

N.º 359 - MARZO 1998

INFORME

Así se cumplió
el III POP

MAR

**BRUSELAS
RESPALDA EL
SEGUNDO REGISTRO
CANARIO**

**ASTILLEROS,
MÁS PEDIDOS**

El gobierno destinó 1.200 millones de pesetas para apoyar a los pescadores y armadores afectados por el paro

**AYUDAS PARA LA FLOTA
DEL CALADERO SAHARIANO**

Centro de Formación Ocupacional Marítima de

BAMIO



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Cerca de 10.000 alumnos han pasado por las aulas de este Centro de Formación dependiente del Instituto Social de la Marina en sus cinco años de existencia.

El 75 por ciento de los participantes en cursos han encontrado empleo



Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio

El Salgueiral, s/n.
Vilagarcía de Arousa
(Pontevedra)
Tel.: (986) 51 02 55
Fax: (986) 50 61 11

También puede encontrar información del Centro en cualquiera de las Direcciones Provinciales del ISM

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



T

ranquilidad. Tiempo de calma en el sector marítimo pesquero solamente alterado, por

el momento, por el paro forzado desde Marruecos para la flota dedicada a la captura de los cefalópodos. Normalidad en el sector de la pesca, aunque a corto o medio plazo ya se vislumbran algunos de los problemas que se pueden presentar en las flotas que operan en terceros países y que afectarían fundamentalmente al empleo ante las cada día mayores exigencias de esos gobiernos para que las tripulaciones de los barcos sean locales.

En los caladeros comunitarios, por el progresivo agotamiento de los recursos, año tras año la Unión Europea va limitando las cuotas, aunque, hasta la fecha, España se ha librado de grandes recortes en las especies de mayor importancia. En esos caladeros, oficialmente al menos, se están reduciendo las capturas. Sin embargo, si nos atenemos a las estadísticas oficiales, la flota controlada por los armadores españoles está pescando más en todo el mundo. Los barcos bajo control de capital español hacen más desembarcos, aunque deban trabajar con diferente bandera. El problema que se vislumbra en el futuro para el sector de la pesca no va a ser solamente el derivado de las dificultades que se planteen por parte de terceros países para acceder a sus caladeros, sino las exigencias que apliquen esos gobiernos en materia de empleo. En este momento este es el caso de la nueva Ley de Pesca de Argentina por la que desaparecerían los trabajadores españoles en los barcos que operan en sus aguas.

Sin ir tan lejos, un ejemplo más cercano en esta línea de pérdida de empleo sería el

13 DIAS

Pesca, capturas y empleo

progresivo aumento de trabajadores de Marruecos en la flota que faena en el marco del acuerdo actualmente en vigor por el país norteafricano.

La actualidad pesquera en las últimas semanas ha girado sobre el paro impuesto por Marruecos a los más de 100 barcos que componen la flota de cefalópodos y merluza negra que operan en aguas del caladero sahariano. La Administración española se vio obligada a articular ayudas por un montante de unos 1.200 millones de pesetas para apoyar a trabajadores y armadores en paro forzoso. Los trabajadores han percibido unos ingresos netos de 105.000 millones de pesetas mientras para los armadores la ayuda está en función del tonelaje de cada barco. La medida de la Administración ha paliado las pérdidas del sector, aunque los armadores y pescadores dicen tener la sensación de que la Unión Europea firmante de este acuerdo sigue sacrificando los intereses de la pesca frente a terceros países en beneficio de otros sectores industriales.

En el marco de la política pesquera nacional, la Secretaría General de Pesca Marítima y las comunidades autónomas se hallan en pleno debate para poner en marcha una nueva política destinada a la construcción de barcos pesqueros para lograr una flota más moderna, con más seguridad y competitiva. El sector quiere más margen a la hora de construir un barco nuevo por cada barco viejo aportado para desguace.

Y, en el sector de la marina mercante y la construcción naval, buenas noticias que además son continuación de las anteriores en las mismas actividades. Lluven más pedidos para los astilleros españoles mientras, en el marco de la Marina Mercante, la Organización Marítima Internacional OMI, hace una apuesta por la seguridad de los trabajadores como principal objetivo. Todos de acuerdo. ■

Vidal Maté

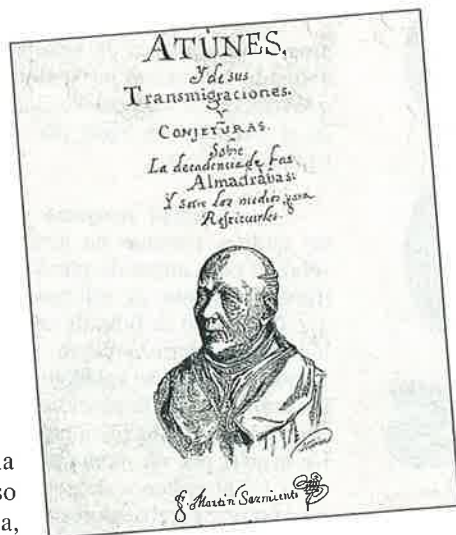


LA FACETA PESQUERA DEL PADRE SARMIENTO Y SU ÉPOCA

Edita: CAIXA DE PONTEVEDRA

La publicación resalta la faceta pesquera del estudioso Pedro José García y Balboa, más conocido como Padre Sarmiento, y tiene el interés añadido de recoger la estadística de pesca más antigua y continuada sobre los túnidos del Mediterráneo, con datos referidos a dos siglos. *De los Atunes y sus Transmigraciones y Conjeturas. Sobre la decadencia de las Almadrabas y sobre los medios para Restituirlas*, que tal es el título completo del libro, recoge, en primer lugar la carta dirigida el 18 de febrero de 1757 por el Padre Sarmiento al Duque de Medina Sidonia en la que expone su opinión sobre los atunes y las causas del descenso de capturas en las cinco almadrabas que Pedro Alcántara de Guzmán, a la sazón titular del ducado, disfrutaba por juro de heredad concedido en 1297 por Fernando IV a Guzmán el Bueno y explotaba desde antiguo en el Estrecho de Gibraltar con excelente resultado económico.

El ilustre benedictino acompañó su informe sobre los atunes y los medios para restituir las almadrabas con un anexo recogido de los Libros de Almadrabas de la Casa de Medina Sidonia desde 1525 a 1756, en el que se detallan las descargas de atunes en Conil, Zahara, Conilejo, Hércules (Santi-Petri) y Rota. Esta documentación estadística es la más antigua y completa que se conoce sobre las descargas de atunes en el Estrecho de Gibraltar, lo que le confiere el carácter de documento del más alto valor pesquero. Contribuye al crédito de la publicación la aportación en la revisión documental de Francisco López Capont, tecnólogo pesquero de la Real Academia Galega das Ciencias. Todo lo cual hace que el libro resulte interesante tanto para bibliófilos como para los estudiosos de la evolución de las pesquerías, quienes pueden obtenerlo previa solicitud a la Caixa de Pontevedra, entidad que ha acometido la edición.



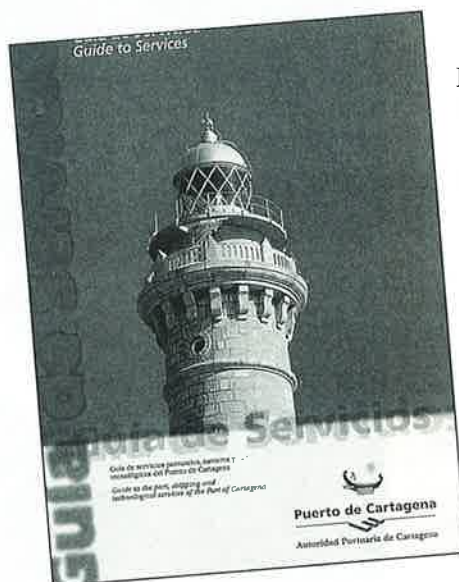
GUÍA DE SERVICIOS DEL PUERTO DE CARTAGENA

Edita: AUTORIDAD PORTUARIA DE CARTAGENA

Una pequeña publicación que ofrece amplia información gráfica y escrita acerca de los servicios portuarios, navieros y tecnológicos que ofrece el Puerto de Cartagena.

Los usuarios y clientes del Puerto -consignatarios, transitarios, agentes de aduanas, exportadores e importadores, etc.- podrán documentarse sobre la ubicación y superficie de las distintas dársenas -la de Cartagena y la de Escombreras-, sobre las infraestructuras e instalaciones de que están dotadas -comunicaciones, diferentes terminales y muelles, material de carga y flotante-, sobre los organismos oficiales, asociaciones, empresas y profesionales presentes en el ámbito portuario, así como sobre los proyectos en los que trabaja ya la Autoridad Portuaria. Entre éstos se incluye la próxima edición de esta guía en formato CD-rom. La publicación contiene además un anexo con las tarifas en vigor en 1998.

La terminal para tráfico de contenedores del Puerto de Cartagena ha obtenido la certificación internacional ISO 9002, valoración que se concede por primera vez a un puerto español.

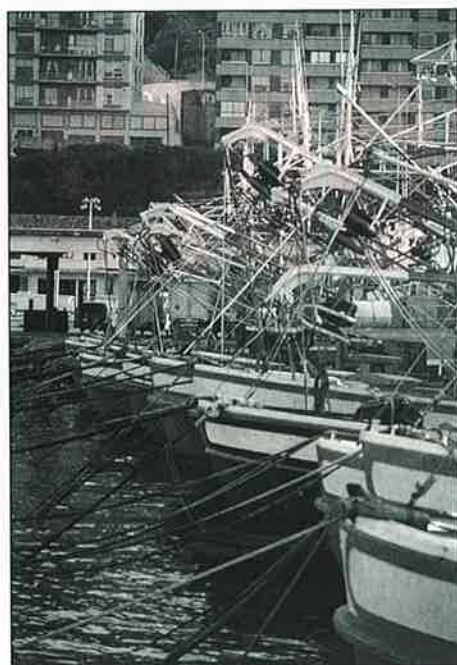


La Autoridad Portuaria ha editado, asimismo, un folleto y un catálogo de presentación en los que informa de las actividades e infraestructuras portuarias. Todo el material puede obtenerse a través del Departamento Comercial de la Autoridad Portuaria de Cartagena.



6
AYUDAS PARA LA FLOTA

El Gobierno ha destinado 1.200 millones de pesetas para ayudar a pescadores y armadores afectados por el paro decretado por Marruecos para la flota de cefalópodos en marzo y abril.



20
ESPAÑA CUMPLE

España y Portugal fueron los dos países de la UE que mejor cumplieron las exigencias del III Programa de Orientación Plurianual de Flota.



52 **SEGUNDO REGISTRO**
La Unión Europea ha dado el espaldarazo al segundo registro de Canarias.

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

Director general: Rafael Mateos Carrasco.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, S. de Francisco, Mery Varona y Concha Hernández Carazo. **Fotos:** Jesús Navarro

Secretaría de Redacción: María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. (965) 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. **Barcelona:** Puigxuriguar, s/n. - Tel. (93) 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar. Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gilón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Gulpúzcoa:** Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal. - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16. - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. (952) 22 72 75. **Melilla:** Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. (95) 267 88 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga. - Tel. (922) 27 11 50. **Sanlúcar:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, 19 - Tel. (977) 24 03 87. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 331 99 00. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 310 04 07 y 310 46 26. Télex 23746-22107. Fax (91) 319 91 34.

Publicidad: Instituto Social de la Marina. Génova, 20. 28004 MADRID. Teléfonos (91) 310 04 07/319 35 65. Fax 319 91 34. María Victoria Ugarte.

Impreme: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-97-001-2

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.

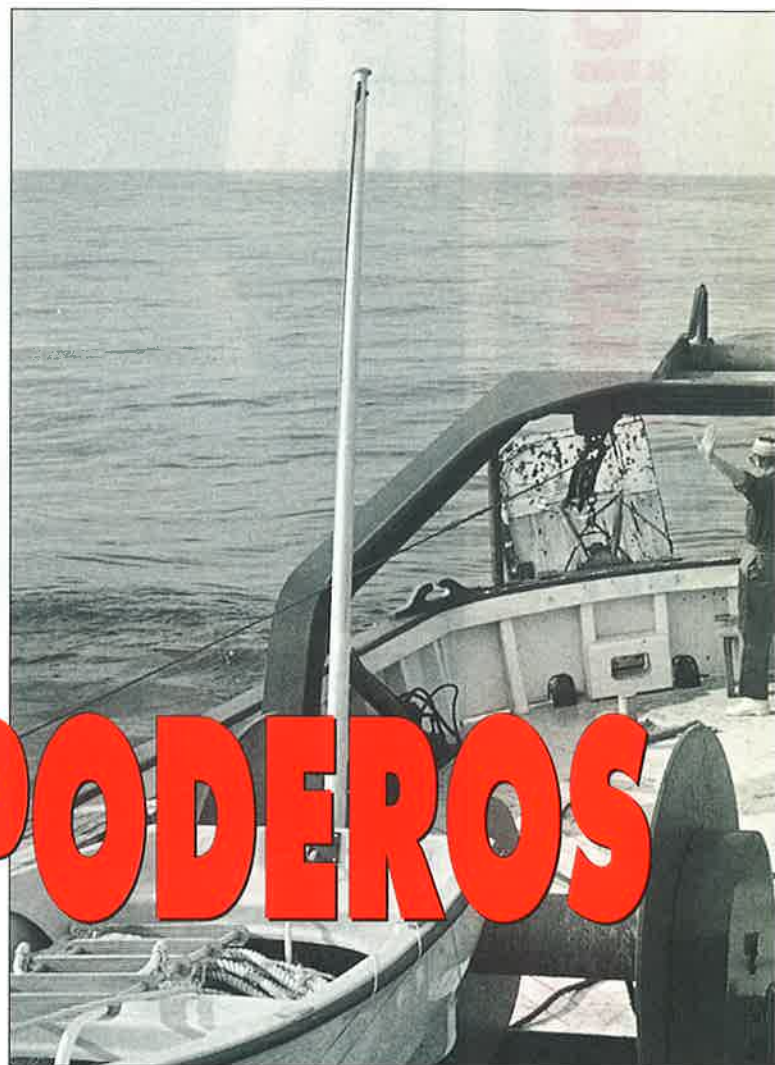
Durante los meses de marzo y abril llevaron a cabo una parada no prevista en el acuerdo pesquero

AYUDAS PARA LA FLOTA DE CEFALOPODEROS

Tal como habían señalado las autoridades de Rabat, desde el pasado uno de marzo hasta el 30 de abril, la flota dedicada a la pesca de cefalópodos en aguas del caladero sahariano deberá permanecer amarrada en puerto y cumplir el nuevo paro de dos meses decidido unilateralmente por Marruecos. La decisión afecta a 105 barcos y un total de 1.700 pescadores embarcados, flota para la que la Administración española, de sus fondos propios ha asignado un total de 1.200 millones de pesetas para apoyar a los pescadores y a los armadores. Cada trabajador percibirá un subsidio de 105.000 pesetas al mes.

EL presidente de la Asociación de Buques Congeladores de Cefalópodos, José Ramón Fontán ha criticado la decisión de Marruecos, a la vez que lamenta que la flota pesquera pueda ser perjudicada ante la indiferencia de la Administración comunitaria que antepondría los intereses de otros sectores industriales en el país norteafricano a los problemas de la pesca.

El acuerdo pesquero con Marruecos contempla la existencia de una parada biológica durante los meses de septiembre y octubre con el fin de lograr, al menos teóricamente, una recuperación de unos caladeros bastante agotados, no solamente por la actividad de la flota española sino, sobre todo, por la presencia de barcos de países asiáticos como China o Corea, aunque sue-



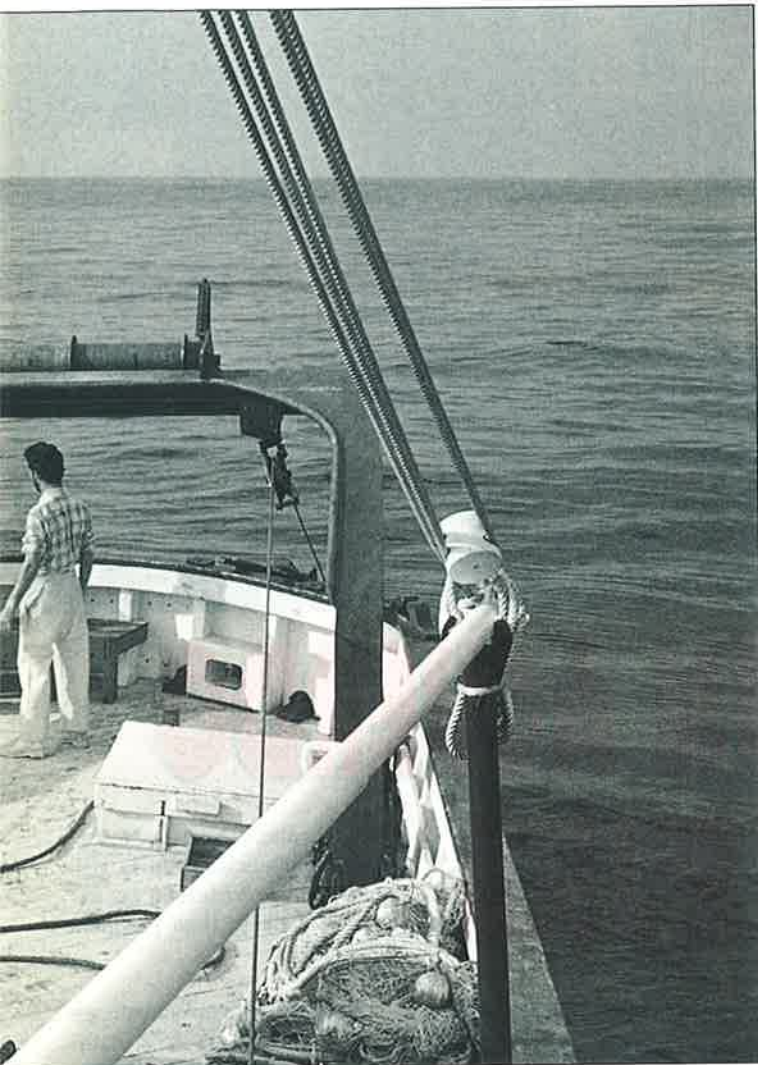
El gobierno destinó 1.200 millones de pesetas para ayudar a los trabajadores afectados y a los armadores

len operar con bandera de Marruecos.

Con motivo de este nuevo paro, la situación es diferente. Se trata de una parada decidida unilateralmente por Marruecos al margen del propio comité mixto UE-Rabat donde se deberían adoptar este tipo de decisiones en Bruselas, que en definitiva es quien suscribe los acuerdos. La Unión Europea

mantuvo en un primer momento una postura firme ante las pretensiones de Rabat para acabar aceptando la nueva parada.

Como el pasado año, la Administración ha dispuesto un sistema para compensar tanto a los trabajadores en paro forzoso, como para los armadores de los 105 barcos que han tenido que regresar a puerto, de los que la casi totalidad se dedican



Cada trabajador percibirá un subsidio de 105.000 pesetas mensuales

a la pesca de cefalópodos y solamente media docena a la merluza negra.

Según las estimaciones de la Secretaría General de Pesca Marítima, el coste total de la parada para la Administración española va a suponer unos 1.200 millones de pesetas, una cifra similar a la abonada hace un año por estas mismas fechas y con el mismo motivo.

De esta cifra, unos 750 millones de pesetas se han destinado a compensar por la parada a los 105 barcos que se han visto obligados a permanecer en puerto. La cantidad a percibir por cada barco está en función de su tonelaje. Estos pagos se hacen desde la Secretaría General de Pesca Marítima y con fondos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.



Como subsidio a los trabajadores en paro, la Administración ha previsto el desembolso de un máximo de 750 millones de pesetas, aunque la cifra real podría reducirse a unos 500 millones de pesetas, una cantidad similar a la pagada el año pasado por la misma situación.

Estos fondos han sido aportados por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y el pago de los mismos se hará desde el Instituto Social de la Marina (ISM).

Oficialmente, el número de pescadores a bordo de esta flota es de unos 1.700, aunque a efectos de los subsidios, se deberían eliminar los casi 500 trabajadores de Marruecos que se hallan en estas embarcaciones en base a las exigencias en materia laboral derivadas del acuerdo pesquero. Al no estar afiliados a la Seguridad Social Española, este colectivo no ha generado derechos en España y de su situación se hacen cargo las autoridades de Marruecos.

Tienen derecho a percibir las ayudas, los trabajadores de esa flota que lleguen a puerto a bordo de los barcos. Igualmente pueden acceder a los subsi-

dios, los que se hallen por diferentes razones con los contratos suspendidos, pero que se incorporen a la actividad durante estos dos meses de parada. Las ayudas a los trabajadores afectados contemplan el pago a cada persona de 105.000 pesetas netas al mes. La Administración se hace cargo también de las cuotas a la Seguridad Social según fueran sus últimas cotizaciones así como las cuotas que correspondan a la parte empresarial. De los aproximadamente 500 millones de pesetas que se van a destinar a estos fines, aproximadamente el 50% corresponden a subsidios y la otra mitad a las cuotas de la Seguridad Social.

Como ya sucediera en la campaña anterior, parte de los trabajadores embarcados en esta flota renunciarán al subsidio y se acogerán a la situación de desempleo ya que, por los salarios percibidos y por los que han cotizado a la Seguridad Social pueden percibir una prestación económica superior. La percepción del subsidio articulado por la Administración para esta parada excepcional de la flota y no contemplada en el acuerdo pesquero, es incompatible por la ayuda por desempleo. ■

Vidal Maté

El Senado aprobó una propuesta del PNV

ESPAÑA PEDIRÁ A LA UE



QUE NEGOCIE UN ACUERDO PESQUERO CON RUSIA

El Senado ha aprobado una moción en la que insta al Gobierno español a solicitar ante la Unión Europea el inicio de negociaciones inmediatas con Rusia, que conduzcan a un acuerdo pesquero que permita a la flota pesquera española faenar en el caladero ruso del Mar de Barents y Svalbard en el Océano Ártico.

EL posible acuerdo pesquero UE-Rusia subsanaría el déficit que, desde el punto de vista del sector pesquero, presenta el Acuerdo Internacional de Colaboración y Cooperación UE-Rusia, que no contiene ninguna contrapartida pesquera. Esta carencia pone de relieve la poca importancia que la Comisión Europea concede al tema pesquero y demostraría al poco peso de los intereses pesqueros de los países del sur en la política comunitaria, toda vez que las expectativas de la flota de los países del norte europeo, Reino Unido, Alemania o Dinamarca, para faenar en aguas nórdicas están ya satisfechas al po-

der pescar en aguas de Groenlandia, Islas Feroe y Noruega. Por contra, a la flota española le están vedadas estas aguas, salvo en el caladero de Noruega, y con carácter limitado desde la entrada en vigor del Espacio Económico Europeo en 1994.

El acuerdo aprobado por el Senado responde a una moción presentada por el senador Ricardo Gatzagaetxeberria, del Grupo Parlamentario del PNV, en su condición de presidente de la Comisión de Agricultura y Pesca. La moción resalta, como contraria a los intereses pesqueros españoles, la circunstancia de que, desde la entrada en vigor

del Tratado sobre Espacio Económico Europeo, Rusia se esté beneficiando del Mercado único Europeo ya que las capturas de su flota pesquera se descargan y venden en Dinamarca, país miembro de la UE, y en Noruega, miembro del EEE. De esta forma, el pescado ruso se comercializa en el mercado comunitario como si fuera danés o noruego disfrutando de las preferencias y exenciones arancelarias, pese a tratarse de pesca de un país tercero, lo cual supone un perjuicio para las capturas de la flota española.

Abundando en la defensa de los intereses pesqueros españoles se recuerda también que, durante la negociación para la ampliación de la UE a Noruega y otros países nórdicos, se fijó una partida de 2,4 millones de ecus anuales para adquirir 8.000 toneladas de cuotas pesqueras a Rusia, de las cuales la mitad correspondieron a la flota española. Este compromiso no llegó a

materializarse al desistir Noruega de su integración en la UE, con lo que se frustraron las expectativas de la flota pesquera española.

Basándose, precisamente, en la existencia de una línea financiera comunitaria para adquirir cuotas pesqueras a Rusia, se reclama la celebración de un acuerdo pesquero entre este país y la UE, de manera que esa ayuda financiera proporcione unas posibilidades pesqueras que tendrían un notable impacto económico, laboral y de generación de empleo en la flota pesquera española.

Hasta la ampliación de la ZEE a 200 millas, los barcos españoles venían faenando en el Mar de Barents sobre especies pesqueras como el fletán, la platija, el bacalao y el eglefino, entre otras.

En 1997 el Total Admisible de Capturas (TAC) de bacalao en el Océano Ártico fue de 850.000 toneladas, de las que a España le correspondió una cuota de 13.800 toneladas. ■

M.V.

Flota atunera

MADAGASCAR MEJORA LAS POSIBILIDADES DE PESCA

El nuevo acuerdo pesquero suscrito entre la Unión Europea y Madagascar amplía de diez a veintidós las licencias para la flota palangrera española y mantiene las demandas de los atuneros cifradas en veintidós buques. El convenio tiene una duración de tres años, periodo en el que la UE aportará en concepto de compensación financiera 2.280.000 ecus (unos 376 millones de pesetas).

Las posibilidades de pesca del nuevo protocolo amplían en 17 el número de barcos que podrán operar en aguas malgaches. Las licencias se repartirán entre las flotas española y francesa. En el segmento de palangreros de superficie es donde España resulta más beneficiada, ya que de los 30 buques incluidos en el acuerdo, 22 serán de pabellón español. El acuerdo anterior establecía unas posibilidades de pesca en este apartado de 16 barcos, de los que diez eran españoles y seis franceses.

En el segmento de atuneros cerqueros congeladores, el acuerdo contempla la ampliación de tres buques, de 42 a 45, si bien España considera satisfechas sus demandas con las 22 que ya tenía y que se mantienen. La flota palangrera española que opera en el Índico captura pez espada. Como consecuencia de las nuevas posibilidades de pesca establecidas en el nuevo protocolo, el tonelaje de referencia se incrementa en 500 toneladas, de 9.000 a 9.500. En el convenio se contempla también la posibilidad de que la UE proponga la concesión de licencias para otras pesquerías, en condiciones a determinar por la comisión mixta. La contrapartida financiera a cargo de la UE se ha fijado en 2.280.000 ecus pagaderos en tres cuotas anuales durante la vigencia del acuerdo. Parte de esta aportación económica deberá destinarse a la investigación pes-

quera y a proyectos de desarrollo de la flota artesanal malgache. Como ya se estableció en el protocolo anterior, el actual pone el acento en la formación profesional de los pescadores de Madagascar, reservando una importante aportación financiera comunitaria para la capacitación y formación práctica de alumnos malgaches en actividades relacionadas con el desarrollo pesquero en su país, estudios que podrían realizarse en cualquier país comunitario o vinculado a la UE por acuerdo de cooperación.

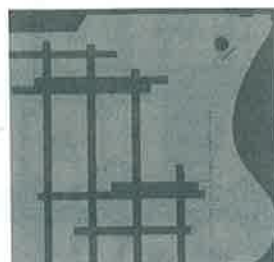
La ampliación de las posibilidades de pesca para la flota palangrera española en aguas malgaches permitirá continuar la tendencia actual a desplazar parte del esfuerzo pesquero de aguas del Atlántico hacia el Océano Índico. Para mejorar el conocimiento de las posibilidades pesqueras en el área la UE participa en la financiación de un programa científico que estudia las especies migratorias en el Índico sudoccidental. La flota atunera española inició las pesquerías en esta zona en los últimos cinco años y viene faenando en aguas de Madagascar, Seychelles y Comores.

El acuerdo entrará en vigor el 21 de mayo de 1998 y regirá hasta el 20 de mayo del 2001. Las licencias tienen una vigencia anual, en periodos de mayo a abril. ■

M.V.

BILBAO

27/31 OCTUBRE '98



SINAVAL '98

Feria Internacional de la Industria Naval, Marítima, Portuaria y Offshore

**HAGA NEGOCIOS
A BORDO,
en SINAVAL
EUROFISHING**



**Feria Internacional
de la Industria Pesquera**

FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA**

Apdo. Postal 468 - 48090 BILBAO (España) - Tels. (34-94) 439 60 66 - 439 62 23 - Telefax (34-94) 442 42 22 - www.feriainbilbao.es

IBERIA

ADMINISTRACIÓN Y SECTOR NEGOCIAN LA POLÍTICA PARA CONSTRUCCIÓN DE PESQUEROS

La Secretaría General de Pesca Marítima, las comunidades autónomas y el sector en general se hallan inmersas en un debate sobre la nueva política para la construcción de las embarcaciones de pesca a la vista del grado de cumplimiento del III Programa de Orientación Plurianual de Flota que terminó en diciembre de 1996.

TODAS las partes están de acuerdo en la posibilidad de abrir la mano a la hora de autorizar las nuevas embarcaciones y que sea posible la construcción de un barco mayor al que se haya aportado como baja, algo que no sucedía con anterioridad. Sin embargo, desde la Administración pesquera se considera que se trata de un asunto delicado en cuanto se va a producir un seguimiento detenido por parte de Bruselas. Y, aunque España tiene un amplio margen en materia de construcciones previa aportación de unidades viejas al haber cumplido sobradamente las exigencias contenidas en el III POP, en medios oficiales se teme que a la postre no haya los controles suficientes y que se pueda llegar a una situación que ponga en peligro la ventaja que se lleva sobre los objetivos de flota. Esta es la principal preocupa-

ción del director general de Estructuras y Mercados Pesqueros, Abelardo Almécija quien por otra parte se halla de acuerdo con las peticiones en este sentido del sector.

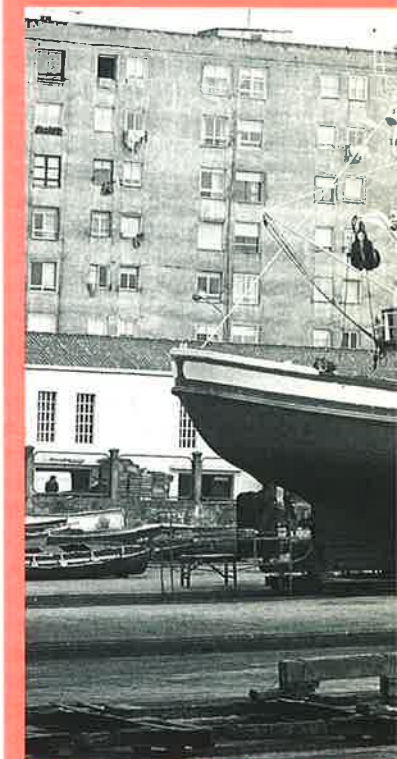
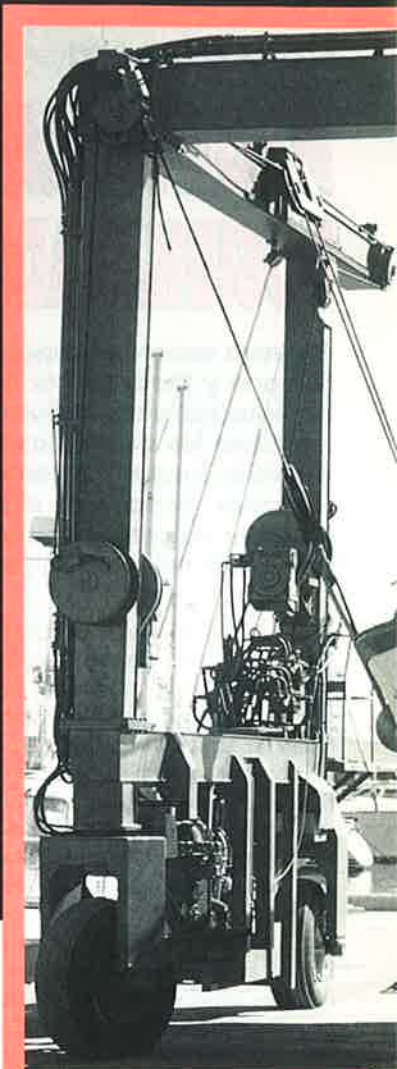
En la reunión de la Conferencia Sectorial de Pesca celebrada el pasado mes de febrero en Valencia, las comunidades autónomas y la Administración tuvieron un amplio debate sobre la nueva política para la construcción de embarcaciones pesqueras.

Históricamente, para la construcción de un barco nuevo, era obligatoria la eliminación del barco viejo. Los armadores no podían hacer una nueva embarcación con un Tonelaje de Registro Bruto, hoy GT, superior al que tuviera la unidad aportada.

Actualmente, la Administración, las comunidades autónomas y el sector están de

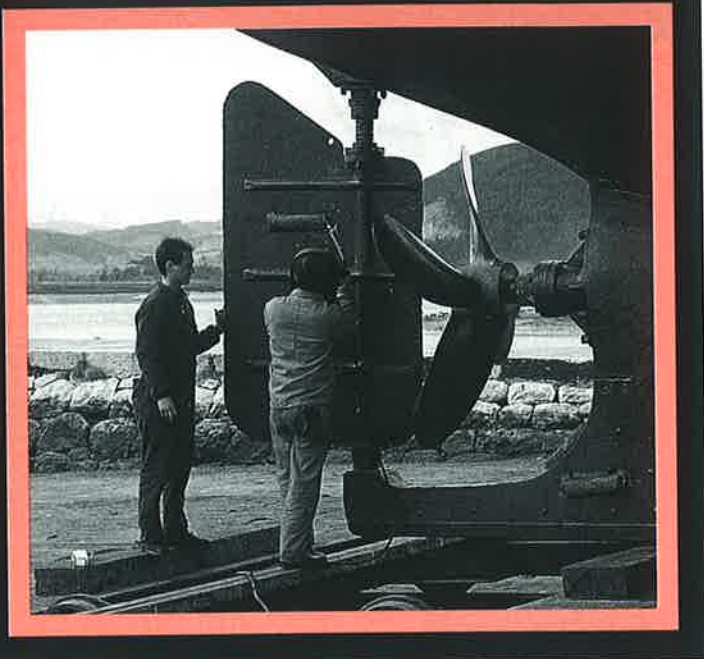
acuerdo en que es posible modificar la normativa actual para poder construir barcos nuevos pesqueros aportando como baja una unidad inferior en GT a la que tenga la nueva construcción. El debate se está centrando en cual debería ser esa relación para lograr que se logre una modernización de las flotas pero sin poner en peligro el avance que se lleva en Bruselas en materia de ajuste del potencial pesquero.

Según los datos manejados por la Unión Europea, el objetivo a cumplir por España a diciembre de 1996 ascendía a una flota con 817.000 GT de las cuales 33.300 correspondían al segmento de flota artesanal, 170.265 a la flota de arrastros, 62.983 GT a la flota de artes fijos, 63.641 a la flota de cerco de jareta, 334.600 a las flotas con artes de arrastre y móviles 56.642 a la flota de





Existe acuerdo sobre la posibilidad de que se pueda construir un barco mayor que la embarcación destruida



artes fijos y 95.493 GT a la flota atunera. Frente a estas exigencias comunitarias, al 1 de enero de 1997, la flota española tenía un potencial de solamente 609.768 GT con cifras inferiores a las exigencias comunitarias en todos los segmentos.

Para el nuevo Programa de Orientación de la Flota, el IV POP, la Comisión de la Unión Europea ha exigido a España llegar solamente a 799.253 GT.

En conjunto, de acuerdo con estos datos, la realidad es que la flota pesquera española se halla un 25% por debajo de los límites señalados en el III POP.

De acuerdo con esta situación, desde el sector se han producido las primeras propuestas para poner en marcha una política de construcción de embarcaciones más abier-

ta y que ello redunde en beneficio de unas embarcaciones mucho más amplias y confortables, con una mayor seguridad y en definitiva, para mejorar la calidad de vida en el barco. En esta línea presentó una moción en el senado el representante del PNV, Ricardo Gatzagaetxebarría, por la que se reclamaba que se pudiera aportar solamente una GT para la construcción de 1,6 GT en la nueva embarcación. Para los responsables de la Secretaría General de Pesca Marítima, avanzar en la dirección marcada por el sector es algo en lo que están plenamente de acuerdo. El objetivo es lograr un sistema por el cual se logre efectivamente un barco mucho más cómodo y seguro pero que se evite a la vez aumentar la potencia de las flotas y que se pierda el recorrido hecho ya en los años precedentes en materia de ajuste. Preocupa fundamentalmente el control

Pesca Marítima quiere sin embargo un sistema de control para evitar que se pueda aumentar el potencial de la flota por encima de las exigencias comunitarias



que se debe producir a la hora de vigilar cada una de las nuevas embarcaciones para que ese aumento del Barco sea efectivamente en comodidad y seguridad y no en potencia.

En la última Conferencia Sectorial de Pesca, la Administración acudió con una propuesta que no fue asumida por las comunidades autónomas. Se trata de un debate abierto donde hay acuerdo en la filosofía, en lo fundamental, pero donde es preciso lograr acuerdos sobre la letra pequeña para evitar problemas con Bruselas.

Por parte de la Administración se planteaba que, en el caso de buques con menos de 15 metros de eslora total, se permitiera aumentar un

10% como máximo el GT de la nueva unidad con respecto a la GT que se hubiera aportado como baja. Por parte de algunas comunidades autónomas se llegaron a reclamar que se permitieran aumentos entre el 30% y el 40%, llegando incluso algunas peticiones al 50%, porcentaje que en medios oficiales se considera impensable.

Para la construcción de buques mayores de 15 metros de eslora total, la propuesta presentada por la Secretaría General de Pesca Marítima planteaba que, con carácter general, el GT de las unidades a construir se podrían incrementar con respecto al GT de bajas según diferentes coeficientes en función de cada uno de los caladeros y los tipos de flotas.

En aguas nacionales y europeas, las propuestas eran las siguientes: a) en el caso de arrastreros, relación de una GT aportada para construir 1,5 nueva. b) para artes fijas, una GT aportada de baja para construir 1,6 GT de nueva construcción, c) en el caso de cerqueros, una GT vieja por 1,35 nueva.

Para aguas internacionales o en terceros países, las propuestas fueron las siguientes: a) en arrastre y artes móviles, una GT de baja por 1,7 nueva. b) para artes fijas, una GT vieja para construir 1,6 nueva y, finalmente, en el caso de la flota atunera, una GT aportada para 1,4 nueva.

Para la Secretaría General de Pesca Marítima, además

de esas exigencias, se deberían cumplir los siguientes términos:

- a) En los buques aportados como baja en los que la relación GT/TRB sea superior a 1,8, no se les aplicará ninguna de las condiciones señaladas en los apartados anteriores, debiendo ser el GT de la nueva unidad igual al GT de la baja aportada.
- b) Al volumen bajo cubierta principal de la nueva unidad se le permitirá un aumento máximo del 10% respecto al volumen bajo cubierta principal de la baja o bajas aportadas.
- c) En ningún supuesto se permitirá las instalaciones de bodegas o espacios desti-



**La medida sólo afecta a los
construidos en base a la orden del
20 de noviembre de 1979**

Regulada la Renovación de Barcos con menos de 2,5 TRB

Por otra parte, por un Real Decreto del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se han dictado normas para la construcción de una serie de embarcaciones con menos de 2,5 Toneladas de Registro Bruto. Esta disposición afecta solamente a varios cientos de pequeños barcos que fueron construidos al amparo de una orden del 20 de noviembre de 1979 y que se dedican a la pesca con artes menores. En base a esta normativa, se eximía excepcionalmente de la norma general de aportar bajas para nuevas construcciones, a los pescadores profesionales con más de cinco años continuados en la profesión que desearan construir embarcaciones con menos de 2,5 TRB.

SEGÚN los responsables de la Secretaría General de Pesca Marítima, el objeto del nuevo Real Decreto es garantizar la continuidad en el ejercicio de la pesca a los profesionales que en su día accedieron a estas embarcaciones y que actualmente siguen realizando ese trabajo con el lógico deterioro de las mismas al haber pasado ya casi dos décadas desde su construcción. La administración pretende garantizar la seguridad de estos trabajadores en la actividad de la pesca sustituyendo los barcos por otros más modernos.

Este Real Decreto afecta a los pescadores profesionales que sean propietarios de embarcaciones que se construyeron al amparo de la citada orden ministerial de 1979 y podrán sustituir las mismas siempre que cumplan las condiciones siguientes:

- a) Que las nuevas unidades tengan como máximo las mismas características de arqueo bruto (GT) y potencia que la que se pretende sustituir.
- b) Que las nuevas embarcaciones se dediquen a la pesca con artes.
- c) Que sean explotadas sólo y exclusivamente por el propietario de la misma. El titular se compromete a no enajenarla y solamente puede realizar una sola transmisión intervivos entre familiares de primer grado que sigan en el ejercicio de la actividad pesquera y que no sean titulares de otra embarcación.
- d) Los armadores solicitantes de la nueva embarcación no podrán ser a su vez propietarios de ningún otro barco dedicado a la pesca.

Las nuevas unidades no generarán derechos de aportación de baja ni podrán recibir primas por su retirada de la actividad pesquera. ■

V.M.

nados a tanques de combustibles sobre la cubierta principal para los buques que faenen en el caladero nacional.

En el caso de las obras de reforma de las embarcaciones pesqueras, la propuesta planteada por la Administración señala que en las modernizaciones de los barcos no se aportarán bajas si las obras se realizan sobre la cubierta principal. Sin embargo, sí se deberán aportar bajas cuando se modifique el volumen bajo la cubierta principal en un porcentaje superior al 10%.

Finalmente, la Administración señalaba que esas condiciones sobre la posibilidad de construir un barco con una GT superior a la unidad

aportada, solamente se podrán aplicar una sola vez. Para sucesivas nuevas construcciones u obras de reforma, la proporción entre la baja y la nueva construcción deberá ser igual a uno.

El debate sobre las nuevas construcciones está abierto. En la Administración, la firme decisión de que esa ventaja que lleva España en la aplicación del III POP y con un ajuste de flota superior al exigido por la UE se traduzca en unas nuevas construcciones más cómodas y seguras. Se pretende sin embargo un buen sistema de control para evitar volver al pasado, aumentar el potencial de la flota y tener problemas con Bruselas. ■

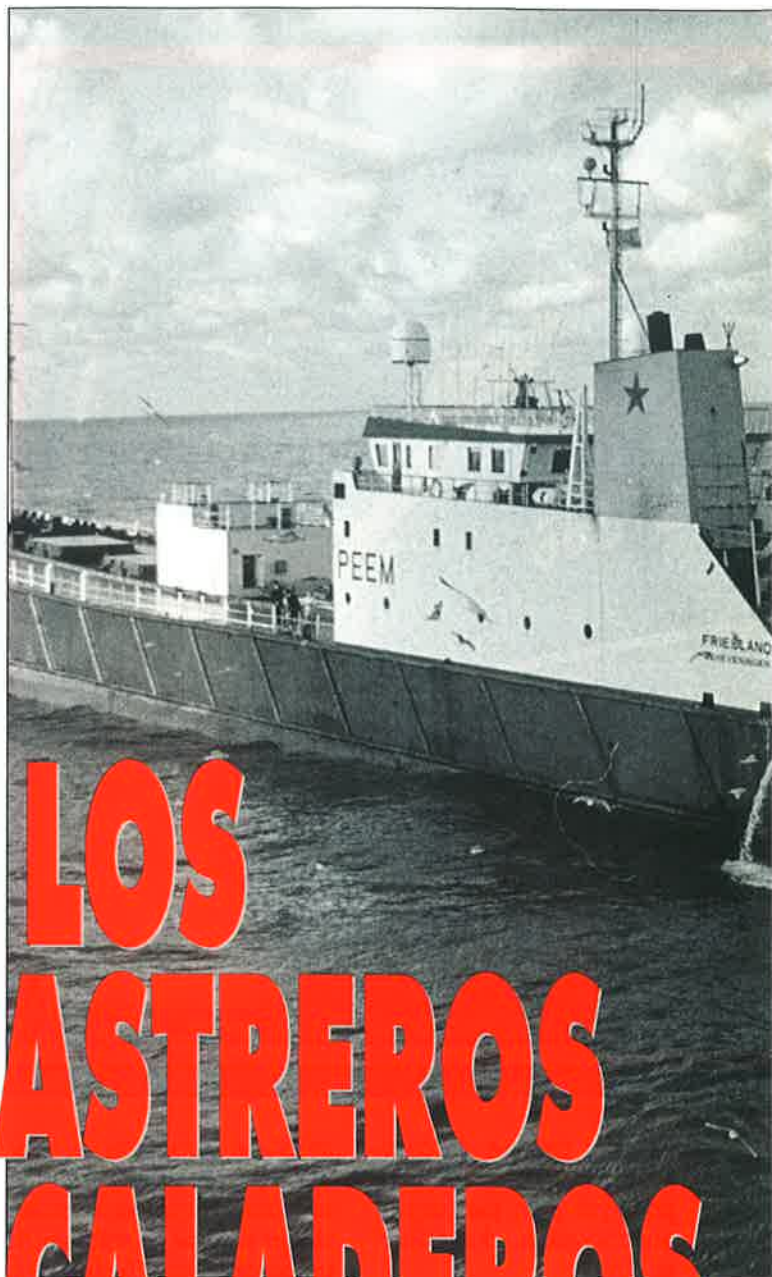
Vidal Maté

La empresa Parlevliet quiere instalarse en Canarias

Bajo el pretexto de construir un nuevo frigorífico en el Puerto de la Luz, utilizando los fondos comunitarios del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP) para Canarias, la empresa armadora holandesa Parlevliet intenta introducir sus superarrastreros en los caladeros africanos.

De hecho, dos de estos barcos ya se han unido a la flota de 21 arrastreros holandeses que faenan en estas aguas desde el pasado año. La política seguida por Parlevliet para instalarse en otros caladeros -tenemos los recientes ejemplos de Alemania y EE.UU.- es siempre la misma, y ahora se repite como un calco en Canarias.

Greenpeace, grupos ecologistas canarios, cofradías y empresarios ya se han expresado en contra. Y es que la entrada de estos superpesqueros tendrá irreparables consecuencias sociales y medioambientales para la flota que faena en esas aguas, para la flota artesanal canaria y para las empresas del sector en general.



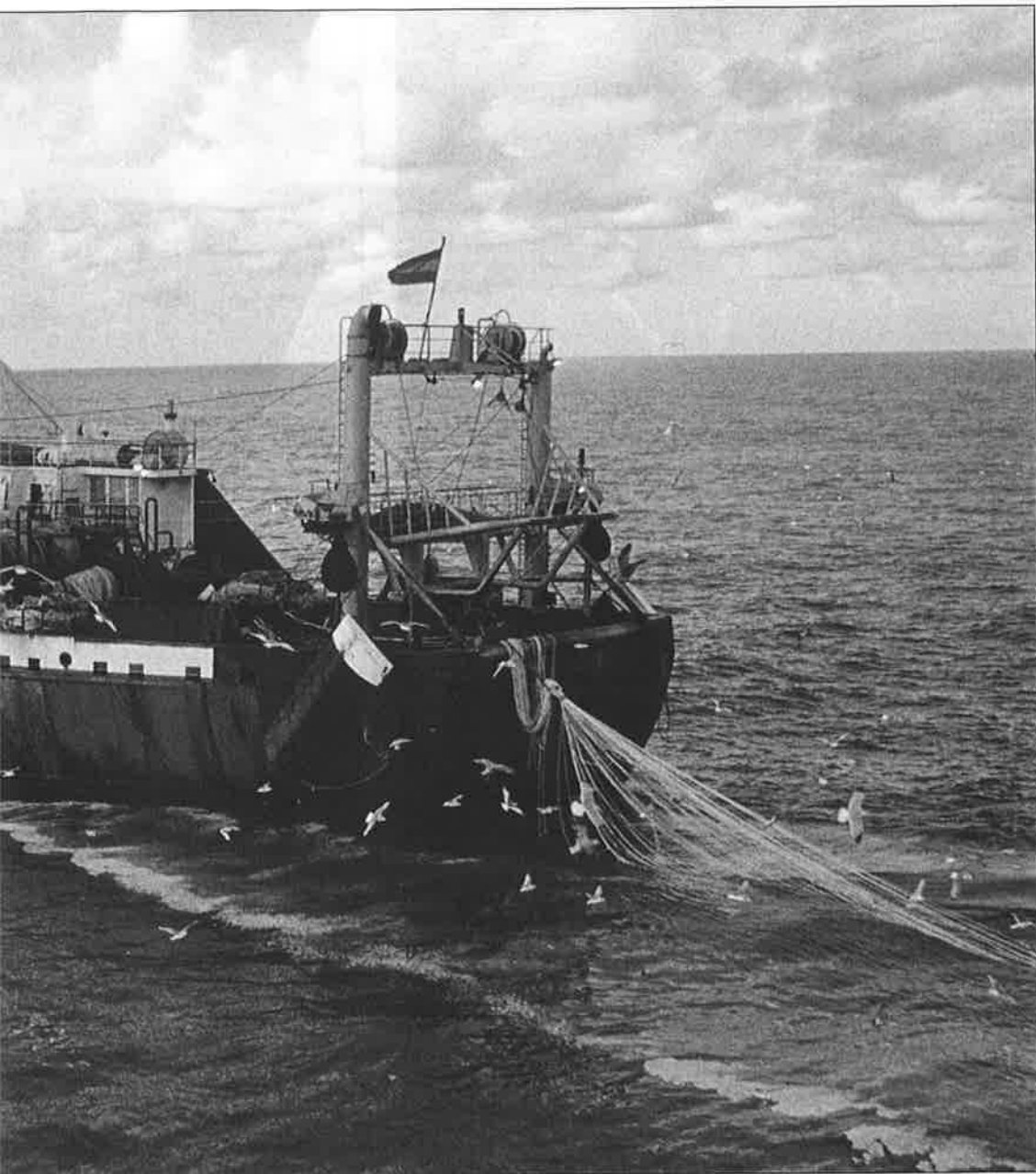
LOS SUPERARRASTREROS COPAN LOS CALADEROS AFRICANOS

“**H**ELEN MARY” y “Carolien” son dos de los superarrastreros de la empresa holandesa Parlevliet que ya están faenando en aguas del caladero africano. Con una eslora superior a los 125 metros y una capacidad de almacenamiento de pescado a bordo de 3.500 toneladas, estos barcos nos aproximan a la idea de pescar de esta empresa, y de cuyas consecuencias se

Según Greenpeace, bajo el pretexto de construir un nuevo frigorífico en el Puerto de La Luz, con fondos del IFOP, los armadores de Parlevliet intentan introducir sus superarrastreros en el caladero africano.

muestran enormemente preocupados los pescadores de las flotas que operan en aguas de Marruecos, Mauritania y banco sahariano.

Y no es de extrañar esta preocupación, dadas las magnitudes de captura que pueden realizar estos pesqueros y los ejemplos de cómo han colaborado a la hora de esquilmar algunos caladeros, como en el Báltico o el mar del Norte. Sirva el siguiente dato:



© GREENPEACE/BELTRA

En tan sólo 50 días, el “Helen Mary” puede pescar la cuota anual de arenque de Alemania en el mar Báltico, que es de 98.000 toneladas. La boca de su red de arrastre puede llegar a los 30.000 metros cuadrados (en su interior cabrían seis campos de fútbol). Con una boca de red de arrastre de 15.000 metros cuadrados, uno de estos barcos puede capturar en una hora 76 toneladas de pescado.

Nuevo frigorífico

Dos son en la actualidad los puntos de fricción de los pescadores y un sector de los empresarios canarios con los armadores holandeses: Uno, las consecuencias para la pesca; otro, la construcción de un complejo frigorífico. Este segundo punto les resulta de gran interés, ya que posibilitaría el abaratamiento de los costes. Se trata de crear una base logística que dé cobertura a sus arrastres, facilitándoles las operaciones y abaratando costes, y además construída con fondos públicos. Su pretensión choca con la infraestructura ya existente, como ha denunciado la Federación Provincial de Empresarios Frigoríficos de Canarias (FEPRICA), que agrupa a cinco empresas.



En la actualidad, la capacidad frigorífica es de 273.000 metros cúbicos, no llegando su ocupación media, en los últimos cinco años, al 48 por ciento, dando trabajo a 475 personas, a través de puestos directos e indirectos. El Puerto de la Luz y Las Palmas mueve anualmente casi trescientas mil toneladas de pescado congelado. Ante esta situación, FEPRICA ha mostrado su sorpresa de que la *Autoridad Portuaria de Las Palmas* tenga la intención de apadrinar la construcción de un nuevo frigorífico, con una capacidad aproximada de doscientos mil metros cúbicos.

cos. La propia Federación señala que la sociedad mixta formada para la creación de este nuevo complejo está formada por el grupo holandés Parlevliet y el grupo local Concasa-SEMPA.

Según han explicado los promotores y la Autoridad Portuaria, el objetivo que se persigue con la construcción de este frigorífico es captar a la flota pesquera comunitaria (holandesa), formada por 21 buques, que lleva operando en La Luz desde abril de 1997, abaratándole los costes portuarios.

FEPRICA denuncia que la construcción de este nuevo frigorífico supone la privatización de facto de un espacio público dentro del Puerto de La Luz y Las Palmas (Muelle Grande), que la cesión de los terrenos supondrá el derribo de cuatro tinglados y del edificio de la FEDEX (Federación Provincial de Asociaciones de Exportadores de Productos Hortofrutícolas de Las Palmas); y que además se utilizarían fondos públicos para una iniciativa privada, provenientes de la Autoridad Portuaria -1.500 millones- (Presupuestos Generales del Estado) y de los fondos comunitarios IFOP -de los que solicitan 4.000 millones de pesetas-, destinados a la mejora del sector pesquero canario. Esta cantidad, según ha señalado Greenpeace, supondría subvencionar el 75 por ciento de la inversión, dejando al resto de flotas y empresas pesqueras canarias en clara situación de desventaja y con una perspectiva de futuro nada halagüeña.

FEPRICA termina denunciando que actualmente están infrautilizados alrededor de 120.000 metros cúbicos de espacio frigorífico, lo que es suficiente para hacer frente a nuevos tráficos; que la situación se traduciría en la pérdi-



Unos 9.000 pescadores y cerca de 40.000 puestos de trabajo en tierra podrían peligrar con la entrada de estos superpesqueros en las Islas. Las flotas gallega y andaluza también se verán perjudicadas.

da de puestos de trabajo en esta industria; y que las artes que utilizan estos barcos suponen un sistema de captura absolutamente intensivo, con lo que están por determinar las graves consecuencias ecológicas y las que podrían derivarse hacia las pesquerías de túnidos y sardina, lo que afectaría a la flota artesanal canaria.

La escalada verbal por el enfrentamiento de intereses alcanzó su punto más alto cuando el presidente de la Autoridad Portuaria de Las

Palmas, Luis Hernández, acusó a Greenpeace de desconocer la realidad de las Islas y que los han sobornado y comprado, a raíz de las críticas efectuadas por la organización ecologista a la empresa holandesa Parlevliet. Nada dijo, sin embargo, de la oposición de los grupos ecologistas canarios, de las cofradías y de la postura de los empresarios del sector.

Táctica conocida

La táctica utilizada por los armadores holandeses, en

su intento por dominar los mercados pesqueros en todo el mundo, se repite como un calco, según comenta a MAR Arnau Mateu, responsable de la Campaña de Pesca de Greenpeace. El de Alemania, y especialmente el de EE.UU., son ejemplos de esta forma de actuar. Lo están intentando en el Puerto de Las Palmas, señala Arnau Mateu. Este es el punto que más les interesa, por su ubicación, calado... Ante las dificultades que se les están presentando, ya tantearon la posibilidad de Tenerife, que no cuajó, o algún puerto africano. Es la misma situación que se registró en EE.UU., basta con cambiar nombres y personas (ver recuadro).

A pesar de que Parlevliet dice defender la pesca selectiva sobre poblaciones subexplotadas y sin afectar a otros "stocks", la realidad no parece ratificar esa forma de proceder. En la propia Holanda, país originario de esta



© GREENPEACE/DEMAN

empresa, desde 1987 hasta 1996 se perdieron más de mil puestos de trabajo en las pesquerías locales tradicionales. En ese mismo período, denuncia Greenpeace, los superarrastreros fueron capaces de crear tan sólo 50 nuevos empleos. El valor de las capturas de la flota artesanal de Holanda ha disminuído en un 80 por ciento, y los "stocks" de caballa y arenque de la zona han quedado al borde del colapso. Según datos oficiales, las capturas de la flota artesanal holandesa pasó en 1987 de 10.000 millones de pesetas a 3.700 millones en 1992, y a 1.800 millones en 1996.

En el Mar del Norte tienen restringida su actuación a sólo 30 días, ya que las reservas de arenque están prácticamente colapsadas, comenta el miembro de Greenpeace, al tiempo han desaparecido pesquerías de

















túndidos al igual que los pequeños pelágicos que pescaban. La situación del Mar del Norte y del Báltico deberían servir de ejemplo.

Arnau Mateu insiste en que no se han realizado estudios que aseguren que los recursos de la zona van a poder soportar esta explotación. ¿Cómo va a afectar a otras flotas?, entre otras a las artesanales canaria, a la gallega, la andaluza y a las costeras del norte de África. ¿Y a otras pesquerías? Al atún rojo, por ejemplo, que se alimenta de los pequeños pelágicos que pescan estos superarrastreros... Y todos sabemos cuál es la situación de esta especie.

La escasa selectividad de sus pesquerías se ha puesto también de manifiesto con la documentación aduanera procedente de los barcos de Parlevliet que utilizan el Puerto de La Luz. Se ha comprobado que, además de los pequeños pelágicos, entre sus capturas se declaran también túnidos diversos, bacoretas, bonitos, palometas y melvas, entre otros. También se encuentran grandes cantidades de sardinela congelada declaradas como carnada. Además, según denuncia Greenpeace, en el seguimiento realizado al "Helen Mary" en uno de sus viajes desde el puerto hacia el caladero echó sus redes capturando arenque en época de desove.

Puestos de trabajo, en peligro

Y si las pesquerías se colapsan, los puestos de trabajo peligrarían. En esta zona, aguas marroquíes y banco sahariano, faenan más de cien barcos en la pesca de cefalópodos, más siete u ocho de sardinas, además de la flota artesanal. Una flota heterogénea. En total, podría afec-

	PESCA INDUSTRIAL A GRAN ESCALA 	PESCA ARTESANAL PEQUEÑA ESCALA 
NÚMERO DE EMPLEOS	 ± 500.000	 ± 500.000
CAPTURA ANUAL DE PESCADO PARA CONSUMO HUMANO	 ± 500.000	 ± 24 millones de toneladas
COSTE DE CADA PUESTO DE TRABAJO EN BARCOS DE PESCA (en dólares)	 30.000 - 300.000	 250 - 2.500
CAPTURA ANUAL DE PESCADO PARA SU UTILIZACIÓN COMO FERTILIZANTE, ACEITE, HARINA DE PESCADO, ETC.	 ± 22 millones de toneladas	casi nulo
CONSUMO ANUAL DE COMBUSTIBLE	 14 - 19 millones de toneladas	 1 - 1,5 millones de toneladas
CAPTURA DE PESCADO POR TONELADA DE COMBUSTIBLE CONSUMIDO	 14 - 19 millones de toneladas	 14 - 19 millones de toneladas
EMPLEOS CREADOS POR CADA MILLÓN DE DÓLARES INVERTIDO EN BARCOS DE PESCA	 5 - 30	 500 - 4.000
PESCADO DESPERDICIAO CADA AÑO EN LAS PESQUERÍAS DE GAMBAS Y OTROS CRUSTÁCEOS	 6 - 16 millones de toneladas	casi nulo



tar a entre 8.000 y 9.000 pescadores españoles y a cerca de 40.000 puestos de trabajo en tierra, comenta Arnau Mateu. *Las flotas gallega y andaluza también se verán perjudicadas.*

Los grandes datos también vienen a avalar la pesca poco responsable que se realiza desde estos superpesqueros. Así, en cuanto a capturas anuales realizadas por superarrastreros para consumo humano, los totales mundiales están prácticamente parejos: 29 millones de toneladas para las flotas de grandes arrastreros por unos 24 millones de las flotas artesanales. En cuanto a capturas no comerciales (producción para piensos o harina de pescado...), señala el responsable de la Campaña de Pesca de Greenpeace, los arrastreros capturan unos 22 millones de toneladas por prácticamente nada de los artesanales. Es evidente, se mire desde donde se mire, que la pesca selectiva y racional se efectúa por la flota artesanal.



“No se han realizado estudios que aseguren que los recursos de la zona van a poder soportar esta explotación. Uno sólo de estos barcos puede capturar lo que 23 arrastreros españoles”.
(Arnau Mateu)

En cuando al número de puestos de trabajo que crean la desproporción aún es mayor: El 1 por ciento de los pesqueros mundiales son buques factoría pero pescan el 50 por ciento de las capturas mundiales. En estos barcos trabajan 300.000 personas, mientras que el resto da trabajo a 21 millones. Uno sólo de estos superarrastreros puede capturar lo que 23 barcos españoles. Las cifras dejan lugar a pocas dudas.

Desde el punto de vista de rentabilidad económica, la situación es claramente favorable a la flota artesanal. Y no sólo desde la comparación entre gasto de combustible por toneladas capturadas, sino por el coste mismo de estas embarcaciones. Uno sólo de estos superpesqueros cuesta entre 6.000 millones y 10.000 millones de pesetas. El valor total de las exportaciones de Parlevliet al año se sitúa alrededor de los 16.800 millones de pesetas. Es decir, el total de las exportaciones no cubriría ni el coste de fa-



© GREENPEACE/BELTRA

En tan sólo 50 días, el "Helen Mary" puede pescar la cuota anual de arenque de Alemania en el mar Báltico, que es de 98.000 toneladas. La boca de su red de arrastre puede llegar a los 30.000 metros cuadrados (en su interior cabrían seis campos de fútbol).

bricación de dos de sus barcos. Las pérdidas económicas de las grandes flotas industriales del mundo supera los 6,4 billones de pesetas al año. Lo que viene a demostrar, según Greenpeace, que si no fuera por las multimillonarias ayudas con fondos públicos estos superarrastreros no serían rentables tampoco desde el punto de vista económico.

Saqueo en época de crisis

La situación mundial tampoco está como para echar las campanas al vuelo. Según la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), *el 70 por ciento de las pesquerías mundiales se encuentran explotadas, sobreexplotadas y agotadas.*

Y en este panorama es en el que hace su incursión Parlevliet con sus arrastreros y grandes superarrastreros, a los que dentro de poco tiempo unirá otros cuatro nuevos superpesqueros, dos de los cuales se están construyendo en Vigo.

Es la política de rentabilizar lo poco que queda llevándose lo que quedará después. Ello hace que, además de la política de denuncia contra la situación en Canarias y en los caladeros africanos realizada, entre otros, por Greenpeace, Arnau Mateu plantee la necesidad de que se establezca una normativa internacional que venga a regular la actividad de estos grandes arrastreros. De lo contrario, los océanos acabarán en la práctica privatizados por estas factorías flotantes mientras que al resto sólo les queda mirar impotentes cómo se esquilman sus caladeros. ■

R.G.

Raúl GUTIERREZ

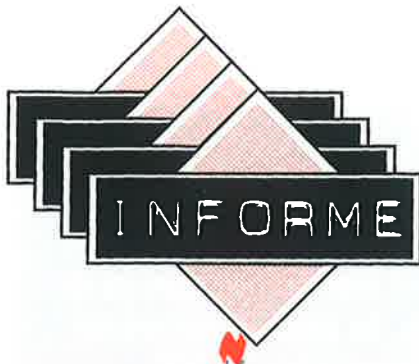
Desembarco frustrado en EE.UU.

La política de Parlevliet es lograr la subvención con fondos públicos para sus grandes operaciones. Para ello no duda en trasladarse a donde puede obtener esos recursos. Un claro ejemplo es el "Helen Mary", para cuya construcción logró una subvención alemana de mil millones de pesetas. Una inversión que para Alemania se ha traducido en la creación en Rostock de 41 puestos de trabajo, de los cientos de empleos prometidos. Fue el cebo utilizado, igual que ahora. Las restricciones pesqueras con que se han encontrado los armadores holandeses, debido a la situación de los caladeros del Báltico y Mar del Norte, no les impide repetir sistemáticamente sus tácticas.

La siguiente gran operación se planificó en EE.UU., concretamente en Gloucester (Massachussets). Prometieron crear doscientos puestos de trabajo e inversiones millonarias en la construcción de un nuevo complejo frigorífico con dinero público. Ante la desconfianza de los pescadores de la zona, que veían peligrar sus recursos, Parlevliet trasladó sus contactos a la localidad de Maine, en un claro intento de provocar la rivalidad entre ambas comunidades (algo que recuerda también a la que intentaron fomentar aquí entre Tenerife y Gran Canaria). Después lo intentaron en Nueva Escocia (Canadá).

La lucha conjunta de pescadores, empresarios del sector, asociaciones de ciudadanos, Greenpeace y la propia Iglesia católica, creó un importante frente de oposición que logró, en septiembre de 1997, que el Senado norteamericano aprobara una ley por la que se impide que barcos superiores a los 50 metros de eslora puedan faenar en sus aguas territoriales. El "Atlantic Star", de 112 metros de eslora, destinado a faenar en esas aguas resultaba vetado. El desembarco había sido abortado.

La precaria situación de los caladeros del Báltico y del mar del Norte hace que tengan que buscar nuevos caladeros. No importe dónde. Fracasado el intento de acudir a aguas de EE.UU., Parlevliet puso sus ojos en Canarias y en el caladero africano. La historia se repite. Las mismas promesas de inversiones millonarias (con fondos públicos, naturalmente) y la creación de cientos de puestos de trabajo. Empresarios, ecologistas, cofradías de Hierro, Tenerife, La Gomera... ya han manifestado su oposición y esperan que, al igual que en EE.UU., se impida la entrada en el Puerto de La Luz a estos superarrastreros. ■



**Bruselas hizo balance
sobre la evolución
de la flota**

ESPAÑA Y PORTUGAL, LOS MEJORES CUMPLIDORES DEL III POP

El cumplimiento de los objetivos previstos en el III Programa de Orientación Plurianual de Flota fue uno de los temas polémicos en materia de pesca durante los primeros meses del pasado año ante la negativa de los países miembros de la Unión Europea a asumir las reducciones de flota marcadas por la Comisión. La comisaria de Pesca, la italiana Emma Bonino, paralizó en diciembre de 1996 las ayudas previstas y bloqueó la aplicación de todo tipo de actuaciones mientras no se aprobase el IV POP.

Hace un año por estas fechas, los ministros de Pesca de la Unión Europea daban finalmente luz verde al nuevo Programa. La Comisión rebajó sus exigencias iniciales y los Estados miembros asumieron las suyas.

En conjunto, los países comunitarios se ciñeron a las exigencias del III POP aplicado por la Unión Europea hasta el mes de diciembre de 1996. Con la excepción de Holanda, en mayor o menor medida, todos los países se ajustaron a las exigencias de la Comisión. No hubo crecimientos de flotas. Entre todos los Estados miembros destaca el comportamiento de las flotas en España y Portugal, dos

países donde las reducciones de efectivos han ido muy por encima de las peticiones comunitarias hasta el punto de que, con la reducción de flota hecha a diciembre de 1996, ya se ha cumplido también el objetivo señalado para el año 2001.

La Unión Europea ha hecho finalmente balance de las actuaciones en materia de ordenación y ajuste de la flota previstas por el III POP. En España, la reducción ha sido ya un 25% por encima de las exigencias de la Comisión, situación que da a la Administración y al sector un amplio margen para modernizar y mejorar sus flotas sin incumplir los objetivos comunitarios.

En las páginas siguientes se ofrece información sobre los objetivos en materia de ordenación de flotas marcados por la Unión Europea para diciembre de 1996 con la terminación del III POP, la situación de cada una de las flotas en esa misma fecha y los objetivos previstos para el 31 de diciembre del año 2001. Consideramos es un documento de interés para analizar el comportamiento de cada una de las flotas comunitarias.

V.M.

BÉLGICA

En el debate previo a la preparación del POP III, Bélgica presentó una serie de argumentos económicos en favor del mantenimiento de los objetivos de su flota en el nivel fijado por el programa de orientación plurianual transitorio de 1992. El Consejo admitió que dichos objetivos representa-

ban la capacidad viable mínima de la flota belga.

Considerando que la aceptación de estos argumentos por parte del Consejo era aún válida, la Comisión, a petición de las autoridades belgas, prorrogó los objetivos del POP

III al POP IV. No obstante, la solicitud de Bélgica de combinar los segmentos de arrastreros demersales y arrastreros de varas fue denegada al considerarse probable que conduxese a una transferencia de capacidad a los arrastreros demersales, con el consiguiente incremento del esfuerzo pesquero.

Zona	Poblaciones	Segmento	Composición de las capturas	% piloto	Reducción ponderada	Situación 1-1-97		Objetivo 31-12-1996		Objetivo 31-12-2001	
						GT*	KW	GT*	KW	GT*	KW
Aguas de la UE	Demersales y peces planos	Arrastreros tangoneros	RA: 35% SP: 12% Otros: 53%	30%		20610	59343	22008	63987	22008	63987
Aguas de la UE	Demersales y peces planos	Arrastreros demersales	RA: 45% SP: 7% Otros: 48%	30%		1897	4197	1315	3870	1315	3870
SUBTOTAL						22507	63540	23323	67857	23323	67857
TOTAL						22507	63540	23323	67857	23323	67857

RA: Riesgo de agotamiento; SP: sobrepesca. * Incluye el GT*.

Los objetivos de 2001 son los mismos que los de 1996, que se fijaron con independencia de las normas de la Decisión 92/589/CEE.

Tienen en cuenta el tamaño modesto de la flota belga y la necesidad de preservar una capacidad global mínima para impedir que caigan por debajo del umbral de viabilidad económica de la industria pesquera del país.

ALEMANIA

Este país se propone emprender una campaña exploratoria de pesca del arenque del mar Báltico con vistas al establecimiento de una pesquería comercialmente viable. La nota a pie de página del cuadro de objetivos para la flota alemana contempla la posibilidad

de crear un segmento adicional para la explotación de esta población si los resultados de la campaña son positivos y siempre que los dictámenes científicos sobre el estado de la población permitan un incremento de los índices de explotación. Los buques del nuevo

segmento pueden ser transferidos a éste desde segmentos existentes o, cuando esté debidamente justificado, crearse como capacidad adicional cuando se disponga de garantías adecuadas de que dicha capacidad adicional no se utilizará para otras pesquerías.

Zona	Poblaciones	Segmento	Composición de las capturas	% piloto	Reducción ponderada	Situación 1-1-97		Objetivo 31-12-1996				Objetivo 31-12-2001			
						GT*	KW	GT*	KW	GT*	KW	GT*	KW x t (miles)	GT*	KW
Báltico y Mar del Norte	Demersales y arenque	Pesca costera artesanal < 12 metros		0%	0%	4050	27944	4827	31433			4827	31433		
SUBTOTAL						4050	27944	4827	31433			4827	31433		
Báltico y Mar del Norte	Demersales	Artes fijos > 12 metros	RA: 4,8% SP: 18,6%	25%	5,9%	2004	5605	2186	6200			2057	5834		
Báltico y Mar del Norte	Demersales	Arrastreros	RA: 14,9% SP: 54,4%	30%	20,8%	11204	34853	14910	40657			11809	32200		
Mar del Norte	Peces planos	Arrastreros tangoneros	RA: 93,5% SP: 0,9%	30%	28,3%	1731	5903	2263	6759	530	1573	2263	6759	380	1128
Mar del Norte	Peces planos y crustáceos	Arrastreros tangoneros (flota I y II)	RA: 25,5% SP: 5,9%	30%	9,4%	12544	50334	11944	52522			10821	47585		
Aguas de la UE	Pelágicas	Arrastreros	RA: 29,3% SP: 24,3%	30%	16,1%	18264	11749	18356	12841	4684	3336	18356	12841	3930	2799
Aguas de terceros países NAFO, NEAFC y de la UE	Demersales	Arrastreros	RA: 9,9% SP: 10,2%	30%	6,0%	20357	25495	33872	35529			31840	33397		
SUBTOTAL						66104	133839	83531	154508			77146	138617		
TOTAL						70154	161883	88358	185941			81973	170050		

RA: Riesgo de agotamiento; SP: sobrepesca. * Incluye el GT*.

En aplicación del apartado 4 del artículo 2 de la Decisión 97/413/CE del Consejo, a instancia de las autoridades alemanas, la Comisión puede aprobar, por el procedimiento del artículo 18 del Reglamento (CEE) nº 3760/92 del Consejo, la creación de un nuevo segmento para explotar posibilidades pesqueras adicionales de arenque del Báltico. Este segmento se creará en función de los datos sobre la situación de las poblaciones de arenque, de los resultados de la campaña de pesca experimental prevista por Alemania y de las necesidades de la industria transformada de Meklemburgo - Pomerania Occidental.

DINAMARCA

Los niveles iniciales de Dinamarca difieren de los objetivos publicados en la Decisión relativa al POP III. Tal situación se debe a dos motivos. En primer lugar, Dinamarca había solicitado un ajuste de los objetivos de tonelaje de 1996 con el fin de tener en cuenta el hecho de que la situación de la flota se medía con una mezcla de TRB y TAB. Basándose en una muestra de la flota, Dinamarca calculó que la situación a 1.1.1992, medida exclusivamente en TRB, correspondía aproximadamente a un 93% de la situación medida con la mezcla de unidades, por lo que los objetivos de 1996 se aumentaron en la proporción correspon-

diente. Esta situación se planteó en muchos Estados miembros, pero Dinamarca fue el único que requirió de forma específica una semejante corrección de sus objetivos para 1996. No obstante, esto significa que los objetivos de tonelaje de 1996 publicados para Dinamarca consisten en una mezcla de unidades TRB y TAB y, habida cuenta de que se había decidido evaluar los resultados del POP III únicamente en unidades de TRB, el reajuste no resultaba apropiado. Por lo tanto, los objetivos de tonelaje para 1996 volvieron a calcularse en TRB, transformándose a continuación a TAB mediante el factor de conversión (situación a

1.1.1997 en TAB/situación a 1.1.1997 en TRB) para cada segmento de la flota.

El segundo cambio introducido en los objetivos POP III publicados se refiere al segmento B08 (buques de menos de 5 TRB). Estos buques se encontraban en proceso de registro cuando se aprobó el POP III para Dinamarca y, en una nota a pie de página del programa, se contemplaba la posibilidad de revisar los objetivos para 1996 de este segmento con arreglo a la capacidad real en diciembre de 1994. Este ajuste se ha utilizado en el establecimiento de los niveles iniciales del POP IV.

Zona	Poblaciones	Segmento	Composición de las capturas	% piloto	Reducción ponderada	Situación 1-1-97		Objetivo 31-12-1996		Objetivo 31-12-2001		
						GT*	kW	GT*	kW	GT*	kW	
Aguas costeras		Pesca costera artesanal < 12 metros		0%	0%	9428	82991	11387	92429	11387	92429	
						SUBTOTAL	9428	82991	11387	92429	11387	92429
Aguas de la UE	Demersales y peces planos	Rederos	RA: 72,3% SP: 16,9% Otros: 10,8%	30%	26,8%	8038	36729	12269	50142	8981	36704	
Aguas de la UE e internacionales	Demersales y peces planos y crustáceos	Arrastreros y cerqueros (red danesa)	RA: 3,7% SP: 3,5% Otros: 92,8%	25%	1,8%	81170	276143	102342	317822	100500	312101	
Aguas de la UE e internacionales	Pelágicas	Pesca al cerco de jareta y	RA + SP: 10,4% Otros: 89,6%	30%	3,1%	7863	15821	12045	22913	11672	22203	
						SUBTOTAL	97071	328693	126656	390877	121152	371008
						TOTAL	106499	411684	138043	483306	132539	463437

RA: Riesgo de agotamiento; SP: sobrepesca. * Incluye el GT*.

FINLANDIA

Los objetivos para 1996 del programa finlandés consistían en la estabilización de las capacidades de todos los segmentos en su situación a 1.1.1995. En el momento de la aprobación del programa. Finlandia es-

taba aún en pleno proceso de registro de sus buques pesqueros, por lo que se contemplaba en una nota a pie de página la revisión de los objetivos de 1996 cuando se conocieran con mayor exactitud las di-

mensiones de la flota a 1.1.1995. Ahora que ya ha concluido el proceso de registro, los valores iniciales del POP IV incorporan estos cambios en los objetivos del programa.

Zona	Poblaciones	Segmento	Composición de las capturas	% piloto	Reducción ponderada	Situación 1-1-97		Objetivo 31-12-1996		Objetivo 31-12-2001		
						GT*	kW	GT*	kW	GT*	kW	
Báltico, CIEM IIIb/d	Pelágicas (1) Salmón	Pesca costera artesanal < 12 m, garfitos, redes de enmalle, almadrabas	Arenque del Báltico Salmón y otras especies	0%	0%	2092 7070	28768 102249	2092 7283	28768 104861	2092 7283	28768 104861	
						SUBTOTAL	9162	131017	9375	133629	9375	133629
Báltico, CIEM IIIb/d	Pelágicas (1)	Arrastreros	RA: 0% SP: 0% Otros: 100%	0%	0%	8982	46950	9745	50556	9745	50556	
Báltico, CIEM IIIb/d	Demersales (2)	Arrastreros	RA: 0% SP: 100% Otros: 0%	20%	20,0%	731	2100	731	2100	585	1680	
Báltico, CIEM IIIb/d	Salmón, demersales	Artes fijos, redes de enmalle, palangres	Salmón y bacalao	100%	30%	4471	37305	4696	38546	3287	26982	
						SUBTOTAL	14184	86355	15172	91202	13617	79218
						TOTAL	23346	217372	24547	224831	22992	212847

1) En aplicación del apartado 4 del artículo 2 de la Decisión de 97/413/CE del Consejo, a instancias de las autoridades finlandesas, la Comisión puede aprobar, por el procedimiento del artículo 18 del Reglamento (CEE) nº 3760/92 del Consejo, un incremento de capacidad de estos segmentos para explotar posibilidades pesqueras adicionales de arenque del Báltico. El incremento máximo de capacidad se fijará en función de los datos sobre la situación de las poblaciones de arenque del Báltico.

2) Dado el pequeño número de barcos de este segmento, la Comisión puede revisar, por el procedimiento del artículo 18 del Reglamento (CEE) nº 3760/92 del Consejo, los objetivos para 2001 en función de la evolución de las poblaciones de bacalao del Báltico.



FRANCIA

Los objetivos de capacidad relativos a algunos segmentos de la flota para 1996 han sido incrementados con el fin de tener en cuenta la parte del retraso del POP III que deberá recuperarse mediante reducciones de la actividad (véase lo indicado más arriba). En cada caso, la capacidad en cuestión se especifica en las notas a pie de página del cuadro de objetivos.

En el caso de los arrastreros pelágicos de

más de 50 metros, las pesquerías se han diferenciado en función de su ubicación en aguas de la Unión Europea o en aguas internacionales. Los objetivos de esfuerzo de la pesquería situada en aguas internacionales se fijarán en función de las posibilidades de pesca disponibles. Conviene observar que, aunque esto pueda provocar un aumento del objetivo global de esfuerzo para 2001 del segmento, no está previsto ningún incremento de capacidad.

Aún no se han fijado los objetivos para 2001 de los Departamentos y Territorios franceses de Ultramar. Se procederá a dicha tarea cuando toda la información disponible sobre el estado de las poblaciones explotadas en dicha zona y el potencial de desarrollo de las flotas hayan sido evaluados por el Comité científico, técnico y económico de pesca.

Zona	Poblaciones	Segmento	Pesquerías	Composición de las capturas	% piloto	Reducción ponderada	Situación 1-1-97		Objetivo 31-12-1996				Objetivo 31-12-2001			
							GT*	KW	GT*	KW	GT*	KW x t (miles)	GT*	KW	GT*	KW x t (miles)
Aguas de la UE		Pesca costera artesanal < 12 metros					12602	170809	11295	164874			11295	164874		
							SUBTOTAL		12602	170809	4827	164874			11295	164874
Atlántico, Canal de la Mancha, Mar del Norte	Demersales y pelágicas	Arrastreros 0-30 m		RA: 4% SP: 25% Otros: 71%	25%	7,3%	60610	393326	65709	365429			60913	338753		
	Demersales y pelágicas	Arrastreros > 30 m		RA: 8% SP: 23% Otros: 69%	30%	9,3%	34364	85368	41924	85388	11445	23909	41924	85388	10061	21665
	Demersales y pelágicas	No arrastreros 12-25 m		RA: 3% SP: 18% Otros: 79%	25%	5,3%	11764	67908	10332	65418			9784	61951		
	Demersales y pelágicas	No arrastreros > 25 m		RA: 0% SP: 94% Otros: 6%	20%	18,8%	1249	3295	1124	3142			913	2551		
	Pelágicas	Arrastreros pelágicos > 50 m	Aguas comunitarias Aguas internacionales (2)	RA: 11% SP: 19% Otros: 70%	30%	9,0%					2063	2540			1877	2311
TOTAL SEGMENTO							5857	8580	6970	8580			6970	8580		
Mediterráneo	Demersales y pequeñas pelágicas	Pesca artesanal especializada		RA: 0% SP: 0% Otros: 100%	0%	0%	4915	96877	5078	99722			5078	99722		
	Demersales y pequeñas pelágicas	Arrastreros (3)		RA: 0% SP: 0% Otros: 100%	0%	0%	8412	48644	7530	43144	1838	10673	7530	43144	1838	10673
	Pelágicas	Cetqueros	Altún	RA: 0% SP: 100% Otros: 0%	20%	20,0%					785	4676			628	3741
			Pequeños pelágicos	RA: 0% SP: 0% Otros: 100%	0%	0%					106	626			106	626
TOTAL SEGMENTO							4974	25965	4974	25965	891	5302	4974	25965		
Aguas internacionales	Pelágicas (4)	Curricaneros de Dakar			0%	0%	1744	3935	1744	3935			1744	3935		
	Pelágicas grandes (Altún) (4)	Cetqueros			0%	0%	32978	82859	34561	87494			34561	87494		
SUBTOTAL							166887	816777	179946	788217			174391	757483		
TOTAL							179469	987586	191241	953091			185666	922357		

RA: Riesgo de agotamiento; SP: sobrepesca. * Incluye el GT*.

(1) La conversión de los objetivos de TRB en GT se revisará el 30.6.98, como muy tarde.

(2) Los objetivos de esta pesquería se fijarán con arreglo a lo dispuesto en el artículo 8 de la Decisión 97/413/CE del Consejo.

(3) Los objetivos de capacidad de 1996 se han aumentado en 722 GT y en 4.500 kW, que representan el 45% de la reserva del POP III.

(4) Los objetivos este segmento se revisarán cuando el Comité Científico, Técnico y Económico de Pesca emita su dictamen sobre la información adicional presentada por Francia.

GRECIA

En un ejercicio independiente del POP, Grecia eliminará progresivamente la utilización de jábegas, lo que supondrá más un cambio en los artes empleados que una disminución de capacidad. En el programa griego, la

capacidad de los buques que utilizan jábegas se recoge en el segmento de buques de más de 12 metros y los objetivos de este segmento se calcularon en consecuencia. No obstante, este cálculo se basó en información limitada sobre

la distribución real de las jábegas entre los distintos segmentos. Cuando se disponga de nuevos datos se procederá a la revisión de los objetivos del programa.

Zona	Poblaciones	Segmento	Composición de las capturas	% piloto	Reducción ponderada	Situación 1-1-97		Objetivo 31-12-1996		Objetivo 31-12-2001	
						GT*	kW	GT*	kW	GT*	kW
Aguas costeras		Pesca costera artesanal < 12 metros			0%	37238	355703	40366	370358	40366	370358
Mediterráneo	Demersales		RA: 0% SP: 0% Otros: 100%	0%	0%	28800	112329	23648	95976	23648	95776
Mediterráneo	Pelágicas	Gri-gri	RA: 0% SP: 0% Otros: 100%	0%	0%	14310	60788	12539	63445	12539	63445
Mediterráneo	Esponjas		RA: 0% SP: 0% Otros: 100%	0%	0%	201	1157	186	1202	186	1202
Mediterráneo	Pelágicas y Demersales	> = 12 metros Artes de playa (1)	RA: 0% SP: 19% Otros: 81%	20%	3,8%	9302 4486	49130 34238	13540 0	88815 0	13025 0	85440 0
Aguas internacionales	Demersales			0%	0%	19307	36315	30991	37751	30991	37751
SUBTOTAL						76406	293957	80904	287189	80389	283814
TOTAL						113644	649660	121270	657547	120755	654172

RA: Riesgo de agotamiento; SP: sobrepesca. * Incluye el GT*

(1) Los barcos que emplean artes de pesca han sido incluidos provisionalmente en este segmento. Los objetivos se revisarán cuando se tenga más información sobre la distribución de tales barcos por segmentos.

PAÍSES BAJOS

a) Modificación de los niveles iniciales

Al establecer los niveles iniciales para el POP IV, los objetivos de tonelaje para el segmento pelágico (E 16) se modificaron con respecto a los publicados en la Decisión POP III. En esta última Decisión, la nota a pie de página del cuadro de objetivos de los Países Bajos indica que los objetivos de tonelaje para 1991 del citado segmento se obtuvieron calculando el cociente (objetivo en kW para el 31.12.1991) / (situación en kW a 1.1.1992) y aplicándose a la situación en toneladas a 1.1.1992. Este procedimiento se adoptó debido a las tradicionales incoherencias de las cifras de tonelaje de este segmento, especialmente en comparación con la evolución de la potencia. Una vez realizado el cálculo para obtener los objetivos de tonelaje para 1991, la situación a 1.1.1992 se midió con una mezcla de TRB y TAB. Habida cuenta de que el POP III se evaluaba exclusivamente mediante TRB, volvieron a calcularse los objetivos para 1996 utilizando la situación a 1.1.1992, medida exclusivamente en unidades de TRB. El resultado es una considerable reducción de los objetivos, que disminuyen de las 36.465 TRB publicadas a 21.100 TRB. Ello se debe a la elevadísima propor-

ción de buques de este segmento que habían sido medidos en TAB. No representa un objetivo más severo, simplemente refleja el cambio de la unidad de medida.

b) Efecto de la reducción de la longitud de vara

A raíz de la aprobación de una disposición especial con arreglo al POP II, los objetivos del POP III para los arrastreros de varas se incrementaron en un 8,2% con el fin de tener en cuenta la reducción a 153 al año de los días pasados en el mar por la flota de cúters (arrastreros de varas) durante el período del POP II.

Durante el mismo período, las autoridades de los Países Bajos restringieron la longitud de las varas de estos arrastreros a un máximo de 12 metros y solicitaron que la Comisión, en su evaluación de los resultados de los POP, tuviese también en cuenta la reducción consiguiente de la eficiencia. La Comisión accedió a examinar esta posibilidad, siempre que se le facilitaran suficientes datos cuantitativos y que no se compensase ningún efecto de la reducción de la longitud de vara por un aumento de los días en el mar.

Se sabe actualmente que, durante el período de vigencia del POP III, en número de días anuales en el mar de este segmento aumentó respecto del nivel inicial de 153. La Comisión señaló que dicho fenómeno podía considerarse un efecto compensatorio de la reducción de la longitud de vara, y que, por lo tanto, los objetivos de capacidad del programa no podían aumentarse como consecuencia de la reducción de la longitud de vara. En cambio, se reconoció que, ya que los días en el mar habían aumentado como resultado de la reducción de la longitud de vara, la reducción de eficiencia podía tomarse en consideración mediante el incremento correspondiente del nivel inicial de días en el mar.

c) Identificación de pequeños buques costeros y de otro tipo

En el momento de la preparación de la decisión POP IV, los Países Bajos no disponían de la información suficiente para distinguir, entre las embarcaciones de menos de 12 metros de eslora, los arrastreros de otros tipos de buques. Ello impedía determinar las capacidades respectivas del segmento de pequeños buques costeros y del de otros pequeños buques. En cuanto se disponga de esta información, las

situaciones y los objetivos correspondientes se añadirán al cuadro de objetivos de la

flota de los Países Bajos. Mientras tanto, a efectos de la aplicación del programa,

todos los buques se considerarán arrastres.

Zona	Poblaciones	Segmento POP IV	Composición de las capturas	% piloto	Reducción ponderada	Situación 1-1-97		Objetivo 31-12-1996				Objetivo 31-12-2001			
						GT*	KW	GT*	KW	GT*	KW x t (miles)	GT*	KW	GT*	KW x t (miles)
Aguas costeras		Pesca costera artesanal (excluyendo la pesca de arrastre) (1)				P.M.	P.M.	P.M.	P.M.			P.M.	P.M.		
Aguas de terceros países, aguas internacionales, aguas de la UE	Pelágicas y demersales	A. Arrastreros pelágicos (2)	RA = 7,37% SP = 13,05% Otros = 79,58%	30%	6,1%	55514	58838 (2)	52444 (8)	53424 (9)	15429 (7)	15139 (7)	5244	53424	14484 (7)	14212 (7)
Aguas de la UE	Peces planos, pelágicas y demersales	B. Cutlers (> 221 kW) (3)	RA = 69,54% SP = 6,58% Otros = 23,88%	30%	22,8%	78809	308351 (3)	68202	284693	11526 (4)	48113 (4)	66627	253726	8894	37124
Aguas de la UE	Peces planos, pelágicas y demersales	C. Eurocutters (< = 221 kW)	RA = 27,85% SP = 0,11% Otros = 72,04%	30%	8,4%	13738	42645	12738 (10)	39945 (11)	24114	7745	12738	39945	2212	7095
Aguas de la UE		D. Pequeñas embarcaciones (5)	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.			2067	5834		
TOTAL (A+B+C)						148061	409834	133384	378062	29369	70997	131809	347095	25589	58431

RA: Riesgo de agotamiento; SP: sobrepesca. * Incluye el GT*

(1) Este segmento se completará una vez finalice el inventario de artes de pesca de los barcos del segmento D. (2) y (3) Excluidas las obligaciones de inversión reservadas, que se administran dentro de los límites de los objetivos. (4) Se con GT*. (5) Hasta que se realice el inventario de artes de pesca de los barcos de este segmento, se considera que éstos son arrastreros. (6) Los tonelajes están sujetos a comprobación. (7) El esfuerzo pesquero de este segmento está sujeto a comprobación. (8) Los objetivos de 1996 se han incrementado en 2.512 GT*. (9) Los objetivos de 1996 se han incrementado en 4.430 Kw que representan el 45% de la reserva del POP III. (10) Los objetivos de 1996 se han incrementado en 358 GT*. (11) Los objetivos de 1996 se han incrementado en 227 Kw que representan el 7,76% de la reserva del POP III.

IRLANDA

Como se indica en la nota a pie de página del cuadro de objetivos de la Decisión POP para Irlanda, los objetivos para 1996 del programa se revisaron con el fin de incluir la capacidad adicional del segmento polivalente compuesto esencialmente de buques pequeños, anteriormente no inscritos en el registro. El proceso de registro de estos buques ha aumentado el valor de la situación a 1.1.1997, aunque no se ha producido ningún aumento de capacidad. Teniendo en cuenta estos datos, se ha procedido al reajuste de los objetivos para 1996 y de los niveles iniciales del POP IV.

El proceso de registro de estos buques si-

gue su curso; el reajuste efectuado se basó en la lista de solicitantes de inscripción en el registro. Si no se admiten todas las solicitudes, la capacidad se revisará a la baja.

Irlanda solicitó asimismo una modificación de los objetivos del programa que reflejase la reasignación de buques entre segmentos que tuvo lugar con ocasión de la revisión intermedia del POP III. Antes de esta revisión, Irlanda distribuía la capacidad entre los segmentos de forma que la capacidad de un buque determinado podía estar dividida entre varios segmentos. Este procedimiento se modificó a petición de la Comisión, por lo que

se transfirió cierta capacidad del segmento pelágico al recientemente creado segmento polivalente. Esta capacidad correspondió a los buques con bodega de carga seca que capturan tanto especies demersales como pelágicas, permaneciendo únicamente en el segmento pelágico los buques con sistema de refrigeración por agua de mar. Sin embargo, no se procedió en aquel momento al ajuste correspondiente de los objetivos de los segmentos pelágico y polivalente. El ajuste se realizó para establecer los niveles de base del POP y se fundamentó en una lista de los buques que fueron objeto de reasignación.

Zona	Poblaciones	Segmento	Pesquerías	Composición de las capturas	% piloto	Reducción ponderada	Situación 1-1-97		Objetivo 31-12-1996				Objetivo 31-12-2001			
							GT*	KW	GT*	KW	GT*	KW x t (miles)	GT*	KW	GT*	KW x t (miles)
Aguas de la UE	Demersales y pelágicas	Polivalente (1) (2)		RA: 6% SP: 12% Otros: 82%	30%	5,3%	41879	161232	48769	173027			46185	163857		
Aguas de la UE	Pelágicas	Arrastre pelágico y cerco de jareta (2)	Caballa IV, VI, Vilbc Vilefghijk	RA: 2% SP: 19% Otros: 79%	25%	5,3%	20254	38893	22308	29039	6001	7405	22308	29039	5683	7013
	Peces planos y demersales	Arrastreros tangoneros (3)	Bacalao Vila Solla y Lenguado Vilefghijk	RA: 8% SP: 28% Otros: 64%	30%	10,6%	1130	5129	1156	6113	330	1786	1156	6113	295	1597
TOTAL							63263	205254	72234	208179			69649	199009		

RA: Riesgo de agotamiento; SP: sobrepesca. * Incluye el GT*

(1) Los objetivos del segmento polivalente para el 31.12.1996 se han aumentado en 5.473 GT y en 28.447 Kw, que corresponden a la capacidad de buques no registrados anteriormente. Estas cifras se revisarán a finales de 1998, como muy tarde, una vez que se hayan tramitado todas las solicitudes de licencia pendientes. Se va a efectuar un inventario de los buques de este segmento que emplean únicamente artes móviles, a los que sólo se aplicará una reducción del esfuerzo pesquero. Los objetivos de capacidad y esfuerzo se ajustarán convenientemente. A instancia de las autoridades irlandesas, la Comisión puede aprobar, siguiendo el procedimiento del artículo 18 del Reglamento (CEE) nº 3760/92 del Consejo, un ajuste de la capacidad de este segmento, en función de los datos pertinentes, para explotar posibilidades pesqueras adicionales en las zonas VI y VII.

(2) Se han transferido 6.297 de GT y 15.320 Kw de los objetivos pelágicos a los polivalentes debido a la reasignación de buques pelágicos con bodega de carga seca cuando se efectuó la revisión a medio plazo del POP III.

(3) Durante el POP IV, puede transferirse un máximo de 285 GT y 906 Kw de los objetivos del segmento polivalente a los objetivos del segmento de arrastreros tangoneros para adaptarlos a los buques existentes en el primero de ellos.

ITALIA

Los datos de registro de la flota italiana son incompletos y poco fiables. El cuadro de objetivos se basa en las cifras provisionales facilitadas por la administración en espera de la actualización del registro de la flota. Los objetivos para 1996 difieren de los publicados en la Decisión POP III, ya que se reconoció que la asignación de los buques a los

distintos segmentos en el POP III había planteado una serie de problemas. Los nuevos datos suministrados por Italia permitieron volver a calcular los objetivos de partida para el POP IV. Como resultado se ha obtenido una reducción de los objetivos de potencia para el 31.12.1996, ya que numerosos buques han sido reasignados a segmentos

sometidos a reducciones con arreglo al POP III.

Italia ha accedido a crear un grupo de trabajo, en el que participarán los servicios de la Comisión, cuya misión será resolver el problema en el plazo de un año. La situación y los objetivos del programa se revisarán consiguientemente.

Zona	Poblaciones	Segmento	Composición de las capturas	% piloto	Reducción ponderada	Situación 1-1-97		Objetivo 31-12-1996		Objetivo 31-12-2001	
						GT*	kW	GT*	kW	GT*	kW
Costera	Demersales y Pelágicas	Pesca costera artesanal < 12 metros	RA: 0% SP: 0% Otros: 100%	0%	0%	33272	283390	31747	269625	31747	269625
	Demersales y Pelágicas	Arrastreros de fondo	RA: 0% SP: 0% Otros: 100%	0%	0%	77914	365444	57525	269407	57525	269407
	Demersales y Pelágicas	Arrastreros pelágico de pareja	RA: 0% SP: 0% Otros: 100%	0%	0%	1066	6012	1763	9952	1763	9952
	Demersales y Pelágicas	Pequeños barcos de cerco de jareta	RA: 0% SP: 1% Otros: 99%	20%	0,2%	1825	11654	1741	11088	1738	11066
	Demersales	Rastreros hidráulicos	RA: 0% SP: 0% Otros: 100%	0%	0%	7881	79818	7520	75941	7520	75941
	Demersales y Pelágicas	Polivalentes	RA: 0% SP: 0,4% Otros: 99,6%	20%	0,1%	68432	500437	65295	476130	65230	475749
Mediterráneo	Demersales	Arrastreros de fondo	RA: 0% SP: 0% Otros: 100%	0%	0%	6289	17825	15416	42015	15416	42015
	Demersales	Polivalentes no arrastreros	RA: 0% SP: 0% Otros: 100%	0%	0%	333	1736	318	1652	318	1652
	Pelágicas	Aluneros de cerco de jareta	RA: 0% SP: 55% Otros: 45%	20%	11,0%	9412	34587	8980	32907	7992	29287
	Demersales y Pelágicas	Pez espada	RA: 0% SP: 60% Otros: 40%	20%	12,0%	17505	111825	16702	106393	14698	93626
Océanos	Demersales y Pelágicas	Arrastreros y cerqueros de jareta	RA: 0% SP: 0% Otros: 100%	0%	0%	9524	21012	28656	54043	28656	54043
TOTAL						233453	1433740	235663	1349153	232602	1332363

RA: Riesgo de agotamiento; SP: sobrepesca. * Incluye el GT*

Estas cifras están sujetas a modificaciones a la luz de las conclusiones del grupo de trabajo creado por la Comisión y las autoridades italianas para revisar y actualizar los datos de la flota italiana registrada del 1.1.1992 en adelante. Este grupo de trabajo examinará también la concordancia de los datos del registro de flota con los remitidos por Italia en el contexto del POP III. El grupo de trabajo finalizará su cometido el 31.12.1998, como muy tarde.

REINO UNIDO

El establecimiento de los niveles iniciales del POP IV requirió la introducción de diversas modificaciones en los objetivos del POP III.

La primera se refiere a la reasignación de buques del segmento F18 a otros segmentos del POP III. Cuando se aprobó el programa, el segmento F18 incluía buques de cuya actividad pesquera se disponía muy poca información o que habían pertenecido a otros segmentos pero habían interrumpido la actividad pesquera. A medida que se fueron conociendo nuevos datos a lo largo del período de vigen-

cia del programa, los buques fueron transfiriéndose a segmentos más apropiados. El efecto de esta reasignación fue la disminución de los objetivos del Reino Unido para 1996 en unas 1.600 TRB, ya que numerosos buques fueron destinados a segmentos cuya reducción de la capacidad exigía el POP.

Los objetivos para 1996 también fueron revisados como consecuencia de la revisión de los niveles iniciales del POP III. En el momento de la elaboración del POP I, el Reino Unido registró el tamaño de su flota activa,

pero, en 1989, a petición de la Comisión, modificó su base de datos para incluir en ella a todos los buques registrados. Tras una estimación preliminar en 1991, los objetivos del POP II fueron modificados para reflejar el aumento aparente de tamaño de la flota producido por este cambio.

Actualmente se ha compilado un censo mucho más exhaustivo que sugiere que la diferencia entre la flota "activa" y la flota "registrada" era en su momento superior en unas 6.000 TRB a lo supuesto, extremo confirmado



por los servicios de la Comisión. La nueva capacidad ya se encuentra recogida en el registro de la flota y, por lo tanto, incluida entre las cifras relativas a la situación de la flota británica. El Reino Unido ha solicitado que los objetivos para 1991 y, por consiguiente, los objetivos para 1996, se revisen para tener en cuenta estos datos.

El efecto neto de ambos ajustes es un incremento de aproximadamente 4.000 TRB en los niveles iniciales de 1996 del POP IV.

Se han incrementado los objetivos de capacidad para 1996 de algunos segmentos de la flota con el fin de tener en cuenta la parte del retraso del POP III que deberá reabsorberse mediante reducciones de actividad (véase lo indicado anteriormente). En cada caso, la capacidad en cuestión se especifica en las notas a pie de página del cuadro de objetivos.

Por lo que respecta a los arrastreros pelágicos y a los buques que faenan con redes de cerco de jareta, se ha establecido una distinción entre las pesquerías de arenque escandi-

navo del Atlántico y las de bacaladilla. Los objetivos de esfuerzo de estas pesquerías, provisionalmente basados en el esfuerzo desplegado en 1996 y 1997, se revisarán en función del desarrollo de las posibilidades de captura. Conviene observar que, aunque esto produzca un incremento del objetivo global de esfuerzo del segmento para 2001, los objetivos de capacidad permanecen inalterados. Todo aumento de la pesca de bacaladilla y arenque escandinavo del Atlántico representa por lo tanto una transferencia del esfuerzo dentro de la capacidad existente.

Zona	Poblaciones	Segmento	Pesquerías	Composición de las capturas	% piloto	Reducción ponderada	Situación 1-1-97		Objetivo 31-12-1996				Objetivo 31-12-2001			
							GT*	kW	GT*	kW	GT*	kW	GT*	kW	GT*	kW
		Pesca costera artesanal < 10 metros					20120	286367	21901	286154			21901	286154		
			SUBTOTAL				20120	286367	21901	286154			21901	286154		
Aguas de la UE	Pelágicas	Arrastre pelágico y cerco de jareta	Arenque del Mar del Norte IV, V, VI, VII, VIII	RA: 69% SP: 3% Otros: 28%	30%	21,8%					1660	3841			1301	3009
			Pelágica occidental Vb, Vi, VII exV, VIII, VIII	RA: 0% SP: 65% Otros: 35%	20%	13,0%					4961	11524			4334	10028
			Aguas exteriores (arenque Atlántico-escandinavo)								0	0			570 (1)	1036 (1)
			Bacaladilla IV, VI, VII, VIII								0	0			460 (1)	644 (1)
			TOTALES SEGMENTOS (2)				37453	71876	34876	82168	6641	15385	34876	82168	6665	14717
Aguas de la UE	Peces planos	Redes de arrastre de vara	Peces planos IV	RA: 63% SP: 1% Otros: 36%	30%	19,2%					3988	15529			3221	12542
			Peces planos VII, VI	RA: 11% SP: 17% Otros: 71%	30%	8,0%					2092	7234			1917	6631
			TOTALES SEGMENTOS (3)				28240	117616	26062	103054	6080	22763	26062	103054	5138	19173
Aguas de la UE	Demersales	Arrastre demersal, jábega, bogavantes	Demersal IV, Vb, VI, VII, VIII	RA: 18% SP: 29% Otros: 53%	30%	14,2%	116581	400127	120630	422876	29119	98210	120630	422876	24993	84294
Aguas de la UE	Demersales y pelágicas	Palangres y redes		RA: 15% SP: 13% Otros: 72%	30%	8,3%	16431	51977	15854	67364			14538	61744		
Aguas de la UE	Moluscos (y demersales)	Artes fijos		RA: 1% SP: 0% Otros: 99%	25%	0,4%	6413	44463	6267	35895			6242	35768		
Aguas de la UE	Moluscos (y demersales)	Artes móviles		RA: 1% SP: 1% Otros: 97%	25%	0,6%	11766	55648	11615	51232			11552	50958		
Aguas de la UE	Demersales	Pesca de gran altura	Aguas de la UE (4)	RA: 5% SP: 21% Otros: 74%	30%	7,9%	11980	19721	11296	18062	2899	4510	11296	18062	2670	4154
Aguas internacionales			Aguas exteriores (5)	RA: 0% SP: 0% Otros: 100%			5458	7133	3587	5679			3587	5679		
			SUBTOTAL				234322	768561	230187	786330			228783	780309		
			TOTAL				254442	1054928	252088	1072404			250684	1066463		

RA: Riesgo de agotamiento; SP: sobrepesca. * Incluye el GT*

(1) Los objetivos de estas pesquerías para 2001 están basados en los niveles de esfuerzo 1996 y 1997. Están sujetos a revisión en función de la evolución de las pesquerías.

(2) Los objetivos de capacidad de 1996 han sido incrementados en 2.108 GT*.

(3) Los objetivos de capacidad de 1996 han sido incrementados en 1.782 GT*.

(4) Buques que faenan como mínimo la mitad del tiempo en aguas exteriores. Los objetivos de capacidad de 1996 han sido incrementados en 560 GT*.

(5) Buques que faenan exclusivamente fuera de las aguas comunitarias. Los objetivos de esta pesquería son provisionales y pueden ser revisados con arreglo al artículo 8 de la Decisión 97/413/CE del Consejo.

PORTUGAL

Para el POP IV, Portugal adoptará un método basado exclusivamente en la capacidad. Excepto en lo que respecta a la conversión de los objetivos de tonelaje en unidades de AB, los objetivos para 1996 permanecen idénticos a los publicados.

PORTUGAL CONTINENTAL

Zona	Poblaciones	Segmento	Composición de las capturas	% piloto	Reducción ponderada	Situación 1-1-97		Objetivo 31-12-1996		Objetivo 31-12-2001	
						GT*	KW	GT*	KW	GT*	KW
CIEM IXa	Demersales	Pesca costera artesanal < 12 metros				10705	91562	15774	112941	15774	112941
SUBTOTAL						10705	91562	15774	112941	15774	112941
CIEM IXa, IXb, X abd CPACO (1)	Demersales	Artes fijos > = 12 metros	RA: 13% SP: 3% Otros: 84%	30%	4,9%	21082	83865	31066	103447	29544	98378
CIEM VIIIc, IXa y IXb	Demersales y jurel	Arrastre	RA: 10% SP: 4% Otros: 86%	30%	4,2%	18283	53355	21864	62749	20946	60114
CIEM IXa	Pequeños pelágicos	Jábega	RA: 88% Otros: 12%	30%	26,4%	7774	36342	12833	56527	9445	41604
Aguas Internacionales	Demersales y pelágicos	Polivalente Arrastre y palangre		0%	0%	50623	65692	96922	103390	96922	103390
SUBTOTAL						97762	239254	162685	326113	156857	303466
TOTAL						108467	330616	178458	439054	172631	416427

RA: Riesgo de agotamiento; SP: sobrepesca.

* Incluye el GT*

(1) Incluye 52 barcos que faenan una parte del año en aguas marroquíes (5.529 GT*).

PORTUGAL AZORES

Zona	Poblaciones	Segmento	Composición de las capturas	% piloto	Reducción ponderada	Situación 1-1-97		Objetivo 31-12-1996		Objetivo 31-12-2001	
						GT*	KW	GT*	KW	GT*	KW
CIEM X	Demersales	Pesca costera artesanal < 12 metros				2256	17043	2721	20815	2721	20815
SUBTOTAL						2256	17043	2721	20815	2721	20815
CIEM X y aguas internacionales	Demersales y pelágicos	Artes fijos > = 12 metros	RA: 0% SP: 0%	0%	0%	9646	29031	14246	36846	14246	36846
SUBTOTAL						9646	29031	14246	36846	14246	36846
TOTAL						11902	46074	16967	57661	16967	57661

PORTUGAL MADEIRA

Zona	Poblaciones	Segmento	Composición de las capturas	% piloto	Reducción ponderada	Situación 1-1-97		Objetivo 31-12-1996		Objetivo 31-12-2001	
						GT*	KW	GT*	KW	GT*	KW
CPACO	Demersales	Pesca costera artesanal < 12 metros				581	3687	680	4574	680	4574
SUBTOTAL						581	3687	680	4574	680	4574
CPACO y aguas internacionales	Demersales y pelágicos	Artes fijos > = 12 metros	RA: 0% SP: 0%	0%	0%	4263	13650	5354	17414	5354	17414
	Pelágicos	Jábega	RA: 0% SP: 0%	0%	0%	248	1093	253	1170	253	1170
SUBTOTAL						4511	14743	5607	18584	5607	18584
TOTAL						5092	18430	6287	23158	6287	23158



SUECIA

Los objetivos para 1996 del programa sueco se basaban en la situación a 1.1.1995. Como en el caso de Finlandia, la revisión de esa situación justifica la de los objetivos para el 31.12.1996. Dicha revisión se ha incorporado en los niveles iniciales del POP IV.

Zona	Poblaciones	Segmento	Composición de las capturas	% piloto	Reducción ponderada	Situación 1-1-97		Objetivo 31-12-1996				Objetivo 31-12-2001			
						GT*	KW	GT*	KW	GT*	KW	GT*	KW	GT*	KW
Báltico, Kattegat y Skagerrak		Pesca costera artesanal < 12 metros		0%	0%	7774	90328	7974	92328			7974	92328		
SUBTOTAL						7774	90328	7974	92328			7974	92328		
Kattegat, Skagerrak y Mar del Norte	Camsrones y demersales	Arrastreros	RA: 7,3% SP: 0,0% Otros: 92,7%	30%	2,2%	6619	22560	5619	23560			5496	23044		
Báltico, Kattegat, Skagerrak, Mar del Norte y Mar de Noruega	Pelágicas	Arrastreros, ceerqueros con jarela (1)	RA: 1,8% SP: 0,0% Otros: 98,2%	30%	0,5%	18556	63119	19353	67119			19256	66783		
Báltico, Kattegat, Skagerrak y Mar del Norte	Bacalao y bogavantes	Arrastreros de fondo	RA: 15,0% SP: 73,0% Otros: 12,0%	30%	26,4%	15481	64494	15841	66544	3010	12643	15841	66544	2215	8306
Báltico	Bacalao	Artes fijos (2) > 12 m	SP: 92,0% Otros: 8,0%	20%	18,4%	2741	13114	2856	14564			2330	11884		
Báltico	Salmón	Artes fijos (2) > 12 m	RA: 58,0% SP: 29,0% Otros: 13,0%	30%	26,1%	354	1723	354	1723			282	1273		
SUBTOTAL						42751	165010	44023	173510			43185	169529		
TOTAL						50525	255338	51997	265838			51159	261857		

RA: Riesgo de agotamiento; SP: sobrepesca. * Incluye el GT*

(1) De conformidad con el apartado 4 del artículo 2 de la Decisión 97/413/CE del Consejo, a instancia de las autoridades suecas, la Comisión puede aprobar por el procedimiento del artículo 18 del Reglamento (CEE) n° 3760/92 del Consejo un aumento de la capacidad de este segmento para explotar posibilidades de pesca adicionales de arenque en el Báltico. El incremento máximo de capacidad se fijará en función de los datos sobre la situación de las poblaciones de arenque del Báltico.

(2) En estos dos segmentos, las cifras de capacidad son provisionales y están sujetas a modificación en función de los datos más recientes sobre composición de las capturas y sobre distribución precisa de los buques entre los distintos segmentos.

ESPAÑA

Los buques regulados por el artículo 258 del Tratado de adhesión quedaron exentos de las medidas de reducción de la capacidad durante los 4 primeros años de vigencia del POP III. En la nota a pie de página del cuadro de objetivos se indica que estos buques quedarán plenamente integrados en el programa el 1

de enero de 1996. Esto significa que sólo se han aplicado los índices de reducción del programa a la capacidad en cuestión durante el último año. Ello sólo supone un cambio de los objetivos para el segmento D10 del POP III, el único sometido a un porcentaje de reducción que incluye buques regulados por el artículo

158. La aplicación de una reducción del 4% a esta capacidad durante el año final del programa (4% en un año supone lo mismo que 20% a lo largo de 5 años) redujo los objetivos del segmento D10 de los 136.748 TRB y 442.193 kW publicados a 134.198 TRB y 435.792 kW.

Zona	Poblaciones	Segmento	Composición de las capturas	% piloto	Reducción ponderada	Situación 1-1-97		Objetivo 31-12-1996		Objetivo 31-12-2001	
						GT*	KW	GT*	KW	GT*	KW
Aguas de la UE	Demersales	Artisanal (< 12 metros)				24963	214171	33293	235997	33293	235997
SUBTOTAL						24963	214171	33293	235997	33293	235997
Aguas de la UE	Pelágicos, túnidos	Arrastreros	RA: 1,8% SP: 14,9% Otros: 83,3%	25%	4,2%	140961	408329	170265	442193	163114	423621
		Artes fijos	RA: 1,6% SP: 25,1% Otros: 73,3%	25%	6,7%	50983	144867	62983	159630	58776	148967
		Pesqueros al cerco de jareta	RA: 25,0% SP: 8,1% Otros: 66,9%	30%	9,9%	53122	174630	63641	192426	57341	173376
Aguas internacionales y de terceros países	Demersales y pelágicas	Artes de arrastre y móviles (1) (3)		0%	0%	213177	374261	334595	517173	334595	517173
		Artes fijos (2)		0%	0%	49446	102950	56642	118370	56642	118370
	Túnidos	Flota alunera		0%	0%	77116	116115	95493	138133	95493	138133
SUBTOTAL						584805	1321152	783619	1567925	765960	1519639
TOTAL						609768	1535323	816912	1803922	792253	1755636

	Poblaciones en peligro de agotamiento		Poblaciones víctimas de sobrepesca		Otras poblaciones
Arrastreros	Merluza VIIIc, 1,8%	IXa	Merluza VI- 6,8%	VIIIabde	
			Rape VI-VIIIabde 3,6%		
			Caballa VIIIc, 4,5%	IXa	
			Bacalao VI- 0,1%	VIIIabde	
	TOTAL	1,8%	TOTAL	15,0%	TOTAL 83,2%
Artes fijos	Merluza VIIIc, 1,6%	IXa	Merluza VI- 16,5%	VIIIabde	
			Caballa VIIIc, 6,6%	IXa	
			Atún rojo del Mediterráneo pm 0,3%		
	TOTAL	1,6%	TOTAL	21,1%	TOTAL 73,3%
Cerqueros con redes de cerco de jareta	Sardina VIIIc, 25%	IXa	Caballa VIIIc, 3,9%	IXa	
			Atún rojo del Mediterráneo VIIIc, 4,2%	IXa	
	TOTAL	25%	TOTAL	8,1%	TOTAL 66,9%
Aguas interiores y terceros países	TOTAL	0%	TOTAL	0%	TOTAL 0%

RA: Riesgo de agotamiento;
SP: sobrepesca.
* Incluye el GT*.

(1) Una fracción de este segmento corresponde al caladero marroquí, en el que se calcula un nivel de presencia a 31.12.1996 de 44.412 TRB. La situación de este caladero a 31.12.2001 se determinará atendiendo a la evolución de las posibilidades de pesca obtenidas mediante acuerdos de pesca con terceros países o en aguas internacionales.

(2) Una fracción de este segmento corresponde al caladero marroquí, en el que se calcula un nivel de presencia a 31.12.1996 de 8.962 TRB. La situación de este caladero a 31.12.2001 se determinará atendiendo a la evolución de las posibilidades de pesca obtenidas mediante acuerdos de pesca con terceros países o en aguas internacionales.

(3) Una fracción de este segmento corresponde al caladero marroquí, en el que se calcula un nivel de presencia a 31.12.1996 de 6.100 TRB. La situación de este caladero a 31.12.2001 se determinará atendiendo a la evolución de las posibilidades de pesca obtenidas mediante acuerdos de pesca con terceros países o en aguas internacionales.

X FIRA ESTATAL NÀUTICO PESQUERA



Amb el suport



Ajuntament de
Sant Carles de la Ràpita



Generalitat de Catalunya
Direcció de Pesca Marítima



Diputació de Tarragona



Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
Secretaría General de Pesca Marítima



Consell Comarcal

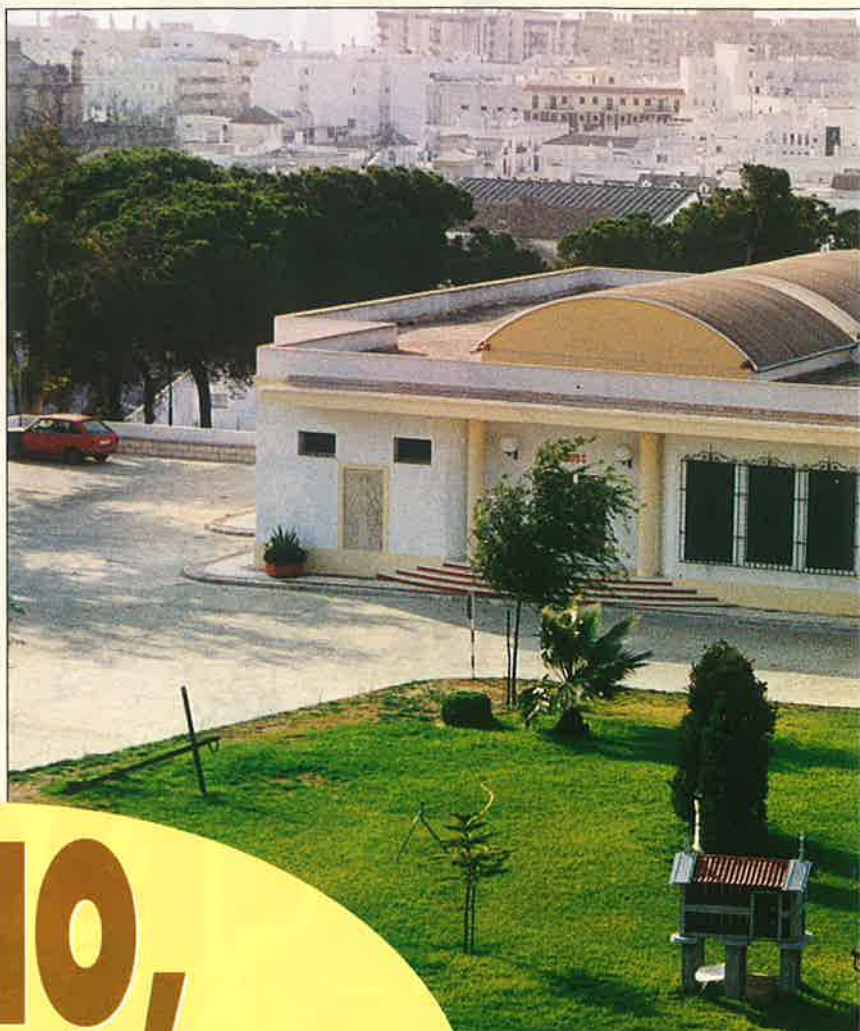


Caixa Tarragona

98

Sant Carles de la Ràpita
DE L'30 DE ABRIL AL 4 DE MAIG

Este año se celebrarán las bodas de oro del Colegio El Picacho al cumplirse los cincuenta años de su existencia. Han sido cincuenta años durante los cuales niños de todo el litoral español se han beneficiado de los servicios que el Centro ha prestado. Sería difícil calcular con exactitud el número de alumnos que han pasado por El Picacho, ya que hasta los años sesenta no hubo un registro oficial, ni una dependencia académica a otro organismo que obligara a ello. Con los datos posibles se podría decir que un total de más de 5.000 niños realizaron sus estudios en las distintas modalidades educativas que a lo largo del tiempo existieron. De éstos una proporción importante lo hicieron en régimen de internado, siendo la estancia media de ellos en el Colegio de unos cinco años, aunque algunos hubo que alcanzaron hasta los doce años de permanencia en la residencia.



Vista del patio

EL PICACHO, 50 años AL SERVICIO DEL MAR

AUNQUE la procedencia de los alumnos ha sido de manera general de los pueblos de toda la costa española, hubo zonas de España que marcaron de manera especial al Colegio. Es el caso de las provincias de Huelva y Cádiz y las provincias costeras de Galicia. Estos pueblos han dejado en el Colegio multitud de señas de identidad que lo hacen distinto a cualquier otro.

El hecho de convivir en la residencia del Colegio, alumnos de todas las procedencias enriqueció la cultura que tradicionalmente se ha llamado "picachera", que contiene en sí misma como factor más importante la tolerancia.

Todos estos antecedentes más los que sería prolijo enumerar hacen que la institución cuente en estos momentos con un prestigio no fácil de obtener en los momentos por los que ac-

tualmente transcurre la Educación. Se lleva a cabo en el Centro un trabajo educativo sin precedentes con la colectividad de trabajadores del mar, centrado en la atención integral a todas las facetas del niño, incluso con las familias de éste mediante la coordinación con los servicios centrales del ISM y las trabajadoras sociales.

Inmerso el Colegio en profundas transformaciones educativas ordenadas por la LOGSE,



El Colegio está situado en una de



Principal del colegio, con la ciudad de Sanlúcar de Barrameda al fondo.



avenidas más importantes de la ciudad de Sanlúcar de Barrameda.

El Colegio fue inaugurado en diciembre de 1948 en Sanlúcar de Barrameda y en aquel momento fue el primer centro internado para huérfanos de pescadores muertos en accidente de trabajo.

se enfrenta a éstas con entereza y en la seguridad de conseguir, no sólo mantener nuestros niveles educativos, sino de elevarlos en la medida que los objetivos del ISM se planteen y con el ímpetu de un Claustro de Profesores joven y creativo.

En estos momentos se completa la Educación Secundaria Obligatoria al tiempo que gradualmente va desapareciendo la antigua Formación Profesional que será automáticamente sustituida por modernas especialidades de la nueva Formación Profesional Específica propugnada por la Ley. Al mismo tiempo el Claustro de Profesores estudia las posibilidades de incorporar algunas opciones de los Bachilleratos. Con ésto la enseñanza oficial y reglada tendrá todo su recorrido en el Colegio, desde los niveles de infantil a los de mayoría de edad.

No obstante, es intención de los Servicios Centrales del ISM, la ampliación y adecuación de las instalaciones con el objetivo de atender tanto a demandantes de empleo como de mejora de empleo, de los afiliados al régimen especial del mar. Para ello se estudian diversas especialidades de cursos de formación ocupacional marítima para su implantación en el Centro. Al contar con residencia, se puede atender desde aquí al colectivo de provincias cercanas como son las de la costa de Andalucía Occidental. Estos cursos estarían orientados hacia la obtención de títulos profesionales maríti-

mos, pero de una manera especial dar respuesta a una población en paro debido a las continuas reducciones de la flota de bajura en el entorno de esta provincia, formando a los que así lo soliciten en otras profesiones de fácil adaptación.

Historia del Sector

El día 5 de diciembre de 1948 fue inaugurado solemnemente en Sanlúcar de Barrameda, sobre una finca de 20.000 m², el Colegio Nuestra Señora del Pilar. Nombre éste que fue olvidándose debido a que popularmente se le siguió llamando como el lugar que ocupaba: El Picacho.

Posteriormente se adquirieron otras fincas colindantes, que se ponen inmediatamente en explotación agrícola, cuyos productos se consumen en el orfanato o bien se venden para obtener ingresos con los que atender otras necesidades. La suma de las fincas adquiridas compone en esos momentos una extensión total cercana a los 90.000 m².

El Picacho fue en aquellos momentos el primer colegio con internado para huérfanos de pescadores muertos en accidente de trabajo, con alumnos nacidos en los años 41, 40 ó 39. En él podrían permanecer hasta los 13 ó 14 años de edad. Contaba entonces el Centro con dos edificios, separados por una plaza y de una nave cubierta de recreo de los alumnos en días de lluvia y

EL PICACHO, 50 años AL SERVICIO DEL MAR

de un estable con cuatro vacas, gallinas, cerdos y conejos.

En los años setenta, comienza el auge del Colegio con la construcción de la Residencia que se bautizó con el nombre de Elcano. A continuación y debido al aumento de plazas disponibles se amplían los estudios hasta el sexto curso de Bachillerato, de cuyos cursos, los alumnos acudían a exámenes libres a un instituto de la cercana ciudad de Jerez de la Frontera.

Posteriormente se opta por la Formación Profesional, impartándose las especialidades de Electrónica, Electricidad, Delineación, Automoción y Marítimo Pesquera.

Actualmente el Colegio ocupa una superficie de aproximadamente 52.000 m², ya que parte de los terrenos se cedieron en 1989 al Ayuntamiento para construcción de pistas polideportivas, que se encuentran totalmente urbanizadas y en él se ubican los siguientes edificios:

- **RESIDENCIA ELCANO.** Comenzada a construir a finales de 1970, compuesta por plantas baja, primera y segunda, en las que se ubican salas de estar, salón de estudios, despachos y habitaciones para alumnos. En la actualidad se encuentra a la espera de remodelación para adaptarla a las nuevas exigencias educativas. Forman parte del mismo edificio las instalaciones de comedores, cocinas, lavandería, almacenes, calderas, etc.

- **RESIDENCIA MAGALLANES.** Contruida en 1993, se compone igual que la anterior de tres plantas, cuyas primera y segunda están ocupadas por las habitaciones de los alumnos y la



Edificio de talleres de Formación Profesional está presidido por esta torre que se ha convertido en símbolo del Colegio.

planta baja dispone de servicios tales como despachos, sala de Educadores, sala de juntas, enfermería, etc. Este edificio dada su reciente construcción presenta una disposición educativa más acorde con los tiempos presentes.

- **TALLERES DE FORMACIÓN PROFESIONAL.** Más de dos mil quinientos metros cuadrados de construcción dedicados a talleres y laboratorios de las distintas especialidades impartidas en el Colegio, con los anexos correspondientes de almacenes y sótanos.

- **PABELLÓN DE AULAS DE FORMACIÓN PROFESIONAL.** Edificio de tres plantas, con unos mil quinientos metros cuadrados construidos, que aloja en su interior a nueve aulas genéricas, aula de Diseño Asistido por Ordenador, aula de Medios Audiovisuales y aula de Dibujo, con todo el equipamiento y mobiliario adecuado y moderno.

- **PABELLÓN DE AULAS DE SECUNDARIA.** Edificio gemelo al anterior, conteniendo en este caso a los tres laboratorios de Física, Química y Ciencias Naturales, todos ellos moderna y completamente equipados.

- **PABELLÓN DE AULAS DE PRIMARIA.** Este edificio es de una sola planta y aloja a los cur-



Vista general de una de las zonas ajardinadas. El Colegio El Picacho posee una cantidad de jardines respecto al resto de los Centros educativos.



Fachada y puerta de entrada a la residencia Elcano

tos de Preescolar y Primaria en las aulas destinadas a este fin, además, cuenta con sala de Medios Audiovisuales, psicomotricidad, usos múltiples, sala de profesores, etc, con una superficie de aproximadamente noventa y cinco metros cuadrados.

• **EDIFICIO DE ESTUDIOS Y TALLERES PARA ALUMNOS RESIDENTES.** De unos mil metros y

construido igual que el anterior en 1989, contiene aulas y talleres suficientes para ofrecer a los alumnos residentes todas las actividades de estudio y ocio que necesitan fuera de la obligatoria jornada de clases. En él los educadores de Residencia imparten actividades de Medio Ambiente, Mecanografía, Fotografía, Marquetería y diversos trabajos manuales, Música, Fisioculturismo. Dado el número de alumnos residentes procedentes de la Comunidad Autónoma de Galicia, aquí también se destina un local a Club Gallego.

• **PABELLÓN POLIDEPORTIVO CUBIERTO.** Edificio de mil trescientos metros con más de mil de pista polideportiva, gradas, vestuarios y almacenes destinado a las actividades deportivas docentes y complementarias. Anexo a éste se encuentran dos piscinas de 22x12 m. y 12x12 respectivamente, que complementan, dado el clima que favorece a la zona, las actividades deportivas y de tiempo libre que se desarrollan en el Colegio.

• **COMPLEJO ATLÉTICO Y CAMPO DE FÚTBOL CON CÉSPED.** Aunque de propiedad municipal, gracias a la cesión realizada en 1989 por el Instituto Social

de la Marina, los alumnos del Picacho gozan mediante convenio de un uso preferente de estas instalaciones de máxima calidad. En ella se realizan partidos de fútbol de finales de campeonatos escolares, competiciones de atletismo y sesiones lectivas de la asignatura de Educación Física.

Además de las mencionadas anteriormente, se cuenta con instalaciones deportivas al aire libre de fútbol, balonmano, baloncesto, etc.

• **EDIFICIOS DE SERVICIOS GENERALES.** Construcción de más de dos mil quinientos metros repartidos en dos plantas donde se distribuyen los servicios comunes a todo el centro como son: Salón de Actos, Oficinas, Biblioteca, Sala General de Profesores, Dirección, Administración, Secretaría, Cafetería, etc.

El Centro dispone de una plantilla que supera ligeramente los cien trabajadores incluyendo a personal de servicio, cocinas, administrativo, mantenimiento, cuidadores y un claustro de profesores y educadores de 54 profesionales de la educación que se encargan de impartir las enseñanzas correspondientes a todos los niveles educativos.

• NIVELES EDUCATIVOS

Preescolar de cuatro y cinco años.

Educación Primaria de primero a sexto curso.

Educación Secundaria Obligatoria anticipada a la entrada en vigor de LOGSE hasta el curso tercero.

Formación Profesional de primer y segundo grado en las especialidades de Electrónica y de Automoción. En la actualidad ha comenzado su extinción según la LOGSE, para ser sustituida gradualmente por los nuevos Ciclos Formativos de Grado Medio.

Para el futuro está prevista la incorporación a la Formación Profesional de Grado Superior e incluso a los nuevos Bachilleratos.

En estos niveles educativos son atendidos unos quinientos cincuenta alumnos, que de manera mayoritaria provienen del sector pesquero.

• RESIDENCIA

Atiende en este curso escolar a cerca de cien alumnos, todos pertenecientes a familias de trabajadores del mar y procedentes principalmente de las provincias de Cádiz y Huelva, aunque existe un grupo importante de ellos del resto de los pueblos de todo el litoral español.

Todos estos alumnos cursan sus estudios en el propio Colegio, asistiendo a clase durante la jornada escolar y a las actividades complementarias de estudio, ocio y tiempo libre durante el resto del día.

El ISM cubre todos los gastos necesarios para la vida en el Centro de los alumnos, incluido el transporte a y desde sus localidades de origen. Los alumnos residentes se encuentran atendidos por distinto personal que se ocupa de las necesidades educativas y asistenciales de los mismos.

Los **Educadores** orientan todo el proceso educativo de los alumnos durante la estancia en la residencia, auxiliándose de



Áreas y zonas abiertas ejemplar

EL PICACHO, 50 años AL SERVICIO DEL MAR

los **Cuidadores** en su aspecto asistencial. La salud es supervisada por un médico y una enfermera que completan la plantilla del Colegio. Además de éstos existen voluntarios (becarios y objetores de conciencia) que participan en estos trabajos complementando así todas las necesidades de la Residencia.

Actividad Complementaria

Además de las actividades propias de un Centro Docente, el Instituto Social de la Marina y en las instalaciones del Colegio El Picacho, realiza durante todo el año otras de carácter diverso, por iniciativa propia o bien como colaboración con otras entidades sociales, organismos oficiales y entes sin ánimo de lucro. Para ello, el Colegio El Picacho pone a disposición de los organizadores los medios e instalaciones necesarios para su desarrollo.

Todas estas actividades persiguen finalidades que se podrán ordenar de la siguiente manera y por preferencia:

A - Formativas dirigidas al afiliado al régimen especial del mar.

B - Formativas dirigidas a su propio personal.

C - De ocio dirigidas a los hijos de afiliados al régimen especial del mar.

D - De ocio dirigidas a los antiguos alumnos del Colegio.

E - Formativas en colaboración con otras entidades, dirigidas a personal ajeno al organismo, siempre que éstas tengan un fin social o cultural.



Las piscinas del Colegio acogen actividades propias del Centro, así como otras organizadas desde la Dirección Provincial como Colonias de Verano. Asimismo están preparadas para impartir cursos de supervivencia en el mar.



De esta manera, durante todo el año se han celebrado cursos, relacionados con las titulaciones profesionales marítimas que organizados por la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Cádiz, van dirigidos a trabajadores del mar para su promoción laboral o bien para acceso a puestos de trabajo dentro del sector.

Cursos en colaboración con los sindicatos presentes en la Dirección Provincial o con organismos oficiales como de hecho son el Servicio Andaluz de Salud para su personal sanitario, la Consejería de Educación y Ciencia de la Junta de Andalucía, a través de los Centros de Profesores o el Ayuntamiento de la ciudad.

Pero son de destacar por su volumen de asistentes, por la utilización de instalaciones o por los medios, materiales o humanos, puestos a disposición de las actividades, las siguientes actividades celebradas en el Colegio durante el pasado verano.

• CURSOS DE FORMACIÓN PARA PERSONAL DE LOS CENTROS DOCENTES

Entre los días 30 de Junio y 4 de Julio se celebraron en el Colegio, por resolución del Secretario General del Instituto Social de la Marina, cuatro cursos dirigidos al personal docente y cuidadores de los Colegios, Escuelas y Guarderías. A éstos acudieron Profesionales desde

los centros que el organismo tiene distribuidos por todo el litoral español.

Los asistentes pudieron conocer las últimas tendencias del trabajo educativo, ya que los ponentes de los cursos fueron elegidos desde los Servicios Centrales, entre los más renombrados en el ámbito nacional, algunos de ellos funcionarios del Instituto Social de la Marina y con destino en los colegios de Panxón (Pontevedra) y El Picacho.

Los contenidos de los cursos, de total e inmediata aplicación al trabajo diario que realizan los asistentes, se impartieron en jornada de mañana, aprovechando las tardes para conocer las instalaciones del Colegio o la ciudad de Sanlúcar de Barrameda, ésta última enclavada en la desembocadura del río Guadalquivir y vecina del Coto de Doñana.

• COLONIAS DE VERANO

Tradicionalmente se vienen celebrando desde hace más de veinte años las Colonias de Verano para hijos de afiliados al Régimen Especial del Mar, con edades comprendidas entre los 10 y 12 años. Estos niños pasan unas vacaciones de aproximadamente dos semanas bajo la tute-



Clausura de las III Jornadas de Hidroterapia y Actividad Acuática adaptada en Parálisis Cerebral. Presidieron: Alcalde de Sanlúcar D. Agustín Cuevas Batista, Subdelegado del Gobierno en Cádiz D. Miguel Osuna Molina, Director Provincial del ISM D. Francisco Corral Combarro y Director del Picacho D. Rafael Núñez Reina.

la de profesionales del ocio y del tiempo libre.

En estas colonias se les ofrece la posibilidad de conocer y llevar a cabo actividades que ni en su barrio ni en sus colegios podrían. Actividades como acampadas, excursiones, deportes, talleres, fiestas, juegos acuáticos, etc., son practicadas con las máximas garantías y medidas de seguridad.

Las colonias de verano se celebraron durante los días seis a diecinueve de Julio, bajo la supervisión de la sección de Acción Social de la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina.

• III JORNADAS NACIONALES DE HIDROTERAPIA Y ACTIVIDAD ACUÁTICA ADAPTADA EN PARÁLISIS CEREBRAL

Durante los días 20 a 26 de Julio se celebraron las terceras jornadas que por segunda vez se realizan en el Colegio El Picacho. Las anteriores tuvieron tal éxito que, tanto ponentes como participantes en ellas pidieron unánimemente este nuevo encuentro.

Estas jornadas nacionales las organiza el Instituto Social de la Marina en colaboración con el Centro de Estimulación Precoz de la comarca del Bajo Guadalquivir. Gozan del apoyo de los siguientes organismos e instituciones:



Por el mismo han pasado en este período más de 5.000 alumnos de todas las zonas de la costa.

* Instituto Social de la Marina, Dirección Provincial de Cádiz.

* Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda.

* Diputación Provincial de Cádiz.

* Colegio Oficial de Psicólogos de Andalucía Occidental.

Están dirigidas a médicos

rehabilitadores, psicólogos, pedagogos, licenciados en educación física, profesores de natación, fisioterapeutas, profesores de educación especial y todos aquellos profesionales que tengan contacto directo con personas disminuidas, incluso los familiares directos.

El objetivo fundamental de estas Jornadas es actualizar e intercambiar las experiencias de los distintos Equipos Multipro-

fesionales que apuestan por la Hidroterapia y actividad acuática adaptada en parálisis cerebral. Este año incluso se ha contado con experiencias en Hidroterapia aplicada a otro tipo de minusvalías, así como técnicas complementarias desde el punto de vista de la actividad física, que van a favorecer el desarrollo madurativo.

• CONCENTRACIÓN DE ANTIQUOS ALUMNOS

Como colofón a todas las actividades que la Asociación de Antiguos Alumnos Residentes del Colegio El Picacho realiza durante el año en distintos lugares del litoral español, incluido el Colegio, se celebró un año más la Concentración anual. Esta es la cuarta y tuvo lugar durante los días 27 al 31 de Julio.

• CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD INTERNACIONAL MENÉNDEZ PELAYO.

Se comenzó en 1997 con una nueva experiencia de carácter estrictamente cultural y formativo, en colaboración con el Excmo. Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda, como es la celebración de unos encuentros anuales alrededor de temas relacionados con el entorno de la ciudad.

Estos encuentros están organizados por la Universidad Internacional Menéndez Pelayo e incluidos en su calendario de actividades de verano. ■

MAPA e IEO suscriben un convenio para el estudio de las pesquerías asociadas a la pesca del pez espada con vigencia hasta el año 2000.

Como especie asociada a las pesquerías del pez espada

EL IEO INVESTIGA LA PESCA DEL TIBURÓN

Debido a la delicada situación por la que atraviesa la pesquería del pez espada, cada vez cobran más importancia las capturas de especies asociadas a esta pesquería, en especial, la de tiburones. *Habrà que dedicar una especial atención a esta situación, aseguraba a MAR Alvaro Fernández, director del Instituto*



Ejemplar de marrajo puesto a la venta en una pescadería. Foto cedida por la Asociación Española de Elasmobranquios.



Tiburón azul (Tintotera). Foto cedida por la Asociación Española de Elasmobranquios.

Español de Oceanografía (IEO). Buena prueba de esta preocupación es el compromiso adquirido dentro de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) de controlar las capturas asociadas en la pesca del pez espada, y para cuyo cumplimiento el Ministerio de

Agricultura, Pesca y Alimentación ha suscrito un convenio específico de colaboración con el IEO por un periodo de cuatro años. Con esta investigación se tratará de conocer el nivel actual de capturas y el estado de las poblaciones de tiburones, puesto que a lo mejor también hay que protegerlos.

SE ha producido un cambio abismal. Se ha pasado de escapar de los tiburones a hacer una captura dirigida hacia esa especie. Las palabras de Jaime Mejuto reflejan la transformación experimentada en los últimos tiempos. Biólogo del Centro Oceanográfico de A Coruña y responsable de la campaña de investigación sobre las pesquerías asociadas al pez espada, Jaime Mejuto sintetiza el por qué de este aumento de las capturas

asociadas: La flota industrial trata de maximizar el beneficio económico. Cuando la pesquería del pez espada estaba boyante, la flota se dirigía al pez espada. Cuando entra en crisis, aumenta la entrada de tiburones. La flota cambia de estrategia para maximizar su actividad. Ya no está tan dirigida al pez espada. Ante esta situación es en la que decide intervenir la ICCAT.

Y es que, como señala el biólogo del IEO, la crisis de la pesquería del pez espada es

cada vez más preocupante. Hace poco, Rafael Conde, presidente de la ICCAT, señalaba que había una *necesidad de regular esta pesquería ante los problemas de conservación surgidos por el exceso de capturas registrado en los últimos años*. Estas medidas se reflejan en una limitación de las capturas anuales por parte de la flota española en el Atlántico sur a 5.848 toneladas hasta el año 2000 (que representa un 40 por ciento del total de capturas, 14.620 toneladas). Para nuestra flota supone una fuerte reducción con respecto a años anteriores, como en 1995, cuando el cupo de capturas se situaba en 11.290 toneladas. Repercusión aún más importante si tenemos en cuenta que en esta zona faenan 41 de los 56 barcos españoles dedicados a la pesca del pez espada.

Faltan datos

Ante esta situación, lo normal es que las capturas asociadas sigan en aumento. Las diversas especies de tiburones asociadas a esta pesquería se están convirtiendo en especies objeto, favorecido también por un creciente interés comercial. El peligro de la situación es que se está dirigiendo esta pesquería hacia el tiburón, una especie sobre la que apenas se sabe nada, y mucho menos de cómo le puede estar afectando. No hay que olvidar que algunas de estas especies se reproducen muy poco. Además, no está regulada su captura, con lo que no hay establecidas ni cuotas ni tallas. *Hay algunas regulaciones internas, precisa Jaime Mejuto, como en Estados Unidos o en Brasil, para regular su pesca.*

Hace tiempo que el IEO viene investigando la pesquería del pez espada, pero no se tenía en cuenta las especies asociadas. Ante la importancia que está adquiriendo la captura de tiburones, se hace necesario estudiar cómo le está afectando. Puede que la actual situación esté afectando más a las poblaciones de tibu-



Se ha producido un cambio abismal. Se ha pasado de escapar de los tiburones a hacer una captura dirigida hacia esa especie. Ante esta situación es en la que decide intervenir la ICCAT (Jaime Mejuto).

Puede que la situación actual esté afectando más a las poblaciones de tiburones que a la propia pesquería del pez espada, por lo que habrá que dedicarles una especial atención (Alvaro Fernández).

rones que a la propia pesquería del pez espada, señala el director del IEO, Alvaro Fernández.

Hay que actuar sin demora porque, como gráficamente

describe Jaime Mejuto, si el mercado tira hacia arriba, lo que sale perdiendo siempre es el recurso. Desgraciadamente, los controles llegan tarde, el mercado es más rápido. Si no hay mecanismos de control, se

producirá una sobrepesca inmediata.

Por todo ello, la ICCAT decide asumir como competencia el controlar las capturas asociadas a la pesca de túnidos y especies afines. *Hasta ahora sólo tenía responsabilidad sobre túnidos y pez espada, señala Jaime Mejuto. Ahora también se hace cargo de las especies asociadas que entran como consecuencia de esta pesquería.*

España, como miembro de la ICCAT, y al tratarse de un compromiso vinculante, tiene que remitir información. Para realizar esa tarea, el IEO solicita ayuda a la Secretaría General de Pesca Marítima. Fruto de esos contactos, como explica a MAR Alvaro Fernández, fue la firma, en diciembre del pasado año, de un convenio de colaboración entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) y el IEO, para el estudio de las especies asociadas a la pesquería del pez espada. El gasto derivado del citado convenio, en vigencia hasta el año 2000, asciende a noventa millones de pesetas, de los que 60 millones serán aportados por el MAPA y, los treinta restantes, por el IEO.

La actuación se centrará, prosigue Jaime Mejuto, en lo que conocemos como tareas 1 y 2, es decir, esfuerzo y talla, de tiburones asociados a la pesquería de palangre en superficie. Con los datos que se vayan recogiendo, la ICCAT podría hacer una recomendación. Los países miembros podrían adoptar medidas de carácter doméstico (límites precautorios).

Capturas asociadas

Como se ha señalado, entre las capturas asociadas figuran principalmente tiburones, aunque también entran otras especies de peces de pico diferentes al pez espada, como los marlines. Entre los tiburones, habría que distinguir cuatro grupos: Tintorera o tiburón



azul; grupo de los marrajos; cornudas o tiburón martillo y jaquetones.

Jaime Mejuto explica en qué consistirá el trabajo, que se desarrollará en las áreas de actuación de la ICCAT, en Atlántico Norte y Mediterráneo. En primer lugar, se tratará de obtener información a través de encuestas y muestreo en puerto. A la red de muestreo del IEO se añadirán muestreadores específicos de la flota mixta (fresco/congelado). También se obtendrá información a partir de encuestas y de los cuadernos de pesca cubier-

tos por la flota, con carácter voluntario, en la que quedan incluidos los grandes congeladores de larga distancia.

La tercera actuación para la obtención de información será con el embarque de observadores a bordo. Jaime Mejuto aclara que no se utilizarán barcos investigadores en estas tareas, sino que se trabajará desde la flota comercial. Con esta actuación se obtendrán datos biológicos y datos detallados por especies.

Aunque el convenio, como ya se señaló, se firmó en di-

ciembre del pasado año, en 1997 ya se iniciaron las tareas de marcado de tiburones utilizando barcos comerciales.

Para la realización de los trabajos previstos en el convenio está prevista la contratación de dos personas de refuerzo con experiencia en estas tareas que vengán a descargar de trabajo a los científicos del IEO, inmersos en numerosas campañas de investigación.

Sobre cómo reaccionará el sector ante las posibles medidas proteccionistas que se de-

riven de estos estudios, Jaime Mejuto se muestra esperanzado, ya que *una parte se puede sentir molesta, pero hay otra parte importante que reclama este tipo de medidas. Si tienen la vista puesta a corto plazo, la medida será mala; pero si su visión es a largo plazo, siempre estarán de acuerdo. Si el stock de tiburones se viene abajo, ¿cómo van a rentabilizar la flota de palanqueros?*

Mayor sensibilización

Existe un incremento en la preocupación por el comercio de tiburones. Una mayor sensibilización por su problemática. *Se desconoce casi todo respecto a los tiburones. Sabemos que el pez espada y los tiburones son competidores, pero que a su vez éste depreda al pez espada, aunque desconocemos el impacto,* comenta el biólogo del Centro Oceanográfico de A Coruña.

Esta mayor preocupación por los tiburones empieza a tener reflejo en el panorama internacional, y no sólo por las actuaciones promovidas por la ICCAT, sino desde otros organismos internacionales como el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), y que se centralizarán en la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), a fin de tener una visión global de la situación. *Este organismo tiene previsto un grupo de expertos para empezar a trabajar en pautas internacionales de actuación científica. Tal vez de ello surja una "luz roja" o una "luz anaranjada" en algunas partes que lleve a adoptar medidas reguladoras,* precisa Jaime Mejuto.

A las actuaciones previstas desde la FAO se suman diversas reuniones internacionales para los próximos meses, como las previstas en Florida (EE.UU) y en Japón. ■

Raúl GUTIERREZ

ASTILLEROS ESPAÑOLES

MÁS PEDIDOS



El Grupo Astilleros Españoles (AES) ha recibido un sensible estímulo a su acervo tecnológico, con la confianza del cliente norteamericano Transocean Offshore, que le formaliza el encargo de dos unidades más, gemelas del "Discoverer Enterprise".

Cuando apenas se cumplían los cien días de la espectacular varada del "Discoverer" contra el puente ferrolano de As Pías, el cliente repite y dobla la apuesta por la tecnología naval española. El encargo del "Discoverer Spirit" y el "Discoverer Enterprise II" generará carga de trabajo próxima a los dos años y unos ingresos aproximados a los 48.000 millones de pesetas.



FRENTE a los litigios que posiblemente se prolonguen durante los próximos meses entre empresa constructora y las compañías aseguradoras en relación con la varada del "Discoverer", la realidad es que por parte de la compañía norteamericana que había encargado la plataforma, la empresa tejana "Transocean Offshore", se ha producido una respuesta sorprendente que supone un espaldarazo a los astilleros españoles así como una evidente prueba de confianza en los mismos.

Según ha podido saber la revista MAR, "el cliente repite y dobla la apuesta, con el encargo de dos plataformas de perforación más, gemelas del Discoverer que generarán a Astano unos ingresos próximos a los 48.000 millones de pesetas.

Ciertamente, para los expertos de ASTANO, "el mercado mundial —y lo que no es el mercado— ha sabido que España es una primera potencia constructora capaz de llevar a cabo la obra de la mayor unidad flotante mundial para sondeo y perforación de bolsas de petróleo en aguas de hasta 3.000 metros de profundidad, por lo que el daño de imagen relativo al accidente no excluye, tampoco, el prestigio y la consideración de la obra".

El "Discoverer"

Expertos de Astilleros Españoles (AES) estimaron que el "Discoverer Enterprise" podría ser entregado "apenas unos días después" de la fecha prevista -abril-, por lo que la catástrofe del puente ferrolano de As Pías (13 enero) no dilataría sustancialmente el plazo de acabado. En aquella madrugada de la rotura de amarras, iba avanzada en más del 75 por ciento la obra constructiva del barco o plataforma...

Este matiz semántico, si el "Discoverer Enterprise" es

un barco -y se trata, por tanto, de un salvamento- o es una plataforma "off-shore", va a resultar transcendental para el litigio instalado tras de los daños y responsabilidades por el suceso de la bahía ferrolana.

El Juez Marítimo Permanente nº 6 de Ferrol ha decretado el embargo del "Discoverer" y le fija una fianza de 1.300 millones de pesetas para hacer frente a los costes de su "salvamento", mientras que la dirección de ASTANO considera que no hay tal operación salvamentista, ya que "ni se trata de un barco, ni ha sido en el mar, sino dentro de la ría..."

Inmovilización dentro del Astillero

El referido embargo por el Juez Marítimo Permanente obedecería a la reclamación de las empresas de remolcadores, con la propietaria del "Sertosa XII" al frente, para afianzar los costes del salvamento, completamente aparte de las otras responsabilidades de que se ocupa el Juez Ordinario de Primera Instancia nº 3 de Ferrol.

La resolución de embargo, citada en primer lugar, conlleva la inmovilización del "Discoverer" en el astillero, del que no podría ser desamarrado sin la expresa autorización del Juez Marítimo Permanente y previo depósito de la fianza. Y este embargo sería solamente recurrible -según compulsas de la Revista MAR a fuentes jurídicas- ante el Tribunal Marítimo Central, el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, o por la vía contenciosa correspondiente.

Para el director de ASTANO, Santiago García, éste ha motivado una respuesta -a través de sus representantes legales- en el sentido de que el Juzgado Marítimo "no es competente". Su contraargumentación al embargo es la de que "no estamos ante un servicio portuario", por lo que tal litigio corresponde a la actuación



■ Transocean Offshore encarga a ASTANO otras dos unidades más, gemelas del "Discoverer".

■ El grupo público deberá volver a revisar su Plan Estratégico mientras Industria ya negocia un nuevo plan de choque para Astano.

de la Jurisdicción Ordinaria, tras la reclamación civil de daños. Se reitera que la plataforma no es un buque, ni la bahía de Ferrol constituye mar abierto, dos conceptos "claramente diferenciados" tanto en la legislación española como en la británica, fuente supletoria, ésta última en Derecho Marítimo Internacional.

De aquí que la espectacular varada de aquella amanecida del mes de enero barrunta un enrevesado pleito, sin perjuicio de las raudas actuaciones de las autoridades marítimas españolas y el mismo consejo de ministros subsiguiente.

• "Condiciones correctas de amarre"

Se demora "más de lo necesario" -según fuentes del Comité de Empresa de ASTANO- la publicación de las con-



clusiones, tanto de la propia compañía como de la investigación pertinente por Industria y Fomento. Los expedientes fueron incoados, en rápida apertura y con carácter secreto, y los expertos de ASTANO sólo se han referido a que "las condiciones de amarre eran correctas", de acuerdo con las normas específicas para el proceso constructivo de este tipo de plataformas".

Los avisos fueron dados - según las mismas fuentes- "en tiempo suficiente para la evacuación y permitieron, así, cortar el tráfico del puente de As Pías y evitar desgracias personales". Los mismos expertos consideraron que "el suceso se produjo porque los vientos de aquella madrugada alcanzaron una intensidad - "de la que no fue advertida la empresa"- que hubiesen obli-

gado a reforzar amarres y anclajes a tierra, "cuya preparación hubiese llevado no menos de seis horas".

El corolario de este argumento es el de no contemplar responsabilidad alguna de la empresa constructora en el suceso, si bien falta evaluar otros informes a conectar con la cobertura de riesgos del seguro, que cubriría "los derivados de

Cartera de pedidos a 1 de enero de 1998

- 6 Petroleros lanzaderas (126.000 Tpm)
- 2 Petroleros lanzaderas (125.000 Tpm)
- 6 Buques para productos químicos (15.000 Tpm)
- 1 Buque para productos químicos (15.000 Tpm)
- 1 Transportador para productos químicos especiales (15.000 Tpm)
- 2 Conversiones de superpetroleros
- 1 Conversión de una planta de extracción petrolífera
- 4 Ro-Ro Ferries (Transporte de personas y vehículos) (Capac.: 380 personas)
- 4 Ro-Ro Ferries (Capacidad: 214 personas)
- 1 Tren-ferry (Transporte de trenes) (030 Tpm)
- 1 Tren-ferry (Capacidad: 400 personas)
- 2 Ro-Ro (Capacidad: 1.250 coches)
- 1 Barco contenedor (Capacidad: 973 unidades)
- 1 Atunero

TPM: Tonelaje de registro bruto.




Nº DE PEDIDOS POR PLANTAS

Puerto Real	9
Sestao	6
Juliana	5
Barreras	5
Sevilla	4
Cádiz	3
Astano	1

Buques y reparaciones

SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARITIMA



VELAMOS POR SU SEGURIDAD EN LA MAR

En nuestros 8.000 kilómetros de costa y en toda la superficie oceánica de la que España es responsable, 1.500.000 km², trabajamos día a día, las 24 horas a través de nuestros Centros Coordinadores y la flota marítima y aérea de salvamento y lucha contra la contaminación.

Un colectivo de mujeres y hombres se mantiene en alerta permanente para salvar vidas y proteger el medio ambiente marítimo.

Desde el Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos", (Telf.: 98 - 516 77 99), aseguramos con el más avanzado equipo humano y técnico la formación en materia de seguridad.

Porque en la mar hay mucha vida en juego. **Trabajamos para su protección.**

Teléfono de emergencias marítimas 24 horas: 900 202 202



Sociedad Estatal de
Salvamento y Seguridad Marítima



la construcción, botadura y pruebas de la plataforma”, según la póliza de coaseguro que lidera la compañía pública MUSINI. El citado contrato asegurador tiene una cobertura límite de 172,6 millones de pesetas, según fuentes de la compañía, “la mitad para cubrir daños del “Discoverer” y la otra para salvar la responsabilidad civil de ASTANO frente a terceros”.

A preguntas de la Revista MAR, la aseguradora no ha podido adelantar estimaciones de sus peritos con carácter definitivo, si bien “se tiene la impresión de que los daños no llegarán al límite asegurado, y, los que afectan concretamente a la plataforma, parecen escasos”.

El cara y cruz de este gran despropósito y coste de imagen para la construcción naval española y las consecuencias locales en forma de perjuicios a la población circundante de Ferrol, transportistas y otras industrias, nunca terminará de ser evaluado, y, seguramente que causará una panoplia de pleitos y reclamaciones variopintas, como así mismo los perjuicios a pescadores y mariscadores de la zona.

La notoriedad del suceso y su anécdota no pueden ocultar la valiosa realidad del proyec-

to, a punto de entrega, cuyas 30.000 toneladas de registro bruto tienen ambivalencia para trabajar lo mismo en el Golfo de México que en el Mar del Norte, lo que le hacen especialmente atractivo, dentro del difícil mercado off-shore. Precisamente, a las vísperas del suceso, el gobierno español había recibido “luz verde” de Bruselas -un esperado placet- para que ASTANO pudiese desenvolverse sin trabas en la oferta de plataformas, segmento de mercado decisivo en sus propósitos de viabilidad futura.

• Y al fondo, la revisión del PEC

Precisamente, a punto de conocerse las cuentas de 1997, que rondarían -oficiosamente- los 20 a 23.000 millones de pérdidas del Grupo Astilleros Españoles (AESAs) siguen siendo ASTANO y Manises -con unos 8.000 y 2.300 respectivamente- el problema principal. La Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) confiaba, para este 1998 en un “acercamiento al umbral de la rentabilidad” del sector público de

astilleros, que no va a producirse.

La consecuencia refleja conduce a una revisión del Plan Estratégico de Competitividad (PEC) un año antes de lo previsto, ante la contundencia de unos números rojos desviados -a 31 de diciembre último- en cifra próxima a cuatro mil millones más de lo previsto en PEC.

Contra lo que este desvío de cifras -sin contar otros casi 12.000 millones en gastos de reestructuración- podría señalar, sin embargo la cartera de pedidos creció sensiblemente en 1997, y Astilleros Españoles (AESAs) confiesa “tener asegurada carga de trabajo para dos años, en todas sus instalaciones, excepto ASTANO”, si bien, reconoce que el cierre de las ayudas públicas “abocará a optimizar costes y productividad”.

De 1997, pues, lo mejor a recordar habrá sido la puesta en marcha del nuevo convenio laboral, en la línea de hacer competitivo al Grupo, y, por lo que corre de 1998, ASTANO “está abocado a un plan de choque con ajuste de plantilla (actualmente 1.500 trabajadores) en número no especificado”, según explicaron a la Revista MAR, fuentes del Ministerio de Industria, que han iniciado conversaciones con los sindicatos. ■

S. de Francisco

Los viejos “achagues” de ASTANO

Las autoridades y sindicatos gallegos coinciden sintomáticamente en que los “males” de ASTANO son viejos, pero están recrudecidos desde 1990, expresamente al aceptar el Gobierno español la prohibición de Bruselas de construir buques y circunscribirse únicamente a las reparaciones, plataformas, artefactos y derivados.

Tal prohibición fue renovada en 1997, y, el mercado se ha vuelto estrecho y de gran dureza en precios, al irrumpir las grandes constructoras de Estados Unidos y Extremo Oriente, por lo que ASTANO -sin ayudas- ha competido a base de empeorar sus números rojos- 8.000 millones de pérdidas en 1997, hasta constituirse en la más preocupante desviación del Grupo.

Para realizar evacuaciones médicas en el mar

FIRMADO UN CONVENIO ENTRE SASEMAR Y EL ISM

SEGÚN lo estipulado en este Convenio, que tiene carácter indefinido, SASEMAR se compromete a realizar las operaciones marítimas relacionadas con evacuaciones médicas de tripulantes nacionales o extranjeros en buques o embarcaciones españolas, en las zonas de responsabilidad asignadas a España que sean aconsejadas por el Centro Radio-Médico (CRM) del Instituto Social de la Marina, por el Buque Hospital "Esperanza del Mar" o cualquier otro buque contratado por el ISM para tales fines. Estas operaciones se realizarán a través del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo (CNCS) mediante el teléfono punto a punto existente en ambos Centros. No obstante, cuando la evacuación médica requiera una respuesta inmediata, se procederá a su realización y al mismo tiempo el Centro Coordinador correspondiente solicitará al Capitán o Patrón del barco que contacte con el Centro Radio-Médico. El Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo tendrá que informar puntualmente de todas las evacuaciones médicas realizadas bajo la dirección de los centros de SASEMAR o de la de un Maritime Rescue Coordination Center extranjero. Cuando el CNCS demande evacuación médica a uno de esos centros extranjeros solicitará del mismo, una vez finalizada la operación, el informe médico correspondiente para enviarlo al Centro Radio-Médico.

El Director General del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos Carrasco y el Presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, Fernando Casas Blanco, han firmado un Convenio de Colaboración con el objetivo de aunar esfuerzos y medios, tanto físicos como humanos, a fin de obtener el máximo rendimiento y eficacia de los mismos y para mejorar la colaboración, la formación, la investigación y la divulgación de todos aquellos temas relacionados con la seguridad, el salvamento de la vida humana y las evacuaciones en el mar.



Por su parte, el Instituto Social de la Marina se compromete a colaborar, en la medida de sus posibilidades, en un plan de formación para las personas que directamente estén relacionadas con actividades relativas a mantener la seguridad de la vida humana en la mar y luchar contra la contaminación del medio ambiente marino potenciando los recursos y medios de que ambos organismos disponen. El

personal que interviene en los servicios de rescate, evacuación y salvamento marítimo participará en los planes de formación que imparte el ISM a todas aquellas personas relacionadas con la seguridad y el salvamento de vidas humanas en la mar.

El Convenio de Colaboración establece también que "con objeto de mantener el control en la aplicación del

Convenio, las partes se comprometen a mantener un fluido intercambio de información, especialmente en relación a la evolución de las evacuaciones médicas en la mar". Asimismo se prevé que, con el fin de que la opinión pública tenga un mejor conocimiento de lo que significan las evacuaciones médicas en la mar, ambos organismos efectuarán anualmente campañas informativas. Para el buen funcionamiento del Convenio está prevista la creación de una Comisión, formada por dos representantes de cada una de las partes y con los asesores que cada uno de los organismos firmantes considere oportuno, que tendrá facultades para dictar instrucciones conjuntas para el desarrollo del Convenio.

Con la firma de este Convenio se mejorará la atención a los trabajadores del mar que podrán ser atendidos, en los casos de evacuaciones médicas o de salvamento de vidas humanas, de una forma más eficaz, rápida y coordinada. Al tal efecto, además del Centro Radio-Médico de que dispone el ISM, la Sociedad de Salvamento Marítimo, que es un ente público adscrito al Ministerio de Fomento, cuenta para estas tareas con una flota marítima y aérea, compuesta actualmente por nueve buques de salvamento de altura, veinte embarcaciones de salvamento de intervención rápida, cinco helicópteros y cuatro lanchas de limpieza con base en distintos puntos del litoral español. ■

C.H.C



Nuevas instalaciones de la SISS en Madrid

LA POLICÍA ESPECIALIZADA EN SEGURIDAD SOCIAL CUMPLE 20 AÑOS

La Sección de Investigación de la Seguridad Social (SISS), dependiente de la Brigada de Delincuencia Económico-Financiera del Cuerpo Nacional de Policía ha cumplido 20 años, coincidiendo con la inauguración de sus nuevas instalaciones en Madrid por parte del Director General de la Policía, Juan Gabriel Cotino y del Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, quienes estuvieron acompañados por altos cargos de sus respectivos departamentos. La SISS es una unidad policial especializada en la investigación de los delitos que atentan contra los intereses de la Seguridad Social. Así, esta sección persigue las falsedades documentales, estafas, insolvencias punibles, apropiaciones indebidas, descubrimiento y revelación de secretos, malversaciones de caudales públicos y cohechos.

LAS nuevas instalaciones de la policía especializada en Seguridad Social han sido habilitadas por la Tesorería General de la Seguridad Social, organismo dependiente del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, que las ha dotado de una moderna infraestructura ofimática y de comunicaciones, prestándole, asimismo, el necesario apoyo técnico y administrativo para que puedan realizarse las correspondientes tareas de detección

de actividades o conductas delictivas.

El tipo de delito investigado varía según la entidad gestora u organismo contra el que se comete. Entre los fraudes a la Tesorería destacan la falsa afiliación o la falsificación de boletines de cotización. La obtención irregular de la Incapacidad Temporal o el cobro de pensiones de fallecidos son algunos de los casos más corrientes detectados contra el Instituto Na-

cional de la Seguridad Social (INSS), mientras que la falsificación de expedientes de desempleo o la simulación de falsos despidos lo son contra el INEM.

La Sección especial culminó al pasado año un total de 130 investigaciones de distintas irregularidades, con un fraude descubierto de 5.140 millones de pesetas y se detuvo a 240 personas. Barcelona y Madrid fueron las provincias en las que se detectó un mayor número de casos de fraude, con un total de 1.171 y 759 millones de pesetas, respectivamente.

Una gestión eficaz

Durante los veinte años que lleva en activo la Sección de Investigación de la Seguridad Social (SISS) ha investigado 1.702 asuntos, levantado 2.005 atestados, redactado 328 informes y detenido a 5.026 personas y asistido a 188 juicios. El total

del fraude descubierto ha sido de casi 55.000 millones de pesetas. Si se comparan las cifras del fraude descubierto durante 1997, estimado en 5.140 millones de pesetas, frente a las del ejercicio anterior que supusieron 8.540 millones, se observa una notable reducción del 39'8% debido en gran parte a los mecanismos de prevención puestos en marcha y en la continua mejora y modernización de los medios disponibles.

También conviene resaltar que las cifras del fraude descubierto en los años 1994 y 1995, que fueron las más altas de los veinte años de existencia de la SISS, con 9.767 y 13.935 millones de pesetas, respectivamente, disminuyeron considerablemente con respecto a las del pasado año. Según fuentes de la Sección de Investigación este descenso de fraude es consecuencia de su "carácter preventivo y ejemplarizante, logrado en parte por la gran repercusión que



los asuntos investigados tiene en todos los medios de difusión". Como dato curioso y complementario cabe mencionar que en los primeros años de actuación de la SISS, es decir en 1977 y 1978, el fraude descubierto ascendió a 1.169.409 pesetas y 447.051, respectivamente. Con el transcurso de los años estas cifras se fueron incrementando considerablemente hasta llegar a las ya mencionadas de 1994 y 1995 y, a partir de 1996 iniciar el camino del descenso.

Veinte años luchando contra el fraude

Los orígenes de la SISS hay que buscarlos en agosto del año 1977 con la creación de un grupo mixto integrado por personal de los Ministerios de Interior y de Sanidad y Seguridad Social, cuya finalidad era realizar inspecciones especiales e investigaciones policiales relacionadas con todas aquellas conductas delictivas, que afectaran a la Seguridad Social, puesto que en aquellos tiempos empezaron a detectarse nuevos tipos de delitos contra esta entidad.

Este Grupo que, inicialmente se denominó Grupo de Investigación de la Seguridad Social (GISS), consiguió pronto éxitos notables por lo que, en febrero de 1978, se institucionalizó,

quedando integrado por funcionarios del entonces Cuerpo General de Policía, de la Guardia Civil y del Instituto Nacional de Previsión. Posteriormente se integró dentro de la Comisaría General de la Policía Judicial como Grupo Operativo para combatir el fraude en la Seguridad Social. A partir de 1980 la colaboración del grupo es requerida por todas las entidades gestoras de la Seguridad Social como el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), La Tesorería General, el Instituto Nacional de Servicios Sociales (INSERSO), el Instituto Social de la Marina (ISM) y el Instituto Nacional de Empleo, todos ellos departamentos del entonces recién creado Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, con el objeto de investigar irregularidades surgidas dentro de su ámbito de competencia. A partir de 1982 los asuntos a investigar correspondientes a este último Departamento quedaron bajo la competencia exclusiva del Cuerpo Nacional de Policía y los del ámbito del Ministerio de Sanidad al Cuerpo de Policía y a la Guardia Civil.

Debido al aumento de las conductas irregulares a investigar, ya mencionadas anteriormente, los responsables de la Dirección General de la Policía comenzaron a incrementar el número de funcionarios dedica-

■ **La SISS es una unidad policial especializada en la investigación de los delitos que atentan contra los intereses de la Seguridad Social.**

■ **Falsedad documental, estafas, apropiaciones indebidas y cohechos entre los delitos más frecuentes.**

dos a esta tarea, ya que tenían plena consciencia de la incidencia económico-social que tienen estos delitos. Así, en la actualidad, la SISS está formada por una Sección Operativa y tres Grupos Operativos que suman un total de 22 personas que disponen de una serie de dependen-

cias, equipos informáticos y vehículos para el desarrollo de sus trabajos.

Sus funciones como ya se han indicado son la investigación de actuaciones presuntamente delictivas relacionadas con las distintas Entidades Gestoras de la Seguridad Social y otros Organismos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. El objetivo de estas investigaciones es diferente según el organismo que demande los servicios. En el caso del Instituto Social de la Marina éstas se centran en la búsqueda de irregularidades en la afiliación, en la cotización y en la falsificación de tarjetas de embarque. En el caso del INSS las irregularidades más investigadas son las de obtención fraudulenta de prestaciones de Incapacidad Temporal o de Invalidez, venta de datos informáticos, cobro de pensiones de fallecidos o irregularidades para obtener pensiones de jubilación. En el Instituto Nacional de Empleo lo más frecuente es que se detecten casos de contrataciones irregulares, obtención fraudulenta de subvenciones o bonificaciones y falsas relaciones laborales para obtener las prestaciones, cobro fraudulento de éstas y simulación de falsos despidos-contratos puente. ■

Concha Hernández Carazo

III Pleno del Consejo General de FP

APROBADO EL NUEVO PROGRAMA DE FORMACIÓN PROFESIONAL

El Consejo General de Formación Profesional ha aprobado en su III Pleno, celebrado en los últimos días del mes de febrero, el texto del Nuevo Programa Nacional de Formación Profesional que, tendrá una vigencia de cuatro años. Este nuevo Programa tiene como objetivo arraigar en la sociedad el prestigio de la formación profesional, dado que es un instrumento básico, dentro de las políticas activas, para atender los problemas del paro y favorecer la estabilidad en el empleo. El Consejo de Ministros dio luz verde a este programa el pasado 13 de marzo, con un presupuesto de 639.000 millones de pesetas.

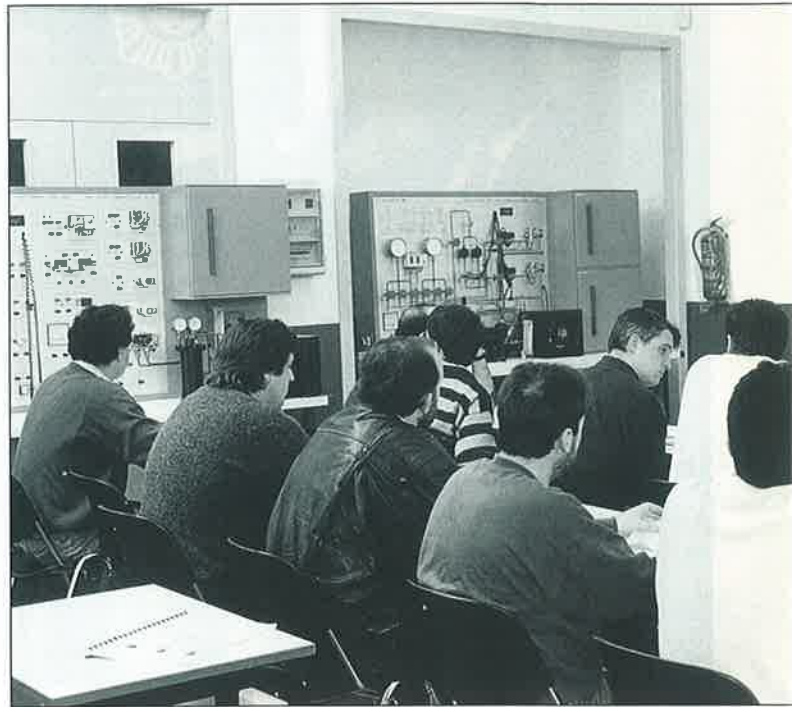
El nuevo Programa contempla también, entre sus objetivos básicos, la consolidación de un sistema nacional integrado de formación profesional, estructurado en tres subsistemas: reglada o inicial, ocupacional y continua. Incluye, asimismo, la creación de un Sistema Nacional de Cualificaciones, que facilite las correspondencias y las equivalencias entre títulos, certificaciones de profesionalidad, certificados de formación continua y acreditaciones de experiencia laboral, de manera que los trabajadores y empleadores entiendan más claramente lo que se demanda y lo que se ofrece como cualificación profesional en la totalidad del mercado de trabajo en España. También está prevista la puesta en funcionamiento de un Instituto Nacional de Cualificaciones Profesionales.

Otros objetivos del Programa

Mejorar la transición escuela-empresa, modificando el con-

trato de aprendizaje para convertirlo en un verdadero contrato de formación e impulsar las prácticas no laborales en la empresa, que se contemplan en la actual Formación Profesional reglada o inicial, forma parte también de los objetivos a conseguir con el nuevo Programa Nacional de Formación Profesional. Se contempla también que exista una colaboración entre las empresas y las escuelas para la inserción de los trabajadores mediante vínculos estables, con la finalidad de adaptar las ofertas formativas a las necesidades de las empresas.

También se contempla velar por la eficiencia de los procesos de formación continua y de formación ocupacional, en términos de relacionar más estrecha y flexiblemente los cursos que gestione la Comisión Tripartita para la Formación Continua y la Ocupacional ofrecida por los Servicios de Empleo, con las necesidades de trabajo en un sistema más productivo que ha de adaptarse a cambios frecuentes.



Tres niveles

Como ya se ha comentado, el nuevo texto del Programa Nacional de Formación Profesional pretende vertebrar las tres grandes áreas de oferta de formación profesional: la formación reglada o inicial para jóvenes, la ocupacional dirigida a los desem-

pleados y la continua, cuyo objetivo son los empleados. La primera de estas formaciones es competencia del Departamento de Educación y su finalidad es triba en ofrecer cualificaciones profesionales que garanticen la empleabilidad de sus titulados.

El objetivo de la formación profesional ocupacional está enfocado a potenciar la inserción y reinserción profesional de la población demandante de empleo, mediante la cualificación o puesta al día de sus competencias profesionales. La oferta está dirigida a la población desempleada, principalmente a jóvenes que buscan su primer empleo, a adultos que necesitan reincorporarse al mercado de trabajo, incluidas las mujeres, y a todos aquellos colectivos con especiales dificultades para encontrar empleo.

Por formación continua se entienden todas aquellas acciones formativas que se lleven a cabo por las empresas, los trabajadores o sus organizaciones, destinadas a mejorar la cualificación de los trabajadores ocupados.

Consenso

Que este nuevo Programa sea posible se debe al trabajo realizado en el marco del diálogo y el consenso social entre todos los integrantes del Consejo General

EL OBJETIVO

**DEL NUEVO
PROGRAMA DE
FORMACIÓN
PROFESIONAL ES
CONTRIBUIR A
LA CREACIÓN Y
MANTENIMIENTO
DEL EMPLEO
ESTABLE**



Continúa en las empresas (FOR-CEM).

Plan Nacional de Empleo

La Formación Profesional está siendo considerada por los responsables gubernamentales como una de las políticas activas clave para la creación de empleo. Pero en los próximos meses va a cobrar especial relevancia, de ahí lo importante de la aprobación de este nuevo Programa de Formación Profesional, ya que estará muy vinculada a la elaboración del Plan Nacional de Empleo que el Gobierno está elaborando para ser presentado en la Cumbre comunitaria de Cardiff, en cumplimiento de los compromisos adquiridos en la Cumbre especial del empleo que se celebró en Luxemburgo a finales del pasado año.

Como se recordará en dicha Cumbre se fijaron unas directrices para el presente año y que tienen que ser contempladas en cada uno de los planes de empleo que elabore cada país. En la primera de dichas directrices se contempla la Mejora de la Inserción Profesional, según la cual en materia de paro juvenil los "quince" se comprometen a ofrecer trabajo o formación a los jóvenes antes de que superen seis meses en paro y en un plazo máximo de cinco años, con excepción hecha para los socios

con mayor paro registrado. En políticas activas los países comunitarios intentarán lograr que, al menos, el 20% de sus parados puedan acogerse a medidas de formación para facilitar su reinserción, mejorando la enseñanza y la cualificación profesional.

A pesar de la flexibilidad que se contempla en este apartado, ya que deja margen a los países con alto índice de paro para aplicar estas directrices según sus posibilidades, el Gobierno español ha asumido los compromisos y además ha incrementado los presupuestos de las políticas activas para este año en un 34% y trabaja en la hipótesis de atajar el paro juvenil y de larga duración en el plazo de cinco años tal y como ha fijado la política comunitaria, sin acogerse a la ampliación.

Por tanto, este nuevo Programa Nacional de Formación Profesional deberá contribuir a la creación y mantenimiento del empleo estable, a la promoción profesional y social de los trabajadores y al desarrollo de los recursos humanos de las empresas dentro del concepto de unidad de mercado, entendido en el contexto del Estado de las Autonomías, según explican los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. ■

Concha Hernández Carazo

de Formación Profesional, en el que participan la Administración Central del Estado, las Administraciones Autonómicas y los agentes sociales. También es fruto del consenso a que llegaron en su día el Gobierno, los sindicatos y los empresarios cuando, en el marco de las Mesas de Diálogo Social abiertas con la llegada de Javier Arenas al Ministerio de Trabajo, se firmó, a principios del pasado año, un acuerdo tripartito en el que se fijaron las bases de la política de Formación Profesional, origen de este nuevo Programa Nacional de Formación Profesional. Aquel acuerdo estuvo firmado por los Ministros

de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas y de Educación y Cultura, Esperanza Aguirre; por los líderes de los sindicatos UGT y CCOO, Cándido Méndez y Antonio Gutiérrez y por los presidentes de la CEOE y la CEPYME, José María Cuevas y Manuel Otero Luna.

En este acuerdo se estableció también la inclusión en la formación de los autónomos, empleados eventuales agrarios y otros colectivos, que hasta la fecha no estaban incluidos en la misma, mediante una gestión bipartita y paritaria a través de la fundación para la Formación



BRUSELAS DA EL ESPALDARAZO AL

REGISTRO

ESPECIAL

DE CANARIAS

- **Consolida un ahorro fiscal, para navieros y tripulantes, por encima de los 3.000 millones de pesetas/año.**

La aceptación por el Comité de Ayudas de la Unión Europea del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias significa un importante espaldarazo al mismo, y, consolida un sistema de incentivos fiscales por encima de los 3.000 millones de pesetas. Este apoyo de Bruselas al abanderamiento de buques en Canarias no objeta, pues, las ayudas existentes, desde la Ley de Acompañamiento Presupuestario de 1996, y que representan ventajas fiscales del 90% a los armadores, en el impuesto de sociedades, la exención de las compraventas de barcos, y del 50% en el IRPF de las tripulaciones y cuotas sociales.





EL Comité de Ayudas ha estimado, en su dictamen de primeros de febrero pasado, que el Registro de Canarias y sus condiciones "no afectan a los intercambios entre Estados miembros ni al interés común, al ser excepción prevista en el apartado 3 del artículo 92 del Tratado CE". El sector naviero en su conjunto, así como los expertos sectoriales del Partido Popular, Partido Socialista y Coalición Canaria, expresamente ésta última, han reputado la autorización de Bruselas como "una magnífica noticia y espaldarazo que hará competitivo este Registro".

Los sindicatos, aún valorando positivamente tales ventajas fiscales a las tripulaciones, siguen refutando que el Registro canario "autorice la contratación de la mitad de los tripulantes no españoles y abra, así, un portillo a la precarización y el dumping social".

Fin del dossier "REC": no hay objeciones

Bruselas se tomó un año de tiempo en escudriñar, desde su Dirección General VII (Transportes) el dossier "Registro Especial de Canarias", ante el palpito de que el Gobierno español hubiese encubierto ayudas en la Ley creadora del mismo (1994) y las mejoras fiscales que incorporó la Ley de febrero de 1997. Durante un año, justamente, existió un denso trasvase de información entre Madrid y Bruselas, y, al fin, el Comité de Ayudas UE ha debido de reconocer que el Registro "favorece la inversión y el empleo", por lo que no objeta ninguno de sus beneficios fiscales a armadores y tripulaciones.

El consejero canario de Economía y Hacienda, José Carlos Francisco, que demostró una especial sensibilidad sobre este contencioso, explicó a la Revista "MAR" que "esta ho-

mologación UE al Registro de Canarias es recíprocamente interesante para la marina mercante española y las flotas internacionales, que se incardinarán aquí, sin necesidad de acudir a la ventajosa fiscalidad -hasta ahora- de las llamadas banderas de conveniencia".

"Tal reconocimiento de Bruselas -añade- premia así el esfuerzo de nuestro Registro, que ha ido mejorando los incentivos, entre 1994 y 1997, hasta un 90% de bonificación en el impuesto de sociedades (antes, sólo del 35%), hasta otro 90% en las cotizaciones sociales (antes, del 70%) y una bonificación en el IRPF de los trabajadores del 50% (antes, del 25%)... El coste fiscal de estas ayudas sobrepasa los 3.000 millones de pesetas, estimados los números de 1997, y, aún sólo teniendo en cuenta 2.040 millones que se ahorran los armadores en pagos a la Seguridad Social y los 1.260 millones que las tripulaciones se economizan de IRPF..."

Al consejero de Economía y Hacienda de Canarias le parece -además- que, "el sector va a desperezarse sensiblemente, pues existían actitudes reacias a este abanderamiento, hasta saber la última palabra de Bruselas, y, así mismo, el mercado se reanimará al ser firme la exención del impuesto de transmisiones patrimoniales en la compraventa de buques". Para José Carlos de Francisco tampoco es desdeñable, desde la visión de conjunto de los problemas de su tierra el que "nuestro Registro de Buques forme parte del Régimen Especial Fiscal de Canarias -casi un 10% del mismo, en términos económicos- que actualmente negociamos en Madrid y Bruselas".

Expertos comunitarios independientes consultados por la Revista "MAR" opinaron que "con este placet al Registro de Canarias, Bruselas ha comprendido que se defiende así misma y al fuero comunitario,



MARINA MERCANTE

pues de no allanar el camino fiscal a la inversión y al empleo, los armadores seguirían abanderando fuera de Europa, y, el inmediato momento de la liberalización general del sector, reclamaba esta medida, por activa y por pasiva". Ha sido preciso todo este proceso -añadieron- "hasta que el Gobierno español ha demostrado que las navieras inscritas en el Registro canario no percibían, por otra parte, ayudas directas del Estado, y, también ha sido bueno demostrar palpablemente que en 1997 el 85% de las tripulaciones del Registro referido eran de ciudadanía euro-comunitaria".

Nueve direcciones generales UE votaron a favor de la "no objeción", e, incluso entre ellas se halló -según confidenciaron las referidas fuentes- la Dirección General IV, cuyo titular, Asger Petersen es el brazo derecho del exigente Van Miert, de Competencia, por lo que la defensa del contencioso español, puede decirse que pasó "con nota alta" ante el Colegio de Comisarios de la UE, después de un año de negociaciones, de febrero a febrero últimos.

Perspectivas y realidades

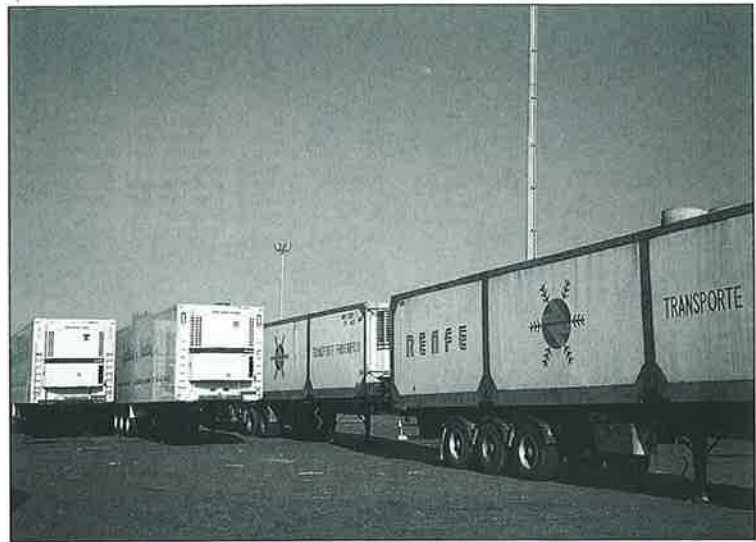
Para el sector naviero, esta

homologación de Bruselas se ha hecho esperar, ciertamente, pero significa "un impulso oportuno, ya que no sólo da a conocer el Registro en toda Europa, si no que conectará con el pequeño repunte del transporte marítimo español". Un reciente cotejo estadístico de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) aporta unos cierres de 1997 con crecimiento de flota mercante hasta el 6,3% en toneladas, aún disminuyendo el número de buques (Ver cuadro I).

Así, en enero de 1998 navegan bajo pabellón español un total de 214 mercantes, y resulta significativo el peso del Registro canario, ya que la flota inscrita en el Registro Ordinario español cayó un 11,9 en tonelaje y perdió 9 unidades, en plena ambientación del proceso liberalizador de los tráficos de productos estratégicos en cabotaje. A los empresarios del sector les quedan claras las cuentas de que "el Registro Canario ha aumentado tonelaje por un 32% -en un solo año-" y, así mismo denotan que "han regresado a pabellón español buques hasta ahora inscritos en registros extranjeros".

Los empresarios entienden que el sector se ha clarificado,

■ El sector confía en una escalada de los abanderamientos en Canarias, y en la respuesta clarificadora frente a las banderas de conveniencia.



Con justicia y con justeza

El visado del Comité de Ayudas de la UE al Registro de Canarias representa una firme apuesta por la clarificación del sistema de abanderamientos, en las mismas que un rechazo a la panoplia de irregularidades y agravios comparativos que se había instalado bajo las llamadas banderas de conveniencia.

Habiendo sido clara y reiterativa nuestra posición editorial de denuncia, entendemos hoy -con satisfacción- que Bruselas ha reconocido, con justicia y con justeza, el fuero fiscal del Registro canario y su voluntad competitiva hacia una clarificación del mercado de abanderamientos y fletes marítimos.



FLOTA MERCANTE DE TRANSPORTE DE PABELLÓN ESPAÑOL

Tipos de Buques	1996		1997	
	Bqs	GT	Bqs	GT
Petroleros	24	539.249	25	622.748
Pasaje	64	274.222	63	265.459
Roll-on/Roll-off	36	211.518	36	213.317
Portacontenedores	17	77.928	18	94.309
Otros	82	215.915	72	205.748
TOTAL	223	1.318.832	214	1.401.581

recientemente con el concurso de navegaciones de interés público, y, precisamente apuntan a Canarias -que tiene competencias transferidas en este segmento- para que "urja la convocatoria de sus concursos para los tráficos interinsulares de interés público", que completarían la reciente ordenación aludida.

Para el presidente de ANAVE, Alfredo Pardo, queda otro importante fleco de la ordenación del sistema, que es el referido "a los buques que sirven líneas regulares con las islas, Ceuta o Melilla, por ahora no autorizados a inscribirse en el Registro Especial de Canarias".

Según ha podido saber la Revista "MAR" en fuentes de Marina Mercante, "se trabaja en un borrador de Real Decreto", al efecto, para anticiparse a la liberalización efectiva del sector (1 enero 99) que permitiría aquel acceso a los buques comunitarios, sin que ello agrave comparativamente a los de pabellón español.

Los Sindicatos: sí matizado al REC

El tramo del Registro Especial de Canarias que no gusta a los sindicatos es, comprensiblemente, el que faculta a las contrataciones de la mitad de tripulación no española, lo que ha

conducido a un sí matizado respecto a la homologación de Bruselas, y, Manuel Domínguez (UGT) expresó a la Revista "MAR" que "tenemos que ser consecuentes con nuestro rechazo al dumping social que puede encubrirse en el referido mecanismo". Para el citado líder sectorial de Marina Mercante, "mientras otros países del norte europeo tienen déficits de trabajadores del mar, España se encuentra en una preocupante situación excedentaria, a la salida de una profunda crisis, y, nuestra estrategia es la de la negociación, empresa por empresa y a nivel de convenios".

Si esta homologación de Bruselas se justifica plenamente por la preocupación general de sumar inversión y empleo -añade- "nosotros estamos defendiendo el empleo de españoles, empresa por empresa, y, ya hemos llegado a acuerdos satisfactorios con compañías concretas, como Tapias, Boluda y Remolques Marítimos"... Los sindicatos han hecho objeto "de especial seguimiento las situaciones de dumping social o precarización del empleo, que se producen, en cascada, cuando las empresas recurren a trabajadores de países subdesarrollados en exceso, lo que gravita además sobre la seguridad y las condiciones de trabajo en el mar". ■

S. de Francisco



XX ASAMBLEA DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)



LA SEGURIDAD EN LOS BARCOS, PRIMER OBJETIVO

La reelección de España al Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI) para el período 1998-99 reconoce el esfuerzo de sus sistemas de seguridad marítima operativos en Finisterre y Gibraltar por la XX Asamblea de aquel organismo, celebrada en Londres. Para el mismo período fue reelegido, así mismo, William O'Neil, como secretario general de la OMI, que es un convencido defensor del principio de que *"la clave de la seguridad marítima está en las personas"* y de que *"es preciso instaurar la prioridad de un código de valores hacia la seguridad, más que un exceso de reglamentismo"*.

Controlará la mejora de standards de seguridad de las tripulaciones con certificación internacional, y exigirá a cada naviera un Plan de Seguridad gestionado por uno de sus técnicos superiores.

LA XX Asamblea OMI consideró *"inaplazable"* la fecha del 1 de julio de 1998 para el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Marítima, y, ha hecho un llamamiento en la doble vertiente de, *"aumentar la calidad de las tripulaciones"* y *"reclamar la mejora de los standards de seguridad a bordo"*. Este Código, elaborado por la OMI, será de aplicación *"universal"*, en la línea del Convenio SOLAS, así como



William O'Neil, reelegido Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI).

"obligatorio y coercitivo", sacando la Organización al paso de "ciertas actitudes de las navieras, que parecen entender se trataría de unas normas puramente facultativas".

El factor humano, prioritario

La vida y el trabajo en el mar son reconocidos como los segmentos de actividad más peligrosa, por encima incluso de sectores como el extractivo de carbón o el de la construcción,



por lo que la seguridad profesional ha reclamado un sobreesfuerzo de los 155 países firmantes de la Organización y los sucesivos Convenios. La Asamblea de Londres "no ha venido más que a ratificarlo y hacer una urgente puesta al día del problema", según señaló el representante español, Fernando Casas Blanco, director general de la Marina Mercante.

España fue reelegida como miembro del Consejo de la OMI, con 97 votos y sensible mejora de su posición anterior, al acceder al Grupo de países "con intereses especiales en el transporte marítimo y la navegación, representando geográficamente todas las regiones del mundo", lo que revela su sintonía e impulso particular a los sistemas de notificación obligatoria de Finisterre y Gibraltar, que gestiona SASEMAR, en vías al Sistema Mundial de Socorro". Se le ha reconocido a España, también, su destacado papel en la Conferencia SAR para países del Mediterráneo y Mar Negro, que el pasado año se celebró en Valencia, y la cooperación técnica aportada al Comité de Seguridad Marítima.

El factor humano, que se estima clave de la seguridad marítima, ha sido subrayado por la XX Asamblea de la OMI, en Londres, al remitirse a los cumplimientos eficaces del Conve-

nio de Formación de 1995 y el Código IGS, sin los que no puede entenderse un avance en materia de seguridad, salvamento y protección del medio marino.

Para el secretario general de la OMI, William O'Neil, "el Convenio de Formación de 1995 -que entró en vigor en febrero de 1997- se ha dirigido a aumentar la calidad de las tripulaciones para todos los barcos del mundo, y, en el presente año, los países firmantes de este Convenio deberán reportar al Comité de Seguridad Marítima de la OMI sus procesos administrativos, docentes y de certificación; es un principio de clarificación necesario para que la gente del mar acredite capacitación y título correspondiente y acorde con las normas internacionales. La clave de seguridad marítima óptima está en las personas" -agregó- y, "los países que no cumplan podrán verse sorprendidos de que sus certificaciones no sean aceptadas internacionalmente y sus tripulantes se queden sin trabajo en los buques...".

Así, el Convenio de Formación ha sido fuertemente enmendado en los requisitos de docencia y capacitación para capitanes, oficiales, marineros y demás personal de barcos y transbordadores, como así mismo se ha dado un enérgico impulso a las materias del Plan In-

ternacional de Búsqueda y Salvamento.

El Código IGS exige un Plan de Seguridad Activa

Otro instrumento en el que se ha profundizado, en las sesiones de la Asamblea, es el Código IGS, que la OMI elaboró para comprometer a las compañías navieras de todo el mundo en la mejora de sus standards de seguridad.

Con el mismo propósito de entrada en vigor del mismo al 1 de julio de 1998, los expertos OMI han pulido el Código IGS para clarificar su normativa, inequívocamente obligatoria en todo el mundo, por la que "se exigirá a cada naviera un Plan de Gestión de la Seguridad y la designación de un titulado superior que lo gestione personalmente".

Los delegados y expertos de la OMI consideran que ha llegado la hora del cumplimiento de un sin número de estudios y experiencias que, por más de veinte años, acumulan un importante acervo, para llevar a la práctica la ejecutoriedad, lo que seguramente obligará a las navieras a modificar su mentalidad y su misma estructura de funcionamiento. La voluntad de llevar la letra de los Convenios hasta su más estricto cumplimiento queda patentizada -por lo que a seguridad marítima se refiere- hasta el extremo de que "las compañías navieras que no cumplan los requisitos y certificaciones podrían la negativa de entrada y operación en todos los puertos del mundo, ya que la legislación es obligatoria y universal".

Con la misma intención colaboradora se ha destacado la normativa de inspecciones a buques, por las autoridades de distintos países, siendo reconocido a España su "elevado cumplimiento en los dos últimos años". El Comité de Seguridad Marítima de la OMI coteja, actualmente, una densa documentación procedente de los países signatarios para iniciar la vigi-



RESOLUCIONES

A. 839 (20). Nombramiento del secretario general William O'Neill que cumplirá su tercer mandato del 1 de enero de 1998 al 31 de diciembre del año 2001.

A. 840 (20). Relaciones con las Organizaciones no gubernamentales.

A. 841 (20). Reconocimiento de la Titulación de la Universidad Marítima Mundial.

A. 842 (20). Atrasos en el pago de contribuciones.

A. 843 (20). Presentación de las cuentas y de los informes de intervención.

A. 844 (20). Programa de trabajo y presupuesto correspondiente al bienio 1998-1999.

A. 845 (20). Enmiendas al Reglamento financiero y a la reglamentación financiera de la Organización.

A. 846 (20). Plan de Trabajo a largo plazo de la Organización.

A. 847 (20). Directrices para ayudar a los Estados de Abanderamiento a implantar los instrumentos de la OMI.

A. 848 (20). Implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS).

A. 849 (20). Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos.

A. 850 (20). Idea, principios y objetivos de la Organización con respecto al factor humano.

A. 851 (20). Principios Generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar.

A. 852 (20). Directrices sobre la estructura de un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo.

A. 853 (20). Enmiendas al Código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques.

A. 854 (20). Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para los buques que transporten materiales regidos por el Código CNI.

A. 855 (20). Normas aplicables a las instalaciones de a bordo de helicópteros.

A. 856 (20). Orientación para las Administraciones sobre el desarrollo de la infraestructura de las Telecomunicaciones de Búsqueda y Salvamento en tierra.

A. 857 (20). Directrices relativas a los Servicios de Tráfico Marítimo.



A. 858 (20). Procedimiento para aprobar y modificar dispositivos de separación de tráfico, medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación de tráfico, incluidas la designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, y sistemas de notificación para buques.

A. 859 (20). Organización del Tráfico Marítimo.

A. 860 (20). Normativa marítima para un futuro sistema mundial de navegación por satélite (SMNS).

A. 861 (20). Normas de funcionamiento de los registradores de datos de la travesía (RDT) de a bordo.

A. 862 (20). Código de Prácticas de seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros.

A. 863 (20). Código de Prácticas de seguridad para el transporte de cargas y personas en buques de suministro mar adentro (Código DSMA).

A. 864 (20). Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques.

A. 865 (20). Requisitos mínimos de formación que debe satisfacer el personal designado para prestar asistencia a los pasajeros en situaciones de emergencia a bordo de los buques de pasaje.

A. 866 (20). Orientación que ha de servir de guía a la

tripulación de los buques y al personal de los terminales para realizar las inspecciones de graneleros.

A. 867 (20). Lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de emigrantes por mar.

A. 868 (20). Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

A. 869 (20). Directrices para facilitar la lucha contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos de conformidad con el artículo 7 y el Anexo del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990.

A. 870 (20). 1998. Año internacional del océano.

A. 871 (20). Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver satisfactoriamente los casos de polizaje.

A. 872 (20). Directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional.

A. 873 (20). La cooperación técnica como medio de promover la aceptación e implantación de los documentos de la OMI.

lancia sobre las certificaciones y cumplimientos de las normas. La Asamblea estudió también el perfeccionamiento de otras fórmulas de Convenio para Tráfico Marítimo, Protección del Medio, Vertidos e Inmigración ilegal por vía marítima, pero la preocupación por la seguridad ha sido casi monográfica en esta reunión de Londres, que también justificó la denominación de 1998 como "Año Internacional del Océano".

El compromiso español de seguridad marítima

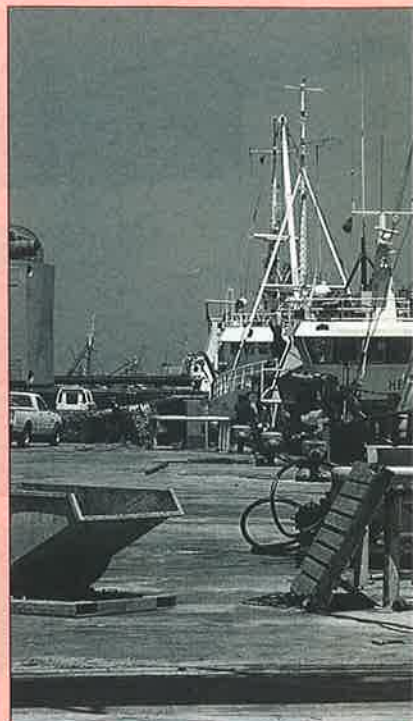
Nuestro país acaba de dotar un importante esfuerzo para la seguridad marítima, con presupuesto cuatrienal de 30.000 millones de pesetas, bajo el rótulo de "Plan Nacional de Salvamento Marítimo", que nuestra representación calificó "como respuesta a la protección de un conjunto de intereses económicos, estratégicos y sociales..." Frente a nuestras costas se ubican dos importantes instrumentos de seguridad de tráfico marítimo -Finisterre y Gibraltar- que protegen anualmente los tráfico de más de 200.000 barcos de transporte, nuestra flota pesquera -la más importante de la Unión Europea- y toda la actividad de náutica deportiva que conlleva el fenómeno turístico. Independientemente del gran sesgo que hacia la seguridad marítima tiene el referido Plan de Salvamento, se ha destacado también la calidad de los Centros Coordinadores y tecnologías a su servicio, para búsquedas, rescates y evitación de daños al medio marítimo y costero.

El representante español, Casas Blanco, destacó el elevado rango de interés que el gobierno ha dado a esta materia, elevada a consejo de ministros reciente, y calificó el esfuerzo de "equilibrado, entre la experiencia y la innovación, y que ofrece a España y sus tráfico costeros un marco de seguridad al más alto nivel internacional". ■

S. de Francisco

Penas de 19 años de prisión e indemnizaciones a los clientes

CONDENADOS TRES FALSIFICADORES DE TITULACIONES MARÍTIMO-PESQUERAS



Las personas estafadas abonaron entre 15.000 y 700.000 pesetas por la obtención de los títulos.

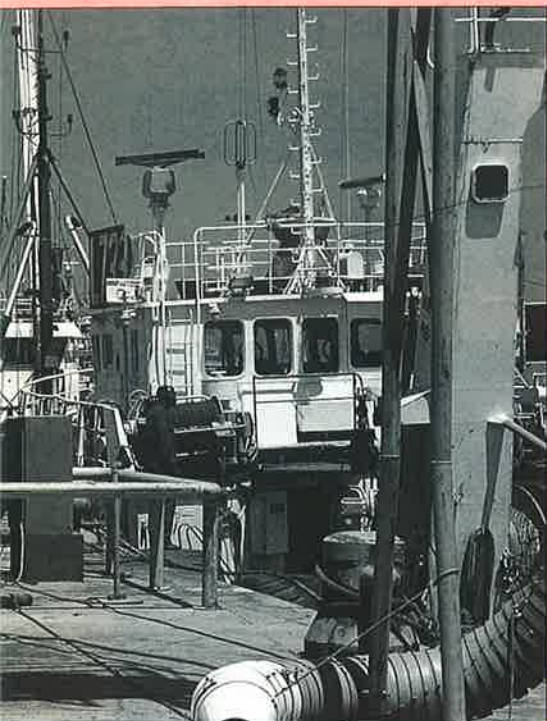
La Audiencia Provincial de Madrid ha condenado a penas de prisión que suman 19 años a los tres implicados en una red de falsificaciones de titulaciones marítimo-pesqueras que operó en Galicia entre los años 1989 y 1992, quienes, además, deberán indemnizar a los clientes que abonaron entre 15.000 y 700.000 pesetas por la obtención de los falsos títulos.

OCHO años después de que se iniciara la expedición de los falsos títulos de patrón de pesca, la Sección Tercera de la Audiencia Provincial de Madrid ha dictado sentencia contra las tres personas que fueron procesadas por su implicación en la trama. Rafael Ferrer Almenara, entonces funcionario de la Secretaría General de Pesca y vecino de Madrid, ha sido condenado a siete años de prisión mayor y multa de 700.000 pesetas por un delito continuado de falsedad en documento oficial cometido por funcionario público y a dos años de prisión menor como cooperador necesario de un delito continuado de estafa; sobre José Luis Durán González, en aquellos momentos presidente de la Organización de Productores y Cultivadores de Marisco de la Ría de Vigo, y sobre Eduardo Iglesias Catoira, director de una sucursal bancaria y titular de una gestoría en Santa Eugenia de Riveira, dedicada especialmente a temas pesqueros, han recaído sendas penas de tres años de prisión menos y multa de 700.000 pesetas por un delito continuado de falsedad en documento oficial y dos años de prisión menor por un delito continuado de estafa. Los tres implicados en la red de falsificaciones deberán indemnizar, por terceras partes y por vía de responsabilidad civil, a las personas estafadas en la

cuantía que abonó cada uno de ellos por la obtención de los títulos, que oscila entre las 15.000 y las 700.000 pesetas. Un cuarto implicado en la trama, Benjamín Luis Fausto Patiño, falleció en 1995.

Los hechos que han dado lugar a la sentencia condenatoria se iniciaron tras la publicación de la Orden Ministerial de 29 de abril de 1988, que establecía el procedimiento de homologación de las titulaciones náutico pesqueras de puente y máquinas, en la que se equiparaba el título de patrón de pesca litoral de primera clase a patrón de primera clase de pesca litoral y el de patrón de pesca litoral de segunda clase a patrón de segunda clase de pesca litoral.

La sentencia declara probado que durante los años 1989, 90, 91 y hasta enero de 1992, los implicados Iglesias Catoira y Durán González y la persona fallecida, que colaboraba con la organización, contactaron con patronos de pesca litoral de segunda clase de Santa Eugenia de Riveira, a los que hacían saber que, al amparo de la reciente normativa y dados los años que hacía que eran patronos de segunda clase, tenían derecho a obtener mediante mero canje o cambio, sin necesidad de examen u otro requisito, el



de patrón de primera clase de pesca litoral. En la tramitación se manipulaban las fotocopias de los documentos que entregaban los interesados. La documentación era remitida al funcionario Ferrer Almenara, jefe de negociado de la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, uno de cuyos cometidos era la tramitación de los canjes, quien tramitaba los expedientes, a sabiendas de que no procedía la concesión de la titulación, bien porque conocía las manipulaciones realizadas, bien porque los interesados no figuraban en las fichas de registro de personal náutico pesquero que se llevaban como patrones de pesca litoral de primera clase y tampoco en los libros de titulaciones. De esta forma se expidieron títulos de patrón de primera clase a patrones de segunda, y se tramitaron expedientes de patrón de primera clase a clientes que no habían conseguido superar las pruebas, falsificando para ello las calificaciones obtenidas previo pago de diversas cantidades de dinero.

La mayoría de afectados eran armadores interesados en obtener la titulación de primera clase tanto por las mayores atribuciones que les confería para el mando de los buques como por tener dificultades para el desarrollo de su actividad profesional debido a un mayor control de las autoridades marítimas sobre su titulación con relación a los barcos que mandaban y zonas de pesca en la que faenaban.

La trama se descubrió como consecuencia de las denuncias anónimas llegadas a la Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) desde distintos puertos gallegos indicando la

existencia de tales prácticas. Estas denuncias fueron trasladadas a la Secretaría General de Pesca que abrió la investigación correspondiente.

El presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz ha considerado la sentencia "*contundente, como corresponde con los hechos, y un punto de referencia para quienes tengan la tentación de obtener dinero fácil por estos medios*". En declaraciones a MAR Muñiz se mostraba convencido de que "*este tipo de prácticas fueron habituales en el litoral español*" y de que "*todavía hay que establecer mecanismos de control más rígidos y eficaces, especialmente en el despacho de buques, para evitar despachos irregulares como el que alguien navegue con titulaciones o con tarjetas que no corresponden con su identidad*". Aetinape ha venido reclamando a la Administración que establezca fórmulas más seguras de control de tarjetas, como la informatización del despacho de buques que permita el rápido acceso al banco de datos, para controlar la vigencia de las tarjetas y la concordanza de identidad del titular, mediante presentación del DNI. En la misma línea, el presidente de Aetinape reclamaba de las distintas Administraciones que intervienen en la expedición, inspección y control de titulaciones profesionales una mejor coordinación para evitar fraudes que, insistía, suponen "*un riesgo para la seguridad en el tráfico marítimo y un agravio comparativo para quienes cumplen los requisitos establecidos para la obtención de los títulos*". ■

Mery Varona

La Secretaría General de Pesca abrió una investigación tras las denuncias anónimas llegadas a Aetinape.

Reunirá a empresarios, sindicatos y administraciones públicas

LAS PALMAS ACOGERÁ EL I CONGRESO INTERNACIONAL DE ESTIBA

El I Congreso Internacional de Estiba reunirá a medio millar de delegados de las Administraciones Públicas, empresarios, sindicatos y profesionales relacionados con la estiba, el tráfico portuario y el comercio marítimo internacional, procedentes de Europa, Estados Unidos, Canadá, África, Asia, América Central y del Sur, para debatir el presente y el futuro de esta actividad económica en el mundo. El encuentro será en Las Palmas de Gran Canaria del 4 al 7 de mayo.

EL Congreso analizará los modelos de organización de la estiba en los diferentes países, el trabajo y la formación, la tecnología y explotación de terminales marítimas, la normalización y la calidad y seguridad en la estiba. La reunión, la primera que se organiza en la historia de este sector, pretende dar respuesta a las crecientes expectativas del transporte marítimo en el mundo. Según previsiones de la OCDE en la próxima década se duplicará su demanda de servicios. Actualmente, más del 90% del comercio de la UE con terceros países se realiza a través de los puertos marítimos del continente. En el ámbito nacional, los puertos españoles concentran el 86 por ciento de las importaciones y el 68 por ciento de las exportaciones. En 1997, las 220 empresas estibadoras y las 37 sociedades de estiba españo-



las facturaron 55.000 millones de pesetas. El índice de actividad de las mismas ha pasado del 70,84 por ciento en 1993 a prácticamente el 100 por cien en el último ejercicio.

Las jornadas, del 4 al 7 de mayo, se han estructurado en dos grandes bloques temáticos: por un lado, los diferentes modelos de organización de la estiba y, por otro, las tecnologías y explotación de las terminales marítimas. En el primer apartado se analiza-

rán los modelos organizativos de la estiba en los diferentes países, con atención especial a la regulación legal en España y los tratados de la UE, y a la organización del trabajo y la formación en la estiba. En el segundo epígrafe se abordará la organización y explotación de los modernos terminales marítimos en sus distintas especialidades (contenedores, frigoríficos, graneles sólidos y automóviles), las tecnologías en los equipos de manipulación y transporte, las tecnologías dedicadas a

la formación, la calidad, con especial atención a los aspectos de normalización del trabajo portuario y las normas ISO, y la seguridad y prevención de riesgos profesionales en la estiba.

El auditorio Alfredo Kraus de Las Palmas de Gran Canaria será la sede de este I Congreso Internacional de Estiba. ■

M.V.



**PRUEBAS REALIZADAS POR EL INSTITUTO DE OCEANOGRAFÍA
A INSTANCIAS DE LA COOPERATIVA DE ARMADORES**

FUNCIONA EL CEBO SEMIARTIFICIAL PARA EL PEZ ESPADA

LAS primeras pruebas de cebo artificial se realizaron a finales de 1997 en aguas del Atlántico Nordeste y han arrojado unos resultados alentadores en el uso de cebo semiartificial, particularmente, interesantes en zonas con abundancia de pequeños predadores pelágicos del cebo natural.

El objetivo inicial de la campaña era el ensayo de un tipo de cebo artificial, imitación plástica de caballa, proporcionado por la Cooperativa de Armadores de Vigo, y enfrentar los resultados de este cebo con los obtenidos por el cebo natural, la caballa. Los investigadores apreciaron que el cebo artificial tenía sólo cierto parecido con la caballa, era de menor peso que ésta y carecía de cualquier estímulo olfativo para la presa.

Durante la marea y ya desde los primeros lances se constataron los malos resultados del ingenio de plástico, ante lo cual los investigadores ensayaron un cebo semiartificial, rellenando la caballa plástica con parte de caballa natural, con el objeto de determinar la importancia del estímulo olfativo en las presas.

De los datos obtenidos en esta primera campaña se deduce la ineficacia del cebo artificial de caballa, con un rendimiento del 0,5% para el pez espada y el 4,4% para la tintorera y marrajo, respecto a la eficacia del cebo natural. Sin embargo, la eficacia del cebo semiartificial sobre el cebo natural fue del 81,5% para el pez espada, del 24,5% para tintorera y marrajo y del 26,6% para otras especies. La protección de la caballa natural por el armazón de plástico resultó ser ventajosa en zonas de abundan-

El uso de cebo semiartificial en el palangre de superficie dirigido al pez espada se presenta como una alternativa viable al cebo tradicional. De prosperar satisfactoriamente las pruebas experimentales ya iniciadas, realizadas por el Instituto Español de Oceanografía a instancias de la Cooperativa de Armadores de Vigo, se reducirían considerablemente los costes económicos y medioambientales. Actualmente, el sector utiliza como cebo natural unas 22.500 toneladas de caballa al año, con un valor estimado de 2.400 millones de pesetas.



Si se demuestra la viabilidad del cebo semiartificial el ahorro económico para el sector se estima en un 30%.

cia de fauna pelágica depredadora de cebo natural, ya que su cubierta plástica protege al cebo natural de sus ataques y alarga el tiempo de operatividad.

En esta primera campaña experimental se utilizaron otros dos cebos artificiales, en un caso se trataba de una imitación

plástica de pota, y en otro de una imitación plástica de caballa rellena de esponja impregnada en aceite de sardina. Ambos cebos arrojaron unos rendimientos sólo un poco mejores que la caballa plástica, considerados poco viables.

En las primeras conclusiones

de esta campaña los investigadores señalan la conveniencia de ensayar nuevos modelos de cebo semiartificial con un componente artificial más conseguido en cuanto a aspecto, peso, flotación y consistencia, y proponen ensayos con otros cebos confeccionados a partir de productos naturales, como residuos de pescado, que parecen haber dado buenos resultados en otras pesquerías de palangre de fondo.

Inversión acertada

El moderado optimismo que se desprende de esas conclusiones era plenamente compartido por la Cooperativa de Armadores de Vigo, de donde había partido la iniciativa de la campaña experimental. Edelmiro Ulloa, presidente de la Asociación Nacional de Armadores de Palangreros de Altura, Anapa, integrada en la Cooperativa, declaraba a MAR que el primer ensayo ha resultado interesante desde el momento en que abre posibilidades para seguir experimentando en esa dirección. Ulloa señalaba la necesidad de ensayar fórmulas que reduzcan costes y hagan más competitiva la actividad pesquera, y destacaba la disposición y el acierto de la Administración al abrir esta línea de investigación, que requiere una inversión escasa, y que si se demuestra su viabilidad, redundaría en un ahorro económico para el sector, estimado en un 30%, y en ahorro ecológico al reducir el volumen de pescado que se tira al mar.

Según estimaciones del propio sector, la flota palangrera que opera al pez espada utiliza como cebo 22.500 toneladas de caballa al año, con un coste estimado de 2.400 millones de pesetas. Para calibrar el ahorro económico que supondría el uso de cebo semiartificial se significa que en este supuesto se utilizaría caballa de menor tamaño, entre 150 y 200 gramos, que se comercializa a la mitad de precio del utilizado habitualmente. ■

Mery Varona

Ante la futura Ley de Pesca argentina

Fraga defiende en Buenos Aires los intereses de la flota gallega

El presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga, viajó a Argentina para defender los intereses de los trabajadores gallegos que faenan en aguas de aquel país y que pueden verse afectados por su futura Ley de Pesca. Manuel Fraga portaba un extenso memorando bajo el brazo, que entregó al ministro de Asuntos Exteriores de Argentina, Guido di Tella, en la entrevista que mantuvieron poco después de su llegada a Buenos Aires. En este estudio, se contempla la incidencia que tiene para Galicia la aplicación de la nueva Ley en sus actuales términos y que, en palabras de Fraga, presenta "posibilidades de roce en materia de personal y de tamaño de las capturas".

Sin embargo, según explicó el propio Manuel Fraga después de entrevistarse con Guido di Tella, la futura Ley de Pesca también tiene aspectos positivos para los empresarios gallegos. "Hoy mismo -dijo el presidente de la Xunta-, un empresario gallego se ha beneficiado de ella y puede abandonar en Argentina un nuevo barco a través de una empresa mixta". Fraga considera que ésta puede ser una vía de solución para los barcos excedentarios del puerto de Vigo, uno de los de mayor importancia del mundo en cuanto a número de embarcaciones pesqueras.

Manuel Fraga y Guido di Tella analizaron también el conflicto surgido el pasado año sobre los límites de las 200 millas de Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Argentina, a raíz del apresamiento del pesquero gallego "Arpón". El ministro argentino aseguró al presidente de la Xunta que en el mes de julio acudirán a una reunión en Londres donde fijarán los criterios de medición de la ZEE. En esa reunión, se comprometerán a depositar en Naciones Unidas las cartas marinas que cumplirán las normas navales internacionales para que no se repitan sucesos como el del "Arpón".

Finalizada la reunión, el presidente de la Xunta aseguró que, por su parte, habían quedado expuestos todos los puntos que pueden perjudicar los intereses de Galicia: "Hemos expuesto todo lo que tenemos que exponer -dijo el presidente autonómico-, y yo espero que de todo esto salga una mejora de la situación, aunque, por el momento, las conversaciones no han hecho nada más que empezar". ■

UNA de las medidas previstas en la Ley, que más preocupa al presidente del Ejecutivo gallego, es la que pretende obligar a las empresas mixtas a emplear un 75 por ciento de su tripulación en Argentina, en detrimento de las tripulaciones españolas, principalmente gallegas. Además, las disposiciones de la nueva ley van más lejos y obligan a que los mandos del buque y miembros de seguridad sean también argentinos. Contempla, también, una drástica reducción de las capturas. En la actualidad, la Ley obliga a las empresas mixtas a que las tripulaciones estén compuestas por un 25 por ciento de trabajadores argentinos y el resto españoles...

Esta reducción en la proporción de trabajadores españoles ha causado una gran inquietud en el sector pesquero gallego, dado que en aguas argentinas faenan más de 90 barcos que pertenecen a sociedades mixtas y en ellos trabajan unos 1.200 españoles, de los cuales más de 700 son gallegos.



Entregó al ministro de Exteriores un estudio sobre los puntos que perjudican los intereses de Galicia



La Cofradía de Pescadores invertirá 600 millones de pesetas

Nueva planta congeladora para el Puerto de Bermeo

● Tendrá capacidad para almacenar 240 toneladas de pescado

Bermeo tendrá próximamente una nueva planta congeladora con capacidad para almacenar unas 240 toneladas de distintas especies de pescado. La nueva instalación estará ubicada en la zona sur del puerto, concretamente en el muelle de Matxikorta, donde hasta hace unos años existía un tinglado cubierto.

La cofradía de pescadores de Bermeo aprobó este proyecto, para el que tiene prevista una inversión de 600 millones de pesetas, en la junta general celebrada el pasado 23 de febrero, y ha iniciado gestiones con el Gobierno vasco y con el Ayuntamiento con el fin de obtener ayudas institucionales para la financiación del mismo. Además, tienen previsto obtener ayudas de los fondos de la Unión Europea.

Iñaki Zabaleta, presidente de la cofradía de pescadores de Bermeo, en unas declaraciones al

diario "Deia", aseguró que se trata de una apuesta de futuro: "Es el momento adecuado para abordar un proyecto de estas características -dijo-. Consideramos imprescindible contar con una planta congeladora que pueda responder a las necesidades de nuestra flota y atraer a otras embarcaciones hasta nuestro puerto".

En la actualidad la dársena bermeana cuenta con una planta congeladora insuficiente para el movimiento de pescado que registra el puerto. Su capacidad es de unas 80 toneladas y, según

Zabaleta, "la instalación actual quedará obsoleta a corto plazo, por lo que parece necesaria la construcción de una planta con mayor capacidad".

La planta de almacenamiento de pescado juega un papel muy importante en la actividad diaria de un puerto pesquero como Bermeo que el pasado año recibió cerca de 11.200 toneladas de pescado, cifra que consolida a la villa arrantzale en el grupo de puertos más importantes de la costa cantábrica.

El primero de marzo comenzó la campaña de la anchoa, en la que se capturan también otras especies, como el verdel y la sardina. Comienzan, por tanto, jornadas en las que el puerto tiene un ritmo desenfrenado. Durante estas campañas, hay días en los que la flota pesquera logra capturar miles y miles de kilos de estas especies, llegando a colapsar los puertos y

los mercados. Este año, la primera embarcación que regresó al puerto de Bermeo el primer día de la campaña, descargó 8.000 kilos de sardinas, lo que da idea del volumen de pescado que se puede descargar en días posteriores y hasta el fin de la campaña.

Aquellos días en los que las capturas son muy abundantes, el exceso de pescado hace que muchos kilos se queden sin vender y tengan que ser congelados en la planta para proceder a su posterior comercialización. La actual planta congeladora ya está resultando insuficiente para la flota de Bermeo, por lo que muchos barcos que podrían ir a descargar a este puerto, lo hacen en otro con mejores condiciones. Por tanto, uno de los alicientes para la construcción de una planta congeladora es, precisamente, atraer a otras embarcaciones para que descarguen sus capturas en este puerto vizcaíno. ■



Abierta la inscripción para la Feria del pescado de Bermeo

Los días 22, 23 y 24 de mayo, Bermeo será escenario de la IV Edición de la "Arrain Azoka", la única Feria del Pescado que se celebra en el País Vasco. La comisión organizadora de este evento ha abierto ya el plazo de inscripción para que las empresas relacionadas con el mundo de la pesca y los productos pesqueros, se pongan en contacto con la Oficina de Turismo de la localidad. Cada una de las empresas que participen en la Feria tendrá a su disposición un stand en el que podrán exponer y vender sus productos. Las firmas interesadas que deseen tomar parte en esta exposición deberán abonar 75.000 pesetas antes del 1 de mayo.



Balance del ejercicio 1997

El Puerto de Tarragona gana mercancías y reduce beneficios

EN el pasado año, las mercancías transportadas alcanzaron la importante cifra de 31.287.793 toneladas, 51.703 toneladas más que en el ejercicio de 1996. Los ingresos totales ascendieron a 4.834 millones de pesetas, cifra que supone un descenso del 3,2 por ciento con relación al año anterior. Varias fueron las causas que motivaron este descenso. En primer lugar, la Autoritat Portuària decidió aplicar la tarifa T-3, que contempla las máximas bonificaciones autorizadas y que hizo descender el beneficio neto hasta los 683 millones de pesetas; también influyó el aumento en treinta millones de pesetas de la contribución que se hace al Estado, y que el pasado año ascendió a 582 millones de pesetas y, finalmente, las inversiones que se están realizando en el Puerto para mejorar sus instalaciones.

A pesar de estas luces y sombras, el presidente de la Autoritat Portuària, Lluís Badià, destacó que "1997 ha sido un año de un excelente resultado económico". Asimismo, señaló que "se han ahorrado unos 200 millones de pesetas en gastos generales y hemos conseguido la pacificación laboral". Otros puntos importantes que indican el buen funcionamiento del Puerto son, según su presidente, la potenciación del departamento comercial y la puesta en marcha, prevista para los próximos meses, de delegaciones en Japón, Buenos Aires y Singapur.

Los buenos resultados obtenidos el pasado año en el tráfico de mercancías, sobre todo en el transporte de vehículos que aumentó en más de un 30

por ciento, cuentan este año con un factor que facilitará un nuevo record para el próximo ejercicio: la inauguración en el mes de junio, de una nueva terminal. Se trata de uno de los proyectos más ambiciosos en los que está sumido el Puerto, junto con la construcción de la terminal de inflamables y el próximo inicio de las obras del puente móvil que unirá los muelles de Lleiga y Reus, una vieja reivindicación de transportistas y vecinos de la zona.

La asignatura pendiente de la Autoritat Portuària es, sin embargo la consolidación del transporte de graneles sólidos,

sobre todo de carbón que este año ha experimentado un incremento de cerca del 20 por ciento, y del transporte de contenedores que, por el contrario, descendió un 5,1 por ciento.

Finalmente, otro de los objetivos del presidente de la Autoritat Portuària es que las instalaciones portuarias se conviertan en punto de distribución de cereales para otros puertos del Mediterráneo; objetivo que es posible si se tiene en cuenta que la profundidad de sus muelles convierten al Puerto de Tarragona en uno de los tres de mayor calado de Europa. ■

Bastantes luces y algunas sombras es el balance final del pasado año para el Puerto de Tarragona. Por un lado, el ejercicio se cerró con un récord de mercancías transportadas, en donde hay que destacar el aumento en más de un 30 por ciento, del transporte de vehículos, y el incremento, en un 6,5 por ciento, de la pesca. Pero también, fue importante el descenso en los beneficios obtenidos, por culpa -o gracias a- las fuertes inversiones continuadas que realizó la Autoritat Portuària.

De COSTA a COSTA

CANARIAS



Firma un convenio de colaboración con el ISM

Buenos comienzos

de la Agencia Insular del Mar

*** Tendrá su sede en la Casa del Mar de Los Cristianos, en Tenerife**

EL Cabildo de Tenerife potenciará, a través de un convenio suscrito con el Instituto Social de la Marina (ISM), las actividades emprendidas por la Agencia Insular del Mar, a la vista de los buenos resultados obtenidos con la experiencia piloto que desarrolla desde hace seis meses. El primer paso ha sido la firma de un

convenio de colaboración entre el consejero de Agricultura y Aguas, Ricardo Melchior, y el director provincial del ISM, Diego Muñoz-Cobo, para que la agencia se ubique en la Casa del Mar de Los Cristianos.

Los objetivos de la Agencia Insular del Mar son el asesoramiento y la formación del sec-



LOS pescadores de Roquetas de Mar tendrán, al fin, su Casa del Mar gracias al acuerdo alcanzado entre el Instituto Social de la Marina (ISM) y el Ayuntamiento de Roquetas. Según este acuerdo, el Ayuntamiento, después de levantar el embargo que pesaba sobre el edificio, que fue sede de la antigua Cofradía de Pescadores, se lo ha cedido al ISM para la instalación de sus oficinas administrativas, que entraron en funcionamiento el pasado 17 de marzo.

Tener una Casa del Mar, era una vieja aspiración de los pescadores de esta localidad alme-

Gracias a un acuerdo entre el ISM y el Ayuntamiento

Roquetas ya tiene Casa del Mar

riense que, en la actualidad, se desplazaban hasta Adra o a la capital, cuando necesitaban realizar alguna gestión administrativa relacionada con el sector. Hasta conseguirlo, el Ayuntamiento de Roquetas, con su alcalde, Gabriel Amat, a la cabeza, y el director provincial del ISM, José Antonio Rodríguez, han negociado para que el pueblo tuviera una Casa del Mar propia, dado que el sector pesquero roquetero es bastante importante dentro de la provincia.

La Casa del Mar se ocupará, principalmente, de dos funciones: por un lado, la atención sanitaria, con un médico y un auxiliar de enfermería permanentes; y por otro, los martes y jueves, en principio, se desplazará hasta Roquetas una funcio-

naria de Adra para llevar a cabo todo el trabajo administrativo de los pescadores roqueteros. Según aumenten las necesidades, aumentarán también los días de trabajo de la funcionaria de Adra.

La flota de Roquetas de Mar está compuesta por unos 35 barcos que, en su mayoría, efectúan

sus capturas en los caladeros de Levante. Cada día llegan al puerto entre 500 y 600 cajas de pescado, lo que significa que Roquetas es un puerto pesquero con bastante movimiento y necesitado de una Casa del Mar propia. Haberla conseguido, ha sido una noticia que ha llenado de alegría a los pescadores de esta localidad. ■

La Cofradía de Pescadores y la Junta quieren regular las capturas



del sector pesquero supone la primera regulación del litoral andaluz y en principio afectará al arte de cerco, quienes, posiblemente, tendrán que fijar un paro biológico durante los dos meses de cría y engorde de especies como la sardina o el boquerón.

Para evitar el furtivismo y la pesca de inmaduros, que se incrementa de forma considerable durante los meses previos al verano y en el verano, el plan contempla cursos de formación para los pescadores que tengan que permanecer parados, mientras que los armadores solicitarán ayudas de la Unión Europea.

El plan también incluirá medidas sobre las embarcaciones, los períodos de parada biológica y la mejora de la comercialización de los productos, con el fin de obtener mayor rentabilidad en las ventas y poder reducir las capturas en unos caladeros que están muy dañados.

Cuando concluya la elaboración del plan, el sector pesquero andaluz pretende que sea asumido también por otras comunidades autónomas y se trasladará a la Unión Europea para que estudien la posibilidad de implantarlo en otros países de la Comunidad. ■

tor marítimo y pesquero. Durante la fase piloto se ha realizado un análisis profundo de la situación del sector, en colaboración con las diferentes cofradías y colectivos relacionados con la pesca. La conclusión de este estudio es que resulta imprescindible, cubre las necesidades de formación y cualificación existentes, además de ofrecer nuevas posibilidades de Investigación y Desarrollo.

Estas nuevas alternativas están encaminadas a mejorar las embarcaciones con el fin de evitar la pérdida de tonelaje, el establecimiento de nuevos sistemas de pesca y la potenciación de la acuicultura como actividad de futuro. En este sentido, hay que valorar que la isla cuenta con distintos puntos de asentamiento y que la acuicultura es una vía rentable durante todo el año.

El consejero de Agricultura y Aguas resaltó la importancia

de esta colaboración al señalar que la firma del convenio con el Instituto Social de la Marina garantiza la continuidad del emplazamiento de la Agencia Insular del Mar y que su ubicación en la Casa del Mar de los Cristianos, sitúa a la agencia en un lugar que es encrucijada de todos los intereses del mar. Recordó también que, el estudio realizado por la agencia es la primera experiencia de estas características que tiene lugar en Canarias e indicó que se estudia crear una red que abarque toda la isla y pueda ser exportable al resto del Archipiélago.

Finalmente, el vicepresidente del Cabildo destacó *"la confianza demostrada por el ISM con esta iniciativa, a la que presta su apoyo total"* y agradeció a la Autoridad Portuaria no haber puesto ningún obstáculo al trabajo diario de la agencia en estos seis meses de andadura inicial. ■

EL sector pesquero andaluz y la Junta de Andalucía estudian la posibilidad de realizar un paro biológico en el litoral andaluz con el fin de preservar los caladeros, especialmente los de las provincias de Málaga, Almería y Granada. Esta posibilidad se ha planteado en una reunión celebrada en Málaga entre la Federación Regional de Cofradías de Pescadores y el consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía.

En esta primera reunión, se tomó la decisión de iniciar un estudio para elaborar un plan que regule la actividad pesquera, cuyo objetivo es limitar las capturas y evitar el furtivismo y la pesca de inmaduros. El plan planteado por los representantes

Las líneas de trabajo se fijarán a primeros de abril en Bamio

EL ISM PREPARA UN PROGRAMA DE COOPERACIÓN SOBRE FORMACIÓN MARÍTIMA CON IBEROAMÉRICA

ESTE encuentro se realiza dentro de lo previsto en el protocolo de colaboración suscrito entre el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y la Agencia Española de Cooperación Internacional y de su programa de actividades para el bienio 97-98. Su preparación se viene gestando desde el pasado año en que, a petición de los Consejeros Laborales de los distintos países iberoamericanos, se consideró la posibilidad de establecer un Programa de Cooperación en materia de Formación Marítima, para lo cual se hacía imprescindible que representantes de aquellos países conocieran la realidad marítima española, su administración y los distintos organismos que la integran así como la cobertura social con que cuenta el colectivo marítimo-pesquero y los planes de formación específicos que existen para este sector. De otra parte, también es preciso que los responsables del Instituto Social de la Marina evalúen la situación del sector marítimo en los países iberoamericanos que serán objetivo del Programa y conocer cuales son sus necesidades o carencias para establecer fórmulas de colaboración y las líneas base en las que fundamentar la futura cooperación en materia de formación marítima de forma que se ajustasen a las necesidades formativas reales de los países implicados.

Trece Países

Un total de 26 representantes, procedentes de 13 países, todos ellos vinculados al trabajo

El Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio será sede, durante la última semana de marzo y la primera de abril, de unas jornadas de trabajo en las que se estudiarán las líneas de actuación para el establecimiento de un Programa de Cooperación del Instituto Social de la Marina con Iberoamérica en materia de formación ocupacional marítima.

jo en el sector marítimo pesquero participarán en estas jornadas en las que, además de definir lo que será el Programa de Cooperación, asistirán a un Seminario sobre Formación Marítima, organizado por el Instituto Social de la Marina con la colaboración de la Agencia Española de Cooperación Internacional, en el que se expondrán temas relacionados con la Administración Marítima Española, el Instituto Social de la Marina, la normativa de la Organización Internacional de Trabajo, la formación pesquera, los estudios de Marina Civil, la formación ocupacional, los planes de formación en seguridad marítima del ISM, las acciones formativas en técnicas náuticas y pesqueras y en nuevas tecnologías, etc. Todas estas sesiones se complementarán con visitas técnicas tanto al Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, sede del seminario, como al centro de Seguridad Marítima de Salvatierra de Miño, la escuela náutico-pesquera del ISM en Riveira y la Dirección Provincial de este organismo en Villagarcía de Arosa.

Las dos últimas jornadas se dedicarán a perfilar las líneas de actuación del futuro Programa de Cooperación que, en principio podrían concretarse

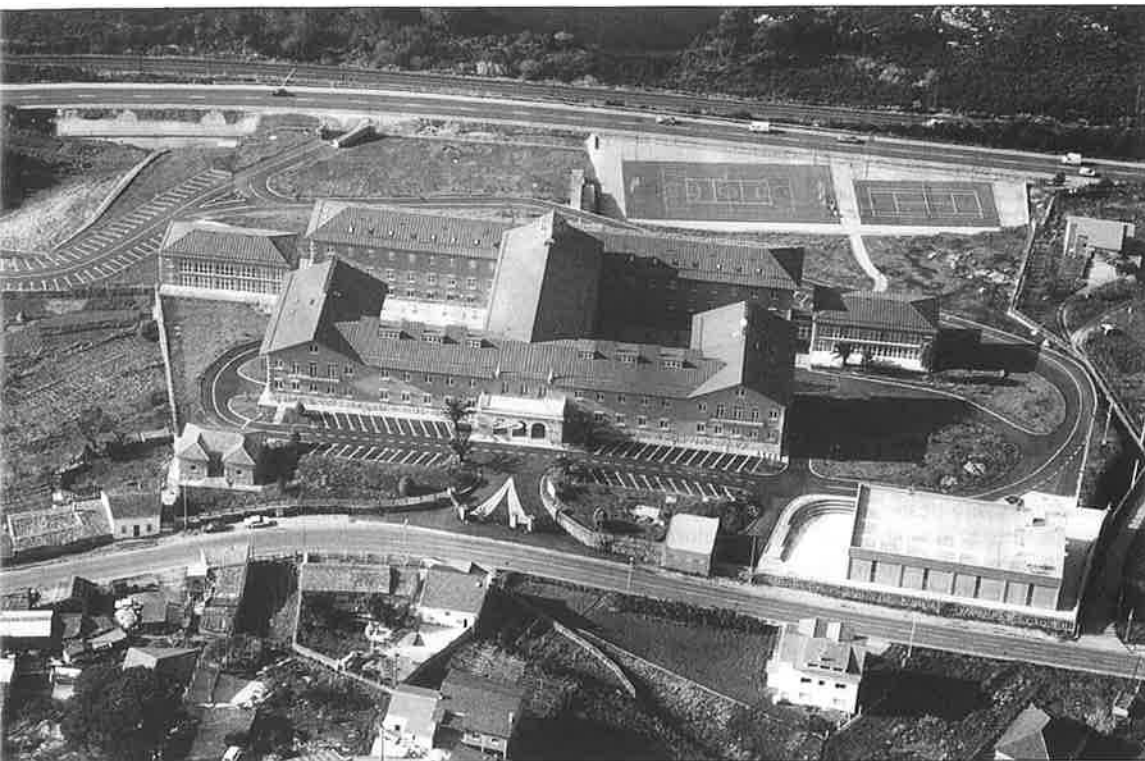
cubrirían la formación de tripulantes y la de formadores, que es determinante, puesto que éstos serán los encargados de difundir el acervo adquirido.

Los países representados en la reunión son Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, México, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

El ISM y la Formación Marítima

El trabajo en la mar se caracteriza por una serie de notas diferenciadoras que, sustancialmente, se apartan de aquellas que definen y propician la aplicación de mecanismos protectores a otros colectivos profesionales. El carácter de extraterritorialidad de la activi-





dad marítima, la cada vez más reafirmada globalización y universalización del mercado de trabajo marítimo, donde coexisten distintas variedades de sociedades mercantiles, con las variantes que pueden darse en la combinación de nacionalidad de empresa y pabellón del buque, requieren una respuesta diferenciadora en su vertiente de formación y empleo.

Asimismo, la industria ma-

rítima, al igual que los demás sectores de la sociedad, han vivido en los últimos años el acelerado ritmo de innovación y cambios generados por las nuevas tecnologías, lo que ha obligado a los profesionales del sector a mantener activo su interés por dominar los nuevos conocimientos y las técnicas que, a lo largo de su vida profesional, representarán un serio desafío en su actividad productiva.

Todo ello ha determinado que la acción formativa haya tenido que avanzar para asegurar una respuesta adecuada a estos cambios, contribuyendo al incremento de la calidad de vida, al bienestar individual y colectivo y, en definitiva, a garantizar un porvenir mejor. En este contexto, el Instituto Social de la Marina, como organismo encargado de impulsar soluciones a la problemática social del sector marítimo-pesquero y de mejorar las condiciones profesionales, económicas y sociales de todos los trabajadores del mar, cuenta con un amplio Programa de Formación, integrado por distintas acciones formativas que van desde la formación ocupacional, en seguridad, en técni-

cas náuticas y pesqueras hasta la formación en nuevas tecnologías.

Para afrontar estos distintos niveles formativos, el ISM dispone de una infraestructura en todo el litoral español a través de las Direcciones Provinciales y Locales y de Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesqueras. Adicionalmente, y ante la necesidad de dotar al sector marítimo de un centro aglutinador que sirva, no sólo para cubrir la formación específica en determinadas técnicas, sino como centro impulsor del estudio y tratamiento de los diferentes aspectos socio-económicos, laborales y de condiciones de vida y trabajo del citado sector, el ISM cuenta con el Centro de Formación Ocupacional Marítimo de Bamio, en Villagarcía de Arosa, que realiza una amplia gama de cursos de especialización que permiten el desarrollo posterior de la formación para el colectivo marítimo.

Con todo este programa formativo el ISM cumple así con las normas que inciden sobre la formación de las tripulaciones y que han sido desarrolladas tanto en la legislación

española como en la internacional por organismos como la Organización Internacional de Trabajo, la Organización Marítima Internacional y la Unión Europea a través de sus Reglamentos, Recomendaciones y Directivas.

Ampliar la Experiencia

El Instituto Social de la Marina quiere ahora ampliar su experiencia formativa a otros países, ya que recibe frecuentes peticiones de información sobre esta materia o de participación en algunas de sus actividades por parte de empresas, asociaciones o personas concretas de diversos países iberoamericanos. El conocimiento que de este organismo se tiene en aquel continente es amplio y a ello contribuyó sobre manera la celebración, en octubre de 1995 en el CFOM de Bamio, de las "*Jornadas para la mejora del conocimiento y aplicación de los Convenios Marítimos de la OIT en Iberoamérica*", organizadas en cumplimiento del acuerdo de colaboración suscrito en su día entre la citada organización internacional, el Ministerio de Trabajo y el ISM. Los asistentes a las mismas, procedentes de nueve países iberoamericanos y pertenecientes a instituciones oficiales relacionadas con la inspección marítima y con la inspección laboral, mostraron gran interés en la infraestructura sanitaria, formativa y social del ISM y en el desarrollo de nuevos contactos para la progresiva implantación en sus países de algunos aspectos de la misma. Han sido ellos, en buena medida, los que han contribuido a difundir el conocimiento que del ISM se tiene en Iberoamérica y que va a permitir seguir avanzando por el camino de la cooperación en cuestiones marítimo-pesqueras con los países ribereños de aquel continente y que, dentro de algunos meses, se concretará también en sendos programas con Chile y Venezuela. ■

Concha Hernández Carazo



Sanidad a bordo

La próstata es una glándula que forma parte del aparato genital masculino y se encuentra inmediatamente por debajo de la base de la vejiga, alrededor de la uretra.

ENFERMEDADES DE LA PRÓSTATA

EN la pubertad comienza su desarrollo creciendo desde los 4 gramos hasta alcanzar un peso de unos 20 gramos en un adulto de 20 años.

Junto con las vesículas seminales produce un líquido que va a alimentar a los espermatozoides, que es el semen. La próstata es responsable, asimismo del control de la erección que se produce al llenarse el pene de sangre, impidiendo su retorno. Tras la eyaculación (expulsión del semen al exterior), la sangre puede vaciarse, regresando el pene a su tamaño inicial.

Los hombres por lo general no son conscientes de la existencia de la próstata hasta que aparecen trastornos inflamatorios congestivos o tumorales que dificultan la micción.

Hasta los cincuenta años, la patología más frecuente de la próstata son las inflamaciones o infecciones llamadas prostatitis. A partir de esta edad predominan las tumoraciones de esta glándula, tanto benignas (Hiperplasia benigna o adenoma de próstata), como malignas (Carcinoma prostático).

Prostatitis

Puede presentarse de forma súbita, prostatitis aguda, o bien como un proceso crónico, prostatitis crónica.

Lo más frecuente es que sea producido por una bacteria.

Prostatitis bacteriana aguda: se caracteriza por un comienzo rápido, con fiebre alta, escalofríos, dolor de espalda en la región lumbar y síntomas de irritación durante la micción.

Para el diagnóstico de este trastorno se deben hacer análisis y cultivos de orina y de líquido prostático. Además se debe realizar un tacto rectal notándose que la próstata está hinchada, firme, caliente y se produce un intenso dolor.

En el tratamiento, estos casos suelen responder bastante bien a los antibióticos. A veces es necesaria la hospitalización.

Se recomienda reposo en cama, abstinencia sexual, toma de líquidos abundantes, medicación contra el dolor y para disminuir la fiebre, laxantes y en casos extremos de tener dificultad para orinar, hay que vaciar la vejiga mediante un pinchazo en el abdomen.

Prostatitis bacteriana crónica: es una de las causas más frecuentes de infecciones de orina repetidas en los varones.

La mayoría de los pacientes refieren síntomas de irritación al orinar, sienten escozor, necesidad imperiosa de orinar, orinan poca cantidad y muchas veces, y por la noche deben levantarse varias veces a orinar. También presentan dolor de espalda en la zona lumbar y en zona genital.

El diagnóstico se basa en cultivo de orina y líquido prostático. En el tacto rectal no se encuentran hallazgos específicos.

El tratamiento se basa en la toma de antibióticos bajo prescripción de un médico y durante cuatro o seis semanas.

Suelen reaccionar bien al tratamiento antibiótico, remitiendo los síntomas y desapareciendo las bacterias de la orina, aunque éstas suelen quedarse en el líquido prostático repitiéndose la infección al cabo de poco tiempo con los mismos síntomas que las veces anteriores.

Prostatitis no bacteriana: siendo una enfermedad de causa desconocida, es el tipo de prostatitis más común que se observa en la actualidad.

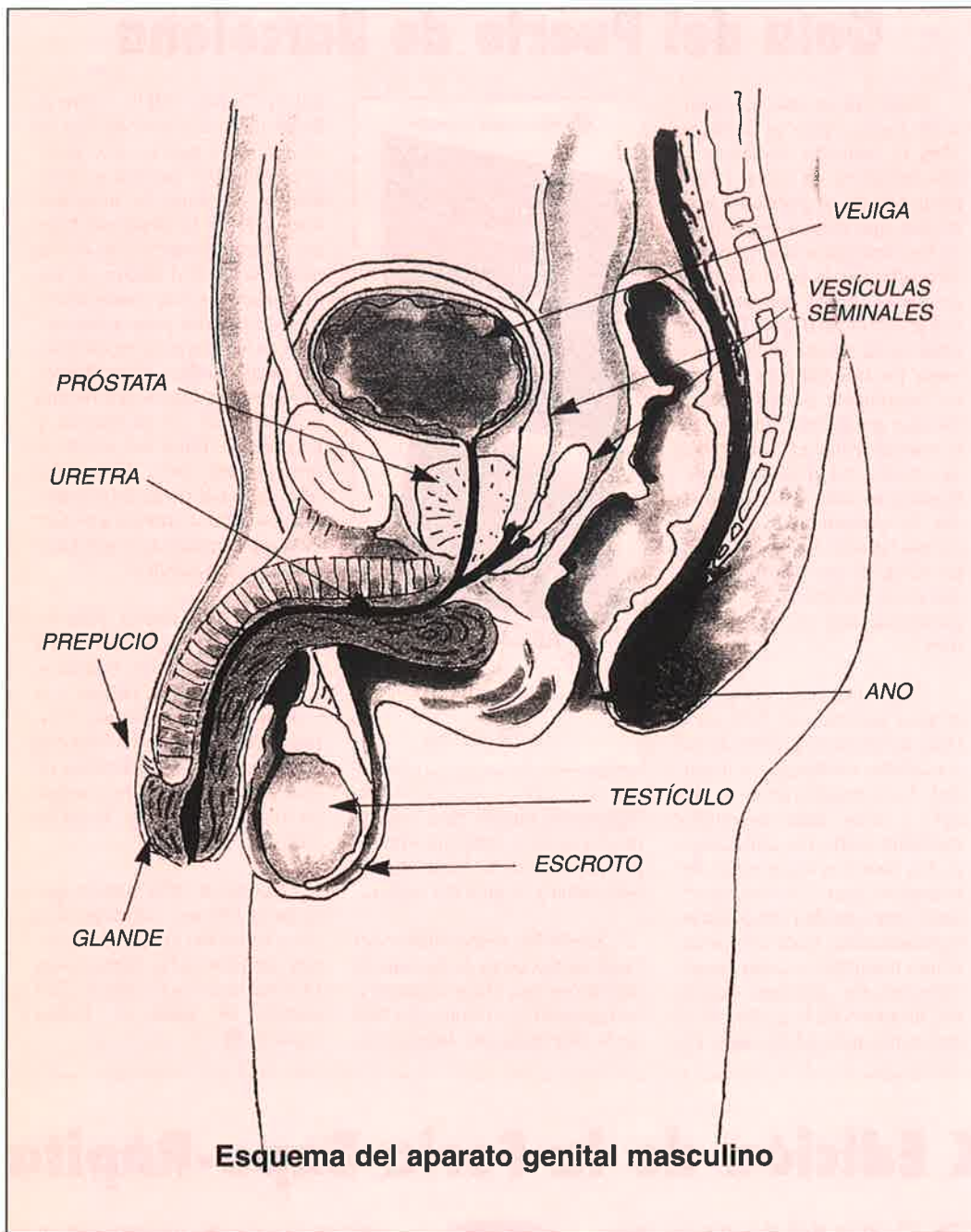
Los síntomas son parecidos a los de la prostatitis bacteriana crónica, con irritación al orinar, dolor de espalda en la zona lumbar y dolor en zona genital.

En estos pacientes no se suelen dar antecedentes de infección de vías urinarias comprobadas y en los cultivos no aparecen agentes infecciosos. En el tacto rectal no se encuentran hallazgos específicos. Algunos varones presentan próstata dolorosa.

El tratamiento de este tipo de prostatitis es difícil, al no conocer su origen. Normalmente se consigue aliviar los síntomas con dosis altas de antibióticos, medicamentos para disminuir la inflamación y baños de asiento con agua caliente.

Hiperplasia benigna o Adenoma de Próstata

Se trata de una tumoración



Esquema del aparato genital masculino

de la próstata, de carácter benigno, muy frecuentemente en los hombres mayores de 50 años. La edad promedio de aparición son los 60 a 65 años.

Al crecer la próstata oprime la luz de la uretra impidiendo el vaciamiento normal de la vejiga, produciendo estancamiento de la orina en la vejiga y predisponiendo a una infección urinaria y a la formación de cálculos.

El aumento del tamaño de la próstata en sí no produce síntomas, los trastornos que se manifiestan se deben a los efectos que esta tumoración produce sobre la uretra, la vejiga y los riñones.

Los síntomas más frecuentes son la disminución del calibre y de la fuerza del chorro de la orina, la micción intermitente y entrecortada, sensación de vaciado incompleto de la veji-

ga, goteo al terminar e incontinencia casi continua. Cuando aparece escozor al orinar, escalofríos y fiebre indica la existencia de una infección urinaria.

Por lo regular no es difícil hacer el diagnóstico cuando estos síntomas se presentan en un varón de alrededor de 60 años. Se deben realizar las siguientes pruebas: palpación de la próstata mediante un

tacto rectal, análisis y cultivo de orina para ver si hay infección y análisis de sangre. Si la enfermedad está avanzada, se deben practicar exámenes radiográficos con contraste de las vías urinarias.

Cuando la enfermedad está poco avanzada con algunos fármacos se intenta reducir el tamaño de la próstata y mejorar los síntomas, consiguiendo una mejoría en la micción. El único tratamiento eficaz es la cirugía, siendo su pronóstico excelente sin variar la potencia sexual que el paciente tenía antes de la intervención quirúrgica.

Carcinoma de Próstata

Es un cáncer frecuente entre los varones mayores de 50 años, habiéndose observado un aumento de los casos en las últimas décadas.

Su origen es desconocido, pero parece estar relacionado con las hormonas.

Suele crecer de forma lenta, sin dar síntomas hasta fases muy tardías. Aparece dificultad al orinar, infecciones y a veces sangre en la orina.

Para detectarlo hay que hacer un tacto rectal, análisis de sangre y en ocasiones ecografías acompañadas de punción de la próstata para analizar el tejido.

Cuando el carcinoma está muy localizado puede curarse en un alto porcentaje mediante una intervención quirúrgica o radioterapia; cuando se halla muy diseminado se combina el tratamiento con hormonas, radioterapia y cirugía siendo en estos casos difícil la curación total pero pueden responder al tratamiento durante varios años. ■

Ana Martín Aragón
Médico de Sanidad Marítima

XVIII Curso de iniciación a la Medicina Subacuática

La Universidad de Barcelona, la División de Ciencias de la Salud y CRIS-Unitat de Terapéutica, en colaboración con otras entidades, han organizado el XVIII Curso de Iniciación a la Medicina Subacuática, (8-12 de junio); el VII Curso Teórico-Práctico de Soporte Vital en Medio Acuático (13 de junio) y el XVI Curso de Actualización en Medicina Hiperbárica (15-18 de junio) que darán acceso al Diploma de Postgrado de Medicina Subacuática e Hiperbárica (20 créditos) a todos aquellos que participen en los mismos.

El contenido de estos cursos tratará numerosos temas entre los que figuran: fisiología del ejercicio, fisiología y fisiopatología subacuáticas, cálculo descompresivo, tratamiento precoz del disbarismo, rescate y primeros auxilios y tratamiento hospitalario, ejercicios de soporte vital básico, etc.

Para obtener el diploma de postgrado, además de superar los exámenes es preciso realizar un período de prácticas en un centro reconocido por el CCCMH y redactar una memoria proyecto. Los requisitos para participar en los cursos es tener la licenciatura en medicina y cirugía. La matrícula puede hacerse por correo o fax hasta el 29 de mayo de 1998. La información e inscripciones pueden hacerse en la Secretaría Técnica: CRIS-Unitat de Terapéutica Hiperbárica, Hospital de la Cruz Roja. Dos de Maig 301, 08025 Barcelona Telf.: 93-3477366 o al Fax.: 93-4503736
E-Mail: cris@comb.es o <http://www.comb.es/cccmh>. ■

Guía del Puerto de Barcelona

Dentro de su colección Guías de Puertos para la Gente de Mar, el Instituto Social de la Marina acaba de editar la correspondiente al puerto de Barcelona, que pone a disposición de los tripulantes una información actualizada de la ciudad y de los servicios relacionados con el sector marítimo. La finalidad de la misma es ofrecer a todos los trabajadores del mar un instrumento ameno y sencillo, que les permita situarse en la ciudad, conocer sus lugares de interés, sus museos, monumentos, instalaciones deportivas, de esparcimiento etc., y al mismo tiempo darles a conocer los servicios que el Instituto Social de la Marina pone a su disposición en este ámbito geográfico.

Complementariamente a los propios servicios del ISM, en la Guía se informa también de los consulados existentes en la ciudad, los consignatarios de buques y otros datos de interés marítimo como las direcciones de los distintos organismos relacionados con el trabajo marítimo como pueden ser aduanas, organizaciones sindicales, estaciones marítimas, centro de salvamento, etc. La Guía cuenta con un plano de la ciudad en el que están indicados todos los



lugares de interés para visitar, un plano de la zona marítima y portuaria, otro de carreteras de Barcelona y la guía del metro.

Según los responsables del Instituto Social de la Marina, la edición de esta Guía responde a lo dispuesto en el Convenio 163 de la Organización Internacio-

nal de Trabajo (OIT), sobre el Bienestar de la Gente de Mar en el mar y en puerto, que tiene como objetivo facilitar los medios y servicios de bienestar adecuados a la Gente de Mar, así como la financiación de los mismos. El ISM dentro de sus competencias y en cumplimiento de lo anterior pone a disposición de los marinos, en tránsito, las casas del Mar y las Hospederías en las que se les facilita un buen servicio asistencial y residencial. Entre los servicios que prestan estas Casas del Mar, figura el de facilitar información local al marino que tenga que desembarcar o embarcar en puertos españoles.

Hasta la fecha el ISM ha editado ya las Guías correspondientes a Tarragona, Valencia, Cartagena, Huelva, Bilbao y A Coruña, teniendo previsto continuar con este objetivo durante este año, con la publicación de otras dos nuevas guías y seguir en los próximos años, hasta finalizar el proyecto.

Cualquier información que se desee obtener con respecto a estas Guías los interesados pueden dirigirse a las Direcciones Provinciales con las que el ISM cuenta en todo el litoral español. ■

X Edición de la Feria Expo-Rápita

DEL 30 de abril al 3 de mayo próximos se celebrará, como ya viene siendo tradicional, la Feria Estatal Náutico-Pesquera "Expo-Rápita" que en esta ocasión alcanza su X edición. Un año más la localidad pesquera de San Carles de la Rápita (Tarragona) se convertirá en el foro pesquero del Mediterráneo, donde se reunirán más de cien empresas expositoras en un recinto en el que habrá una disponibilidad de 4.000 metros cuadrados cubiertos y otros tantos al aire libre.

Para las empresas, el certamen tiene un interés especial por cuanto les facilita el contacto personal y directo con sus clientes, los armadores, que acuden puntualmente desde todos los puertos del litoral español. Es una oportunidad que les permite es-



trechar más, si cabe, sus lazos comerciales y abrir nuevas oportunidades de hacer negocios.

Además de lo que es la parte expositiva, en la que cada empresa da cuenta de sus productos y da a conocer los nuevos, la Organización de la Feria ofrece complementariamente una serie de conferencias especializadas sobre las cuestiones que preocupan al sector, se realiza una jornada de simulacro de salvamento marítimo y se celebrará la ya tradicional muestra gastronómica de los productos del mar.

Para mayor información los interesados pueden dirigirse a la organización de la Feria en la Plaça de Carlos III, 13-43540 Sant Carles de la Rápita. Telf.: 977-740100 o al fax.: 977-744387. ■

SEGUROS PARA YATES Y EMBARCACIONES DE RECREO

¡Seguridad a toda máquina!

Para usted, la seguridad en el mar es esencial.
Para **MURIMAR**, también:

🏠 Sólo **MURIMAR**, la compañía aseguradora con más de 70 años de experiencia en el mundo marítimo, le puede ofrecer seguros y servicios diseñados a la medida de sus necesidades y de su embarcación.

🏠 Más de 120 delegaciones repartidas por todo el litoral español le esperan para informarle y atenderle como usted se merece.

🏠 Cuando busque seguridad, navegue con **MURIMAR**.
Llámenos y le informaremos:

 **(91) 597 18 35**



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID
e-mail: murimar@nexo.es



**CON EL MAR, TODOS TENEMOS QUE DAR
LA TALLA. LOS PECES Y TÚ.**

La pesca desaparece.

Hay que dejar crecer

a los peces.

Si no tienen el tamaño
mínimo, no los compres,

no los pesques.



MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION
SECRETARIA GENERAL DE PESCA MARITIMA

FROM

<http://www.from.mag.es>

COMUNIDAD EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca

