la contaminación por aguas residuales y fecales, en tanto el quinto se dedica a la prevención de la contaminación generada por los propios buques, es decir, sus basuras. Como colofón a estos anexos, se prohibía totalmente la descarga de hidrocarburos en el Mediterráneo, Báltico, mares Negro y Rojo y zona de golfos árabes.

Desde 1973, fecha de salida a la luz del MARPOL, hasta nuestros días, su andadura no ha sido fácil. En 1978, siendo Carter presidente de los EEUU, y ante el peligroso aumento de accidentes provocados por petroleros, fue convocada una Conferencia Internacional sobre la seguridad de buques tanque y prevención de la contaminación. El resultado final fue la firma de dos nuevos protocolos que se sumaban al MARPOL y a la Convención sobre seguridad de la vida humana en el mar.

De esta manera, nos encontramos ante una nueva panorámica internacional aceptada con su firma por los 15 países marítimos más importantes, ya que cuentan con más del 50 por 100 de la flota mundial. Desafortunadamente, el proceso de aceptación y cumplimiento del MARPOL está resultando más largo de lo deseable. De los cinco anexos, sólo los dos primeros son de obligado cumplimiento, y no fue sino en 1983 cuando se firmó el primero de ellos. El segundo debe firmarse el próximo mes de abril.

A escala nacional, aun estando vigente este Convenio, los planes de lucha contra la contaminación por vertidos de hidrocarburos se concretan en la creación de un plan nacional contra dicha contaminación. El objetivo de este plan, en palabras de responsables de la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación, es doble. Por un lado, se trata de evitar al máximo los accidentes o vertidos incontrolados, mientras que por otro se pretende elaborar un listado de recursos disponibles para actuar en caso de accidente. Estas iniciativas se fijan en la elaboración de planes locales en las distintas Comandancias de Marina. Con esto se logra, en caso de accidente en un punto determinado de nuestro litoral, conocer los recursos técnicos y humanos existentes en las proximidades de la zona siniestrada.

Esta idea deriva de la ya existente en otros países de la Comunidad, en los que se dispone una vasta red transnacional de comunicaciones que, en caso de emergencia, pone a disposición del país accidentado una larga lista de recursos. Estos *focal points*, nombre por el que son conocidos en toda Europa, no sólo coordinan la lucha contra la contaminación por hidrocarburos sino que también están alerta contra el vertido de productos químicos clasificados como peligrosos. De esta manera, cualquier país puede, en cualquier momento, disponer de un catálogo de medios y equipos con sus respectivas características. Para la incorporación total de nuestro país a la red de *focal points*, se deben presentar ante la Comunidad Europa durante este mes de marzo los recursos disponibles, sus campos de actuación y cuantos detalles de interés consideren necesarios para una intervención inmediata en caso de siniestro. Paralelamente a estas acciones, la Subdirección General de Contaminación piensa adoptar medidas en dos puntos «negros»: el estrecho de Gibraltar y el cabo de Finisterre, ambos paso obligado en el tráfico marítimo de hidrocarburos. ■

Juan de DAMBORENEA

Hechos el uno para el otro.



La elección de un motor no sólo debe hacerse por sus prestaciones en fábrica, sino también, y en especial, por la garantía de obtenerlas en la mar.

BAUDOUIN ha puesto los medios para cumplir esta exigencia.

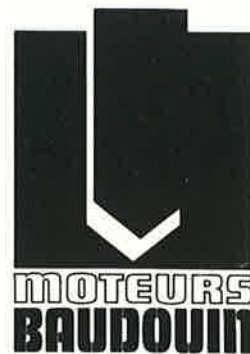
BAUDOUIN proyecta, fabrica y garantiza el conjunto del equipo propulsor.

BAUDOUIN lo adapta y lo personaliza para cada barco, de acuerdo con el armador y con el astillero.

BAUDOUIN prueba las prestaciones ofrecidas sobre el propio barco (velocidad y tracción).

BAUDOUIN dispone de una red de servicio mundial dispuesta a intervenir donde y cuando usted lo solicite.

BAUDOUIN : el compañero responsable.



165, bd de Pont-de-Vivauz
13010 MARSEILLE
FRANCE
TEL. (91) 79.90.91
TELEX MOBOD A 410 944 F

BAUDOUIN ESPAÑOLA
Paseo de la Habana 17
Quinto A
MADRID 16
TEL. (91) 411.50.66/411.51.17
TELEX 46062 DNP

APROBADO EL REGLAMENTO DE ESTIBA Y DESESTIBA

El Consejo de Ministros del pasado día 13 de marzo aprobó el Real Decreto por el que se dio luz verde al reglamento que desarrolla la ley de estiba y desestiba y por el que se ejecutan los objetivos fijados en el Decreto Ley de 24 de junio de 1986. De esta forma, se da un paso decisivo a la extinción de la Organización de Trabajadores Portuarios, en la creación de empresas privadas de estiba y desestiba y en la puesta a punto de las sociedades estatales.

Este reglamento, según se afirma en el preámbulo del Decreto, fue negociado entre la Administración y las organizaciones empresariales y sindicales «más representativas»: CEOE, CEPYME, UGT, CCOO y ELA-STV. Su elaboración ha corrido a cargo de los Ministerios de Economía, Obras Públicas, Transportes y Trabajo.

El artículo primero del reglamento está dedicado a la definición y ámbito de lo que se entiende como servicio público de estiba y desestiba de buques, considerando como actividades integrantes de dicho servicio público las labores de carga, descarga y trasbordo de mercancías objeto de tráfico marítimo y dentro de la zona portuaria.

Quedan excluidas de la consideración de servicio público de estiba y desestiba la manipulación de mercancías y el manejo de medios mecánicos que pertenezcan a la Administración portuaria, al Ministerio de Defensa y a Correos; el embarque y desembarque de vehí-

culos de motor cuando lo realicen sus propietarios; la conducción de vehículos de todo tipo que transporten mercancías hasta pie de grúa; la descarga y arrastre hasta lonja y almacén de los trabajos derivados de la manipulación de pescado fresco, provenientes de buques de menos de 100 toneladas o de los que superen dicho registro, siempre que esas labores hayan sido pactadas con los tripulantes del buque. También quedan excluidas las operaciones que se realicen en instalaciones portuarias en régimen de concesión, cuando estén directamente relacionadas con plantas de transformación, procesamiento industrial o envasado, así como las operaciones relativas a los equipajes y efectos personales de los pasajeros.

La gestión del servicio público de estiba y desestiba se realizará por personas naturales o jurídicas mediante contrato y las funciones de la gestión serán establecidas por el Gobierno siempre que contengan, como mínimo, las siguientes exigencias: contar con infraestructura y solvencia económica suficiente y los niveles adecuados de plantilla de personal propio.

Asimismo, deberán observar en la operación de gestión un

rendimiento mínimo, y asumir cuantas responsabilidades les puedan corresponder frente a la Administración, frente a los trabajadores portuarios y a los destinatarios de los servicios.

Todas las personas que deseen intervenir en la gestión del servicio público de estiba y desestiba deberán participar en el capital de las sociedades estatales, según lo determinen los estatutos de cada una de las sociedades que se constituyan y teniendo siempre en cuenta la plantilla de trabajadores fijos disponibles, las inversiones en medios mecánicos, el volumen anual de mercancías manipuladas y el grado de participación en el tráfico portuario.

Respecto a la relación laboral de los trabajadores portuarios, la nueva norma señala que solamente podrán ser contratados aquellos trabajadores que figuren inscritos en el Registro Especial de Trabajadores Portuarios que existirá en las Oficinas de Empleo. La contrata-

ción por la sociedad estatal se efectuará por el orden en que los trabajadores se hayan ido inscribiendo.

El acceso a este registro se conseguirá después de haber superado las correspondientes pruebas de aptitud y los correspondientes cursos de perfeccionamiento portuario. ■

SIMPOSIO SOBRE ALCOHOLISMO Y TOXICOMANIAS

En la Casa del Mar de Vigo tuvo lugar a mediados de marzo la presentación oficial del I Simposio Internacional sobre Alcoholismo y Toxicomanías que, organizado por el Instituto Social de la Marina, se celebrará los días 4, 5 y 6 del próximo mes de noviembre.

400 especialistas de todo el mundo, especialmente del Atlántico Norte, trabajarán du-



rante esos días en la búsqueda de soluciones a problemas que, como el alcoholismo y la drogadicción, afectan a un considerable porcentaje del colectivo de trabajadores del mar.

El ISM y, más en concreto, su Dirección Provincial de Vigo, viene desarrollando desde hace dos años una experiencia-piloto en tratamiento de la drogadicción y del alcoholismo, para cuyo fin se contrataron servicios médicos especializados en estas materias. De la experiencia derivada de este tipo de asistencia nació la idea de celebrar el Simposio Internacional, en colaboración con el *International Council on Alcoholism and Additions* (ICAA). Se persiguen tres objetivos básicos: promover el intercambio documental de ideas y realizaciones en el ámbito internacional para una mejor acción preventiva, asistencial y rehabilitadora; conocer el estado del problema en España y, por último, establecer un plan de acción temporal preventivo, asistencial y rehabilitador del alcoholismo y las toxicomanías en la gente del mar, con implantación inmediata en la comunidad gallega.

El simposio abordará el problema desde un gran número de perspectivas: social, médica, económica, laboral, etcétera, e implicará a profesionales especializados en la preservación de la salud. Hasta ahora la mayor dificultad que ha habido que vencer ha sido la falta de una casuística estricta y una estadística concreta sobre los factores y casos de alcoholismo que se producen en las gentes del mar. Así lo puso de manifiesto el jefe del Servicio de Medicina Marítima del ISM, Fernando Alvarez Blázquez, quien fue el encargado de presentar este Simposio. «*Faltan elementos de información previa* —dijo el facultativo del Instituto— *para establecer los parámetros de este fenómeno. El Simposio servirá para ahondar en ello, al tiempo que se podrán intercambiar experiencias con especialistas de otros países.*»

El alcoholismo y las restantes toxicomanías representan

	FEBRERO		
Fecha	Noticia		Medio
19-2	El Gobierno Vasco da a conocer las cifras de inversión en puertos pesqueros en 1986. El total de las mismas ascendió a 715 millones de pesetas.		P. Vasca
21-2	Protesta generalizada del sector mejillonero gallego por la pasividad de que, a su juicio, hace gala el Gobierno autónomo ante las dificultades por las que atraviesa la exportación de este molusco a países europeos.		P. Gallega
22-2	El Frente Polisario reafirma la existencia de aguas territoriales propias.		P. Nacional
22-2	La CEE establece para 1987 las cuotas de captura pesquera en el Atlántico Norte.		P. Nacional
23-2	Los armadores gallegos refuerzan la flota pesquera con una inversión de 26.000 millones.		P. Gallega
23-2	El patrón del pesquero «Grampion Admiral», perteneciente a una empresa mixta hispano-británica, es sancionado con cuatro millones de pesetas. Había sido apresado el 12 de febrero.		P. Gallega
23-2	El Parlamento Europeo aprueba una amplia revisión de la política de pesca.		P. Nacional
23-2	Los tripulantes del pesquero «Quintanero», encallado en la ría de Vigo, fueron rescatados sin novedad.		P. Nacional
25-2	Presentado a estudio de Consejo de Ministros el Plan Antártico Español.		P. Nacional
26-2	El marinero gallego José Bea Priego, de 40 años, tripulante del buque «Castillo de Monterrey», fallece en un accidente en aguas de Estados Unidos.		P. Gallega
26-2	El despido de tres titulados náutico-pesqueros agrava la situación de este colectivo.		P. Nacional
26-2	Comienza en Canadá el juicio contra los capitanes del «J. Molina» y «Amelia Meirama», apresados el 22 de mayo de 1986.		P. Gallega
28-2	El pesquero bilbaíno «Nueva Luz del Cantábrico» es apresado por autoridades francesas cuando pescaba con mallas no reglamentarias.		P. Vasca
28-2	El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones insta a las navieras canarias para que reduzcan el incremento en las tarifas de los fletes.		P. Canaria
28-2	Toman posesión 28 nuevos inspectores pesqueros dependientes de la correspondiente Consellería de la Xunta de Galicia.		P. Gallega
28-2	Se crea el Consello de Pesca Gallego.		P. Gallega
MARZO			
1-3	Las autoridades gallegas de pesca anuncian la creación de un carnet de mariscador.		P. Gallega
2-3	Continúa retenido por las autoridades de Guinea-Bissau el pesquero «Digna», apresado hace cuatro meses.		P. Nacional
2-3	El pesquero vasco «Arretsingako» es apresado por las autoridades francesas por faenar en aguas no autorizadas.		P. Vasca
2-3	El protocolo de pesca entre la CEE y Senegal será aplicable a los barcos de pabellón español matriculados en Canarias.		P. Canaria
3-3	El Gobierno español suspende el acuerdo de pesca del Río Guadiana firmado con Portugal.		P. Andaluza
3-3	Todos los tripulantes del portacontenedores «Puerto de Santa María» se salvaron tras la colisión sufrida contra el buque camerunés «Cham Duttie».		P. Nacional
4-3	Se establece oficialmente la estructura orgánica de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Cultivos Marinos de la Xunta de Galicia.		P. Gallega
4-3	Se abre el plazo para solicitar ayudas a la construcción de buques y proyectos de acuicultura.		BOE
4-3	A salvo la tripulación del pesquero «Playa Isla Cristina» que naufragó en aguas onubenses a causa de una vía de agua.		P. Andaluza
4-3	Sigue retenido el pesquero ondarrés «Arretsingako Mikel Deuna» en Bayona, tras ser capturado por faenar en aguas francesas sin licencia.		P. Vasca
5-3	Se hacen a la mar los arrantzales vascos para iniciar la costera de la anchoa.		P. Vasca
5-3	Chocan el mercante español «Puerto de Santoña» y el carguero camerunés «Cam Cruise». Desaparecido un marinero camerunés.		P. Nacional
6-3	El Polisario amenaza con nuevos ataques si España no defiende sus intereses ante la CEE.		P. Nacional
6-3	Dura reacción de la Secretaría de Pesca lusa ante la suspensión del acuerdo del Guadiana por parte del Gobierno español.		P. Andaluza
6-3	Naufraga el ferry británico «Herald of Free Enterprise». 209 desaparecidos.		P. Nacional
7-3	Son apresados por patrulleras irlandesas los pesqueros españoles «White Sawd» y «Serrano Hevia» por faenar en aguas no autorizadas.		P. Gallega
7-3	El Parlamento aprueba dos créditos extraordinarios para compensar los daños producidos por el hundimiento del buque «Urquiola» frente a las costas gallegas, en mayo de 1970.		P. Gallega
9-3	Es presentado en Vigo el «Simposio Internacional sobre Alcoholismo y Toxicomanías» que organiza el ISM.		ISM
10-3	Los funcionarios de puertos inician una huelga de una semana en protesta por el catálogo de puestos de trabajo elaborado por el Ministerio.		P. Nacional
11-3	Publicado el nuevo censo de la flota bacaladera.		BOE
11-3	El pesquero gallego «Saudade» es interceptado por una patrullera irlandesa. Es acusado de faenar en aguas prohibidas.		P. Gallega
11-3	Las tarifas de los pasajes marítimos suben un 2 por 100.		P. Nacional
12-3	Liberado el pesquero «Saudade» tras el pago de una multa de 24 millones.		P. Gallega
12-3	Aprehendidos 1.000 kilos de hachis en el pesquero «Gazte Alaiak» por los servicios de vigilancia aduanera pontevedreses.		P. Nacional
12-3	Suspendidas las labores de rescate de los naufragos del «Herald of Free Enterprise».		P. Nacional
13-2	Se aprueba el reglamento que desarrolla el Real Decreto de mayo de 1986 por el que se reforma el trabajo de estiba y desestiba.		BOE
14-3	El pesquero vasco «Monte Allen» es detenido por una infracción que las autoridades francesas detectaron en el mes de enero pasado.		P. Vasca
16-3	Cuatro pescadores fallecen en dos naufragios en la Costa de la Muerte (Galicia).		P. Gallega

hoy no sólo un problema médico sino también social. La adición a diversos tipos de tóxicos se da en todos los niveles sociales y, por tanto, el problema afecta a los más diversos colectivos. En el de la gente del mar tiene especial relevancia, cuando al consumo excesivo de alcohol y otros productos tóxicos se suman los problemas que conlleva el medio ambiente de trabajo, el desarraigo social y familiar, y el elevado índice de morbilidad y mortalidad que caracterizan al sector.

La atención a la salud del trabajador del mar es preocupación constante del ISM. En este sentido, está elaborando estudios sobre incidencia del alcoholismo y las toxicomanías en este sector, un protocolo del estado hepático en relación con la ingestión etílica, etcétera. En el Simposio se presentará un vídeo sobre prevención del alcoholismo en la gente del mar, programado desde el servicio de Medicina Marítima y realizado con la colaboración de expertos.

La presidencia del Comité Organizador de este Simposio está a cargo de Rafael Lobeto, subdirector general de Acción Social Marítima del ISM. Como vicepresidente figura el director provincial del ISM en Vigo, José Luis Rivas. Son vocales Fernando Álvarez Blázquez, jefe del Servicio de Medicina Marítima del ISM; Xosé María Teixeira, psiquiatra; Nicolás Calvo, inspector provincial de los servicios sanitarios del ISM en Vigo; Jesús Pérez de Lis, director médico de la Policlínica del ISM en Vigo; Gerardo Miniño, subdirector médico de la referida Policlínica y Salvador Gómez, secretario de la Dirección Provincial del ISM en Vigo.

El Comité científico está compuesto por Xosé María Teixeira, como coordinador, y por los siguientes vocales: Nicolás Calvo, José Manuel Fernández Figueiras, Gerardo Miniño, Jesús Pérez de Lis, Manuel Varela y Mercedes Lozada. ■

TRANSMEDITERRÁNEA ULTIMA SU PLAN ESTRATEGICO

La Compañía Transmediterránea va a aumentar próximamente su oferta en Bolsa del 5 al 49 por 100 de su capital, según ha anunciado Carlos San Basilio, presidente de la empre-

sa pública naviera. La Compañía quiere reducir las subvenciones públicas hasta llegar a los mínimos imprescindibles, ya que siempre hay «servicios deficitarios», según explicó San Basilio.

Las subvenciones a esta empresa han bajado de 6.000 millones de pesetas en 1985 a 4.500 en 1986. Está prevista su reducción a 4.000 millones en 1987. Los beneficios obtenidos durante el pasado año fueron de 1.800 millones de pesetas lo que supuso prácticamente el

doble de los 915 millones de pesetas del ejercicio anterior. Los ingresos fueron de 25.400 millones frente a los 21.800 de 1985. El *cash-flow* (beneficios más amortizaciones) fue de 4.800 millones de pesetas.

Las inversiones que están previstas para los próximos diez años, según el Plan Estratégico que se está elaborando, serán de 50.000 millones de pesetas e irán destinadas a la renovación de la flota para la adaptación de la empresa a las nuevas perspectivas que presenta el sector.

Entre los planes de la Transmediterránea se encuentra también su descentralización, con el fin de que los servicios de Baleares y Canarias tengan mayor capacidad de gestión, y la puesta en marcha en breve plazo de una nueva empresa de cruceros, en la que participen también la Unión Naval de Levante y Marfle, a partes iguales. ■



«PESQUEROS ESPAÑOLES»

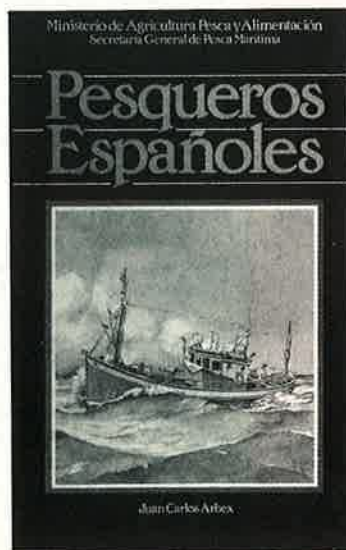
Editado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, ha sido publicado el libro *Pesqueros españoles*, con el que se pretende llenar el importante vacío que existía en relación con la concepción, orígenes y evolución en la construcción artesanal de las embarcaciones pesqueras.

Pesqueros españoles, libro que el Ministerio presentará al premio a la mejor publicación del año, consta de dos partes. La primera, referida a la evolución de las construcciones de nuestros barcos, cuyo autor es Juan Carlos Arbex, y una se-

gunda de Francisco Galindo, que analiza las modificaciones de la estructura de nuestra flota en los últimos veinticinco años.

A lo largo de cinco años, Juan Carlos Arbex ha llevado a cabo un laborioso proceso de recopilación a lo largo de toda nuestra costa en busca de los orígenes y la evolución de las embarcaciones artesanales. En este trabajo han colaborado especialmente pescadores, Cofradías de Pescadores y carpinteros. El libro ofrece una impresionante muestra gráfica, que se condensa en cerca de 300 dibujos. En esta publicación del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha quedado plasmada una parte importante de la historia de las construcciones pesqueras artesanales, hoy en período de extinción en muchos puntos.

La segunda parte de la publicación analiza el comportamiento de la estructura de la flota española. ■



Un Puerto de Hoy para el Futuro



Port Autonom de Barcelona

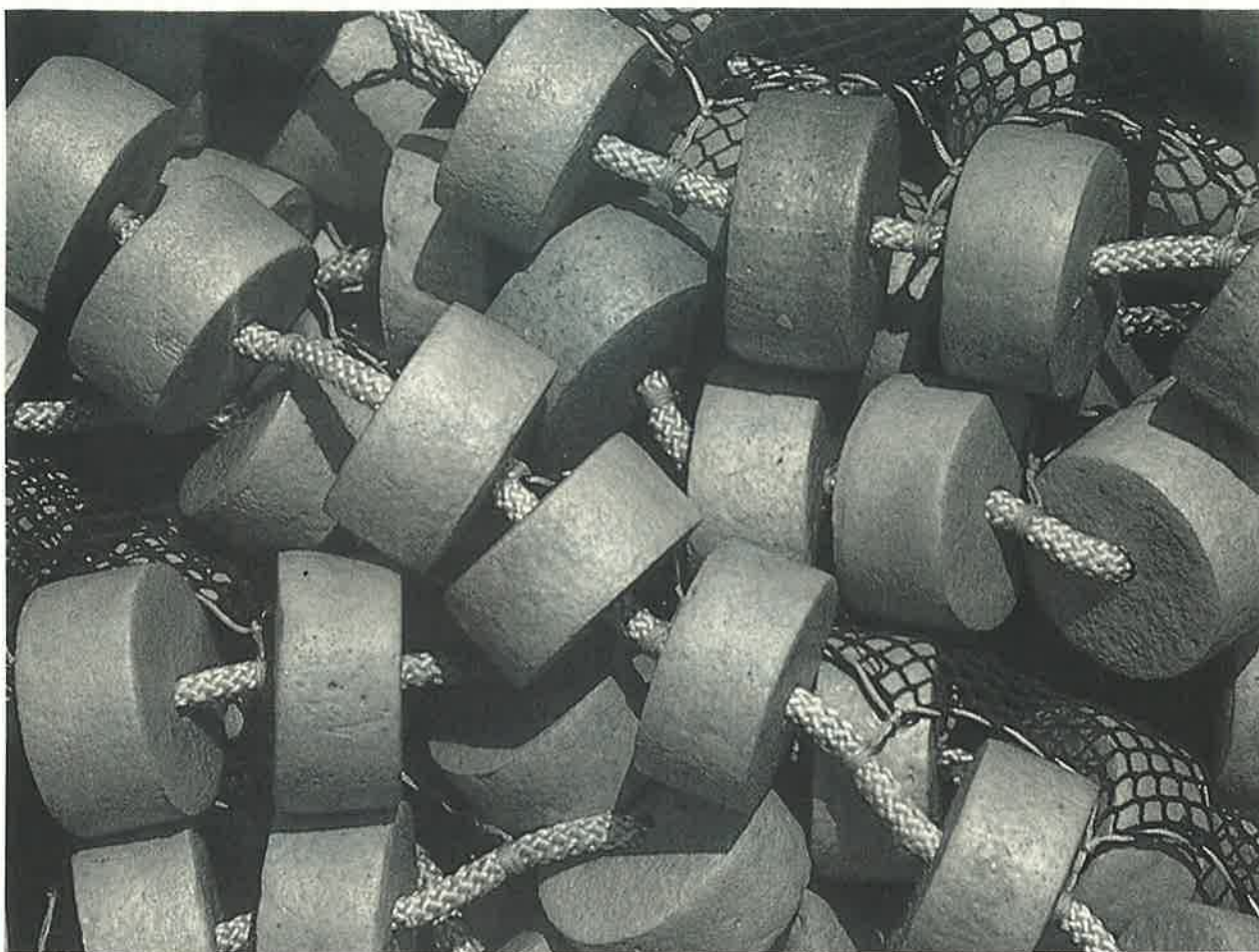
- CAPACIDAD
- SEGURIDAD
- RAPIDEZ OPERATIVA
- INSTALACIONES ESPECIALES
- CONEXIONES DIRECTAS
CON MAS DE 100 PAISES.

PRIMER PUERTO ESPAÑOL EN:

- VOLUMEN DE EXPORTACION
- CARGA GENERAL
- TRAFICO DE CONTENEDORES

PUERTO AUTONOMO DE BARCELONA

PL. Puerta de la Paz, 1 08003 Barcelona Tel. (93) 318.87.50 Tx 54.000JOPB E



VICTOR HUGO LOS TRABAJADORES

Por Rafael CHIRBES

VICTOR Hugo no está de moda en España. En su país, el centenario de su muerte, conmemorado en 1985, dio lugar a una serie de reediciones y abrió un amplísimo debate sobre su figura política y su obra literaria. A España no llegó el eco de este debate que se estaba produciendo al otro lado de los Pirineos. Aquí parece definitivamente condenado a permanecer como un nombre en los libros de literatura a la hora de tratar el tema del Romanticismo; o, todo lo más, a que sus dos novelas más famosas —*Nuestra Señora de París* y

Los Miserables— sirvan como lectura para adolescentes. Es una lamentable injusticia.

Victor Hugo es lo que se entiende en la historia de la literatura tradicional por un genio, un tipo con una capacidad de creación y manejo del idioma gigantescos y un hombre con una visión política de su tiempo y de la modernidad verdaderamente admirables. Es uno de los grandes monstruos que supieron unir compromiso literario y compromiso cívico. Sus sufrimientos, su vida azarosa, las persecuciones a las que fue sometido y los destierros no le importaron a la hora de escribir, ni impidieron para nada su inmensa capacidad literaria: es más, habría que decir que, en él, vida y obra formaban un to-

do duro e inexpugnable en el que no podrían entenderse la una sin la otra.

Los trabajadores del mar es una novela extraña. Victor Hugo había participado en el intento de golpe de estado del pueblo de París contra la monarquía en 1851. El golpe fracasó y el novelista tuvo que escaparse a Bruselas utilizando un nombre falso. Se iniciaba un largo exilio que iba a llevarlo a vivir en el archipiélago del Canal de la Mancha. Allí, concretamente en Guernesey, empezó a interesarse por la geografía de aquellas tierras cercadas por el mar, por su flora y fauna, por la vida de unas gentes encerradas en un espacio diminuto y en permanente lucha contra el océano. En un principio, había

pensado que sus hijos elaborasen un estudio de las islas, que él adornaría con algunos poemas; pero, poco a poco, él mismo se enamoró del tema que había propuesto a sus hijos y acabó por escribir una de sus novelas más apasionantes y, como decíamos al iniciar este párrafo, más extrañas.

El libro se compone de dos partes muy diferenciadas. En la primera, el autor mira con atención de entomólogo la geología, la historia, el suelo, las viviendas, los cultivos, costumbres y psicología de las islas y sus habitantes. En la segunda, establecido el escenario, monta un gigantesco y fascinante catafalco: la arquitectura de una novela rotundamente romántica.



DEL MAR

Sorprende esa primera parte, en la que Víctor Hugo se revela como grandioso autor de reportajes y sorprende, sobre todo, cuando procede de un escritor romántico. Olvidamos con demasiada frecuencia que el Romanticismo no fue unitario y que hay que separar muy bien aquellos escritores que se integraron en la corriente más progresista y para quienes el romanticismo no era una fantasmagórica evocación de coronas, ruinas de conventos y hábitos de brujas cruzando noches tormentosas. Víctor Hugo encabezó con furor una corriente en la que el romanticismo era un vendaval poderoso y social que iba a desmontar el esqueleto de todas las tiranías. Una bandera de esa revolución que

periódicamente —1789, 1848, 1870— parecía a punto de estallar. Ese fuego de justicia social iba a encenderlo hasta los últimos momentos de su vida; y, cuando se proclama la República en París el 4 de septiembre de 1870, este hombre cansado de vagabundear, ver morir a sus hijos y caer sus sueños, se presentará dos días más tarde en la capital de Francia para participar en el instante en que su proyecto se organizaba.

Esos son los elementos que no hay que olvidar cuando se lee *Los trabajadores del mar*, si quiere entenderse en toda su plenitud. Víctor Hugo escribe —ya se ha dicho— un reportaje periodístico primero y, a continuación, una arrasadora novela romántica. Porque, pa-

ra él, los elementos y los hombres son las fuerzas poderosas que levantan la dialéctica de una lucha despiadada de cada una de las piezas en contra de las demás. La geografía le sirve de soporte para una gran metáfora. El mar es ese abismo indomable en el que le hombre prueba su impotencia cada vez menor. Víctor Hugo cree en el progreso, en la voluntad humana, en el cambio, y esas son las corrientes que mueven su escritura en este libro singular, lleno de elementos que extrae de la guardarropía de un romanticismo que, cuando escribió el libro, en 1866, estaban cargados ya de polvo.

En *Los trabajadores del mar*, Hugo enfrenta dos abismos: uno inmenso, grandioso, que

todo lo cerca en el espacio de ese archipiélago sombrío. El otro, a veces se diría que más profundo, y que se abre en los resquicios del alma humana. El misterio de Hugo viene, no de una parafernalia de fenómenos extraños, sino de la grandeza cósmica de aquellos fenómenos que pueden ser entendidos y dominados con la ciencia y la voluntad. El libro es un latigazo doloroso sobre las espaldas de la superstición, del atraso, de la monarquía y el clero.

Los dioses son los hombres y los demonios también. Hay un silencio atroz de las cosas que vuelve admirable la lucha del hombre por sobrevivir en un medio hostil. Hugo habla de «la indiferencia de las cosas contra la temeridad de un ser». Es la tenacidad de lo irracional en la que la ciencia tiene obligación de penetrar para descubrir las leyes secretas que ponen en marcha esa complicada relojería estúpida. La ciencia es la voz del hombre hablando en nombre de un universo mudo.

«El agua está llena de garras. El viento muerde, la corriente devora; la ola es una mandíbula. A la vez arranca y aplasta. El océano tiene el mismo golpe de pezuña que el león.»

Hugo, como buen portavoz de la corriente romántica progresista, cree que los valores del pueblo —de esos pescadores de Jersey o Guernesey— poseen un lado admirable, que es su tenacidad, y otro retardatario: su miedo al progreso, su superstición. Para estos hombres, el primer barco a vapor es algo que provoca admiración, pero que desata sobre todo el temor porque Dios ha hecho las cosas —y es la religión la que apoya ese decorado tambaleante— de una vez para siempre y cualquier intento por cambiar lo que existe no puede ser sino una forma de blasfemia. Detrás de los seres de la novela de Hugo, hay metáforas de fuerzas sociales en pugna y, más allá, un impulso optimista y una fe ciega en el triunfo de la razón. ■

MAREGRAMA

HORIZONTALES

1. Seguido del 14 vertical. El Ministerio este tiene no poco que ver con el mar (cuatro palabras). 2. La rubia fue fantástica en su tiempo. En el Pirineo. 3. De la familia del atún. Al repetir así esta letra, queda un conjunto muy siniestro. Cierta deidad. 4. Erre que erre. El revés del final. Frecuencia media. A través de su ojo puede verse el mar. 5. Nada. Antes de pescado. Cierta ave zancuda, de vuelo pesado, muy frecuente en España. 6. Reparar lo escrito. Vacío, insustancial. Último tramo del canal. 7. En el pasado. Afijo griego que significa «todo», «total», «entero». Una sierra. 8. Barra americana. Isla europea dividida. Al revés, ciertos muebles. 9. Expresa una cosa diciendo en tono burlón lo contrario. Nombre propio británico. Nota musical. 10. En Asturias, algas. Cierto tratamiento de respeto. El más célebre de los rebeldes sin causa. 11. Ese puente no es precisamente el más barato de utilizar. Bultos comprimidos y atados de ciertas mercancías. Consonante. 12. Detener. Nombre de mujer. 13. Consonante. Igual a nada. Gobernador que los emperadores romanos de Oriente tenían en sus provincias italianas. Lengua provenzal. 14. Cierta organización internacional médica. Equipo de baloncesto. Escuché. Tomé con fuerza. 15. Nota musical. Pedazo de hielo que queda suspendido al congelarse el agua que cae de algún sitio. Vocal. 16. Cada una de las piezas de la armazón del barco que van desde la cuadra a popa y a proa. Nombre supuesto. Benjamín, familiarmente.

VERTICALES

1. Es, posiblemente, el instrumento de navegación más antiguo. Arrasa. 2. Equipo de

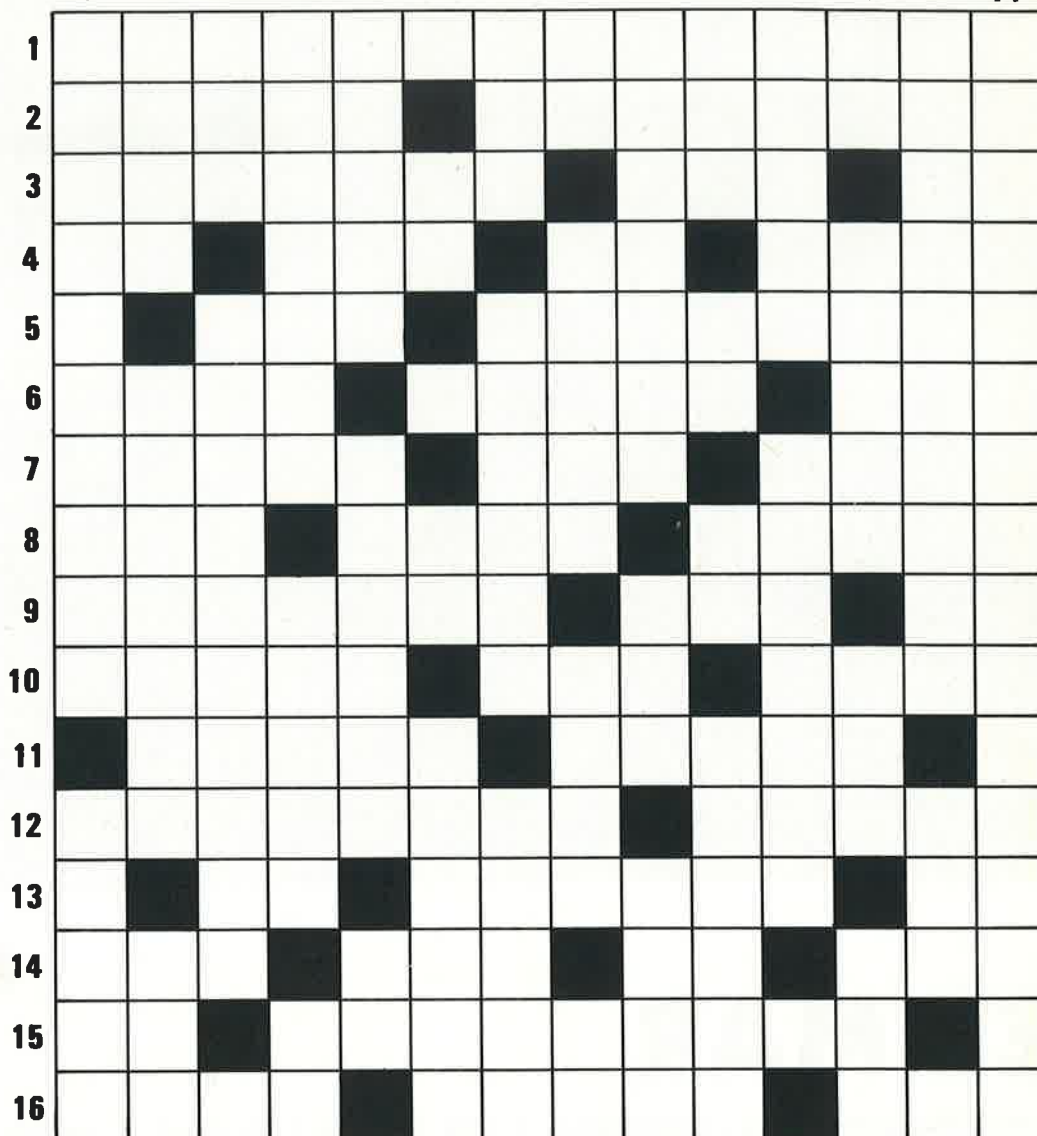
estudios socio-económicos que realizó una interesante encuesta sobre la pesca de Guipúzcoa y Vizcaya a finales de la década de los 60, encuesta que suele ser muy citada por el profesor Montero-Llerandi en sus artículos de MAR. En su forma reflexiva, sinónimo de «quebrantarse». Cuando es casi igual, equivale a menos. 3. En los inicios de la RENFE. Buques de línea sumamente característica y costosa construcción, destinados al transporte de cierta preciada mercancía. Consonante. 4. Camino bastante mencionado en las relaciones laborales. Cierta deidad marina. Ne-

gación. 5. Bello puerto del Atlántico. Cierto juego de naipes. Su repetición resulta un tanto escatológica. 6. Vocal. Preposición inglesa. Uno. En el maíz. Mirara desde cierta elevación. 7. En las lacas. Al revés, apellido del máximo responsable del FROM. Relativo al eje. 8. Exclamación infantil. Garantice. Trabajo. Nota. 9. Filósofo, poeta y novelista vizcaíno afincado física y culturalmente en Castilla. Canción típica canaria. Hurta. 10. Cierto Estado europeo. Nombre de letra. Siglas. Que cuelgan completamente lisas. 11. Nombre vasco de la provincia de Alava. Para dejar

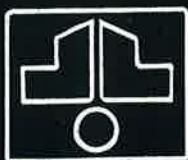
cerrado. Consonante. 12. Beso infantil. Ciertos recipientes. Demostrativo. Al revés, reptil de gran tamaño. 13. Se aplica a algunas plantas de largo tallo, que crecen ajustadas a paredes, muros, etcétera. Artículo. Vocal. 14. Ver 1 Horizontal. ■

NOTA: Efectuado el sorteo correspondiente entre los acertantes de los Maregramas del pasado trimestre, ha resultado agraciado con un radio-cassette estereofónico, don Manuel Rodríguez Vivero, de Ondárroa (Vizcaya). Si quiere participar en el próximo sorteo, envíe la solución correcta a: Revista MAR (Maregrama), Génova, 24, 6.ª planta, 28004 MADRID. ■

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14



vigo-españa 4,5,6 noviembre de 1987



Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
Secretaría General para la Seguridad Social
Instituto Social de la Marina
con la colaboración de
C.I.P.A.T.



simposium internacional sobre alcoholismo y toxicomanías
en la gente de mar

international symposium on alcoholism and drug addictions
among seafarers

symposium international sur l'alcoolisme et les toxicomanies
chez les travailleurs de la mer

**Mutua Nacional
de Previsión
de Riesgo Marítimo**

**del INSTITUTO SOCIAL
de la MARINA**



SEGURIDAD • SOLIDARIDAD • SERVICIO
Porque somos nosotros mismos.



MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

C/Génova 20, 5ª planta. MADRID

Tfnos. 410 38 83 - 410 43 05 - 410 46 26