

MAR

Nº 422 - DICIEMBRE 2003

FUERTE SUBIDA DE LAS PENSIÓNES MÍNIMAS

ICCAT PROHÍBE LAS REDES DE ENMALLE A LA DERIVA



NUEVA LEY DE PUERTOS

2003
en el *Mar*

Centro de Formación Marítima de

BAMIO



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 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





Carta a la gente del mar

Aprovecho un año más la oportunidad de comunicación personal que cada mes de diciembre me ofrece la revista MAR para transmitir un saludo de proximidad y afecto a los trabajadores del mar y a sus familias.

A punto de concluir el año 2003, quiero expresar muy especialmente el reconocimiento público a los trabajadores de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco por el arrojo, dinamismo, diligencia, celo e imaginación de los que han dado prueba, tras el hundimiento del *Prestige*, para defender a la mar de las agresiones que ponen en riesgo el futuro común. Su imagen, junto a la de los miles de voluntarios desplazados desde todos los rincones del país, que se han volcado en la limpieza de la costa manchada de fuel, quedará como la fotografía que mejor resume la voluntad colectiva de superar al adversidad. Su ejemplo es un estímulo para quienes creemos que el mar es una fuente de vida y el modelo en el que habrán de contemplarse las nuevas generaciones.

En cuanto al Instituto Social de la Marina y a quienes trabajamos en la Institución, durante el año que ahora termina nuestra ocupación ha estado dirigida a mejorar la calidad de los servicios que ofrece a los trabajadores del mar. Dos proyectos, entre los ultimados recientemente, definen la labor cotidiana que anima al ISM: la construcción de un nuevo buque hospital y el plan de modernización que contempla el proyecto Avante.

El nuevo buque asistencial prestará apoyo sanitario y logístico a la flota pesquera española del Cantábrico y Atlántico Norte. El hermano pequeño del *Esperanza del Mar* estará dotado del equipamiento tecnológico y asistencial más avanzado y de los más eficaces medios de control de la contaminación ambiental. En su construcción, que se iniciará en el 2004, el Ministerio de Trabajo de Asuntos Sociales invertirá 17,6 millones de euros.

El Proyecto Avante es, en realidad, un programa de optimización de recursos y desarrollo de servicios. Previsto como un mecanismo de ordenamiento de trabajo, su eficacia alcanzará igualmente a los afiliados del Régimen Especial del Mar.

La formación y reciclaje profesional de los trabajadores del mar sigue siendo una de las prioridades de actuación del Instituto, de manera destacada la formación continua en las áreas de seguridad y salud. Entiendo que la formación es siempre una eficaz herramienta en prevención de la siniestralidad laboral, más útil aún en un sector tan singular como lo es el marítimo pesquero. Prueba de la importancia que se confiere

al apartado formativo es la cuantía de la inversión realizada en el ejercicio económico de 2003 para la adquisición de equipamiento y material didáctico y de prácticas, como simuladores de pesca y navegación o de cargas de gas y químicas. La partida asciende a 2.066.733 euros, de los que 1.048.200 se han destinado a mejorar la dotación de los Centros Nacionales de Formación Marítima de Bamio e Isla Cristina.

Por otra parte, en estos últimos meses se han inaugurado también las nuevas instalaciones del Centro Asistencial del ISM en Walvis Bay (Namibia), que han sido renovadas. Esta remodelación obedece al propósito de mejorar la dotación de los Centros del ISM el extranjero con el fin que puedan ofrecer un amplio abanico de servicios, los que requieren los trabajadores del mar españoles cuando se encuentran lejos de casa. Entre las mejoras de servicio podría incluir la sala de internet, ya introducida en la Casa del Mar de Walvis Bay, que facilita y abarata la comunicación de los trabajadores con la familia y amigos.

En el capítulo de mejoras quiero mencionar la construcción de dos Casa del Mar de nueva planta, en Alicante y en Almería, y la remodelación total de las instalaciones de la Escuela Nacional de Formación Náutico Pesquera de Isla Cristina.

En el capítulo de mejoras quiero mencionar la construcción de dos Casas del Mar de nueva planta, en Alicante y en Almería, y la remodelación total de las instalaciones de la Escuela Nacional de Formación Náutico Pesquera de Isla Cristina.

No es mi intención, sin embargo, hacer de esta felicitación navideña un balance de gestión. Antes bien, pretendo recordar que a lo largo del año el Instituto Social de la Marina está atento a las necesidades y requerimientos de los trabajadores nacionales en tierra, es una forma de mejorar su calidad de vida.

A todos ellos, y a los trabajadores del Instituto Social de la Marina, les envío los mejores deseos de paz, felicidad y alegría en estas fiestas y para el año 2004 que ya se anuncia. De manera especial tengo presentes a quienes la ocupación mantiene lejos de casa en estas fechas, en la que la distancia se agranda con la nostalgia, a quienes transmito la voluntad del Organismo de mantener y mejorar los vínculos de comunicación familiar. A unos y otros, le reitero, como siempre, nuestro compromiso con la gente del mar.

María Antonia Lucena
Directora General del ISM



MARÍA ANTONIA LUCENA

Directora General del ISM

MANUAL GUÍA PARA EL CONTROL DE LAS TALLAS MÍNIMAS

Edita: MAPA, 65 páginas

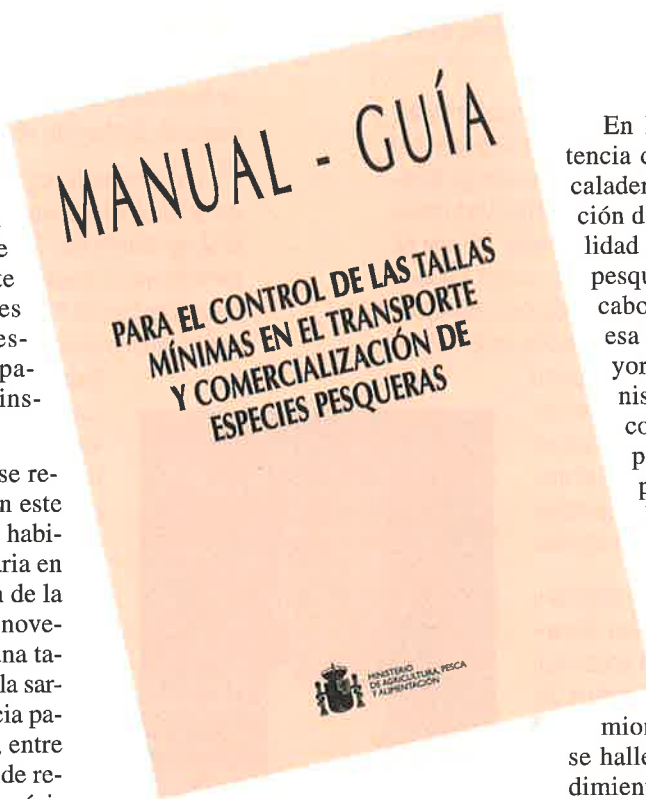
El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación acaba de reeditar el Manual Guía para el control de las tallas mínimas en el transporte y comercialización de las especies pesqueras cuya utilización corresponden fundamentalmente a las patrullas dedicadas a las tareas de inspección.

Se trata de una edición doble, se recogen las principales novedades en este campo de acuerdo con los cambios habidos en la reglamentación comunitaria en los últimos años desde la aparición de la primera Guía en 1998. Entre esas novedades destaca la implantación de una talla mínima a nivel comunitario para la sardina, especie de una gran importancia para el sector en España. Igualmente, entre otros cambios, destaca que se deja de regular por la Unión Europea la talla mínima de captura para una especie como la acedia, aunque se mantiene la existencia de una talla mínima para el caladero nacional.

De acuerdo con la normativa española se tiene igualmente en cuenta la reglamentación sobre normalización y tipificación del pescado fresco, refrigerado o cocido para dar una mayor transparencia al mercado así como una correcta información al consumidor.

La Guía editada por la Administración señala las tallas mínimas para las siguientes especies: acedia, besugo, boquerón, caballa, chirla, estornino, gallo, japuta, jurel, lenguado, merluza, rape, salmonete, sardina, cigala, buye de mar, bogavante y centolla.

En el conjunto de la Unión Europea, España es el segundo país consumidor de productos de la pesca y el primer mercado comunitario de estos productos. La demanda se sitúa en unos dos millones de toneladas entre pescados y mariscos con una gran dependencia de las importaciones.



En los últimos años, entre la existencia de problemas en aumento en los caladeros comunitarios por la reducción de recursos, ha crecido la sensibilidad general en materia de control de pesquerías y la necesidad de llevar a cabo una actividad responsable. En esa línea se enmarca el cada vez mayor interés de las diferentes Administraciones para tener el máximo control sobre los productos de la pesca desde las capturas hasta los procesos de comercialización. En España el control sobre las tallas mínimas se basa en el Programa de Control. Este manual, de uso para las patrullas dedicadas a esta actividad, se fijan los sistemas de medición, la política de muestreo de camiones de transporte y cajas donde se halle el pescado así como los procedimientos para levantar las actas correspondientes. ■



Sardina pilchardus (Walbaum, 1792)

- CASTELLANO
Sardina
- CATALÁN
Sardina
- GALEGO
Sardina, Xouba
- VASCO
Sardina
- ASTURIAN
Parrocha (jóvenes)
- CANTABRA
Parrocha (jóvenes)

TALLA MÍNIMA AUTORIZADA EN LA UNIÓN EUROPEA

Procedencia	Talla (cm)
Atlántico	11
Mediterráneo	11 *

Período de vigilancia especial: Primavera, verano, otoño
* Aplicable solamente a capturas efectuadas por buques de pabellón español en el caladero nacional mediterráneo donde la talla mínima es de 11 cm.



Merluccius merluccius (Linnaeus, 1758)

- CASTELLANO
Merluza, Pescadilla
- CATALÁN
Lluç
- GALEGO
Merluza, Pescada
- VASCO
Legartza
- ARAGALICIA
Merluza, Pescadilla, Pescada

TALLA MÍNIMA AUTORIZADA EN LA UNIÓN EUROPEA

Procedencia	Talla (cm)
Atlántico	27
Mediterráneo	20

Período de vigilancia especial: Todo el año



Sumario

MAR 422

6	Subida de las pensiones mínimas y de viudedad
10	El ICCAT mantiene cuotas
12	Lo que pide a Bruselas el sector de la pesca
14	Nueva Ley de Puertos
20	La náutica, motor de empleo
24	Noticias del ISM
26	Conferencia de Venecia
27	Un año en el mar

6 Subida de pensiones.

El gobierno aprobó una fuerte subida de las pensiones mínimas y de viudedad



10 Reunión del ICCAT. El ICCAT prohibió las redes de enmalle a la deriva para grandes pelágicos en el Mediterráneo



14 Ley de Puertos. Aprobada la nueva Ley de Puertos con la oposición sindical.

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

Directora general: María Antonia Lucena.

Director: Vidal Maté.

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

Secretaría de redacción: Isidoro Mora

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle del Poniente, s/n. - Tel. 965 13 04 68. **Almería:** Casa del Mar. Muelle, 39 - Tel. 950 28 13 35. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, 15. - Tel. 971 72 56 06. **Barcelona:** Casa del Mar. Albaréda, 1 - Tel. 93 443 96 00. **Bilbao:** Casa del Mar. Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 64 32. **Cádiz:** Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. - Tel. 956 25 17 03. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII, s/n. - Tel. 968 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y Segarra, s/n. - Tel. 964 28 30 72. **Ceuta:** Casa del Mar. Muelle Cañonero Dato, 20 - Tel. 956 50 02 40. **Gijón:** Casa del Mar. Avda. Príncipe de Asturias, s/n. - Tel. 98 532 71 00. **Gulpízuoa:** Casa del Mar. Marinos, 1. Pasai S. Pedro - Tel. 943 40 40 00. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9. - Tel. 959 25 74 11. **La Coruña:** Casa del Mar. Ramón y Cajal, s/n. - Tel. 981 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. 928 49 46 45. **Lugo:** Casa del Mar. Carril dos Loureiros, 17 - Tel. 962 22 50 10. **Madrid:** Churruga, 2 - Tel. 91 591 99 00. **Málaga:** Casa del Mar. Puente del Carmen, s/n. - Tel. 952 35 93 61. **Melilla:** Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 952 67 88 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Casa del Mar. Avda. de Anaga, s/n. - Tel. 922 59 62 31. **Sanlúcar:** Casa del Mar. Avda. de Sotileza, s/n. - Tel. 942 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. 954 28 60 28. **Tarragona:** Casa del Mar. Francisco Basios, 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, 51 - Tel. 986 21 61 00. **Vilagarcía:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, 23 - Tel. 986 50 17 81. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 91 310 04 07 y 91 310 46 26. Fax 91 319 91 34.

Publicidad: Instituto Social de la Marina. Génova, 20. 28004 MADRID. Teléfonos 91 310 04 07/319 35 65. Fax 91 319 91 34. Isidoro Mora.

Impreme: GRAFOFFSET, S.L. C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind. Los Angeles. 28906 GETAFE (Madrid). Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-03-005-8

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.

En 2004 volverán a subir todas las pensiones, pero especialmente las de viudedad, jubilados menores de 65 años y huérfanos. El Gobierno va a destinar mil millones de euros a mejorar el bienestar de casi tres millones de pensionistas. Las de viudedad subirán un 10,5 por ciento a partir de primero de enero. Las mínimas para menores de 65 años subirán un 13,8 por ciento y la pensión mínima de jubilación crecerá un 5 por ciento lo mismo que la de orfandad. La mejora de las pensiones mínimas beneficiará también a los perceptores de antiguo seguro obligatorio de vejez e invalidez (SOVI), que tendrán una subida de un 4 por ciento.

LAS PENSIONES MÍNIMAS Y LAS DE VIUEDAD SUBEN POR ENCIMA DE LA INFLACIÓN

Según ha explicado el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales y portavoz del Gobierno, Eduardo Zaplana, «desde 1996 todas las pensiones mínimas, absolutamente todas, se ha incrementado por encima del 27 por ciento y algunas, además, han subido casi el 80 por ciento. En concreto la pensión mínima de viudedad de menores de 60 años con cargas familiares. Todas las pensiones del sistema de Seguridad Social han ganado poder adquisitivo en estos años y han crecido por encima del incremento de los precios».

El porcentaje de cálculo de todas las pensiones de viudedad se eleva del 48 al 52 por ciento y las pensiones mínimas de jubilación, orfandad y a favor de familiares subirán, como mínimo, un 5 por ciento

Según lo acordado por la Comisión de Seguimiento del Acuerdo para la Mejora y el Desarrollo del Sistema de Protección Social, suscrito el 9 de abril de 2001 por el Gobierno, la patronal CEOE-CEPYME y el sindicato Comisiones Obreras, reuni-

da el pasado 25 de noviembre bajo la presidencia del secretario de Estado de la Seguridad Social, Fernando Castelló, las pensiones más bajas van a cobrar más a partir de primero de enero de 2004 y en algunos casos la subida llega hasta el 14

por ciento. En total se van a invertir mil millones de euros para mejorar las pensiones más cortas.

Más de 2.600.000 pensionistas se beneficiarán de estas subidas el año próximo. Las mejoras van destinadas a las pensiones más bajas. El mayor número de beneficiarios estará entre quienes tengan una pensión de viudedad, jubilados de menor de 65 años, huérfanos y los perceptores del antiguo SOVI. Todas las subidas incluyen la previsión del aumento de los precios para el año que viene, que es de un 2 por ciento así como la desviación que pueda producirse este año, es



decir, la diferencia entre la inflación prevista y la final. Por eso estas pensiones subirán por encima de la inflación.

Pensiones de viudedad

Las pensiones de viudedad subirán al menos un 10,5 por ciento, al mejorar su base de cálculo por tercer año consecutivo. En 2004 se pasará del 48 al 52 por ciento. El incremento de este porcentaje va a suponer el aumento de la cuantía de las pensiones de viudedad en un 8,33 por ciento. A ello hay que añadir el incremento del 2 por ciento de la inflación prevista. Por tanto, y a la espera de conocer si se produce desviación de precios en 2003, las pensiones de viudedad subirán, al menos diez puntos y medio.

Así una pensión de viudedad que hace siete años fuera de 321 euros, el año que viene será de 408 euros. Esta mejora afectará a 2.115.000 viudas y viudos.

Mejora adicional

Esta mejora será superior en el caso de las personas viudas menores de 65 años que tendrán una subida adicional en su pensión del 3

por ciento más, según explicó el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana.

En consecuencia, las personas que perciban una pensión

INCREMENTO PREVISTO PARA LAS PENSIONES DE VIUEDAD EN EL EJERCICIO 2004

(Ejemplos obtenidos con una hipótesis de pensión de viudedad con hecho causante en el año 1995, con tres cuantías diferentes y sin desviación del IPC en el año 2003)

	PENSIÓN EN 2003 Rev. al 2%	APLICACIÓN INCREMENTO VIUEDAD Del 48 al 52%	PENSIÓN EN 2004 Rev. al 2%
EJEMPLO 1	480,42 €	520,46 €	530,87 €
EJEMPLO 2	724,27 €	784,63 €	800,32 €
EJEMPLO 3	902,60 €	977,82 €	997,38 €

INCREMENTO DE LAS PENSIONES MÍNIMAS DE JUBILACIÓN



mínima de viudedad y tengan menos de 65 años verán incrementada su pensión en el 2004 en casi un 14 por ciento.

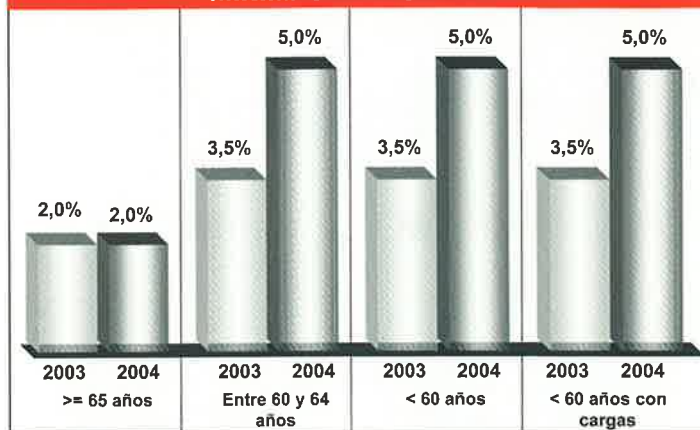
Pensiones mínimas de jubilación

Para las pensiones mínimas de jubilación para menores de 65 años, las de orfandad y los beneficiarios de una prestación mínima a favor de familiares, el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales anunció que, en 2004, tendrán también una subida adicional del 3 por ciento, por lo que experimentarán un in-

cremento del 5 por ciento, como mínimo (3 por ciento de subida adicional más un 2 por ciento por la inflación prevista). A esta subida se añadirá la compensación por la desviación de los precios en 2003 y su consolidación. Estas mejoras repercutirán en un total de 196.500 pensionistas.

La mejora de las pensiones mínimas beneficiará también a los perceptores del antiguo seguro obligatorio de vejez e invalidez (SOVI), que tendrán una mejora adicional del 2 por ciento, por lo que verán

INCREMENTO DE LAS PENSIONES MÍNIMAS DE VIUEDAD



incrementada su pensión en 2004, como mínimo, un 4 por ciento (2 por ciento por la inflación prevista y 2 por ciento por la mejora adicional). La mejora beneficiará a 314.000 perceptores del antiguo SOVI.

Ganan las más bajas

Según ha destacado Eduardo Zaplana, la subida que se va a producir en 2004 culmina el proceso gradual de mejora de las pensiones mínimas acordado por la Comisión de Seguimiento del Acuerdo para la mejora y el Desarrollo del Sistema de

Protección Social y que ha permitido que las pensiones de viudedad tengan, en tres años, de 2002 a 2004 un incremento acumulado cercano al 25 por ciento.

Además, teniendo en cuenta también el incremento de las pensiones mínimas del 2004, en estos tres años los perceptores de prestaciones mínimas de jubilación y viudedad de menores de 65 años tendrán un incremento de su pensión que supera el 14 por ciento y los perceptores del antiguo SOVI verán mejorada su pensión, al menos, un 11 por ciento.

Cumplimiento del Acuerdo de Pensiones

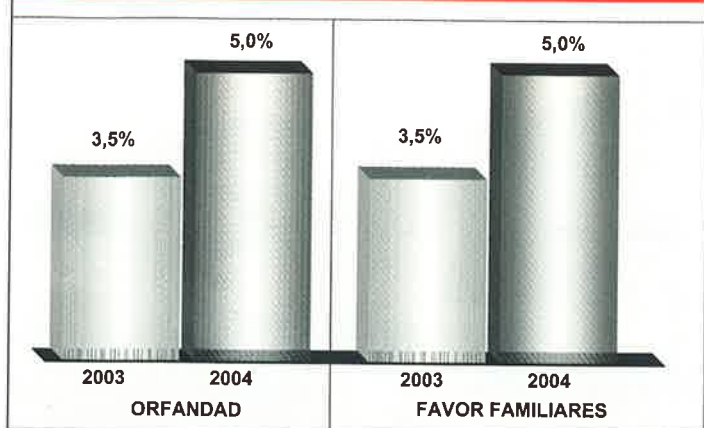
El Acuerdo para la Mejora y el Desarrollo del Sistema de Protección Social, conocido como el Acuerdo de Pensiones, que se firmó el 9 de abril de 2001 entre el Gobierno, empresarios y el sindicato CCOO, tiene entre sus principales objetivos mantener la estabilidad económica y financiera del Sistema de Seguridad Social, reforzar el principio de contributividad y equidad y potenciar el principio de solidaridad, mejorando especialmente las pensiones que más lo necesitan.

Según los datos facilitados por el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, durante los

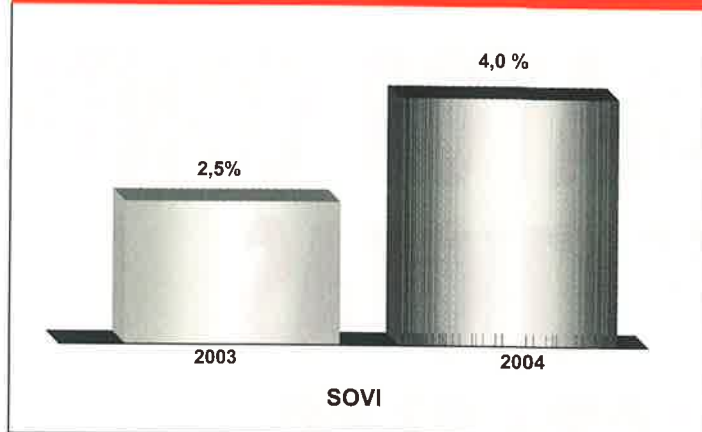
JUBILACIÓN	1996 euros mes	2004 (1) euros mes	Incremento 2003/2004	Incremento acumulado 1996/2004
>= 65 años con cónyuge a cargo	377,86	481,11	2,00%	27,33%
>= 65 años sin cónyuge a cargo	321,15	408,55	2,00%	27,21%
< 65 años con cónyuge a cargo	330,71	449,63	5,00%	35,96%
< 65 años sin cónyuge a cargo	280,28	380,67	5,00%	35,82%
VIUEDAD	1996 euros mes	2004 euros mes	Incremento 2003/2004	Incremento acumulado 1996/2004
>= 65 años	321,15	408,55	2,00%	27,21%
Entre 60 y 64 años	280,28	380,67	5,00%	35,82%
< 60 años	213,84	303,77	5,00%	42,05%
< 60 años con cargas (2)	213,84	380,67	5,00%	78,01%
OTRAS PENSIONES	1996 euros mes	2004 euros mes	Incremento 2003/2004	Incremento acumulado 1996/2004
Orfandad y favor familiares	94,96	123,48	5,00%	30,03%
SOVI	229,62	297,33	4,00%	29,49%
IPC			2,00%	22,88%

(1) Cuantías provisionales a la espera de si se produce, o no desviación de los precios en 2003.
(2) Estas pensiones se reconocen a partir de 1998, cuya cuantía era de 245,02.

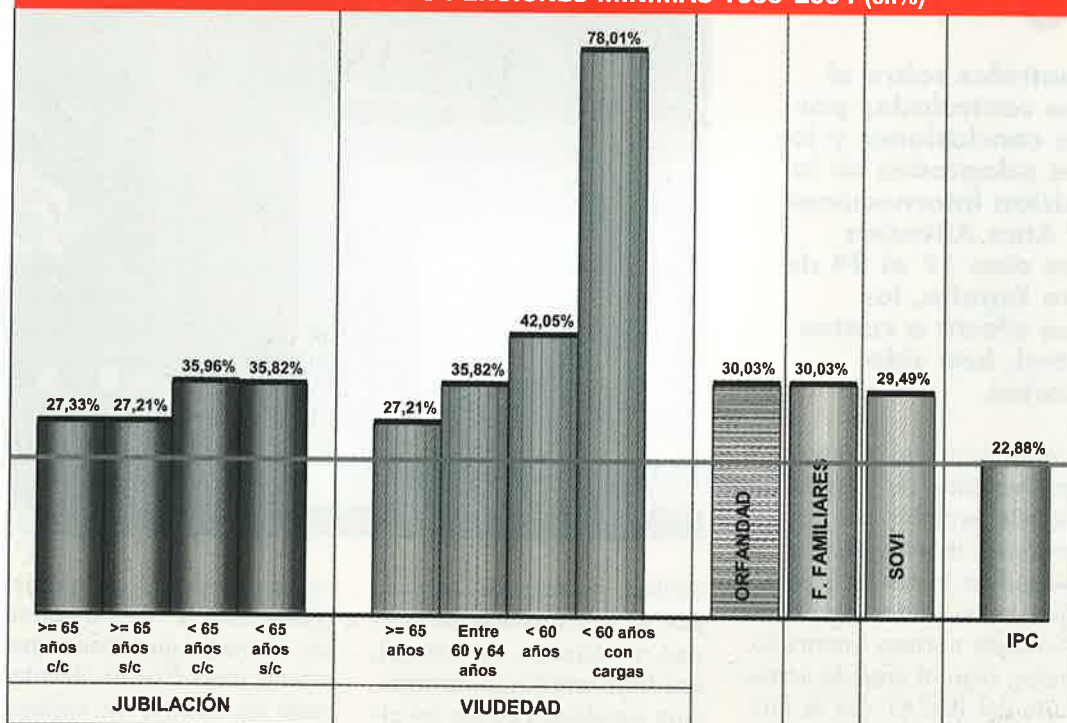
INCREMENTO DE LAS PENSIONES MÍNIMAS DE ORFANDAD Y DE FAVOR FAMILIARES



INCREMENTO DE LAS PENSIONES MÍNIMAS SOVI



INCREMENTO DE LAS PENSIONES MÍNIMAS 1996-2004 (en%)



dos primeros años de desarrollo de este Acuerdo con vigencia hasta diciembre de 2004, su ejecución alcanza ya más del 90 por ciento.

En el período 2002-2003 se han producido, además, importantes incrementos y mejoras en las pensiones que más lo necesitaban. Según el ministerio dichas medidas han sido las siguientes:

- Se ha elevado, en dos años, del 45 al 48 por ciento el porcentaje aplicable para el cálculo de las pensiones de viudedad y se elevará hasta el 52 por ciento desde el 1 de enero de 2004. De esta mejora se han beneficiado hasta el momento 2,1 millones de pensionistas de viudedad.

- Se ha ampliado un año la edad límite para acceder a la pensión de orfandad, medida de la que ya se han beneficiado más de 45.000 huérfanos.

- Se han incrementado las pensiones mínimas de jubilación y viudedad de menores de 65 años un 9,18 por ciento.

- Se han incrementado las pensiones mínimas de orfandad y a favor de familiares un 7,57 por ciento.

- Y se han incrementado un 7,04 por ciento las pensiones de más de 300.000 beneficiarios del antiguo SOVI (Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez). ■

MEJORA ADICIONAL PENSIONES 2004

MEJORAS	INCREMENTO TOTAL*
Pensiones de viudedad (nuevo cálculo de la base reguladora, que pasa del 48 al 52 por 100)	Al menos, un 10,5 por ciento
Pensiones mínimas de viudedad para menores de 65 años	Al menos, un 13,8 por ciento (incluye también el 8,33 por ciento de mejora que supone el nuevo cálculo de la base reguladora)
Pensiones mínimas de jubilación para menores de 65 años	Al menos, un 5 por ciento
Pensiones mínimas de orfandad	Al menos, un 5 por ciento
Pensiones mínimas de favor de familiares	Al menos, un 5 por ciento
Pensiones de antiguo SOVI	Al menos, un 4 por ciento

* NOTA: En el incremento total, se tiene en cuenta la revalorización del 2 por ciento para 2004 igual a la inflación prevista, pero no se incluye la compensación que se aplique por la desviación de los precios en 2003, si la hubiere.

MAYOR CONTROL Y CUOTAS ESTABLES

Llevar a cabo mayores controles sobre el conjunto de las pesquerías controladas por este organismo fueron las conclusiones y los acuerdos más importantes adoptados en la última reunión de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) celebrada entre los días 17 al 24 de noviembre en Dublín. Para España, los resultados, tanto en lo que afecta a cuotas como en materias de control, han sido calificados como satisfactorios.

En esta XVIII reunión del organismo fue elegido como nuevo secretario ejecutivo del organismo el marroquí Driss Meski que sustituye al portugués Adolfo Lima.

En materia de control de la pesca ilegal, la reunión se pronunció claramente a favor de unos mayores controles tanto en los trabajos en la mar como en todos los posteriores procesos de desembarco y comercialización. En esa línea, se aprobó una lista de buques ilegales para evitar que sus capturas puedan desembarcarse y acceder a cualquier mercado. Los asistentes a esta reunión acordaron igualmente el inicio de procedimientos de acción contra terceros países que hayan desembarcado o exportado especies reguladas por este organismo sin disponer de las cuotas nece-

sarias para ello. Como otro instrumento de control se acordó prohibir los desembarcos, transbordos y la puesta en jaulas de especies que hayan sido capturadas violando normas internacionales, bajo el área de actuación del ICCAT. En la misma línea se contempla la posibilidad de adoptar sanciones contra los Estados que no respeten las normas de conservación y gestión de estas pesquerías.

Para el desarrollo de una correcta gestión de los recursos en un caladero, es funda-



mental, de entrada, al margen de la existencia de normas y sistemas de control, que haya una buena información estadística desde las cifras que aporten los científicos hasta los procesos de comercialización. Para el cumplimiento de los objetivos, la reunión de ICCAT consideró como una obligación la mejora de los datos estadísticos y de capturas sobre todos los actores que

operan en cada pesquería. Igualmente se determinaron los deberes que tiene que asumir cada Estado abanderante en materia de registro de barcos, expedición de licencias así como el seguimiento y control de las actividades de cada una de estas embarcaciones.

En el conjunto de los acuerdos adoptados, tanto para España como para los demás países miembros, destacan los acuerdos alcanzados en materia de gestión de diferentes pesquerías, todo ello en línea con una política de conservación de especies y de sostenibilidad de los caladeros.

Para la pesquería del pez espada en el Mediterráneo, se acordó una recomenda-

Se prohíbe el uso de redes de enmalle a la deriva en las pesquerías de los grandes pelágicos en el Mediterráneo.



ción por la que se insta a las partes para que adopten las medidas necesarias encaminadas a reducir la mortalidad de poblaciones juveniles. Tras esta reunión ha quedado prohibido el uso de redes de enmalle a la deriva para las pesquerías de grandes pelágicos en el Mediterráneo. Tanto para el ministro de Pesca español, Miguel Arias Cañete, como para la secretaria general de Pesca Marítima, Carmen Fraga, se trata de una medida de gran importancia en la lucha contra este tipo de artes. Carmen Fraga, en su época de europarlamentaria, fue una de las mayores luchadoras contra su existencia en todo tipo de aguas. Para las autoridades españolas, es importante que, a ra-

íz de esta decisión, Marruecos haya prometido un plan de reconversión de su flota para que utilicen artes menos agresivas.

Por parte del Fondo Mundial para la Naturaleza, VVF, se calificó la medida como histórica. En el seno comunitario, está prohibida la utilización de redes de enmalle a la deriva desde enero de 2002 y además existe una moratoria desde 1992 acordada en el seno de Naciones Unidas, para la utilización de estas redes a gran escala. En el caso del Mediterráneo, por parte de la organización WWF se han hecho muchas denuncias por su uso, especialmente por la flota de Marruecos en el mar de

Se mantiene la cuota de atún blanco

Alborán matando miles de delfines y otras especies. De acuerdo con los datos de esta organización, en la actualidad usan estas redes cerca de 200 barcos de Marruecos provocando la muerte de entre 3.000 y 4.000 delfines y provocando la muerte por captura accidental de más de 20.000 tiburones junto a otras especies como la tortu-

ga. Además de a Marruecos se acusa a Italia de seguir utilizando redes a la deriva en una centena de barcos, otros 100 barcos turcos y 75 franceses, con unas dimensiones de entre siete y catorce kilómetros.

En relación con la gestión de especies, la reunión de ICCAT ha supuesto una reconducción de las medidas vigentes para el patudo, según fuentes de la Administración pesquera. Habrá mayores controles para la cría del atún rojo del Este en granjas y, finalmente, para el atún blanco del Norte, se mantiene el nivel de TAC del año pasado que fue de 34.500 toneladas aunque se ha fijado de forma plurianual para los años 2004 a 2006. ■

LAS DEMANDAS DEL SECTOR PESQUERO EN LA UNIÓN EUROPEA



La Federación Española de Organizaciones Pesqueras (Feope) ha planteado al director general de Pesca de la Unión Europea, Jorgen Holmqvist, un amplio paquete de reivindicaciones para el sector para mejorar las condiciones del mismo. Estas peticiones coinciden en su mayor parte con las planteadas ante el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete.

E

n política de conservación y gestión de los recursos pesqueros se reclama la necesidad compatibles los planes de recuperación para determinadas especies con los intereses de los armadores para no paralizar la actividad de las flotas y causar los menos daños posibles a su trabajo. En el caso concreto de la merluza en el norte, se insiste en la necesidad de contar con informes científicos lo más fiables posibles. En lo que afecta a las aguas occidentales, las peticiones del sector contemplan el principio de libertad de acceso rechazando todo tipo de discriminación por razón de na-

cionalidad. Caso de una declaración de zonas sensibles, esa medida debería afectar por igual a todas las flotas y siempre en base a unos datos científicos. Para el acceso a otras aguas comunitarias, en todo caso debe funcionar el principio de igualdad en el marco de la Política Pesquera Común.

En relación con la gestión de la flota pesquera se plantea por un lado la necesidad de compatibilizar la concesión de ayudas con la política de conservación de los recursos cuando las medidas no provoquen un aumento del esfuerzo de pesca. El sector muestra por otro lado su preocupación en relación con la competitividad de las flotas comunitarias en relación con la actividad de flotas en otros países. De acuerdo con este panorama, se plantea a la Comisión la necesidad de fomentar medidas de recuperación.

Para los armadores españoles es inaceptable el tratamiento dado en la reforma de la Política Pesquera Común a cuestiones como las ayudas para el desarrollo de la política de estructuras. Se considera inadmisibles que se hayan olvidado los grandes esfuerzos realizados en el pasado para la reestructuración de las flotas donde España fue uno de los países que mejor cumplieron las exigencias comunitarias muy por encima de los planes planteados por Bruselas. El sector pretende que Bruselas no olvide ese esfuerzo y se rechaza-

za que de cara al futuro se vuelvan a pedir nuevos sacrificios para una flota ya mermada. En esta línea, el sector reclama la necesidad de lograr una posición más competitiva de las flotas comunitarias modernizando los barcos y haciendo compatible esos cambios con la sostenibilidad de los recursos pesqueros. Concretamente, entre esas ayudas en concepto de modernización se contempla la necesidad de mantener las referidas a los cambios de motores.

Un punto sobre el que el sector vuelve a la carga es el referido a la política comunitaria tras la reforma de la PCP sobre las sociedades mixtas. Los armadores de Feope consideran que se ha dado un grave paso atrás y se lamentan que, después de siete meses desde su aprobación, no existe un procedimiento comunitario para la aprobación de los expedientes referidos a la constitución de este tipo de empresas en terceros países sin acuerdo con la Unión Europea.

En el capítulo de la pesca internacional, el sector plantea al responsable comunitario la conveniencia de priorizar el mantenimiento de los acuerdos bilaterales de carácter tradicional y comercial. Una vieja reivindicación que se vuelve a poner sobre la mesa es la necesidad de reforzar la presencia comunitaria en las organizaciones pesqueras multilaterales, aunque se reconoce que en los últimos tiempos se han hecho



importantes esfuerzos para avanzar en esa dirección en defensa de los intereses de las flotas comunitarias. Para el sector, las empresas o sociedades mixtas han sido el máximo exponente en el ámbito de la colaboración y el desarrollo de terceros países, papel que no es lo suficientemente reconocido por la Comisión. Desde esta perspectiva, se plantea igualmente a Bruselas la necesidad de reconocer ese papel a estas sociedades.

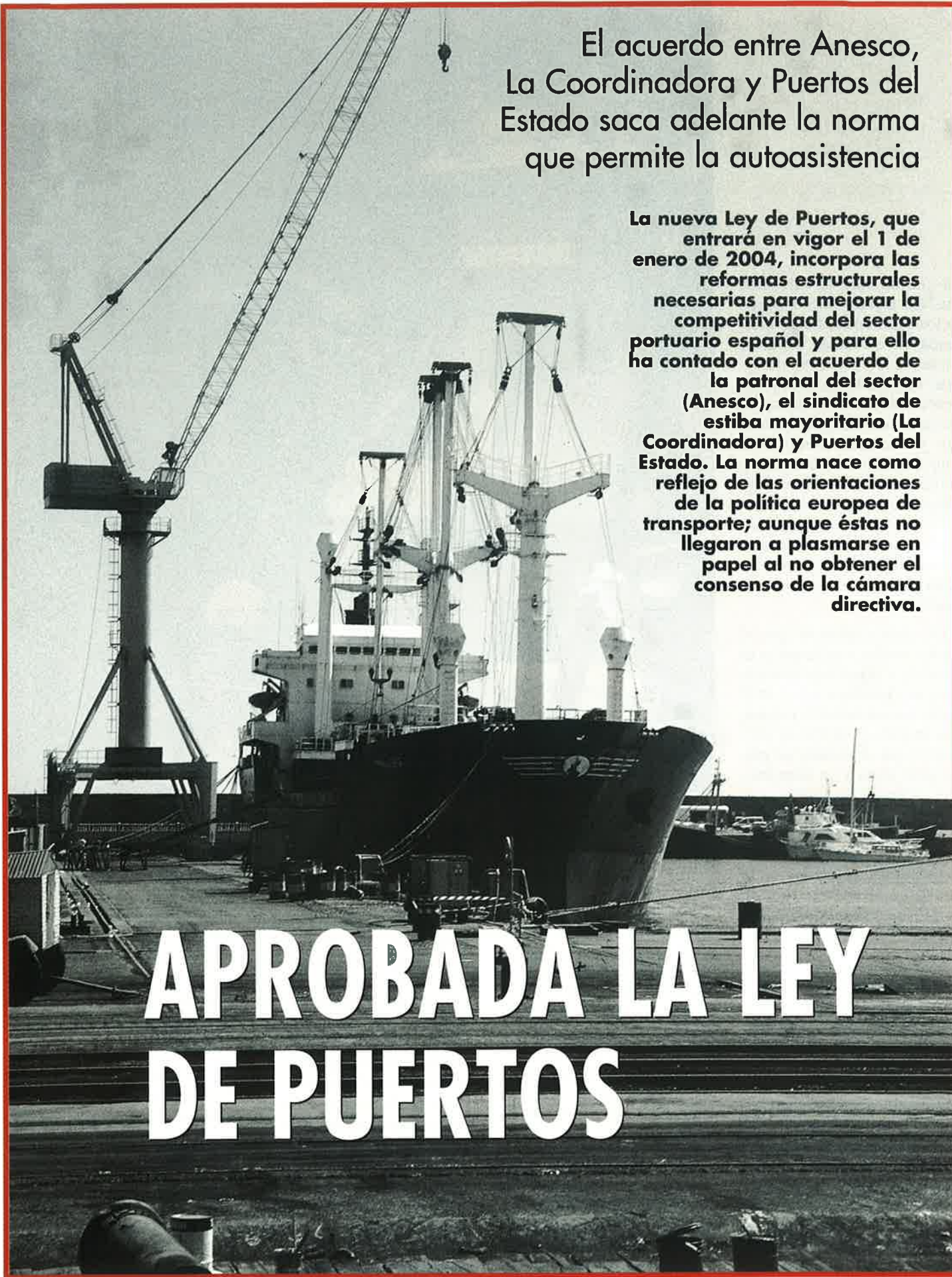
Junto a cuestiones de ámbito general, desde Feope se plantearon igualmente a responsable comunitario de pesca cuestiones específicas referidas a determinadas flotas co-

mo las que operan en Nafo, las del palangre de superficie para el pez espada o el acuerdo con Groenlandia.

Para los armadores españoles han sido una desagradable sorpresa el informe de los científicos sobre la situación de los recursos en Nafo donde el duro ajuste de cuotas va a tener importantes consecuencias negativas sobre el sector. En relación con la flota de palangre de superficie que opera en el pez espada, las quejas del sector señalan la competencia de parte de las flotas de países asiáticos y, sobre todo, los barcos ilegales que operan bajo pabellones de convivencia bajo países que no tie-

nen casi siempre cuotas para esta pesquería. Otras de las quejas se concretan en los problemas ocasionados por los problemas de acceso a puertos de Chile y Brasil. Los armadores de Feope reclaman posibilidades para acceder a los caladeros de Groenlandia, Estados Unidos o Rusia.

Finalmente, en materia de toma de decisiones, las peticiones al responsable de pesca comunitario se concretan en la necesidad de que se tengan en cuenta las opiniones del sector a la hora de decidir la participación en los consejos consultivos regionales. ■



El acuerdo entre Anesco,
La Coordinadora y Puertos del
Estado saca adelante la norma
que permite la autoasistencia

La nueva Ley de Puertos, que entrará en vigor el 1 de enero de 2004, incorpora las reformas estructurales necesarias para mejorar la competitividad del sector portuario español y para ello ha contado con el acuerdo de la patronal del sector (Anesco), el sindicato de estiba mayoritario (La Coordinadora) y Puertos del Estado. La norma nace como reflejo de las orientaciones de la política europea de transporte; aunque éstas no llegaron a plasmarse en papel al no obtener el consenso de la cámara directiva.

APROBADA LA LEY DE PUERTOS



El Congreso de los Diputados aprobó a principios de noviembre la Ley de Régimen Económico y Prestaciones de Servicios de Puertos de Interés General, que pretende mantenerse en un punto de equilibrio entre liberalización e intervencionismo y centralización y descentralización.

La norma, que entra en vigor el 1 de enero de 2004 en nuestro país, nace como reflejo de una propuesta legislativa impulsada por la comisaria Loyola Palacio en el Parlamento Europeo. La directiva europea, que pretendía introducir competencia en los servicios portuarios para abaratar los servicios como ya se ha hecho en los aeropuertos, se ha quedado en el camino al no contar con el apoyo de los grupos de centro-izquierda de la cámara. Así, la recientemente aprobada Ley de Puertos español-

la nace como reflejo de una directiva europea que no ha podido aprobarse al no haber acuerdo entre los estados miembros de la Unión Europea (UE).

Uno de los escollos más importantes que han impedido a la directiva arribar a buen puerto ha sido la denominada autoasistencia, que permite a los armadores descargar un barco con personal propio, sin tener que utilizar al personal de las empresas de desestiba, y lo

que al final, a través de enmiendas, ha hecho que la directiva, tras tres años de singladura, no haya obtenido los votos suficientes para su aprobación.

Equilibrios de la Ley

La nueva Ley de Puertos incorpora a la legislación española las reformas estructurales necesarias para mejorar la competitividad del sector portuario de nuestro país en el es-

cenario internacional y potenciar su crecimiento en los próximos años, avanzando en el desarrollo de una política de transportes dirigida a conseguir un sistema de transportes de interés general de carácter multimodal, competitivo y sostenible, que integre a los puertos de interés general en las redes transeuropeas, que apueste por la potenciación del cabotaje comunitario y por la complementariedad de los modos marítimos y terrestres.

Los elementos claves que contiene la Ley tiene como objetivo, en primer lugar, adaptar el régimen económico, de prestación de servicios y de gestión del dominio público portuarios a un modelo de los puertos más eficaz y eficiente. En segundo lugar, estabilizar jurídicamente de forma definitiva el marco tarifario de los puertos españoles (de acuerdo con la sentencia del Tribunal Constitucional 185/95) sobre lo que

Ley de Régimen Económico y Prestaciones de Servicios de Puertos de Interés General incorpora las reformas estructurales necesarias para mejorar la competitividad del sector y son un fiel reflejo de la política de transportes de la Unión Europea



debe entenderse por prestaciones patrimoniales de carácter público. Y tercero, incrementar la competitividad de los puertos.

La norma se estructura mediante cuatro títulos que regulan a su vez el régimen económico del sistema portuario de interés general; el régimen de planificación, presupuestario, tributario, de funcionamiento y de control; la prestación de servicios; y el dominio público portuario estatal. Además incluye veinte disposiciones adicionales, catorce transitorias, seis disposiciones finales, una disposición derogatoria única y se acompaña de un nuevo anexo de clasificación de mercancías.

Régimen económico

En lo relativo al capítulo sobre el régimen económico, la norma responde a dos necesidades: la primera, compatibiliza la doctrina constitucional establecida por la sentencia del Tribunal Constitucional ya mencionada que define las prestaciones patrimoniales impuestas de carácter público, con el mo-



delo de gestión de los puertos, con las exigencias del mercado globalizado en el que vivimos. La segunda, redefine y simplifica las tarifas portuarias en tasas por utilización especial de instalaciones portuarias, la reducción del peso porcentual de la tasa a la mercancía en los ingresos portuarios, la reducción de las tasas cuando se tengan infraestructuras en concesión y la acotación del ámbito de los precios privados a la tarifa por servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias en régimen de concurrencia con la iniciativa privada, estableciendo el principio de libertad tarifaria.

En lo concerniente al régimen de planificación, la Ley crea los mecanismos que permitan ajustar la inversión a las necesidades y favorece la coordinación e integración de los puertos en el sistema de transportes de interés general. Por otra parte, introduce nuevos sistemas de participación de las Comunidades Autónomas en la definición de las diferentes herramientas de planificación para mejorar la coordinación de los mismos en el ámbito de la ordenación del territorio. Esta autonomía de gestión que debe tener cada Autoridad Portuaria respecto a las distintas administraciones y del control que

LEY INNECESARIA

La Ley de Puertos dio sus primeros pasos impulsada por tres circunstancias principalmente: el régimen tarifario—que había tenido sentencias desfavorables a las Autoridades Portuarias—, el acuerdo unánime de los grupos parlamentarios para modificar la Ley del 92—modificada ya por el partido en el Gobierno en el 97—, y disposición del Parlamento Europeo para elaborar una directiva que liberalizara los servicios portuarios.

Estas tres circunstancias gestaron la Ley de Puertos ahora aprobada. Para Eladio Carrera, secretario Federal de Puertos de UGT, la norma no es necesaria ya que, respecto al problema tarifario, éste quedó resuelto a través de un texto incluido en la Ley de Acompañamiento de 2001. Y, en cuanto a la necesidad de adaptar la norma a las orientaciones de la política de transportes de la UE, nuestro país ha ido demasiado deprisa al

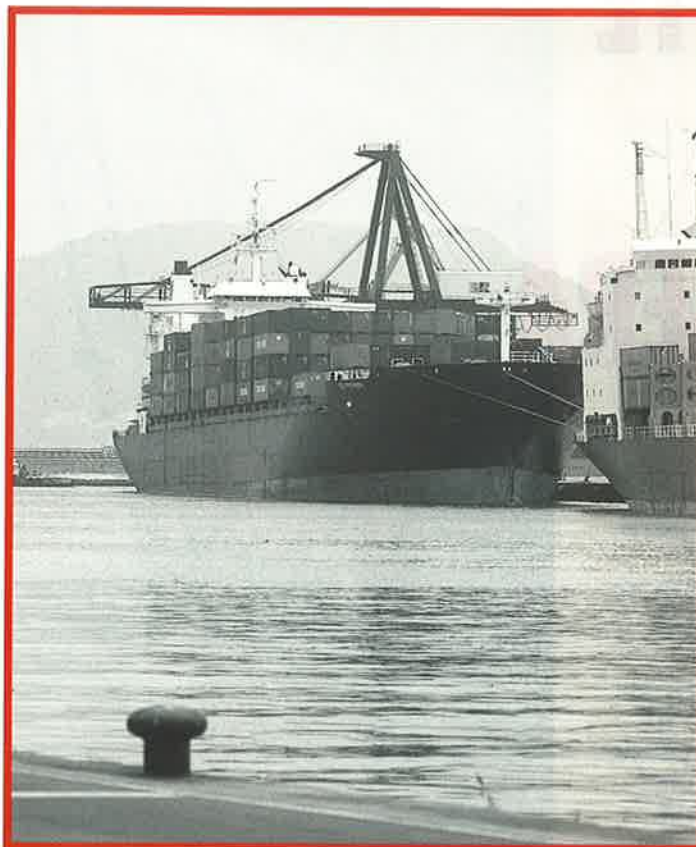
aprobar una ley que no ha conseguido el consenso necesario en parlamento europeo. Por tanto, la Ley, siguiendo esta línea de argumentación no era necesaria como lo demuestra los resultados económicos de los puertos en la última década.

La ley, para Carrera, a pesar de no ser necesaria, realizado reformas profundas que han liberalizado totalmente los servicios portuarios; hasta tal extremo, que la titularidad

tenga la administración central sobre la gestión existe un equilibrio para que cada puerto pueda realizar una gestión dirigida a sus intereses dentro de la ordenación e integración de la totalidad del sistema portuario.

En cuanto a la prestación de los servicios, la Ley plantea la liberalización de los servicios portuarios de acuerdo con las orientaciones incluidas por la Unión Europea en la directiva que no ha sido aprobada. A pesar de no contar con el respaldo de una norma europea, introduce un importante cambio en el modelo de gestión de los puertos dando autonomía en la gestión. De acuerdo con los expertos esta autonomía de gestión económico-financiera de cada Autoridad Portuaria generará competitividad entre ellas; pero una competitividad basada en la autofinanciación del conjunto del sistema y un régimen de solidaridad entre todos las Autoridades. Para esto la ley establece las tasas con gran flexibilidad, estableciendo unas bonificaciones o descuentos, aplicables de forma discrecional con el fin de incentivar la competencia interportuaria e incrementar la inversión privada en infraestructuras. Por otro lado, la norma establece un instrumento de redistribución como

La Ley realizará reformas profundas que han liberalizado los servicios portuarios; hasta tal extremo, que la titularidad pública de los servicios fundamentales de los puertos pasan a llamarse servicios generales pero sin tutela pública (Eladio Carreras)



pública de los servicios fundamentales de los puertos pasan a llamarse servicios generales pero sin tutela pública.

La autoasistencia, que permite a los tripulantes de los buques cargar y descargar la mercancía, ha sido el principal punto de desencuentro entre el Ministerio de Fomento y los sindicatos no corporativos, en nuestro país, y también en el ámbito de la UE. Las presiones de los sindicatos portuarios en este aspecto han dejado en el

camino la directiva europea; pero en nuestro país La Coordinadora, sindicato gremial—mayoritario en la estiba—, firmó un acuerdo con Puerto del Estado y Anesco (patronal portuaria) por el cual ha posibilitado que la Ley salga sin conflictividad al establecer unas condiciones determinadas para la autoasistencia y que, tras la no aprobación de la directiva europea, sea nuestro país el único de los integrados en la UE que permite la autoasistencia.

Así las cosas, la Ley no flexibiliza el transporte de mercancías sino que, para Carreras, puede incluso encarecerlo al endurece el acceso de los trabajadores a terminales dedicadas o la formación al tener que hacerlo a través de la Coordinadora o Anesco. Puesto que para ser estibador hay que pasar por el tamiz del sindicato o para ser empresario portuario hay que seguir las normas de Anesco.

J.M.S.

es el Fondo de Compensación Interportuario, que contribuya a la solidaridad entre los organismos portuarios.

Finalmente, el capítulo cuarto se centra en el dominio público portuario. La norma aprobada separa en lo relativo a la gestión portuaria la prestación de los servicios y la gestión del puerto, y está orientada a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de instalaciones mediante el otorgamiento de concesiones. Así, la gestión del dominio público sobre el puerto es tarea de las distintas administraciones, y la prestación de los servicios portuarios queda abierta a empresas privadas. Con la nueva ley estas actividades se realizarán bajo licencia que podrán solicitar todas las empresas que tengan las características exigidas para el desarrollo de la actividad.

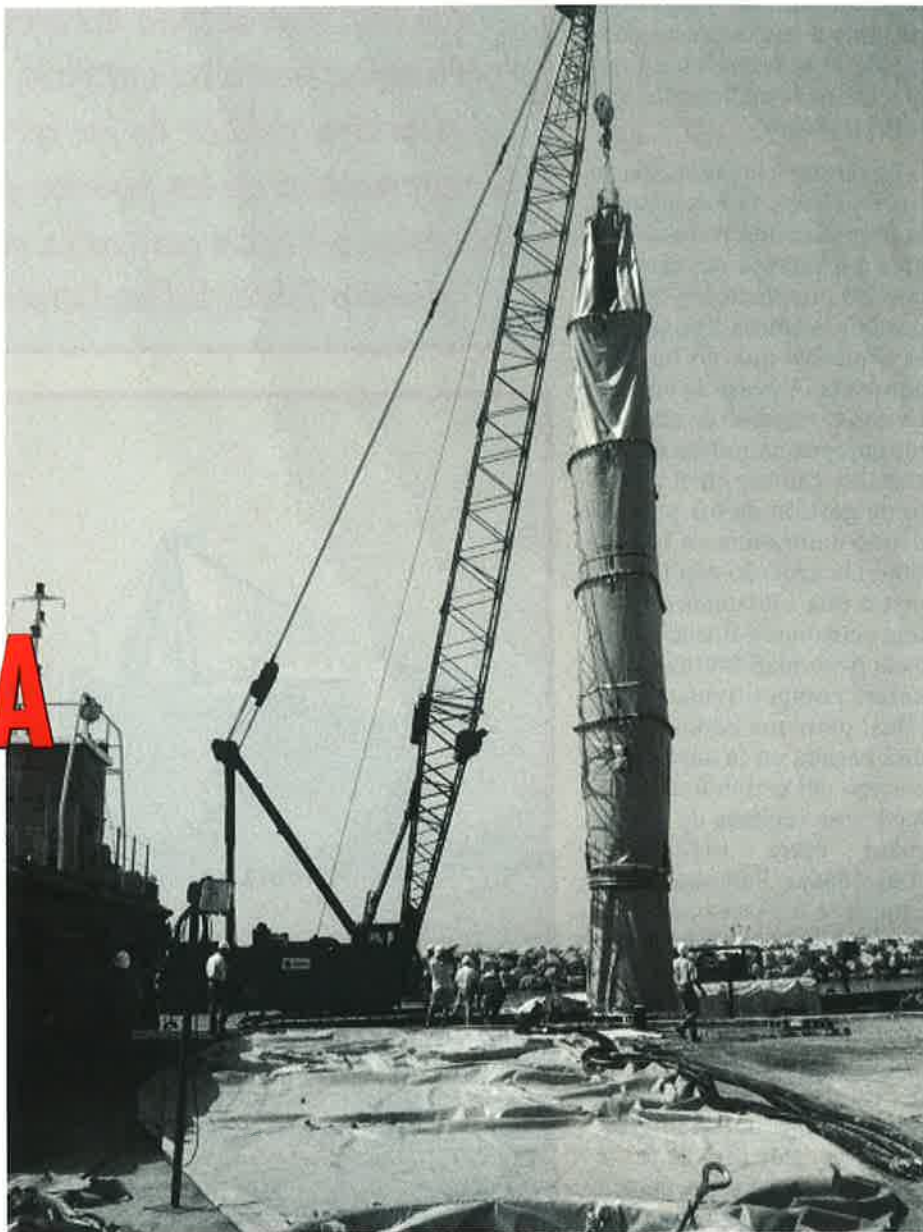
Esta apertura de la prestación de los servicios, según los expertos, servirá de revulsivo para el sistema portuario al aportar las empresas capital, experiencia internacional y logística que ayudarán a convertirse a los puertos de nuestro país en los centros de transporte intermodal que la economía globalizada requiere.

Estos cuatro capítulos de la Ley de Régimen Económico y Prestaciones de Servicios de Puertos de Interés General incorpora las reformas estructurales necesarias para mejorar la competitividad del sector y son un fiel reflejo de la política de transportes de la Unión Europea. Pero la actuación de los sindicatos europeos de trabajadores portuarios en Rotterdam y Barcelona mostraron su rechazo a la Directiva europea e impidieron finalmente su aprobación. Así, la Ley de puertos en nuestro país inicia sus pasos sin contar con el apoyo de una norma europea. ■

J.M.S.

EL FUEL SE EXTRAERÁ MEDIANTE BOLSA-LANZADERA

Tal y como cabía esperar, el sistema finalmente elegido para la extracción de las 13.800 toneladas de fuel que quedan en el pecio será el propuesto por Repsol, consistente en las ya conocidas bolsas-lanzaderas. La operación se llevará a cabo la próxima primavera, concluyendo los trabajos, según los cálculos realizados, para antes de que termine el verano.



No hubo sorpresas de última hora. El director de Explotación y Producción de Repsol, Ramón Hernán, hizo oficial durante su comparecencia ante la comisión temporal del Parlamento Europeo, la adopción del sistema de lanzadera para tratar de rescatar el fuel que queda en las bodegas del Prestige.

El sistema de lanzadera es el más «viable, adecuado y mejor» para la extracción del fuel, según señaló en su compare-

cencia, frente al sistema de bombeo propuesto en un principio por el Comité Científico, al tiempo que aseguraba que la decisión se adoptó «independientemente del coste económico». Destacó, asimismo, el éxito y los logros alcanzados hasta el momento en los trabajos y pruebas realizadas, como el sistema de sellado de fugas, señalando que de las bodegas del pecio se pierden actualmente menos de diez litros diarios.

Ramón Hernán, que declinó precisar ante la comisión cómo

habían adjudicado las autoridades españolas el desarrollo de este plan, destacó la importancia del sellado de las fugas como una medida que «permitirá a las autoridades tener un periodo de reflexión» ante una catástrofe de esta naturaleza, ya que el problema «no es tan acuciante, una vez sellado el buque».

La rotura de la bolsa en la prueba de extracción cuando había sido izada al barco, calificada por el representante de Repsol como una «anécdota», así como la lentitud en

el llenado de la misma —unas dieciocho horas para extraer 125 toneladas— han llevado a introducir algunas modificaciones, entre las que cabe destacar el que la bolsa será rígida y el fuel será extraído de la misma sin ser sacada del agua.

Prevenir futuras catástrofes

El presidente de la comisión de investigación de la Asamblea Nacional francesa para la seguridad marítima,

Eduard Landrain, propuso a la Unión Europea la adopción de una serie de medidas para evitar y combatir este tipo de catástrofes, tales como incrementar la inversión en la construcción de remolques de barcos y de buques anticontaminación, así como la creación de puertos refugio en todas las costas a fin de limitar el efecto de la contaminación.

La UE propuso a todos los países miembros la remisión a Bruselas de una propuesta sobre la ubicación de estos puertos o zonas refugio en su territorio para antes del mes de julio. A día de hoy, ningún país ha cumplido esta propuesta. Y es que cuando ocurre un accidente se impulsa la normativa comunitaria de seguridad marítima, pero cuando las playas ya no están teñidas de negro, los avances legislativos tienden a ser olvidados. Y este caso no iba a ser la excepción.

La Organización Marítima Internacional (OMI), tampoco. Así que en vez de adoptar medidas -algo que evidentemente no ha realizado- para evitar nuevos accidentes, anda ahora más preocupada en lograr la expulsión como miembro observador de Greenpeace, organización a la que acusa, para más mofa, de ser



«un peligro para la seguridad en el mar». La medida de expulsión, naturalmente, está promovida por los estados con

abanderamientos de conveniencia alentados por los representantes de intereses navieros que tienen estatus consultivo.

Mientras el recuerdo del Prestige sigue vivo en diversos puntos del litoral a causa de la persistente llegada de galletas dispersas de fuel, la ministra de Medio Ambiente, Elvira Rodríguez, anunció la puesta en marcha de catorce proyectos para regenerar entornos ya limpios de la Costa da Morte, iniciativa que se extenderá progresivamente a otros puntos. Greenpeace reclama la creación de áreas marinas protegidas a lo largo de los kilómetros de costa afect-

tados por la catástrofe, a fin de acelerar la recuperación de los ecosistemas marinos y costeros dañados. El Parque Nacional de las Islas Atlánticas y el biotopo protegido de Gaztelugatxe, en la costa vasca, son las únicas áreas protegidas en la actualidad, a pesar de que el 88% de esta franja costera está formada por hábitats prioritarios según la Unión Europea.

A comienzos de diciembre se detectó, en la playa de Nemiña, en Muxía, fuel enterrado bajo la arena. Los operarios de Tragsa y efectivos de la Armada retiraron 101 toneladas de chapapote con ayuda de maquinaria pesada, aprovechando la bajamar. A este respecto, un responsable de Medio Ambiente señaló que se van a realizar nuevas catas en la zona de la Costa da Morte para comprobar el estado de la contaminación que se ha filtrado bajo la arena.

Sobre los efectos del vertido en el ecosistema y las posibles soluciones para la restauración de las zonas afectadas, así como mejorar los modelos de prevención en futuros planes de contingencia, están trabajando cerca de mil investigadores, tanto de España como del extranjero. A fin de coordinar los 90 proyectos de investigación que se están poniendo en marcha y de rentabilizar y almacenar la gran cantidad de material de investigación que se va a generar, los investigadores solicitan la creación de una base de datos a la que pueda acceder la comunidad científica, para lo que reclaman la creación en Galicia de un centro dedicado al estudio de los vertidos marinos accidentales, en la línea del francés Centro de Investigación de la Contaminación de las Aguas (CEDRE). ■

Raúl Gutiérrez



42 Salón Náutico Internacional de Barcelona

El presidente del Gobierno, José María Aznar, y el alcalde de Barcelona, Joan Clos, encabezaron el protocolo inaugural del «42 Salón Náutico Internacional», por el que han desfilado más de 170.000 visitantes los pasados días 1 a 9 de noviembre. La muestra flotante de Port Vell y los stands de Montjuich totalizaron una exposición de 1.600 embarcaciones, accesorios, complementos y equipos, que sitúa al Salón en el tercero de Europa, tras de Dusseldorf y Génova, en importancia.

La náutica deportiva española -cuyo 70% de operaciones comerciales se hacen, o se inician en este Salón- sostiene un crecimiento anual del 4,5% en ventas, pero es espectacular la subida de las exportaciones (44%) y el crecimiento del número de titulados náuticos (49,9%) en el último 2002 con respecto a 2001.



NÁUTICA DEPORTIVA, MOTOR DE EMPLEO EN EL MAR

La muestra flotante de Port Vell ha justificado el acierto de dos ediciones atrás, al llevar los barcos a su medio natural, presentando un inmejorable conjunto plástico de 130 embarcaciones alineadas en el muelle. Los grandes yates y catamaranes han sido el gran atractivo de la muestra flotante, y la novedad en España de los cruceros a motor atrajo la mayor densidad de público observador. Serán el gran furor de la próxima temporada este tipo de yate que despliega en su cubierta distintos ambientes al aire libre, desde el solarium de proa hasta la plataforma de baño de popa, un sofisticado lujo de diseño y calidad constructiva.

Ya más cerca de los poderes adquisitivos medios, se ofrecieron a la vista un en-

jambre de embarcaciones a vela y motor, de constructores de treinta y dos países, las últimas novedades de aplicación a los deportes del surf, submarinismo, pesca, motos de agua, etc., así como accesorios y equipos que dan prueba de la injerencia de la electrónica y las comunicaciones en tomo al arte de navegar.

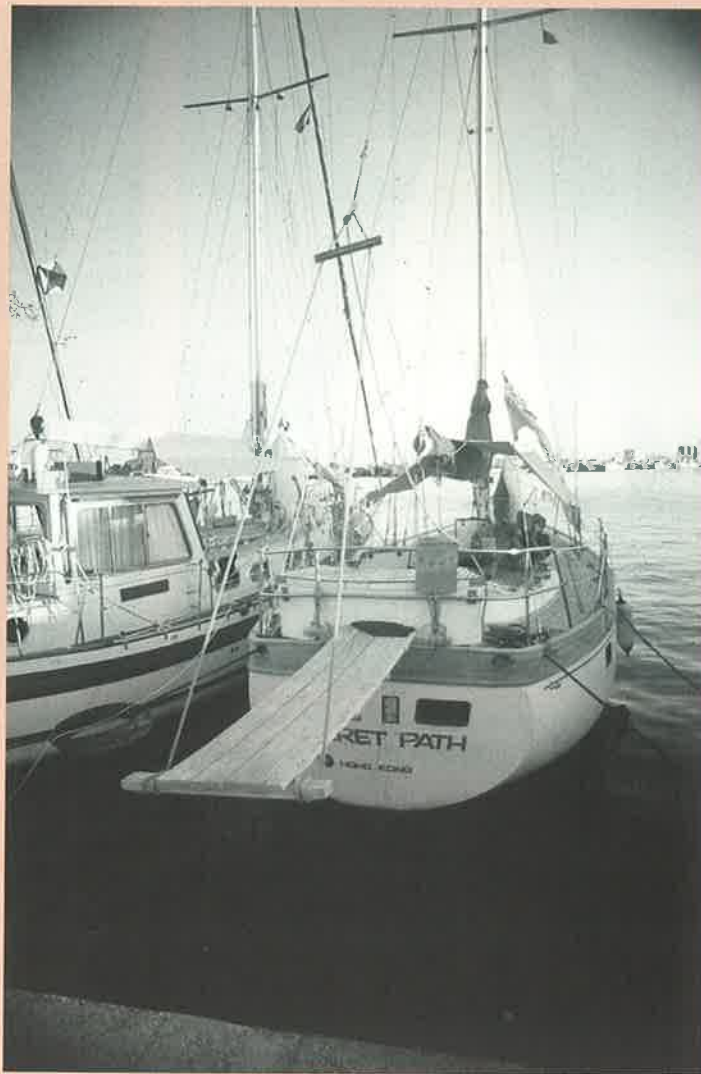
Pero ha vuelto a hacerse bueno el dicho de que existe una náutica para cada bolsillo, una competición de regatas para cada espectador aficionado, los cursos y las oportunidades del aprendizaje marino..., y de qué modo este último!, como recalcó en sus palabras el director del Salón Jordi Montserrat: «...en el último año han crecido un 50% los españoles con título de navegación y faltan amarres en todos los puertos».

Brillante ejercicio exportador

El presidente del Gobierno, José María Aznar, acompañado de su esposa Ana Botella, inauguró oficialmente el «42 Salón Náutico Internacional», junto con el alcalde de Barcelona, Joan Clos, y el de L'Hospitalet, Celestí Corbacho, la ministra de Administraciones Públicas, Julia García Valdecasas, la delegada del Gobierno en Catalunya, Susanna Bouis, y el presidente de la Cámara de Comercio y Navegación de Barcelona, Miquel Valls.

Tras el ceremonial de apertura, José María Aznar y las autoridades del Salón y acompañantes realizaron una visita a las distintas dependencias expositoras, por espacio de una hora y media. El presidente escuchó de sus anfitriones, Enric Puig y Jordi Montserrat –presidente y director general del Salón– «un brillante balance exportador de la náutica durante 2002» en tanto la industria nacional «volvió a repetir cifras de crecimiento en todos los registros de la muestra».

Los fabricantes españoles han girado el timón hacia el exterior durante el pasado año, llegando a ser nuestro país el sexto exportador mundial. Pese al



■ Se trata de una de las actividades relacionadas con el sector marítimo que está generando más empleo



buen comportamiento de la náutica nacional en los últimos años, los constructores aún se preguntan por qué si en Nueva Zelanda y Noruega hay un barco por cada seis habitantes, en España solamente se compra una unidad por cada trescientos ocho personas... La explicación no puede reducirse a un «cocktail» en el que se agitan nuestros elevados impuestos, nuestra escasez de amarres, usos y costumbres, pensando que España tiene casi ocho mil kilómetros de costa.

Las ventas de la industria náutica española al exterior alcanzaron un crecimiento del 44,44% en 2002, porque franceses, alemanes, portugueses y estadounidenses –por este orden– gustan del diseño y la construcción de nuestros protagonistas económicos. Tal vuelco de la estrategia comercial hacia la exportación hizo a algunos de los constructores quedarse cortos incluso para el abastecimiento del mercado interior.

Se ha mantenido, en el 2002 de referencia, la progresiva ganancia de cuota que el motor le hace a la vela, en las mismas que las esloras más demandadas fueron las que oscilan entre los 5 y los 7 metros. El total del parque español de embarcaciones de recreo llega a las 217.000, según últimas cifras del Salón.

Un kilómetro de barcos amarrados

Los muelles de Port Vell exponían el capricho hecho yate de lujo o catamarán, barcos con maderas nobles, mármoles selectos, pinturas al óleo, etc., un mundo sofisticado para que el navegante desconecte de su vida diaria sin renuncia al confort. Pero máquinas y sistemas de navegación no les van a zaga, porque inauguran ya –para la náutica de recreo– la alta velocidad marina y las comunicaciones por satélite, con tripulaciones de hasta siete marinos, es decir, oferta completa,

■ Crecimiento espectacular de las exportaciones y de los titulados náuticos pesqueros

hasta con salón-bar, forrado de caoba, y gimnasio cubierto.

Un paseo de visita a estos barcos de lujo tenía un kilómetro de longitud, aproximadamente, y en esta «milla de oro» residió el gran atractivo para el público más y menos experto. Algunas operaciones se cerraban ya —entre tanto— en el cercano centro de negocios. Y es que el barco de gran eslora es el gran atractivo de la concurrencia internacional a este salón, de cuyas novedades toman nota constructores, diseñadores y experto, como así ha ocurrido en esta edición con el seminario internacional «Presente y Futuro de los Grandes Yates», que organizó la Maritime and Coastguard Agency anglosajona.

El más costoso de los referidos super-yates que se expuso en Port Vell el «Lady Halima» salió en venta a un precio de dieciséis millones de euros y ostentaba entre los invitados de sus camarotes al primer ministro de Malasia, así como otras amistades de la princesa que le da nombre, esposa del propietario.

Regatas, puertos y vela olímpica

El Salón Náutico de Barcelona renovó en esta edición su propósito multicultural, en el que importa todo aquello que flota, los deportes y mil modalidades de uso para una embarcación, las tendencias en equipo y accesorio, etc.

Los dos principales organismos del mundo en el deporte de la Vela, la International Sailing Federation (ISAF) y su homónima europea EUROSAF cele-



braron su conferencia anual en el Palacio de Congresos de Montjuich.

Los máximos rectores debatieron nuevos reglamentos de competición que reimpulsen la Vela y supervisen la calidad y honestidad en el desarrollo de las Regatas.

Un interesante Simposio sobre «Clubs Náuticos en Europa» y la conferencia «Grandes Yates, presente y futuro» reclamaron la atención del pú-

blico experto e iniciado, siendo objeto de presentaciones temáticas vía satélite y debates frente a la problemática de la estabilidad, el ambientalismo y la solución del super-yate anfíbio.

Varias jornadas técnicas discurrieron a lo largo de los días de la Muestra, y, destacaríamos las referidas a «Turismo Náutico en Aguas Fluviales y Embalses», «Medicina Náutico-Deportiva» y «Formación Me-

dioambiental-Proyecto Blau 2003».

Un valioso curso sobre «Meteorología para la Navegación Deportiva» alcanzó la novedad del inminente relevo de Meteosat, al servicio del navegante y explicó las pautas de funcionamiento de los nuevos sistemas predictivos.

El curso sobre «Directores de Centros Turísticos de Inmersión» y la presentación de las principales Regatas, Copa del

LA NÁUTICA DE RECREO, EN MOMENTO DULCE

- Lo que más llama la atención del aficionado siempre serán los grandes yates cruceros y catamaranes, por lo general de construcción alemana, inglesa u holandesa, pero lo que más se compra son embarcaciones de media eslora, cuyos precios rayan entre los 48 y los 68.000 euros. Y, desde luego, entre lo ofertado por el Salón Náutico actual puede decirse que por 12.000 euros ya se compra un buen barco, aunque pequeño.
 - El español nunca comprará barcos como lo hacen los europeos, pues dirige de forma distinta a ellos sus gastos de consumo, así que los constructores nacionales han dirigido su vista hacia las exportaciones, que sí ha sido la estrella de sus cuentas este año. Estos empresarios creen que si su compañía no vende a lo menos un 40% de la producción en el exterior, las cuentas no le van a ir bien.
 - La navegación se ha democratizado en las vacaciones de los españoles, pero ha sido debido —en la mayor
- tasa— al alquiler y al «leasing», más que al barco en propiedad. El charter es la forma más económica y segura de navegar, pero en España solamente hay 1.000 barcos disponibles para este tipo de «alquiler con o sin tripulación».
- El sector tiene fortalezas y debilidades, incluso algunas son de tipo territorial. Lo que ha subido en Cataluña bajó en Baleares, por ejemplo, en paralelo con la subida o la bajada del turismo. La temporada se concentra en cuatro meses. La industria vende barcos siempre, pero está sumando mucho a esta producción la de accesorios y equipos.
 - Fiscalmente, el comprador nacional de una embarcación paga un impuesto de matriculación que no existe en otros países (un 12% en barcos de 7,5 metros), y así mismo se tributa el IVA por un 16% del valor del barco. El sector espera una sensible rebaja fiscal, pues también tributa por la transmisión patrimonial del barco, las tasas de Fomento en puertos, aguas, etc.



Rey, Trofeo Agua Brava, la Christmas Race, etc., a celebrar en el año próximo, dejó paso a la presentación del equipo español de Vela Olímpica que concurrirá a Atenas 2004.

La fiebre del título náutico

Para el presidente de la Asociación de Industrias Náuticas, Miquel Company, es sorprendente que cada año aprendan a

Principales cifras de la náutica deportiva y de recreo en España en 2002

PRÁCTICA DE LA NÁUTICA Y DE RECREO EN ESPAÑA	
Flota total de embarcaciones de recreo en España en 2001	206.916
Variación respecto a 2000	+6,13%
Flota total de embarcaciones de recreo en España en 2002	217.000
Variación respecto a 2001	+4,87%
Embarcaciones de recreo matriculadas en España durante 2001	10.384
Embarcaciones de recreo matriculadas en España durante 2002 (enero-septiembre)	10.131
PRODUCCIÓN ESPAÑOLA DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS 2002	
Unidades producidas	
- Neumáticas	3.879
- Vela o motor (incluido vela ligera)	2.942
Total	6.821
Valor aproximado de la producción (millones de euros)	141,24
Valor aproximado de las exportaciones (millones de euros)	51,67
Valor aproximado de las importaciones (millones de euros)	227,50
Sector de los chalecos salvavidas	
Unidades	60.000
Volumen total de negocio (millones de euros)	1,07
Sector de las balsas salvavidas	
Balsas importadas	722
Balsas fabricadas en España	260
Volumen aproximado de la importación (millones de euros)	1,5
Volumen aproximado de la producción (millones de euros)	0,4

navegar en España más de treinta mil personas, pero el sector lo agradece en todo lo que representa este estímulo marino. El año último la tendencia alcanzó rango de auténtica fiebre de «titulitis»: se expidieron 33.249 títulos de

navegación, casi un 50% más que en 2001.

Las academias están llenas. Muchos aficionados con ganas de mar estudian capitán de yate o patrón de embarcación de recreo (PER), o el de patrón de

navegación básica, pues aunque no puedan costearse un barco de estos rangos, sí pueden y aspiran a alquiler o al chárter. El título más sencillo es el de la llamada autorización federativa, vulgo «titulín».

Pero el más demandado, el de patrón de embarcación de recreo, se ha puesto exigente y profundiza, cada vez más, en las materias de tecnología naval, maniobra, meteorología y comunicaciones. El año pasado se caracterizó por la mayor opción al título de patrón de yate —se expidieron más de cinco mil— y eso que ya exige Oceanografía, Radiocomunicaciones y Legislación; de capitán de yate ya obliga a conocer el idioma inglés y la ardua Astronomía...

Horizonte despejado y navegable

El crecimiento previsto por el sector náutico, en vistas a 2004, sigue siendo favorable, ya que los fabricantes ponderan un crecimiento de las ventas entre el 10 y el 15%. La industria española del sector ha sido de las menos afectadas en Europa, donde los retrocesos más significativos los acusaron Francia y Alemania.

Se considera que el horizonte está despejado, porque la imagen de país exportador se refuerza en España a todo lo largo de 2003, incluso a países con bajada de consumo —como los aludidos— y de manera que los constructores nacionales, Rodman, Astondoa, Polyships, Menorquin Yachts, etc., se han situado en el cuadro de honor europeo.

«La náutica también va bien» —le ironizó alguno de sus acompañantes al presidente José María Aznar, con guiño de complicidad y recordatorio de que el sector espera una rebaja fiscal próxima, o se conformará con que el impuesto de matriculación desaparezca —como en otros países UE— sin ser sustituido por otro. ■

S. de F.

- ⊗ Aparcar se ha puesto imposible en Baleares y Costa Brava, que tienen grandes déficits de puntos de amarre y puertos deportivos. El sector reclama la construcción de 4.000 nuevos amarres para evitar el colapso, que sería así mismo muy sensible en las ventas. La solución apunta a las llamadas «marinas secas» —como en Estados Unidos—, dejando el barco unos kilómetros tierra adentro y en sitio especial con servicios y vigilancia.
- ⊗ Hay en España un barco por cada 308 españoles, lo que es una tasa comparativamente muy pequeña con respecto a Francia (48), Italia (72), lo que da una idea del potencial que aguarda a la náutica española, a poco que se homogeneicen los gustos por la navegación deportiva entre comunitarios.
- ⊗ Lo de patronear y conducir un barco ya es una fiebre cotidiana entre los españoles, también muy amigos de los títulos. Si en 2002 se dieron más de

22.000 titulaciones, en 2003 han sido 33.000, siendo la modalidad más optada la de patrón de embarcación de recreo, que permite patronear motor y vela, de hasta 12 metros de largo y hasta 12 millas adentro.

- ⊗ El presidente Aznar condecoró a los hermanos Enric y Mariano Puig, el primero presidente del Salón Náutico actualmente, con la Cruz al Mérito Naval, en reconocimiento en su densa labor en la náutica y el deporte marítimo. Y Radio Nacional de España premió con sus Anclas de Plata al Servicio Marítimo de la Guardia Civil y los voluntarios que actuaron con motivo de la catástrofe del «Prestige».

- ⊗ Baleares es la comunidad autónoma que más embarcaciones matriculó el pasado 2002 (1.516), un año en que el total de matriculaciones ascendió a 11.272. La inmensa mayoría de las mismas son para particulares y solamente un 10% las compran las empresas de charter y alquileres.



Recibió la Encomienda de Número al Mérito Pesquero

María Antonia Lucena, condecorada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación



El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, ha concedido a la directora general del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, la Encomienda de Número al Mérito Pesquero. La condecoración y el correspondiente diploma le fueron entregados a la directora general en un solemne acto, celebrado en la sede del Ministerio de Agricultura, por el titular del Departamento.

En este mismo acto Miguel Arias Cañete entregó otras 52 condecoraciones de las distintas modalidades del Mérito Agrario,

Pesquero y Alimentario, así como cuatro Grandes Cruces de la Orden del Mérito Agrario, Pesquero y Alimentario, sección Agraria.

Estas condecoraciones se han concedido con motivo de la celebración del Día de la Constitución, el 6 de diciembre, y premian a aquellas personas que han prestado servicios eminentes o han tenido una destacada actuación a favor de estos sectores.

Después de condecorar a los premiados, como gran Canciller de la citada Orden, el ministro de Agricultura elogió la labor de

todos ellos y señaló que «detrás de cada condecoración hay muchas horas de trabajo, de entrega y de sacrificio tanto en lo personal como en lo familiar».

La directora general del ISM, María Antonia Lucena estuvo acompañada en este acto por el equipo directivo del Instituto y por sus más directos colaboradores. ■



Atendió sanitariamente a 1.831 trabajadores

Un año en el «Esperanza del Mar»

Durante los doce meses que van de diciembre de 2002 a 30 de noviembre de 2003, el buque hospital «Esperanza del Mar», que el Instituto Social de la Marina tiene para asistir a la flota que faena en el caladero sahariano, atendió 1.831 consultas sanitarias. De ellas 918 fueron radiomédicas y 269 ambulatorias. En dicho periodo se registraron también 151

hospitalizaciones a bordo del buque y otros 163 requirieron intervenciones quirúrgicas.

También se realizaron 9 consultas en los buques pesqueros y se impartieron 34 vacunas. Es de resaltar también que se realizaron 11 conexiones por videoconferencia.

De los trabajadores atendidos la mayoría fueron de nacionalidad española (400)

Organizada por el Instituto Social de la Marina, asistió sanitariamente a un millar de pesqueros y 10.000 trabajadores

Finalizó la campaña «AME 2003»

Un total de 153 trabajadores que faenan en el Cantábrico y el Atlántico Norte fueron atendido médicamente a bordo de sus barcos durante la Campaña de Asistencia Médica Embarcada, «AME 2003», llevada a cabo durante nueve meses por el Instituto Social de la Marina para asistir a las flotas que realizan las costeras del bocarte, bonito y pez espada.

De estos trabajadores, 19 necesitaron hospitalización en el buque hospital «Científico», fletado por el ISM para esta campaña y que está especialmente pertrechado para llevar a cabo la asistencia médica a bordo. A lo largo de la campaña el buque realizó 14 evacuaciones, dos de ellas mediante helicóptero, y ha prestado 32 asistencias técnicas. El total de consultas atendidas fue de 370.

Según el balance final de Campaña los trabajadores del mar que faenaron en el Cantábrico y el Atlántico Norte en las tres costeras mencionadas requirieron asistencia sanitaria principalmente a causa de enfermedad, en un 62 por



ciento y, en menor porcentaje, el 38 por ciento, por accidente.

Traumatismo, la mayor incidencia

Los facultativos a bordo trataron todo tipo de patologías, desde contusiones, traumatismo o heridas por anzuelos hasta otras relacionadas con procesos estomacales o respiratorios. No obstante, el mayor número de asistencias se centró en los traumatismos, que son los accidentes más frecuentes, (71 por ciento), seguidos a distancia por percances del aparato respiratorio (17 por ciento), del sistema nervioso/órganos de los sentidos (6 por ciento) y del siste-

ma osteomuscular (6 por ciento).

Entre las enfermedades comunes, las patologías más frecuentes fueron las relacionadas con el aparato digestivo (25 por ciento), aparato res-

piratorio (13 por ciento) y sistema osteomuscular (13 por ciento).

Mayoría de españoles

De los trabajadores asistidos por el personal médico del ISM el 83 por ciento fueron españoles, el 5 por ciento de la Unión Europea y el 12 por ciento de otras nacionalidades. Atendiendo al puesto de trabajo, el segmento que ha requerido mayor número de asistencias han sido los tripulantes de cubierta, en un 64 por ciento, seguidos de capitanes, 16 por ciento y cocineros, 12 por ciento.

En las consultas dirigidas al buque, el 69 por ciento se resolvieron mediante asesoramiento radio médico, el 15 por ciento con el traslado del paciente al buque sanitario y el 16 por ciento con el traslado del equipo médico al pesquero. De las

evacuaciones realizadas, el 57 por ciento fueron por causa de enfermedad y el 43 por ciento por accidente.

Mayor actividad

Durante los nueve meses que duró la campaña el buque hospital «Científico» navegó más de 20.000 millas junto a las flotas pesqueras en las latitudes que van desde las islas Azores a Gran Sol y Golfo de Vizcaya. El periodo de mayor actividad se registró de mayo a septiembre, tanto en el número de asistencias sanitarias (consultas, personal asistido, hospitalizaciones) como logísticas.

Asistencia telemática

En esta Campaña el Instituto Social de la Marina ha introducido mejoras en la asistencia médica, con la posibilidad de disponer de asistencia telemática a los pacientes atendidos en el buque sanitario. Esto ha sido posible gracias al Convenio suscrito entre el ISM y el Servicio Cantabro de Salud para la prestación de asesoramiento médico y asistencia especializada por parte del Hospital Universitario «Marqués de Valdecilla». Para tal fin el Instituto Social de la Marina dotó al buque hospital de los equipos de telemedicina necesarios. ■

otros 51 eran marroquíes y mauritanos y 307 de la Unión Europea y de otras nacionalidades.

Apoyo logístico

Además de las atenciones sanitarias el buque hospital «Esperanza de Mar» realiza también tareas de apoyo logístico. Desde primeros de diciembre de 2002 a 30 de noviembre de 2003 llevó a cabo 171 actividades de este tipo. Las más numerosas fueron las 90 evacuaciones realizadas por el propio buque hospital y las 23 intervenciones realizadas por

los buzos que, en la mayoría de las ocasiones, suelen ser enganche de redes. También se realizaron reparaciones eléctricas y electrónicas a pesqueros y 2 remolques.

La mayoría de los pesqueros, hasta un total de 35 que precisaron estas ayudas fueron españoles, 4 fueron marroquíes y 15 de otras banderas.

Finalmente, cabe mencionar que el «Esperanza del Mar» realizó un total de 32 atenciones complementarias, siendo las más numerosas las ayudas para extinción de incendios. ■



Conferencia de Venecia sobre la pesca en el Mediterráneo

LOS PAÍSES APOYAN UNA POLÍTICA MÁS ARMONIZADA

Asistieron representantes de más de 40 países

Representantes de más de cuarenta países participaron el pasado mes de noviembre en la conferencia de Venecia organizada por la presidencia italiana para analizar la situación del sector de la pesca en el Mediterráneo de cara a la aplicación de una política sostenible. Esta III Conferencia contó con la participación no sólo de los países comunitarios sino también de los candidatos a la entrada en los próximos meses, así como de los Estados ribereños. Por su interés y presencia en la zona, en la misma también estuvieron presentes otros como Rusia y Japón.

Durante esta Conferencia, los asistentes analizaron el reciente documento elaborado por la Comisión para lograr una mejor gestión de los recursos en la

zona desde la perspectiva de la sostenibilidad. Bruselas plantea una serie de modificaciones en materia de gestión con cambios en las artes y las políticas de vedas temporales, así como mediante la declaración de zonas sen-

sibles. Desde esta perspectiva, se ha puesto sobre la mesa la posibilidad de declarar zonas especiales para la protección de la pesca como ya ha hecho España en algunos puntos en 1997. Estas acciones suponen la extensión de los controles sobre aguas hasta las 49 millas. El derecho internacional contempla la figura de la Zona Económica Exclusiva hasta las 200 millas. Por otra parte, la misma normativa contempla que la jurisdicción hasta las 12 millas corresponde al país ribereño.

La regulación de las pesquerías en el Mediterráneo, a diferencia de otras zonas en los mares del norte, encierra unas mayores dificultades en cuanto supone la necesidad de articular y conjugar actuaciones de países bajo la órbita comunitaria con terceros países. Desde esta perspectiva se impone la negociación abierta fundamentalmente en el seno del Consejo General de Pesca del Mediterráneo que actualmente depende de Naciones Unidas. Desde la Administración española, el ministro, Miguel Arias Cañete, defendió la necesidad de desarrollar programas de cooperación para ayudar a los países en desarrollo. Desde la presidencia del Consejo, el marroquí, Mohamed Yaieb Rgafes defendió una mayor dureza para luchar contra la pesca ilegal tanto en los barcos en caladeros, como en los procesos de comercialización. Rabat reclamó igualmente a la Administración española apoyo para programas de investigación pesquera.

En el Mediterráneo hay una flota de 41.637 barcos con 105.000 empleos y, en España, la flota es de 4.155 barcos con unos 20.000 empleos. ■



mar 2003



En las páginas siguientes MAR ofrece un amplio resumen de la actualidad en el sector marítimo pesquero, del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y del Instituto Social de la Marina

Consenso de los grupos parlamentarios

RENOVADO EL PACTO DE TOLEDO QUE GARANTIZA EL FUTURO DE LAS PENSIONES



Los diputados de la Comisión del Pacto de Toledo entregaron al Presidente del Gobierno el documento renovado.

Después de tres años de trabajo, la Comisión no permanente del Pacto de Toledo, integrada por representantes del PP, PSOE, IU, CIU, PNV, CC y PA, llegaron a un acuerdo por el que se ha renovado dicho acuerdo político de 1995 por otros cinco años. El texto que se ha consensuado recoge las 15 recomendaciones del anterior pacto, revisadas y actualizadas e incorpora otras nuevas hasta un total de 22. El nuevo acuerdo recibió el respaldo del Pleno del Congreso de los Diputados que lo aprobó, el 2 de octubre, por mayoría.

La renovación de este acuerdo, cuyo objetivo es proponer al Gobierno una serie de recomendaciones que permitan garantizar el futuro del sistema de pensiones, continúa en la línea del anterior, defendiendo el consenso para introducir las adaptaciones necesarias con el fin de asegurar la viabilidad futura de la protección social.

En manos del Gobierno

Los representantes de los grupos parlamentarios que han trabajado en el nuevo documento se lo han entregado ya al Gobierno, para que sea este y los agentes sociales los encargados de negociar medidas que garanticen el futuro del sistema público de pensiones en España, tal y como se hizo en la edición anterior. Tanto empresarios y sindicatos como el Gobierno han acogido favorable-



El Presidente de la Comisión, Jesús Merino (PP), conversa con José Antonio Griñán (PSOE).

mente la nueva propuesta. El titular de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana, ha afirmado que este documento «es más complejo que el anterior, pero hace unas recomendaciones en la línea de las medidas que viene adoptando el Gobierno en el marco del último acuerdo firmado con los agentes sociales y apuesta por la continuidad y mejora de esas políticas.»

Las nuevas recomendaciones

De las 22 recomendaciones que recoge el nuevo Pacto de Toledo, quince ya estaban incluidas en el anterior por lo que la Comisión parlamentaria se ha limitado a su revisión y actualización, mientras que en las nuevas ha tenido en cuenta los nuevos condicionantes económicos y sociales a los que se enfrenta la sociedad y por tanto los sis-

temas públicos de pensiones: envejecimiento de la población, prejubilaciones, inmigración, etc.

Con respecto a los dos primeros puntos, los diputados que han elaborado el informe han dejado claro que para garantizar la viabilidad futura de las pensiones hay que trabajar más tiempo y más personas. De ahí que considere objetivo prioritario el crecimiento del empleo para que haya más cotizantes e insiste en que este empleo sea fundamentalmente femenino y de mayores de 50 años. Junto a ello apuesta por la prolongación de la vida laboral, incrementar las medidas para la jubilación gradual y flexible y por acercar la edad real de jubilación, que ahora está en 63 años, a la legal que es de 65.

En este punto la Comisión se ha mostrado dura con las prejubilaciones y considera que «sólo en supuestos específicos y justificados deberían poder utilizarse recursos públicos de la Seguridad Social para ajustes de plantilla que supongan jubilaciones anticipadas»

Nuevos retos

Los diputados que han elaborado esta reedición del Pacto de Toledo han tenido en cuenta los nuevos retos a los que se enfrentan los sistemas públicos de protección social. En este sentido recomiendan estudiar la situación de los trabajadores afect-



tados por las nuevas formas de trabajo: tiempo parcial, temporal, etc.

La Comisión también recomienda que el Gobierno estudie el impacto que está teniendo en la Seguridad Social la entrada de inmigrantes y le insta a que todos los que residan legalmente en España tengan todos sus derechos de protección Social.

Asimismo en el nuevo Pacto de Toledo se hace referencia a la dependencia de personas mayores, enfermas, etc, y se considera que es necesaria una pronta regulación de la misma, la situación de cobertura y las posibles alternativas para su protección, teniendo en cuenta

la distribución de competencias entre las distintas administraciones públicas, garantizando los recursos necesarios para su financiación y la igualdad de acceso.

Período de cotización

El punto más polémico para consensuar ha sido el de la ampliación de los años de cálculo de las pensiones. La Comisión ha mantenido los principios enunciados en el anterior Pacto de Toledo, basados en la idea de que «es preciso seguir reforzando el principio de contributividad como elemento básico para la preservación del equilibrio financiero del sistema».

Pero la Comisión ha considerado que la mayor proporcionalidad entre las pensiones y el esfuerzo de cotización realizado ha de hacerse gradualmente. Como se recordará el primer paso en este sentido lo dio el Partido Socialista, en su reforma de 1985, cuando amplió de dos a ocho el Período de cálculo de las pensiones y el segundo el Partido Popular, de acuerdo con UGT y CCOO, en 1996, cuando dicho plazo pasó de ocho a quince años. ■

EL PACTO DE TOLEDO Y LOS RÉGIMENES ESPECIALES

Como se recordará una de las recomendaciones del anterior Pacto de Toledo indicaba que había que simplificar e integrar los Regímenes Especiales hasta tener uno General y otro para Autónomos. La Comisión considera en esta nueva edición que antes de poner en marcha dicho proceso de simplificación es necesario «impulsar un análisis exhaustivo de la situación actual de los Regímenes Especiales del Mar y Agrario y de los

sectores económicos en ellos protegidos».

Iniciado el proceso de integración, el nuevo documento «estima indispensable que ésta se produzca de manera gradual y no traumática, y que se mantengan las especialidades que procedan con relación a cada uno de tales colectivos, estudiando el establecimiento de períodos graduales de integración y la posibilidad de que las mismas sean financiadas, en parte, por el sistema de Seguridad Social».

Seguridad Social 2004

La Seguridad Social gastará en 2004 un total de 82.421 millones de euros, 5.124 millones más que en 2003, lo que representa un crecimiento del 6,6 sobre el ejercicio anterior. La mayoría de este presupuesto, 75.110 millones de euros, se destinará al pago de las pensiones y demás prestaciones económicas. La Seguridad Social aumenta con este presupuesto su participación en el Producto Interior Bruto (PIB), que pasa del 9,98 por ciento de 2003 al 10,04 por ciento del presente año.

«Con este presupuesto, ha afirmado el secretario de Estado de la Seguridad Social, Fernando Castelló, la Seguridad Social persigue potenciar los niveles de bienestar ya alcanzados y, al mismo tiempo, avanzar en la dotación del Fondo de Reserva, como seguro frente a posibles incertidumbres»



PRESUPUESTOS PARA LA ESTABILIDAD Y MEJORA DE LA PROTECCIÓN SOCIAL

Precisamente el Fondo de Reserva es una de las partidas que sale reforzada en estos presupuestos de la Seguridad Social 2004, ya que, por primera vez desde su creación, se va a destinar al mismo la totalidad del excedente presupuestario, una vez atendidas las obligaciones financieras, es decir, 3.007,52 millones de euros.

Esta cifra podría verse incrementada, mediante acuerdo de Consejo de Ministros, en la medida que lo permitan las posibilidades financieras del sistema. Al cierre de este número de MAR, la dotación del Fondo de Reserva es de 9.878,16 millones de eu-

ros (más de 1,6 billones de las antiguas pesetas).

Mantenimiento de las pensiones

El presupuesto de la Seguridad Social para 2004 contempla que todas las pensiones sean actualizadas en función del IPC previsto para el año 2004, recogándose, asimismo, la compensación por la posible desviación en el presente año. El presupuesto prevé, también las mejoras de protección social aprobadas para los autónomos, como es la protección por accidente de trabajo y enfermedad profesional y la mejora de la prestación por incapacidad temporal por

contingencias comunes, que empezarán a cobrar desde el cuarto día.

Los gastos de la Seguridad Social

De los 82.421 millones de euros presupuestados para la Seguridad Social en 2004, el 93,5 por ciento se destinará a la protección social y el 2,0 por ciento a la gestión de servicios comunes de Tesorería, Informática, Control interno y otros servicios comunes.

A las prestaciones sociales se van a destinar 75.110 millones de euros, que representan el 91,1 por ciento del total del presupuesto,

LOS PRESUPUESTOS DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Los presupuestos asignados al Instituto social de la Marina, como entidad gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar, ascienden en 2004 a 1.459.802 miles de euros, lo que supone un incremento de un 5,92 por ciento con respecto al año pasado, en que la asignación fue de 1.384.696,93 miles de euros.

De este volumen de recursos, el gasto previsto en gestión directa es de 1.406.588,57 miles de euros, equivalente al 96,35 por ciento del presupuesto, mientras que la dotación a las Comunidades Autónomas por la gestión de los servicios sanitarios y sociales asumidos asciende a 53.213 miles de euros, que representan el 3,65 por ciento restante.

Dentro de las partidas asignadas a la gestión directa, los programas de prestaciones económicas: pensiones y otras prestaciones absorben el 89,35 por ciento, los asistenciales, el 6,36 por ciento y los de administración, que contienen actividades de inscripción y afiliación de empresas y trabajadores, el 4,29 por ciento restante.

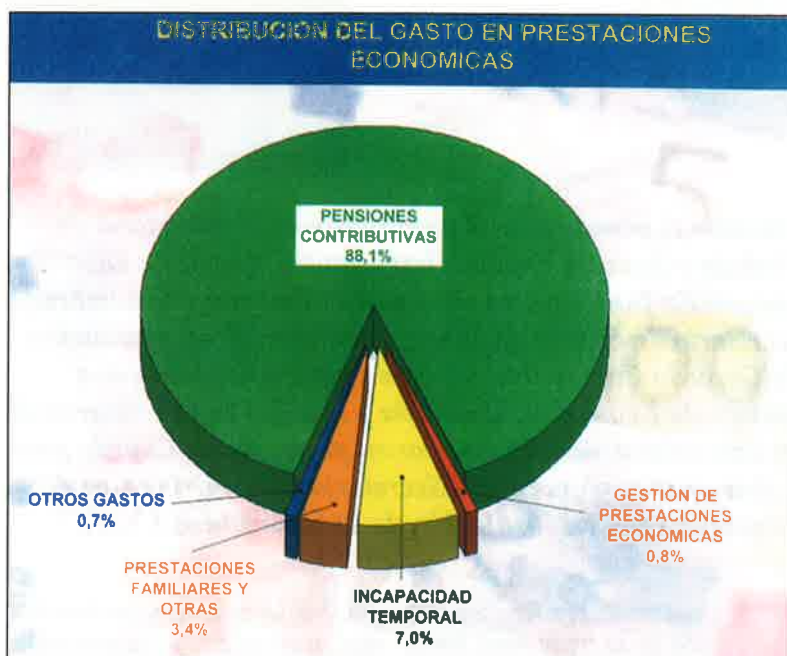
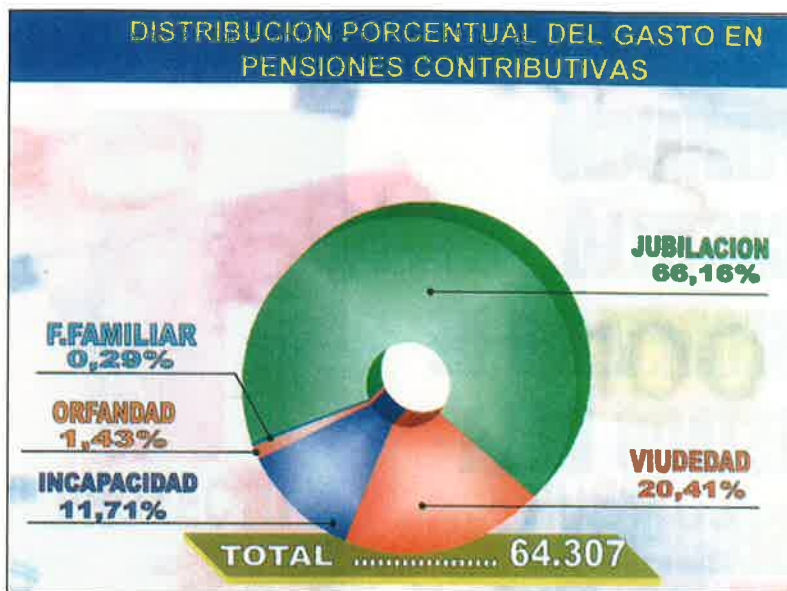
con un incremento del 7,6 por ciento con respecto al ejercicio 2003.

Pensiones

A esta cobertura se dedicará la mayor parte de lo presupuestado para protección social, es decir, un total de 66.170 millones de euros, con un incremento del 7 por ciento sobre el año 2003. Dentro de la partida dedicada a pensiones, las contributivas se incrementan en el 7,1 por ciento y ascienden a 64.307 millones de euros.

A pensiones no contributivas se destinan 1.863 millones de euros, con un aumento previsto sobre el presupuesto del ejercicio de 2003 equivalente al 3,3 por ciento.

El resto del presupuesto destinado a la protección social se gastará en maternidad y prestaciones familiares, asistencia sanitaria, servicios sociales y otras prestaciones económicas.



Los ingresos de la Seguridad Social

El presupuesto de la Seguridad Social en 2004 se presenta equilibrado entre ingresos y gastos. De manera que de los 82.421 millones de euros que se van a gastar está previsto que se ingresen 76.404 millones de euros por cotizaciones sociales, lo que supone un 6,6 por ciento más que en 2003, como consecuencia del empleo, los incrementos salariales, la mejora en los procesos

de recaudación y los avances en el control informático de la morosidad.

Otro de los ingresos con los que cuenta el presupuesto de la Seguridad Social es el de las transferencias del Estado, que están destinadas a la financiación de las prestaciones y servicios sociales no contributivos. Esta partida cuenta con 4.677 millones de euros, lo que supone un 9,1 por ciento de aumento con respecto al ejercicio anterior. ■

Relevos en el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

FERNANDO CASTELLÓ, SECRETARIO DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL



Durante el pasado año se produjeron en el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales importantes relevos de altos cargos. En junio, Fernando Castelló Boronat fue nombrado secretario de Estado de la Seguridad Social, en sustitución de Gerardo Camps Devesa, quien pasó a ocuparse de a cartera de Economía, Hacienda y Empleo en el Gobierno de la Comunidad Valenciana. Por su parte, Javier Cepeda pasó a desempeñar el puesto de Secretario General Técnico del Departamento, en sustitución de Luis Martínez.

El nuevo secretario de Estado de la Seguridad Social, Fernando Castelló, nació en Castellón el 18 de junio de 1958. Es licenciado en Ciencias Políticas y Sociología por la Universidad Complutense de Madrid. Con anterioridad a este puesto había sido Concejal del Ayuntamiento de su ciudad natal; diputado en las Cortes valencianas, en donde había sido portavoz de Economía y presidente del Grupo parlamentario Popular y Consejero de Industria y Comercio (1999-2001), de Innovación y Competitividad (2001-2002) y de Industria, Comercio y Ener-

gía En sus primeras declaraciones, tras su toma de posesión que estuvo presidida por el titular del Departamento, Eduardo Zaplana, Fernando Castelló

afirmó que «mi primer objetivo es mantener el ritmo de eficacia de gestión de la Seguridad Social y continuar incrementando el número de afiliados a las Seguridad Social para que se siga pudiendo ampliar ese Fondo de Reserva tan importante para consolidar el sistema de pensiones. Un sistema que, de cara al futuro, tiene que estar de acuerdo con la realidad demográfica. Espero cumplirlo con trabajo e ilusión y cuando tenga que cederle el puesto a mi sucesor dejarle el mismo brillante legado que me ha dejado a mi Gerardo Camps». ■

RELEVO EN LAS SECRETARÍAS GENERALES DE EMPLEO Y ASUNTOS SOCIALES

Previamente a estos cambios, en febrero, se habían producido los relevos de Juan Chozas y de Concepción Dancausa en las secretarías generales de Empleo y Asuntos Sociales, respectivamente. Para sustituir al primero fue nombrada Carmen de Miguel García, nacida en Valencia en enero de 1959. Licenciada en Derecho por

la Universidad de Valencia, es Técnico de la Administración Central.

Por su parte, Lucía Figar se encargó de la secretaría general de Asuntos Sociales. Figar es licenciada en Económicas y Empresariales por el CUNEF de la Universidad Complutense de Madrid.

APROBADA LA NUEVA LEY DE EMPLEO

El año 2003 dejó para los trabajadores una nueva Ley de Empleo, cuyo principal objetivo es ayudar a los parados a encontrar un empleo adecuado a sus características y a las empresas a contratar a los trabajadores que necesitan. La nueva norma se define como un conjunto de medidas para ayudar a los desempleados a mejorar sus posibilidades frente al mercado de trabajo y establece las bases para tener unos Servicios Públicos de Empleo más eficaces y modernos.



La nueva Ley de Empleo establece que todos los servicios públicos de empleo, ya sean estatales, autonómicos o municipales, deberán coordinar sus actuaciones. También deberán colaborar con otras entidades especializadas en la materia como agencias de colocación sin fines de lucro, empresas de trabajo temporal y organizaciones empresariales y sindicales.

Mejorar las oportunidades de empleo

Para mejorar las oportunidades de empleo la nueva normativa establece un conjunto de medidas que pueden recibir los desempleados adaptándose a sus características personales y a las del mercado de trabajo en el cual han de participar.

A cada desempleado se le proporcionarán acciones que mejoren sus posibilidades de inserción y este debe comprometerse a participar activamente en la búsqueda de un empleo.

La Ley también da apoyo adicional a los colectivos con especiales dificultades para integrarse en el mercado de trabajo, que se articulará a través de itinerarios de atención personalizada y de tutoría de los desempleados, especialmente a los parados de larga duración, en función de sus características personales y profesionales.

Necesidad y consenso

El texto de la nueva Ley de Empleo ha sido fruto del diálogo con representantes de las comunidades autónomas y de los interlocutores sociales. Según recalcó, en su momento, el ministro de Trabajo y Asuntos

Sociales, Eduardo Zaplana, «la nueva Ley se ha consensuado después de diez años de intentos fallidos» y explicó que la misma recoge «un importante número de observaciones aportadas por ellos».

También puso el acento el ministro en la necesidad de la nueva Ley, ya que la anterior databa de 1980, «porque en ella han quedado recogidos los importantes cambios acaecidos en el ámbito de la intermediación laboral de los últimos años como la legalización, en 1994, de las agencias de colocación o el progresivo aumento de competencias en materia de empleo por parte de las comunidades autónomas».

Finalmente hay que subrayar que, con la nueva Ley, el Instituto Nacional de Empleo, INEM, ha pasado a denominarse Servicio Público de Empleo. ■

Año de aniversarios



LA TESORERÍA GENERAL Y EL INSS CUMPLIERON 25 AÑOS

En el año que acaba de finalizar se celebraron dos importantes acontecimientos para la Seguridad Social: el XXV aniversario de la creación de la Tesorería General de la Seguridad Social y del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS). El primero se celebró con un acto en el que participaron todos los directivos de la Seguridad Social y relevantes catedráticos del Derecho del Trabajo y una exposición y el INSS lo hizo presentando la edición del libro «El sistema de pensiones en España. Conformación, consolidación y adaptabilidad a los cambios» y la puesta en marcha de la campaña informativa «¿Cómo va mi pensión?».

Bajo el lema «Mejorando el presente, asegurando el futuro», la Tesorería General de la Seguridad Social celebró el XXV aniversario de su fundación. A tal efecto organizó un acto en el que se celebraron dos mesas redondas, moderadas por el responsable de este organismo, Francisco Gómez Ferreiro, en las que participaron los directores generales de la Seguridad Social y catedráticos de reconocido prestigio en el ámbito del Derecho y de la Seguridad Social.

En ellas se analizó la evolución experimentada por la Tesorería General durante los últimos veinticinco años, así como su configuración como un nuevo y moderno modelo organizativo, que es referencia para otros organismos.

La jornada conmemorativa de este XXV aniversario se completó con

la proyección de un vídeo e el que se contó la historia, evolución y situación actual de la Tesorería General y la visita a una exposición centrada en la modernización de este organismo con la incorporación de las nuevas tecnologías. También con motivo de esta efemérides se editó un número especial de su revista «Tesorería Actual».

Aniversario del INSS

Los actos de apertura y cierre de esta jornada estuvieron presididos por el secretario de Estado de la Seguridad Social, Fernando Castelló y por el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana, respectivamente y a ellos asistieron todos los altos cargos del Departamento. Ambos responsables políticos tuvieron palabras de elogio para los más de 14.000 funcionarios que llevan a cabo las tareas de gestión que realiza la Tesorería.

Por su parte, el Instituto Nacional de la Seguridad Social, celebró en noviembre el XXV aniversario de su creación con la puesta en marcha de la campaña «¿Cómo va mi pensión?» y la edición del libro «El sistema de pensiones en España. Conformación, consolidación y adaptabilidad a los cambios». Ambos eventos fueron presentados, en Castellón, por el secretario de Estado de la Seguridad Social, Fernando Castelló y el director general del INSS, Rafael Mateos Carrasco, en el transcurso de las Jornadas de Directivos del Instituto Nacional de la Seguridad Social, que se celebran anualmente y que convoca a los responsables nacionales de este organismo.

El broche de oro de esta jornada conmemorativa del XXV aniversario del INSS fue el homenaje y reconocimiento que se rindió a tres funcionarios del organismo que cuentan con más de 50 años de dedicación a la Seguridad Social y que siguen en activo en el INSS desde su etapa fundacional.

Finalmente, cabe recordar que la Tesorería General de la Seguridad Social fue creada por Real Decreto Ley 2318/1978, de 15 de septiembre y el Instituto Nacional de la Seguridad Social por Real Decreto Ley 36/1978 de 19 de noviembre. ■

Plan de Acción para el Empleo 2003

MÁS DE 29.000 MILLONES DE EUROS PARA CREAR PUESTOS DE TRABAJO

Ayudar a los desempleados a encontrar un empleo es el objetivo prioritario del Plan Nacional de Acción para el Empleo del Reino de España, que el gobierno presentó en 2003 a la Unión Europea, siguiendo las directrices marcadas comunitariamente. Este Plan ha beneficiado a 1.510.000 desempleados, que han realizado un total de 2.114.723 acciones de inserción y para ello se han movilizado durante el pasado año 29.142 millones de euros entre todas las Administraciones públicas, un 95 por ciento más que el anterior Plan. Del total de este presupuesto, 6.391,9 millones de euros estuvieron destinados a políticas activas de empleo, lo que ha supuesto un incremento de casi un 6 por ciento con respecto a 2002.

Este es el sexto Plan de Acción para el Empleo que presenta el Reino de España a la Unión Europea desde que se acordara hacerlos preceptivos en la Cumbre de Luxemburgo de 1997. Pero el Plan del pasado año inició una nueva etapa de la Estrategia Europea de Empleo para el período 2003-2006. En esta nueva etapa las directrices para el empleo se simplifican y se reducen a petición de los Estados miembros de la Comisión Europea. Con ello se ha pretendido dar una mayor estabilidad, con menos cambios interanuales. El horizonte de los planes se ha fijado en el año 2010, con una evaluación intermedia al terminar el período 2003-2006.

Medidas a favor de los desempleados

El Plan se estructuró en tres objetivos: lograr el pleno empleo, mejorar la calidad y la productividad y reforzar la cohesión y la inclusión social. Tiene diez directrices específicas que integran las aportaciones de los distintos ministerios implicados, puesto que este Plan contiene medidas que ejecutan no sólo el Gobier-

no sino también las Comunidades Autónomas, los agentes sociales y otras entidades. La finalidad es que este sea el «plan de los países» y no el de los Gobiernos.

Uno de los capítulos que mayor dotación económica ha tenido ha sido el de las «medidas activas a favor de los desempleados», que ha contado con 3.169 millones de euros, lo que ha supuesto un 10 por ciento más que en el Plan anterior. Entre las medidas a tomar han figurado: la aprobación de la nueva Ley de Empleo y completar la moderni-

zación del Servicio Público de Empleo (antiguo INEM), mediante la incorporación progresiva de recursos humanos hasta llegar a una contratación total de 3.500 personas.

Incentivos al empleo

Más de 10.352 millones de euros se han destinado a hacer rentable el trabajo mediante incentivos al empleo, otra de las directrices marcadas por la Unión europea. Así se han seguido incentivando los contratos indefinidos mediante bonificaciones a la Seguridad Social. A ello se ha unido la reforma de las prestaciones de desempleo que, según Trabajo, contribuye a incentivar la creación de puestos de trabajo.

Formación

En el Plan se ha previsto también la puesta en práctica de estrategias de aprendizaje permanente para mejorar la calidad y la eficacia de los sistemas de educación que permitan a los ciudadanos adquirir los conocimientos que requiere el actual mercado de trabajo y reducir los desfases entre oferta y demanda de empleo. Para ello el Sistema Nacional de Cualificaciones y Formación Profesional es un eficaz instrumento en el diseño de las carreras profesionales y en la transparencia del mercado laboral.

Finalmente cabe recordar que en el PNAE se contemplan acciones para la prolongación de la vida activa, para acrecentar la igualdad entre hombres y mujeres y para combatir la discriminación. ■



Acuerdo entre el Gobierno, empresarios y sindicatos



LOS PLANES DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES OBLIGATORIOS EN TODAS LAS EMPRESAS

En junio del año que ahora finaliza, el Gobierno llegó a un acuerdo con los sindicatos y los empresarios para modificar el marco legislativo de la prevención de riesgos laborales con el objetivo de favorecer la integración de la prevención en los procesos productivos y mejorar el cumplimiento de la normativa preventiva. Según las reformas aprobadas, las empresas están obligadas a incorporar en su sistema de gestión un plan de Prevención de Riesgos Laborales que deberá incluir la prevención de los mismos y la planificación de las actividades preventivas que deberán desarrollarse en su ejecución. En noviembre estas medidas fueron aprobadas como Ley de Reforma de Prevención de Riesgos Laborales por el Parlamento.

A partir de la nueva norma, que modifica la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y la de Infracciones y Sanciones en el Orden Social, el empresario está obligado a elaborar e implantar un plan contra los accidentes, para lo que deberá evaluar los riesgos que conllevan el desarrollo de las actividades permanentes y se deberá hacer un seguimiento del mismo.

Se trata, en definitiva, de elaborar planes preventivos rigurosos que integren todos los recursos necesarios y no un mero listado de enumeración de los mismos. Este plan deberá estar integrado en el sistema general de gestión de las empresas.

Las actividades preventivas deberán debatirse antes de su puesta en práctica con los representantes de los trabajadores encargados de la prevención de riesgos laborales en el seno del Comité de Seguridad y Salud de cada empresa. Y, además se deberá desarrollar un seguimiento de

la actividad preventiva al objeto de mejorar la eficacia de la misma.

Como también se modificó la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social a partir de la aprobación de la nueva norma se tipifica como infracción la no inclusión de la actividad preventiva en la empresa y el incumplimiento de esta de la obligación de aprobar e implantar el Plan de Prevención de Riesgos Laborales.

En la misma dirección, también será objeto de sanción no llevar a cabo las evaluaciones de riesgos o no realizar aquellas actividades de prevención que se derivan del resultado de dichas evaluaciones.

La nueva norma reconoce a los funcionarios de aquellas Comunidades Autónomas, que tienen competencias en materia de prevención de riesgos laborales funciones de asesoramiento y comprobación de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo, garantizando una mejor colaboración con la Inspección de Trabajo.

Según afirmaron en su día los responsables del ministerio de Trabajo, con estas nuevas medidas se trata de integrar la prevención de riesgos laborales en las empresas, facilitar una actividad preventiva programada y lograr mejores garantías de control de los riesgos laborales en situaciones de mayor peligrosidad.

Y de otro lado, garantizar el cumplimiento de la normativa mediante actuaciones de los órganos de control público, a través de una mejor utilización de los recursos de las administraciones públicas competentes y una mejor definición de las conductas infractoras.



Campaña

Complementariamente a la adopción de nuevas normas que puedan contribuir a que disminuyan los accidentes laborales, el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales también ha continuado su trayectoria de poner en marcha campañas informativas de prevención.

Con el lema «Haz de la prevención de riesgos laborales un hábito de vida», la secretaria de Estado de la Seguridad Social puso en marcha esta campaña a mediados de año, con el fin de sensibilizar a empresarios y trabajadores y a la sociedad en general de la necesidad de incorporar acciones de prevención ante los posibles riesgos que se producen en el desarrollo de la actividad profesional. ■

Benefician a casi tres millones de trabajadores

APROBADAS MEDIDAS QUE AMPLIARON LA PROTECCIÓN SOCIAL DE LOS AUTÓNOMOS

El año 2003 ha sido especialmente positivo para los trabajadores autónomos, ya que el Gobierno, a propuesta del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, ha aprobado una serie de medidas que han ampliado su protección social. «Se trataba de, según los responsables de la Seguridad Social, de corregir discriminaciones y homologar la acción protectora de estos trabajadores respecto a la dispensada en el Régimen General».

La principal mejora aprobada ha sido la de que los trabajadores por cuenta propia de los Regímenes Especiales del Mar, de Autónomos y Agrario podrán acceder a la prestación por incapacidad temporal, tanto por enfermedad común como por accidente de trabajo y enfermedad profesional en las mismas condiciones que el resto de trabajadores por cuenta ajena.

En el caso de enfermedad común o accidente laboral, todos los trabajadores por cuenta propia recibirán la prestación de la Seguridad Social a partir del cuarto día, al igual que sucede en el Régimen General (antes era a partir del décimo quinto día). La cuantía de la prestación será del 60 por ciento de la base reguladora desde el cuarto hasta el vigésimo día de baja y a partir de este y hasta el alta, será del 75 por ciento.

Accidente de trabajo

Cuando se trate de un accidente de trabajo la prestación se recibe desde el día siguiente, al igual que en el Régimen General y la cuantía de la misma será del 75 por ciento de la base reguladora. Esta es una prestación nueva dentro del Régimen



Especial de Autónomos. La norma establece que el acceso a la misma es voluntario y es condición indispensable que el trabajador autónomo se haya acogido a la cobertura, también voluntaria de la prestación por incapacidad temporal y pague la correspondiente cotización, que también está estipulada en la norma.

Exoneración de cuotas

También ha puesto en marcha el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales la extensión de la exoneración de cuotas a todos los trabajadores por cuenta propia (incluidos los del Régimen Especial del Mar y el Agrario) que tengan 65 o más años de edad y acrediten 35 años de cotización efectiva a la Seguridad Social.

Por último también se está articulando la reducción de los costes de Seguridad Social de los jóvenes autónomos durante sus primeros años de actividad, de manera que sea posible impulsar y favorecer la viabilidad de sus proyectos empresariales en sus momentos iniciales, que suelen ser los más difíciles.

Se trata en definitiva como dijo en su momento el ex secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, de «mejorar la protección social de un colectivo muy importante en la economía española, que ronda ya los tres millones de afiliados, y que con su esfuerzo y entusiasmo se están implicando en la creación de riqueza productiva y de empleo, desarrollando nuevas iniciativas que crean oportunidades que a todos favorecen». ■

Así fue el 2003 en el Instituto Social de la Marina

EN MARCHA LA CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO BUQUE HOSPITAL

El año 2003 dejó para el Instituto Social de la Marina un importante acontecimiento: la aprobación por el Gobierno de la construcción de un nuevo buque hospital, que atenderá sanitariamente a las flotas pesqueras que faenan en el Cantábrico y en el Atlántico Norte. Con su entrada en funcionamiento se avanzará en uno de los objetivos esenciales de este Organismo que es prestar la mejor atención sanitaria a los trabajadores del mar embarcados, igualando, en la medida de lo posible, a la que reciben los demás trabajadores que desarrollan su actividad en tierra.

Fue el 12 de septiembre cuando el Consejo de Ministros, a propuesta del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, aprobó la construcción del nuevo buque hospital y de apoyo logístico destinado a la asistencia sanitaria de la flota pesquera que faena en el Golfo de Vizcaya y en el Atlántico Norte en la captura del bocarte, el bonito y el pez espada.

El nuevo barco realizará las campañas de Asistencia Médica Embarcada, que anualmente lleva a cabo el Instituto Social de la Marina durante los meses de marzo a noviembre y que hasta ahora venía realizando con un buque hospital alquilado. El concurso público para iniciar la construcción del nuevo buque se puso en marcha en el mes de octubre con un presupuesto de 17.610.000 euros.

Tal y como explicó a esta revista en el número de septiembre, el secretario de Estado de la Seguridad Social, Fernando Castelló «el nuevo buque parte de la experiencia adquirida por el buque hospital «Esperanza del Mar» en sus más de veinte años de asistencia a la flota pesquera española que opera al sur de Ca-



narias. Como él incorporará la tecnología más avanzada tanto en el aspecto sanitario como en el de la Seguridad a bordo, en los sistemas de ayudas a la navegación, en las comunicaciones y en el control de la contaminación ambiental»

Alta tecnología

El futuro buque tendrá una eslora de unos 60 metros, navegará a una velocidad en torno a los 15 nudos y tendrá una autonomía de más de 5.000 millas. Estará dotado de camarotes para 10 enfermos, UCI, quirófano,

sala de rayos X y laboratorio de análisis clínicos. Como en el caso del «Esperanza del Mar» estará equipado para la consulta telemédica y por videoconferencia. Contará con tres lanchas, una de ellas medicalizada, de transbordo, además de helipuerto.

En la zona de actuación prevista para el nuevo buque sanitario faena una flota pesquera estimada en alrededor de 1.500 buques, en los que trabajan cerca de 19.000 hombres. Estos barcos operan permanentemente, caso de la flota espadera o en temporadas o costeras determinadas. Las flotas del pez espada y bonitera faenan con un alejamiento máximo de los puertos base de 1.500 millas. Las flotas de las costeras del bocarte y merluza operan con un alejamiento máximo de 1.000 millas en los caladeros del Gran Sol.

Las tripulaciones embarcadas en estas flotas proceden de Galicia (73 por ciento), País Vasco (16 por ciento), Cantabria (6 por ciento) y Asturias (5 por ciento)

La puesta en marcha del futuro buque hospital «es - como afirmó Fernando Castelló- una decidida apuesta de la Seguridad Social en beneficio de los trabajadores del mar, acercando la prestación asistencial al lugar donde se desarrolla su trabajo». ■

EL ISM POTENCIA SU PRESENCIA INTERNACIONAL



Además de realizar los trabajos propios de gestión de prestaciones sociales, como entidad gestora del Régimen Especial del Mar, el Instituto Social de la Marina continuó desarrollando e impulsando, a lo largo del año 2003, proyectos de formación y cooperación internacional con distintos países africanos e iberoamericanos.

También continuó el ISM con la puesta en marcha de actividades en el marco del Programa de Sanidad Marítima, tanto en su vertiente asistencial como preventiva. El buque hospital «Esperanza del Mar» atendió sanitariamente a las flotas que faenan en los caladeros africanos mientras que la AME (Asistencia Médica Embarcada), con el buque «Científico» se ocupó de la salud de los más de 10.000 trabajadores que faenan en el Cantábrico y en el Atlántico Norte, en las costeras del bocarte, bonito y pez espada.

Como es tradicional, en 2003 también se pusieron en marcha dos campañas de prevención de riesgos laborales para los trabajadores del mar y se distribuyeron los libros de revisión de los botiquines a bordo.

Finalmente, cabe destacar en el balance de 2003 la conmemoración del XXV aniversario de la creación de las guarderías del ISM; la mejora de instalaciones de varias Casas del Mar y Centros Asistenciales en el Extranjero y la importante presencia del Instituto Social de la Marina en numerosos acontecimientos institucionales, Seminarios y Jornadas celebrados a lo largo de todo el año.

Durante 2003 el ISM continuó impulsando proyectos de cooperación internacional, abriendo líneas de colaboración con nuevos países y amplió su presencia institucional en numerosas actividades relacionadas con el ámbito marítimo-pesquero y de la Seguridad Social

En los últimos doce meses el Instituto Social de la Marina ha continuado impulsando una serie de actividades en el marco del programa de cooperación internacional, iniciado hace diez años, y que ya se extiende a diversos países de África e Iberoamérica.

La participación del ISM en este tipo de programas se realiza a instancias de los países interesados en potenciar y desarrollar su



Jornadas de formación celebradas en Bamio.



María Antonia Lucena en París

sector pesquero y siempre en colaboración con la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI). La formación es eje de estos programas y se realiza a través de distintos cursos que se imparten «in situ» o bien en el Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio.

Cooperación internacional

Durante el pasado año fueron numerosas las actividades en este campo. El año se inició con la celebración, en Bamio, del Seminario sobre «Normativa Internacional en materia de seguridad y salud en la pesca» en el que participaron treinta y ocho representantes de todos los sectores pesqueros de Mauritania.

Proyecto Padespa

A finales del mes de marzo una delegación del Instituto So-

cial de la Marina se desplazó a Perú con el objetivo de continuar la labor de apoyo y asesoramiento que el ISM viene prestando al sector pesquero peruano desde 1999, fecha de comienzo del Proyecto de Apoyo al desarrollo del Sector Pesquero y Acuícola del Perú (PADESPA). La visita, siempre en colaboración con la AECEI, se enmarcó en la segunda fase del proyecto que tiene una vigencia hasta diciembre de 2005.

Honduras y Costa Rica

En junio una delegación del Instituto Social de la Marina, encabezada por la directora general, María Antonia Lucena, viajó a Honduras y Costa Rica para abrir nuevas líneas de cooperación. El viaje a Honduras, realizado a petición del ministro hondureño de Trabajo y Seguridad Social, Germán Leitzelar, tuvo

como objetivo establecer las primeras bases para un acuerdo de colaboración en materia de formación.

En Costa Rica, la directora general del ISM firmó un acuerdo marco de colaboración con el Instituto Costarricense DE Pesca y Acuicultura (INCOPECA), cuyas líneas de colaboración se habían fijado en un anterior viaje de la directora general a ese país, teniendo como objetivo mejorar las condiciones socioeconómicas de la pesca en Costa Rica. La firma del acuerdo se realizó en la Embajada de España en aquel país y estuvo presidida por el embajador Juan José Urtasum Erro.

Colaboración OIT

Durante los días 23 de mayo a 11 de julio diecisiete representantes de sectores empresariales implicados en actividades pesqueras de quince países de Iberoamérica participaron en el curso sobre «Modernización productiva y desarrollo sociolaboral para el sector pesquero» que se celebró en los centros de formación que la Organización Internacional del Trabajo (OIT) tiene en Turín y el Instituto Social de la Marina en Bamio.

El objetivo de este curso fue el fortalecimiento de la capacidad de las organizaciones de



Seminario hispano-mauritano.

empleadores para promover acciones de modernización del sector pesquero en América Latina que impulsen el desarrollo económico y social. El curso se completó con la visita que los participantes, acompañados de la directora general del ISM, María Antonia Lucena y el director en España de la OIT, Juan Hunt, realizaron al buque hospital «Esperanza del Mar», atracado en el puerto de Las Palmas.

Cooperación en Bamio

El Centro Nacional de Formación Marítima que el ISM tiene en la localidad pontevedresa de Bamio fue sede de algunas de las actividades de cooperación. Durante los últimos días de mayo y los primeros de junio, Bamio acogió la reunión hispano-lusa sobre Cooperativismo en el marco del protocolo Hispano-Luso, suscrito en Valencia en el año 2002.

A las reuniones asistieron representantes de las administraciones y de las organizaciones representativas del sector cooperativo y de la economía social de España y Portugal, con el objetivo común de intensificar intercambios de experiencias, y establecer estrategias comunes en el ámbito de la Unión Europea.

Ya entrado el mes de julio, del 14 al 25, se celebró también en Bamio, un Seminario Avanzado de Pesca, enmarcado en las actividades que viene desarrollando el programa NAUTA, en colaboración con la AE-CI, a favor del desarrollo sostenible del sector pesquero en África.

Este Seminario estuvo dirigido a funcionarios y técnicos, con capacidad de decisión e influencia en las administraciones públicas y en las instituciones relacionadas con la pesca artesanal, pertenecientes a países lusófonos incluidos en el programa NAUTA: Angola,

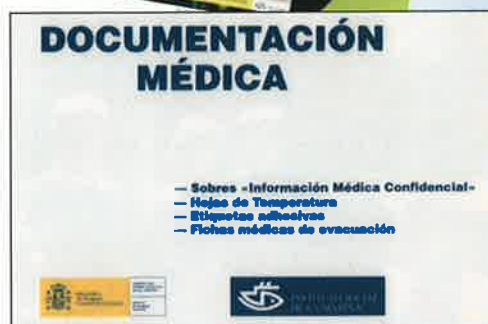
CAMPAÑAS DE PREVENCIÓN



A lo largo de 2003 el ISM puso en marcha dos campañas informativas en el marco de la acción preventiva que lleva a cabo el Programa de Sanidad Marítima. La primera de ellas tuvo como lema «Tu salud es lo primero» y su objetivo fue recordar a todos los trabajadores que faenen en cualquier tipo de barco la obligatoriedad de realizar los Reconocimientos Previos al Embarque para la detección y prevención de posibles enfermedades.

La segunda de las campañas, con el lema «Estamos en tu radio de acción», sirvió para recordar a los pescadores que faenan en las costeras del bocarte, bonito y pez espada las prestaciones que el ISM pone a su disposición a través de la campaña Asistencia Médica Embarcada, AME, que consiste en acercar la asistencia sanitaria a las tripulaciones embarcadas.

También durante todo el año pasado el ISM distribuyó gratuitamente los libros de revisión de los botiquines a bordo que han de llevar obligatoriamente todos los barcos.



Cabo Verde, Guinea Bissau, Mozambique y Santo Tomé-Príncipe.

Túnez, Guatemala y Cartagena de Indias

Ya, por último, merece destacar dentro de este capítulo de cooperación internacional el viaje realizado por una delegación técnica del ISM, integrada

por el director del colegio de Panxón, Alejandro Rouco y del jefe del departamento de Seguridad Marítima de Bamio, a finales de mayo a Túnez para hacer una prospección sobre las necesidades de este país en materia de formación marítima pesquera.

Asimismo, tuvieron gran interés las IV Jornadas para el Análi-



Seminario ISM-OIT en Bamio.



La directora general del ISM en el XXV aniversario de la Tesorería General.

sis de la Pesca Artesanal celebradas en el Centro Iberoamericano de Formación que la AECI tiene en La Antigua (Guatemala), en las que se realizaron análisis en profundidad de diversos aspectos relacionados con la pesca artesanal y se evaluaron los grados de cumplimiento de los compromisos adquiridos en las anteriores convocatorias de este curso.

Finalmente el ISM coordinó a finales de octubre un Seminario sobre Sanidad Marítima en el Centro de Formación de la Agencia Española de Cooperación Internacional de Cartagena de Indias (Colombia) al que asistieron la directora general del ISM, María Antonia Lucena Varea y el subdirector general de Acción Social Marítima, Carlos Fernández Navarro. Dos médicos del servicio de Sanidad Marítima fueron los encargados de explicar las actividades que este organismo lleva a cabo a favor de la salud de la gente de mar.

Formación y prevención

La formación y la prevención son dos actividades esenciales para el Instituto Social de la Marina. Además del Plan de Formación Permanente para el personal de la casa, el ISM desarrolló durante el año que ha finalizado un Programa de Formación dirigido expresamente a los trabajadores del mar con el que se ha dado respuesta a la

continua evolución de los mercados de Trabajo que requieren alto nivel de especialización y de polivalencia del trabajador. Instrumento esenciales para llevar adelante este trabajo han sido los Centros nacionales de Formación Marítima de Bamio y de Isla Cristina así como el resto de las escuelas de formación náutico pesquera que el ISM tiene en toda la costa.



Las guarderías del ISM celebraron su XX aniversario.

Por lo que se refiere a la Asistencia Médica Embarcada se realizaron con los buques hospital «Esperanza del Mar» y «Científico». De sus resultados hacemos balance en otro apartado de este número.

Aniversario de las guarderías

En 2003 el Instituto Social de la Marina celebró la conmemoración del XXV aniversario de la creación de una de sus obras más importante y entrañable: las guarderías para hijos de los trabajadores del mar. En el curso 1977-78 se abrieron las guarderías de Algeciras y Barbate, en Cádiz, que en la actualidad y en aplicación de la LOGSE han pasado a llamarse Centros de Educación Infantil «Entre Mares» y «La Trafiña», respectivamente; la de Garrucha, en Almería y la de Ayamonte, en Huelva. Después vendrían las de Marín, en Pontevedra; las de Isla Cristina y Punta Umbría, en Huelva y la de Celeiro, en Lugo. Los últimos centros en abrirse fueron las aulas de educación infantil en el Colegio «Estrella del Mar», en Barbate y en el Colegio «El Picacho», en Sanlúcar de Barrameda.

Para conmemorar esta efemérides, el Instituto Social de la marina organizó un acto en Barbate, presidido por la directora general del ISM, María Antonia Lucena, en el que se rindió un homenaje a las direc-

toras de los primeros centros que se fundaron y a todos los trabajadores que han hecho posible la supervivencia de estos centros por los que han pasado ya 18.000 niños.

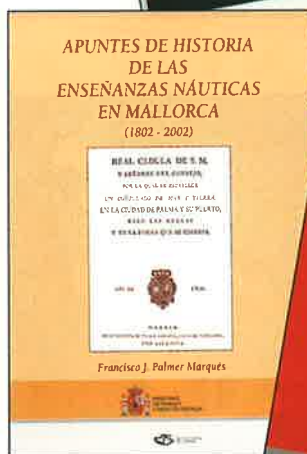
Mejora de instalaciones

Durante 2003 el ISM continuó con su política de mejora de sus instalaciones: se realizaron obras de rehabilitación en la Casa del Mar de Bermeo, en las aulas de Centro de Documentación (CEDISMAR), en los servicios centrales, en Madrid y se inauguró la Casa del Mar de Marbella. Asimismo, la Cofradía de Pescadores de Caleta de Vélez cedió al ISM unos locales para la instalación de una nueva Casa del Mar.

El 11 de febrero, la directora general del ISM, María Antonia Lucena, inauguró las nuevas instalaciones del Centro Asistencial en Walvis Bay (Namibia), remodeladas totalmente para mejorar las prestaciones que ofrece a los trabajadores del mar. En el acto estuvo acompañada de diversas autoridades españolas y locales al frente de las cuales estaba el embajador de España en aquel país, Javier Pérez Griffo.



El nuevo servicio Ciber-Internet en Walvis Bay (Namibia).



PUBLICACIONES

Durante el pasado año el ISM continuó editando las «Guías de Puertos para la gente de Mar». Así, en 2003, se publicó la dedicada a Castellón, que fue presentada por el secretario de Estado de la Seguridad Social, Fernando Castelló.

También se editaron dos libros. Uno de ellos «Apuntes de Historia de las Enseñanzas Náuticas en Mallorca (1802-2002)». de Francisco J. Palmer Marqués, director de la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera de Palma de Mallorca, sirvió para recordar el centenario de esta institución.

El otro, «La Protección Social de los Trabajadores del Mar», recoge todos los trabajos y ponencias que se presentaron en el Coloquio que sobre ese mismo tema organizó el Instituto Social de la Marina en junio de 2002, con motivo de la Presidencia española de la Unión Europea.

numerosos actos institucionales, Seminario, Jornadas, etc, bien con la asistencia de la directora general del Instituto y de otros altos cargos del mismo o bien siendo anfitrión de actos o colaborando en la organización de otros.

En enero la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina, en Valencia, fue sede una Jornada de concienciación para el bienestar de los marinos del puerto de esa ciudad. En ese mismo mes la directora general del ISM, María Antonia Lucena moderó una mesa redonda sobre pensiones en el marco de las «II Jornadas Técnicas de Seguridad Social», organizadas por la Asociación Profesional del Cuerpo Superior de Técnicos de la Administración de la Seguridad Social.

También presidió la clausura del Bicentenario de la Escuela Náutica de Palma de Mallorca y presentó el libro, auspiciado por el ISM «Apuntes de Historia de las

Entre las mejoras incorporadas a este Centro figura un servicio de Ciber-Internet, que además de las prestaciones propias de comunicación vía internet ofrece otra prestación que es la verificación de datos y firmas de las libretas marítimas que, posteriormente, serán legalizados por la embajada de España, situada en la capital Windhoek, a trescientos kilómetros del Centro.

Presencia institucional

Durante el pasado año el Instituto Social de la Marina continuó incrementando su presencia en



Centro asistencial de Walvis Bay (Namibia).

Enseñanzas Náuticas en Mallorca (1802-2002)». Ya en abril co-presidió, como miembro del Comité de Honor, la apertura del Simposium «Océanos III Milenio» y el II Congreso Internacional de Ciencia y Tecnología Marinas, celebrados en la Universidad de Alicante. En este marco presentó la ponencia «Asistencia médica a bordo: buque hospital «Esperanza del Mar».

En paralelo a este acto se celebraron, en Tarragona y Barcelona, el VII Simposium Internacional de Medicina Marítima y las VIII Jornadas Nacionales de Medicina Marítima, organizadas por la International Maritime Health Association (IMHA) y la Sociedad Española de Medicina Marítima. En ambos acontecimientos tuvo una destacada participación el ISM, tanto a través de la presentación de ponencias por parte de médicos de Sanidad Marítima como por la cesión de las Casas del Mar para sede de algunos eventos.

También el ISM en Palma de Mallorca estuvo presente en la XX edición del Salón Náutico Internacional de Palma de Mallorca, con un importante stand en donde se pudo informar a los visitantes de las labores que realiza el ISM.



Casa del Mar de Bermeo (Vizcaya).

Como ya es tradicional, en verano el colegio «El Picacho» de Cádiz fue sede de parte de los cursos de verano de la UNED y de las IX Jornadas Nacionales y V Internacionales de Hidroterapia y Actividad Acuática Adaptada en

Parálisis Cerebral, Trastornos Sensoriales y otras Discapacidades.

«La Singularidad del sector marítimo-pesquero en la protección social» fue la ponencia que la directora general del ISM defendió en el Seminario «Seguridad Social: entre el progreso y la adaptación» que, organizado por la Tesorería General de la Seguridad Social, se celebró, en julio, en el marco de los cursos de verano de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo de Santander, que presidió el secretario de Estado, Fernando Castelló.

En septiembre, María Antonia Lucena, participó en París en una Jornada sobre «Diversidad y convergencia de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar», organizada por el ENIM (Consejo Superior del Establecimiento Nacional de los Inválidos de la Marina). Ante este Foro internacional, la directora general tuvo la oportunidad de explicar las líneas generales de actuación del ISM, con especial referencia al Programa de Sanidad Marítima.

Finalmente, en octubre el ISM estuvo presente en el acto de conmemoración del XXV aniversario de la creación de la Tesorería de la Seguridad Social. La directora general participó, junto a todos los directores generales de la Seguridad Social, en una mesa redonda donde habló de las relaciones del ISM con el organismo homónimo.

Convenios

También durante 2003 el Instituto Social de la Marina firmó varios convenios de colaboración sobre distintas materias con organismos científicos y otras administraciones sobre distintos temas. Queden para el recuerdo los suscritos con el Instituto Canario de Ciencias Marinas, con los Servicios de Salud de Canarias y Cantabria y con Ibermutuamur, de Valencia para la formación e inserción de discapacitados, coincidiendo con el Año Europeo de este colectivo. ■

Desarrollo de la reforma de la Política Pesquera Común

AGRICULTURA REGULÓ LAS AYUDAS PARA EL SECTOR PESQUERO



El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación aprobó el pasado mes de agosto un Real Decreto sobre la ordenación del sector de la pesca y la política de ayudas estructurales. Con esta nueva disposición se regulan aspectos claves para el sector de la pesca como las ayudas para la renovación y modernización de la flota, la exportación de barcos a terceros países, la constitución de empresas mixtas, la paralización temporal y la gestión de las ayudas. Esta nueva normativa fue negociada con el conjunto de las organizaciones pesqueras

Se mantienen los fondos hasta 2004 para construcción de barcos, exportación de buques y constitución de empresas mixtas

La regulación aprobada por la Administración española se enmarca en la aplicación de la reforma de la Política Pesquera Común (PPC), aprobada en diciembre de 2002 y que supone un cambio profundo en la normativa para el sector. Bruselas pretendía un duro ajuste en la entrega de fondos para las flotas pesqueras para adecuar las mismas a las posibilidades de capturas. Al final, la Comisión rebajó parcialmente sus pretensiones con la aplicación de un período transitorio hasta 2004 para la política de construcción, exportación de buques y constitución de las empresas mixtas y de 2006 para la modernización de las flotas. Sin

embargo, finalizado ese período, el sector de la pesca se deberá amoldar a sus posibilidades con sus propios recursos.

Construcción

Para la renovación de las flotas, de acuerdo con la normativa comunitaria, las ayudas se podrán conceder hasta el 31 de diciembre de 2004. Para poner en marcha la construcción de un barco de pesca, es indispensable que la nueva unidad sustituya a una o más unidades. Entre otros requisitos es necesario que los barcos aportados como bajas estén debidamente registrados en la lista tercera. Cuando se trata de construir embarcaciones con 100 o menos, la capacidad aportada deberá ser igual que el barco a construir. Cuando sean barcos con más de 100 GT, la aportación deberá ser como mínimo de 1,35, aunque no se descarta la posibilidad de que se rebaje esa relación. Estas aportaciones se harán siempre por unidades completas salvo cuando uno o varios armadores decidan conjuntamente la construcción de una o más unidades. Los buques aportados como bajas, con carácter general, deberán haber ejercido la actividad pesquera durante un mínimo de 120 días en los 12 meses antes la presentación de la solicitud para la construcción de la nueva embarcación, aunque se mantienen excepciones en los casos cuando existen limitaciones para la actividad de determinadas flotas. No se podrán aportar como bajas por paralización definitiva o para la exportación buques que hayan sido objeto de ayudas si no han pasado cinco o diez años respectivamente desde que se llevaron a cabo las obras. La materialización de las bajas se hará mediante desguace o hundimiento, cuando lo permita la legislación. Igualmente se podrá hacer un cambio de lista y, en el caso de barcos con más de 400 GT, se aceptará como baja su exporta-



Las ayudas para modernización y mejoras de equipamiento estarán vigentes hasta 2006

ción definitiva siempre que no sea un país comunitario y que el mismo no haya recibido ayudas públicas para su construc-

ción. Esta política sólo se aplica a barcos con más de cinco metros de eslora y con menos de 400GT.

Modernización y ajuste

Para la modernización de la flota, la reforma de la PCP contempla la posibilidad de conceder ayudas hasta diciembre de 2006. Al igual que en la política de construcción, se requiere que las embarcaciones sean barcos incluidos en el censo de la flota operativa. Cuando se trate de obras para mejorar el equipamiento de los barcos, las mismas no deberán suponer aumentar las posibilidades de pesca en términos de potencia o arqueo.

En la política de ajuste del esfuerzo pesquero, se contempla igualmente la posibilidad de traspaso del barco a un tercer país hasta el 31 de diciembre de 2004. Es necesario que exista un acuerdo de pesca con ese país o que haya una autorización expresa por parte de la Comisión. Esos barcos deberán estar igualmente inscritos en el censo de flota pesquera operativa, que estén en activo y que hayan ejercido la actividad al menos durante 75 días en cada uno de dos los períodos de doce meses anteriores a la fecha de solicitud de la ayuda.

En el caso de las sociedades mixtas, se mantienen las ayudas hasta el 31 de diciembre de 2004. Para optar a estas ayudas, el barco deberá haber estado cinco años registrado en un puerto comunitario o en el marco de un acuerdo de pesca o aguas internacionales reguladas por un convenio. Las ayudas en este caso serán de hasta el 80 por ciento del importe que se pagaría por el desguace.

Finalmente, la regulación comunitaria contempla la posibilidad de una paralización temporal por el desarrollo de planes de pesca con ayudas comunitarias. ■

A los pocos meses de su aprobación

ESPAÑA PRESENTÓ 4 RECURSOS CONTRA LA POLÍTICA PESQUERA COMÚN



Con el apoyo de todos los países miembros, la Comisión de la Unión Europea aprobó el pasado mes de diciembre la reforma de la Política Pesquera Común (PPC). España no se opuso a la misma pero puso sobre la mesa la necesidad de que se tuvieran en cuenta una serie de peticiones importantes para la flota amenazando con acudir al Tribunal de Justicia de la Unión Europea si no se atendían sus peticiones. Bruselas no atendió las demandas españolas y la Administración española presentó cuatro recursos contra otros tantos puntos de la reforma con el apoyo de todo el sector.

El primero de los recursos afecta a la política aprobada para la renovación de la flota donde se mantienen las ayudas para construcción hasta diciembre de 2004 y para modernización hasta la misma fecha en 2006. España asumió las exigencias impuestas por Bruselas para la renovación de la flota donde para barcos menores de 100GT hay que aportar igual potencia y 1,35 para las embarcaciones con más de 100GT. Sin embargo, la Administración española rechaza la eliminación de la ayuda para los barcos con más de 400GT, algo

que afecta a una parte muy importante de la flota nacional. Para el ministro de Agricultura, Miguel Arias Cañete, se trata de una medida que no se contemplaba en la propuesta inicial del comisario Franz Fischler, razón por la cual debería ser eliminada de la reforma.

El segundo de los recursos presentados plantea la necesidad de que se reconozca a la flota española mayores posibilidades para faenar en los mares del Norte y Báltico donde se considera se mantiene una grave discriminación. España considera que tras

Agricultura rechaza la eliminación de ayudas para renovar barcos mayores de 400 GT; la no participación de nuevas cuotas en los mares Báltico y del Norte; la no aplicación de la estabilidad relativa y la imposibilidad de acceso a las 12 millas francesas



la plena integración en la PPC a partir del uno de enero de 2003, existe el derecho al acceso de las especies no reguladas así como a los TACs no repartidos en ambas zonas. Para los responsables de Agricultura, entre las especies a las que se debería tener acceso se hallan algunas importantes como abadejo, calamar, flota, fletán negro, gallineta, lubina, sardina, pota, así como algunas especies de tiburón y crustáceos. Tampoco se descarta la posibilidad de faenar en aguas profundas. En la misma línea, España solicitó a partir de 2003, entrar en el reparto de los TACs de pesca distribuidos antes de 1986 cuando España entró en la Unión Europea, pero sin poder acceder a esas aguas. La Administración española reclama la supresión de esa política de discriminación que sufre la flota y reclama igual-

mente cuotas para especies como rape, bacaladilla, platija, jurel, mielga, raya y mendo limón. Para Agricultura, la flota española mantiene una serie de discriminaciones desde 1986 y consagradas con esta nueva reforma las cuales se deben suprimir.

El tercer recurso presentado afecta a la política de estabilidad relativa practicada en los años precedentes por la Comisión Europea y que afecta negativamente a los intereses de las flotas españolas.

España se ha opuesto siempre a la foto fija que hizo Bruselas en 1986 sobre el sector de la pesca y solicita un tratamiento similar al que tuvieron los países que ingresaron con anterioridad a esa fecha. Para la Administración española, Bruselas debería tener en cuenta la capacidad real de pesca de la flota así como las poblaciones que

viven de la actividad pesquera y superar las discriminaciones a que ha sido sometida durante el período transitorio.

Finalmente, se presentó un cuarto recurso contra el nuevo reglamento de gestión por el que se mantiene la derogación de la libertad para acceder a las 12 millas de la costa hasta el año 2012. Para la Administración pesquera, España es el único país que tiene limitaciones para que sus barcos accedan a las aguas costeras de un país vecino como es el caso de Francia, mientras no sucede lo mismo a la inversa con la flota francesa.

Junto a estos cuatro recursos, Bruselas anunciaba su decisión de recurrir igualmente el acuerdo comunitario sobre el acceso a las aguas occidentales y concretamente al llamado box irlandés. ■

De acuerdo con los informes de los científicos

NAFO RECORTÓ LA CUOTAS DEL FLETÁN EL 52 POR CIENTO

La Organización Pesquera del Atlántico Norte (NAFO) asestó un duro golpe a las posibilidades de pesca del fletán en esas aguas con el acuerdo adoptado en el marco de su última reunión anual celebrada en Canadá. Según la decisión adoptada, las cuotas se reducirán el 52 por ciento pasando las mismas de 40.000 a sólo 20.000 toneladas en 2004 para ir bajando la misma hasta sólo 16.000 toneladas en 2007.

Las posibilidades de pesca pasan de 42.000 toneladas a 20.000 en 2004 para bajar a sólo 16.000 en 2007

Para España, la cuota inicial pasa de 9.000 a sólo 4.000 toneladas

Esta medida supone un duro golpe para una parte de la flota gallega que operaba en esas aguas formada por 32 barcos para los que sector y Administración tratan de buscar salidas en otras ya que a partir de este momento no será rentable la presencia en esas aguas de toda las unidades. Según fuentes oficiales, existen recursos en el marco de IFOP para poner en marcha diferentes medidas que podrían ir desde el desguace a paradas temporales o salida de barcos para otros caladeros. En medios del sector se lamentan las organizaciones de

armadores de que esto supone un escalón más en la política de recorte de la flota.

La posibilidad de un recorte de las capturas en esas aguas era algo que se temía por parte de las autoridades españolas. Sin embargo, no se esperaba que se produjera un ajuste tan duro. Para las autoridades de NAFO, la decisión

se ha adoptado teniendo en cuenta los informes de los científicos que recomendaban un ajuste de estas dimensiones para garantizar el mantenimiento del caladero. La medida fue recibida con preocupación en medios de la Administración española y con duras críticas por parte de los armadores gallegos que la consideran desproporcionada en cuanto supone un ajuste drástico que no se debería producir nunca en ningún caladero cuando lo deseable es que los ajustes se vayan haciendo de forma paulatina. En opinión de los armadores, lo más lógico ante situaciones como esta es que se pongan en marcha planes plurianuales con unos impactos menos agresivos para las flotas.

Por el contrario, el ajuste fue bien recibido entre los responsables de pesca de la Comisión por considerar que se habían tenido en cuenta las posiciones de los científicos. La propuesta inicial de los científicos era hacer un recorte del 62 por ciento.

Hasta la última reunión de NAFO, las posibilidades de captura de fletán eran de 42.000 toneladas de las que 17.000 toneladas correspondían a la Unión y 9.000 para la flota española. Esta pesquería supone la actividad para una flota de 32 barcos gallegos con una tripulación de unas 1.100 personas y un empleo indirecto de 3.500 personas fundamentalmente en los puertos de Vigo, Cangas y Marín.

El acuerdo supone pasar el primer año en 2004 de 42.000 a 20.000 toneladas, 19.000 toneladas en 2005, 18.500 toneladas en 2006 y 16.000 toneladas en 2007. En el caso de España ello supone bajar a unas posibilidades de captura de sólo 4.000 toneladas. ■



Pesca de la anchoa en el Golfo de Vizcaya

RENOVADO EL ACUERDO HISPANO-FRANCÉS DE ARCACHÓN



Tras una larga serie de conversaciones, los ministros de Agricultura, Pesca y Alimentación de España y Francia procedieron el pasado mes de marzo a la renovación del acuerdo de Arcachón por el que ambos países regulan la pesquería de la anchoa en al zona del Golfo de Vizcaya. Este compromiso fue criticado por parte de las Cofradías del Cantábrico por estimar que en el mismo habían primado los intereses de las flotas de altura frente a la bajura desde donde se aboga por la eliminación total de los artes que utiliza la flota francesa.

Entre los puntos más importantes de este acuerdo destaca el mantenimiento de faenar a la flota francesa desde el 20 de marzo hasta el 31 de mayo de cada año, así como las vedas en los eses de invierno y los descansos durante los fines de semana. Uno de las situaciones que denuncian los pescadores españoles es que los franceses siguen faenando en el mismo caladero con artes de arrastre pelágico mientras al otro lado de la frontera se utilizan artes artesanales, lo que supone casi una permanente fuente de conflictos.

Por lo que respecta a los barcos españoles, los mismos seguirán

faenando en los meses de otoño, algo que no se contemplaba en el acuerdo inicial y que hace un año provocó la protesta de los pescadores franceses que llegaron a bloquear los puertos. Ambas partes se comprometieron a adoptar las medidas necesarias para lograr un desarrollo normal de la campaña.

En el marco de las cuotas comunitarias, sobre un total de unas 33.000 toneladas, España tiene la posibilidad de capturas hasta casi 30.000 toneladas. Se trata de un volumen que anualmente no logra capturar la flota española por lo que, de acuerdo con las reglas de juego estable-

cidas en la Unión Europea, España llevó a cabo un intercambio en las posibilidades de pesca cediendo a Francia 9.000 toneladas a cambio de otras especies de interés para la flota de altura.

Por parte de la secretaria General de Pesca Marítima, Carmen Fraga, se valoró en su día positivamente el nuevo acuerdo y se resalto que la Administración había tenido que adoptar esa última decisión ante el fracaso de las negociaciones entre pescadores de ambas partes para lograr un compromiso. ■

Es para un período indefinido y mantiene las condiciones existentes hasta 1992

Los pescadores españoles reclamaban que los franceses eliminasen sus artes de pesca

Bruselas propone medidas para garantizar la sostenibilidad de los recursos

HACIA OTRA POLÍTICA PESQUERA PARA EL MEDITERRÁNEO

La Comisión de la Unión europea ha presentado una primera propuesta para modificar la gestión de la actividad pesca en el Mediterráneo. Esta propuesta tiene como principal objetivo garantizar unas pesquerías responsables y sostenibles en la zona frente a la actual situación de dispersión y en muchos casos falta de los controles necesarios para el mantenimiento de los caladeros. Bruselas quiere adoptar nuevas medidas especialmente en lo que se refiere al uso de artes y aparejos de pesca así como sobre zonas de actividad, vedas y gestión de los recursos.



Poner en marcha una nueva política de pesca para el Mediterráneo constituyó un viejo objetivo de los responsables comunitarios para lograr el desarrollo de unas reglas de juego similares a las que existen en los mares del norte. El problema con que se han encontrado las acciones planteadas hasta la fecha es que se trata de un mar donde la gestión no corresponde solamente a los países comunitarios sino donde también están en juego los intereses y los derechos de gestión de terceros

países ribereños del norte de África

Según los datos manejados por Bruselas, las capturas de algunas especies en el Mediterráneo en

La Comisión quiere un mayor control sobre los artes y los tipos de pesca así como planes de gestión nacionales y comunitarios

determinadas zonas han experimentado un descenso de hasta el 60 por ciento en los últimos 20 años.

La propuesta comunitaria contempla el desarrollo de nuevas medidas técnicas para la protección de las poblaciones jóvenes para recuperar caladeros y reducir los descartes. En esa línea se plantea aumentar paulatinamente y durante un período de seis años la talla de las mallas pasando las mismas de 40 mm a 60 mm en 2008. Inicialmente el aumento hasta 50 mm en 2005. Se aumentará también el tamaño del anzuelo de los palangres en una serie de especies. Para los aparejos se articularán igualmente una serie de nuevos requisitos técnicos para limitar el esfuerzo pesquero y la prohibición de algunas actividades de arrastre para proteger zonas costeras. Para evitar capturas de peces jóvenes se proponen tallas mínimas para los desembarcos de 20 especies de peces, moluscos y crustáceos. En esta política para una mejor gestión y más responsable de los caladeros se incluyen medidas específicas para el control en la pesquería de las especies altamente migratorias como el pez espada.

Para el desarrollo de esas medidas, la propuesta contempla la puesta en marcha de planes de gestión tanto nacionales como comunitarios. Se contempla un mayor control sobre la actividad de la pesca y, entre otras medidas, se establecerán puertos específicos para una serie de descargas. Igualmente se pretenden un mayor control de la pesca deportiva en la zona que en este momento ya suponen el 10 por ciento de la producción en el sector.

La pesca en el Mediterráneo es una actividad con una gran importancia socioeconómica al afectar directamente a unos 106.000 pescadores con más de 40.000 pequeñas embarcaciones, aunque sólo representen el 12 por ciento de las capturas comunitarias ■

España rechaza el acuerdo de Bruselas

LA UE MANTIENE DISCRIMINACIONES PARA ACCEDER AL «BOX» IRLANDÉS

Tras varios meses de negociaciones, los ministros comunitarios de Pesca llegaron a un acuerdo el pasado mes de octubre por el que se regula el acceso de las flotas a las llamadas aguas occidentales donde se halla el «box» irlandés. Este acuerdo fue rechazado por España al considerar que se mantiene viejas discriminaciones para la flota. Irlanda también se opuso con carácter táctico al no haber logrado todos sus objetivos.

La actividad pesquera en aguas irlandesas del Gran Sol estuvo tradicionalmente abierta a las flotas de todos los países miembros en el marco de los niveles de capturas fijados por la Comisión de la Unión Europea. Tanto España como Portugal, en virtud del acuerdo para su integración en la Unión Europea en 1986, tuvieron prohibida la entrada en esas aguas, imposibilidad de acceso que afectó a la llamada flota de los 300 barcos españoles que operaban en aquel momento en aguas comunitarias y que en la actualidad se han reducido a solamente unos 200. En el año 1996 se puso fin parcialmente a esa prohibición permitiendo la entrada a sólo 40 barcos españoles.

Desde diciembre de 2002, en virtud de ese mismo acuerdo de Adhesión, España se halla plenamente integrada en la Política Pesquera Común con los mismos derechos que el resto de las flotas para acceder a todas las aguas comunitarias.

En el caso del acuerdo para el acceso a las aguas occidentales donde se halla el «box» irlandés, Bruselas ha establecido una zona sensible más amplia que lo que se conocía como el «box» donde el esfuerzo pesquero se asignará a barcos con eslora igual a superior a 10 metros y se



La Administración presentará recurso ante los tribunales comunitarios

calculará como valor el medio anual entre los años 1998 y 2002.

Para España, se trata de un acuerdo que supone una clara discriminación para la flota española. En primer lugar, se rechaza que se contemple la existencia de esa zona sensible que, en todo caso, se debería abordar no de esta manera, sino con un reglamento de medidas técnicas o con planes de recuperación. En segundo término, España rechaza que para la asignación de posibilidades de pesca a cada flota se haya tenido en cuenta la presencia de cada país en ese período 1998/2002 cuando en esas fechas, al flota española tenía limitada su presencia a sólo 40 barcos. Consecuencia de todo ello, España presentará otro recursos ante los tribunales comunitarios. Será el quinto tras la aprobación hace menos de un año de la reforma de la PPC.

Junto a estos aspectos negativos, para España es positivo que la gestión del esfuerzo pesquero se realice por zonas completas del CEIM, y al zona VIII se gestionará de forma única. Quedan excluidas de la gestión del esfuerzo pesquero las especies de aguas profundas; el esfuerzo pesquero se medirá en kilovatios de forma conjunta para artes fijos y de arrastre; existirá automatismo en la regulación del esfuerzo pesquero en el caso de aprobación de planes de recuperación; se eliminan de las comunicaciones de entrada, salida y capturas todas las zonas, excepto la sensible y se derogan los actuales reglamentos de esfuerzo. ■

Entre otros, los armadores pagarían más

BRUSELAS QUIERE CAMBIAR LA POLÍTICA DE ACUERDOS DE PESCA

La Comisión de la Unión Europea tiene en marcha un proceso de cambios sobre la actual política de acuerdos con terceros países de gran importancia para los intereses de una parte muy importante de la flota que opera en caladeros exteriores. Aunque altos cargos de la Comisión han señalado que habrá una política de continuidad en los mismos, todo parece indicar que habrá cambios en el desarrollo de los mismos y que, entre otros puntos, Bruselas contempla la posibilidad de que los armadores paguen más por los mismos acuerdos.

Actualmente, la Comisión mantiene acuerdos de pesca con Senegal, Angola, Cabo Verde, Camerún, Costa de Marfil, Gabón, Guinea Bisau, Islas Seychelles, Isla Mauricio, Kiribati, Madagascar, Mozambique, Sao Tomé e Príncipe, Federación Rusa, Groenlandia, Islandia, Islas Feroe y Noruega.

España, por la existencia de una flota muy importante y la falta de caladeros, fue pionera y se vio obligada desde los años sesenta a la firma de acuerdos en los países con importantes recursos de pesca especialmente en África y América al hilo de las directrices marcadas por Naciones Unidas en 1958. Con la ampliación de las aguas jurisdiccionales a partir de 1972 a las 200 millas, la política de acuerdos sufrió un nuevo giro, pero se mantuvieron los compromisos anteriores. Con el ingreso de España en la Unión Europea, Bruselas asumió los acuerdos suscritos por la Administración española. La Unión Europea tiene una asignación de unos 280 mi-

llones de euros, casi 50.000 millones de pesetas para apoyar la firma de acuerdos de pesca gracias a los cuales los barcos comunitarios pescan materia prima por valor de unos 2.000 millones de euros y ocupan a unas 20.000 personas de las que 16.000 se hallan en España.

Bruselas mantiene en sus documentos la necesidad de mantener este tipo de acuerdos por ser indispensables para las flotas comunitarias. Sin embargo, se plantea introducir cambios, tanto en lo que afecta a los armadores comunitarios como a los países que poseen los caladeros.

En primer lugar, la Comisión ha contemplado en alguno de sus documentos, la posibilidad de que los beneficiados directa-

mente por esos acuerdos, los armadores comunitarios, paguen más por la posibilidad de pescar en diferentes caladeros. Bruselas entiende que el pescado es un producto caro, que ha subido de precio y que quienes se benefician de esta situación asuman también una mayor contribución económica. Desde España se rechaza esa posibilidad y se considera que, en primer lugar, debería haber un equilibrio entre los fondos que se destinan a los acuerdos que benefician a los países del norte con los compromisos que se firman y que utilizan los países del sur.

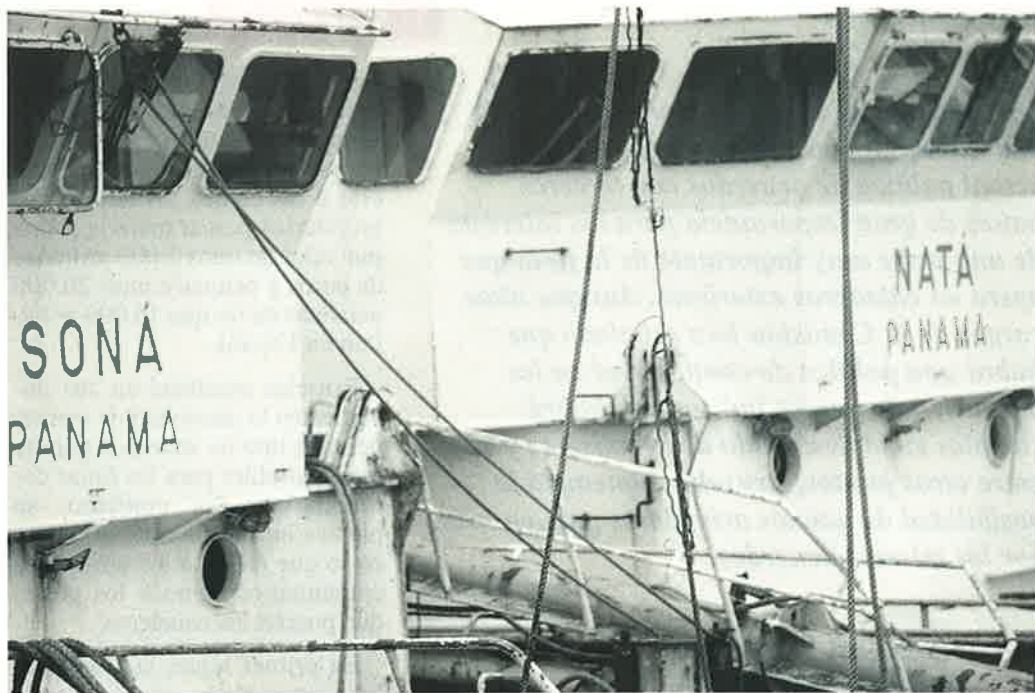
Para los responsables de la Comisión, se debería modificar igualmente la filosofía con la que se conceden ayudas a terceros países en el marco de la firma de los acuerdos. Bruselas considera que esos fondos deberían estar destinados fundamentalmente a contribuir al desarrollo de las estructuras pesqueras de esos países.

Finalmente, un tercer punto en este debate es la necesidad de que los acuerdos de pesca contemplen en primer lugar la sostenibilidad de los recursos en cada uno de esos caladeros. Bruselas estima que la salida de barcos de las listas comunitarias hacia terceros países, en muchos casos, en lugar de contribuir a frenar las capturas mundiales de la pesca, está contribuyendo a aumentar las mismas. En esta línea, se considera que la sostenibilidad y la pesca responsable que se aplica en los caladeros comunitarios se debe trasladar a todos los acuerdos de pesca. ■



EL AÑO DE LA «TOLERANCIA CERO» EN LA INSPECCIÓN DE BUQUES

La reunión de los países del MOU de París, celebrada este verano en Croacia, responsabilizó expresamente a los fletadores de la cadena de irregularidades mas comunes que dan motivo a la detención de un buque. Les anunció una política de «tolerancia cero» en la inspección, que empezará por identificar y publicar los nombres de los infractores.



Los expertos de este Comité de seguimiento que opera en cada Estado de puerto creen que su amenaza de prohibir la entrada a barcos que hayan llegado a la tercera detención, ha surtido efecto. Las cifras de los años 2001 y 2002 revelan que decae el número de barcos detenidos, así como las deficiencias observadas en aspectos vitales de la seguridad marítima.

Sigue existiendo una plaga de buques substandard y armadores sin escrúpulos, que operan barcos envejecidos y sospechosamente útiles o tripulados por marinos escasamente cualificados. Pero ya son una significativa minoría, de la que afortunadamente ya hay que excluir a petroleros y gaseros, segmentos éstos que han sido objeto de comprensible vigilancia tras las últimas catástrofes.

Puede estimarse en un 10 por ciento de conjunto el porcentaje en que decaen las deficiencias observadas en la flota y puede decirse que solamente un 7 por ciento de los barcos inspeccionados dio lugar a detención.

La Administración española presenta mejor comportamiento como pa-

ís inspector que la media comunitaria, ya que revista le cabo del año el 32 por ciento de los buques extranjeros que tocan nuestros puertos, cuando solamente está obligada a hacerlo sobre el 25 por ciento. Pero nuestra flota no acaba de sacudirse su presencia en la llamada «lista gris» y alcanzar la élite de la «lista de blanca», porque precisamente en 2002 no alcanzó este ascenso por un solo barco de más en su registro de detenciones.

También en el presente año 2003 entró en vigor —como un parte del llamado «paquete Erika»— la inspección ampliada a los petroleros de mayor edad, y, se han seguido las Campañas de Inspección Concentrada (CIC) que, durante tres meses persiguieron aspectos significativos del Código ISM. Así mismo se han empezado a enviar «cartas de aviso» a los fletadores, al conocerse deficiencias de tripulación y planes de seguridad, y se prepara la salida a la página web del Mou de París el elenco de infractores.

Los temas de seguridad marítima entroncan así mismo con los de la vigilancia medioambiental de costas y las aguas y siguen gobernándose bajo la necesidad de que se unifiquen criterios legislativos. Como se ha visto en todos los procesos subsiguientes a las grandes catástrofes pro los hundimientos del «Erika» y «Prestige» no resulta suficiente la aplicación de las cautelas y normas que impulsa Bruselas si no existe un respaldo unívoco de las mismas, en el ámbito global de la Organización Marítima Internacional (OMI).

En esta procura la vice-presidenta de la Comisión Europea, Loyola de Palacio —impulsa de los «paquetes Erika I y II»— ha estrechado negociaciones con la OMI, donde por cierto España ostenta la vicepresidencia por primera vez en la historia, siendo nuestro país también el que ha impulsado mas propuestas en materia de seguridad marítima en los últimos seis años. ■

ACUICULTURA Y DESARROLLO SOSTENIBLE

Como parte de las propuestas realizadas por la Comisión para reformar la Política Común Pesquera (PCP), ésta elaboró una estrategia para el desarrollo sostenible de la acuicultura europea. Uno de sus principales objetivos es la creación de ocho mil puestos de trabajo en las zonas costeras durante el período 2003-2008.

Para lograr empleos seguros y bienestar, la acuicultura europea debe ser una industria viable y autosuficiente desde el punto de vista económico; entre la producción y la demanda hay un delicado equilibrio, por lo que no hay que fomentar ningún aumento de la producción que supere la evolución probable de la demanda. Estos son algunos de las observaciones que contiene el informe elaborado por la Comisión, dentro de la estrategia para el desarrollo sostenible de la acuicultura.

Asimismo, destaca la importancia de la investigación como una de las prioridades para lograr una diversificación de especies, respondiendo a las preferencias de los consumidores. Todas estas acciones deberán basarse en el respeto del medio ambiente, contrarrestando la idea de que tiene un gran impacto ecológico (especialmente el derivado del impacto de los residuos procedentes de la acuicultura intensiva), y en la calidad del producto, superando la extendida idea existente entre la opinión pública de que su producción está contaminada con productos químicos perjudiciales.

Esta mejor racionalización de la producción y una imagen más cuidada de la acuicultura de cara a la opinión pública, con la obtención de productos seguros y de calidad, permitirá extender y ampliar su producción. En 1998 la acuicultura empleó en Europa a unos 80.000 trabajadores. Tan sólo en Galicia, esta actividad da trabajo a 13.000 personas. Con estas actuacio-



nes, la Comisión calcula que se podrán crear entre ocho mil y diez mil nuevos puestos de trabajo a tiempo completo. Asimismo, y eso es lo que hace aún más destacable esta previsión, esos puestos se crearán en zonas dependientes de la pesca, donde hay una ausencia crónica de oportunidades de empleo alternativas.

En 2000, la producción acuícola de la UE ascendió a 1.315.000 toneladas por un valor de 2.500 millones de euros, que representan el 17 por ciento y el 27 por ciento, respectivamente, del volumen y el valor de su producción pesquera total. Su producción actual sólo representa el 3 por ciento de la mundial, aunque es líder en especies como la trucha, la lubina, la dorada, el rodaballo y el mejillón. ■

EL RETO DEL PULPO

Los investigadores españoles siguen trabajando en el objetivo de diversificar especies y que éstas respondan a las preferencias de los consumidores. Uno de estos ejemplos lo constituye el pulpo, sobre el que los investigadores del Instituto Español de Oceanografía de Vigo llevan trabajando desde 1995 (ver MAR número 419, septiembre 2003). Desde entonces, además de establecerse que resulta una especie que puede ser cultivada en cautividad y que resulta rentable económicamente, los científicos españoles se han convertido en los únicos en el mundo que han logrado cerrar el ciclo. Es decir, que los individuos de una puesta lleguen a adultos.

Sin embargo, aún queda mucho por investigar y no pocos problemas que resolver. El más importante en estos momentos, a juicio de uno de los investigadores principales del proyecto, es dar una solución a la alta mortandad larvaria. También registran una alta mortalidad post-larvaria que habrá que reducir en el futuro pues, como señala el investigador del IEO, hay que lograr que este proceso sea aplicable a la industria.

LAS VICISITUDES DE LA INVESTIGACIÓN PESQUERA

Ante los problemas detectados por el Consejo Económico y Social (CES) respecto a la investigación pesquera en Europa, este organismo decidió abordar un estudio en profundidad sobre la situación que esta actividad atraviesa en la actualidad. Las conclusiones no fueron excesivamente optimistas: La reducción progresiva de las inversiones en investigación o la deficiente coordinación entre los diferentes centros, son algunos de los problemas más destacables.



Uno de los aspectos sobre los que el CES muestra su preocupación es la «inexistencia de una instancia que coordine eficazmente los proyectos y trabajos que se realizan en los centros de investigación». La deficiente coordinación puede dar lugar a que dos o más centros investiguen sobre lo mismo, o que no se intercambie información, con el consiguiente despilfarro de recursos. Recursos, por otra parte, no sólo poco abundantes, sino que cada vez se ven más mer-

Respecto a los fondos para la investigación pesquera, el citado informe destaca que han sufrido una progresiva disminución en la Unión Europea durante el último decenio. El CES propone que se invierta la tendencia, «lo que estaría en consonancia con la orientación de la reforma de la Política Común Pesquera». Si se quiere que la investigación pesquera aporte datos científicos suficientes y de calidad, y que estos sirvan para elaborar y des-

arrollar las políticas pesqueras más convenientes según el estado de los recursos, no queda otra que invertir en investigación y dotar de los mejores medios posibles a los científicos.

En cuanto al Instituto Español de Oceanografía, analizado en el informe como centro de referencia, se destaca su adscripción, desde mayo de 2000, al Ministerio de Ciencia y Tecnología. Esta situación puede llevar apareja-



da, según el estudio del CES, una modificación sustancial en los ritmos de trabajo y el tipo de tareas que desempeña una buena parte de los investigadores del IEO (reconducción de su currículum y orientarse más hacia la realización de tesis doctoral y publicaciones de innovación y alto impacto académico).

Se señala esta situación como motivo de preocupación, tanto para los propios investigadores como para el resto de los agentes del sector, «ya que se potencia la investigación básica en detrimento de la aplicada, que es lo que venían realizando hasta ahora».

Precisamente el enfoque teórico sobre los estudios prácticos es otro de los puntos negativos que ven los redactores del presente informe, que además aducen que echan de menos, especialmente a la hora de valorar los estudios realizados en los comités científicos, una mayor participación de los agentes económicos y sociales. ■

PESCADORES Y MEDIO AMBIENTE

El respeto del medio marino es fundamental para que se mantenga, entre otras cosas, la actividad pesquera. Y los pescadores no sólo son cada vez más conscientes de ello, sino que en ocasiones se han movilizado por esta causa. A estas páginas trajimos dos ejemplos: la mayor aceptación que tiene la instalación de arrecifes artificiales y la movilización de los pescadores de Denia contra la regeneración de playas.



La Cofradía de Pescadores de Denia inició una serie de movilizaciones ante los nuevos proyectos de regeneración de playas que deseaba poner en marcha su ayuntamiento. Ante este intento, y basándose en los numerosos estudios que avalaban la negativa incidencia de la regeneración de playas sobre el medio marino y la experiencia de la regeneración de la playa de la Marina, los pescadores encargaron un estudio que estableciese esta incidencia negativa sobre la pesca.

Juan José Camarena, patrón mayor por aquél entonces de la Cofradía, encabezó esta serie de actuaciones por las que se encargó a la Unidad de Biología Marina de la Universidad de Alicante el citado estudio, de cuya coordinación se encargó José Luis Sánchez Lizaso.

Lo más novedoso del estudio realizado es que establece una relación directa entre la destrucción de la pradera de *Posidonia oceánica* y la pérdida de caladeros tradicionales de pesca. Hasta ahora estos trabajos destacaban la importancia de la *Posidonia* y su im-

portancia en el ecosistema, así como las acciones que pueden deteriorarla. Y una de estas acciones es la regeneración de playas, al provocar que se enturbie el agua, que parte de la arena acabe sedimentándose sobre estas praderas, enterrándolas y provocando su muerte, etcétera.

Los pescadores ya tenían la experiencia de la regeneración de la playa de la Marina, en cuyo entorno había descendido la pesca de forma notable, y que el estudio cifra hasta en un 60 por ciento. Con estos datos, y ante las pretensiones de regenerar la playa de la Almadraba, los pescadores lo tuvieron claro: Estaba en juego su futuro. Por ello, no dudaron en movilizarse ni en acudir a la Unión Europea para denunciar esta situación. Afortunadamente, y máxime con el cambio de gobierno municipal, los pescadores ven ahora el futuro algo más aliviados.

Otro ejemplo lo encontramos en la creación de reservas marinas o la instalación de arrecifes artificiales, cuyos primeros pasos se encontraron con la oposición (especialmente por desconoci-

miento o falta de una correcta explicación) de un buen número de pescadores. Hoy, esa oposición no sólo ha disminuido sino que su instalación es apoyada por la mayoría, al haber podido comprobar las ventajas que les ha reportado. Ahora son ellos, en muchos casos, los que solicitan estas medidas de protección del medio marino.

Este apoyo se plasma en un estudio realizado desde la Secretaría General de Pesca Marítima (SGPM) sobre la opinión de los pescadores de Vélez-Málaga respecto a los arrecifes instalados en la zona (Punta Torrox, Torrox, Torrox III y Punta Vélez-Málaga). Se efectuaron dos encuestas: una, en 1999; y la segunda, en 2002. Mientras que en la primera ocasión tan sólo un 28 por ciento de los pescadores que faenaban en la zona consideraba que sus capturas habían aumentado, en la siguiente encuesta ese porcentaje se elevó hasta el 48 por ciento. Además, una proporción mayor de pescadores opina que este incremento está relacionado con la instalación de los arrecifes artificiales. ■

EVITAR LA «PESCA» DE AVES

La pesca con palangre provoca la muerte de 300.000 aves marinas todos los años. Se trata de un problema de enormes dimensiones ya que no sólo está poniendo en peligro la pervivencia de algunas especies de aves, sino que causa al mismo tiempo un grave perjuicio al pescador. La Sociedad Española de Ornitología (SEO) convocó un concurso de ideas para dar solución al problema.

A nadie se le había ocurrido preguntar a los pescadores cómo se podía solucionar este problema, y esa precisamente es la esencia de la campaña organizada por la SEO/BirdLife, en palabras del responsable de la Campaña de Aves Marina, Carles Carboneras. De hecho, muchos pescadores han ido adoptando medidas caseras para evitar o, al menos reducir, esta alta mortandad, al perecer ahogadas enganchadas al acudir a comerse la carnada del anzuelo.

Los pescadores son ahora conscientes de la dimensión real del problema, de que no se trata de una situación más o menos local, gracias a las campañas de divulgación realizadas desde la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), junto a científicos y ecologistas.

Los científicos han venido adoptando medidas que han reducido de forma importante la mortandad de estas aves, aunque no lo han hecho de manera suficiente. Por ello es por lo que se puso en marcha, como se señalaba al comienzo, una campaña de ideas que partan, esencialmente, de los propios pescadores. La idea debía reunir como principales características el ser una solución barata, sencilla, universal y fácil de utilizar. El premio consiste en 18.000 euros para la mejor idea.

Al cierre del plazo de presentación de ideas se recibieron 87, de las que 60 procedían de España, repartiéndose el resto en-



tre otros diez países, lo que a juicio de los organizadores se corresponde con la importancia de la flota palangrera española en el mundo. La mayor parte de la soluciones presentadas corresponden a pescadores, familiares de pescadores u otros profesionales del mar.

Las propuestas presentadas, según Carles Carboneras, van encaminadas, en buena parte, a establecer mejoras en la línea espantapájaros. Estas ideas, en su mayoría, son de pescadores, y muchas de ellas ya las están aplicando. Hay otro grupo de ideas que se centran en cubrir la «zona de peligro» con redes o algo similar que evite que las aves puedan acudir a donde están los anzuelos. Las presentadas por ingenieros inciden más en lograr un rápido hundimiento de la línea. Esta idea aportaría, además, un importante beneficio para el pescador, ya que reduciría el tiempo que tarda en hundirse el palangre, y que puede suponer hasta una hora.

Ahora toca probar todas las ideas presentadas y ver cómo funcionan. No se ha descartado ninguna. Algunas presentan soluciones en principio tan ingeniosas y sencillas como arrastrar una maqueta de tiburón que asuste a las aves, o arrojar por la popa, al tiempo que se larga el palangre, aceite del propio pescado, lo que al parecer repele a las aves.

Si logran cubrir los plazos previstos, dificultados por la necesidad de probar durante la pesca estas ideas para confirmar su eficacia, este mes de diciembre sería el que se diera a conocer la idea premiada. Lo que sí se ha comprobado es la importante concienciación de los pescadores con el problema existente. Y ese ya es un premio relevante para estas aves. ■

CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LA PESCA ILEGAL

La conferencia internacional sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, que tuvo por escenario la ciudad de Santiago de Compostela, se encaminó a dar un mayor impulso al Plan de Acción de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) para eliminar las actividades pesqueras ilegales.

Poner freno a las prácticas pesqueras ilegales resulta imprescindible, como imprescindible resulta la colaboración de todos los países implicados o con intereses en las actividades pesqueras. Resulta de todo punto inviable intentar realizar una gestión de los recursos pesqueros con esta actividad ilegal de por medio. Una actividad que se ve incrementada año tras año, dado lo rentable que resulta expoliar los recursos pesqueros.

Cada vez son más los barcos pesqueros que enarbolan banderas de conveniencia, alcanzando en porcentaje a los mercantes. Su actuación se deja sentir directa y negativamente en la conservación y gestión de los recursos pesqueros, en la seguridad marítima (ya que no se ofrecen garantías mínimas laborales ni de seguridad de la vida humana en el mar de los tripulantes a bordo) y en la competencia leal entre los operadores económicos en el sector de la pesca.

Con desigual éxito, en la década de los noventa se pusieron en marcha una serie de iniciativas para poner coto a estos barcos piratas que incumplen las leyes de pesca internacionales amparados en pabellones de países que no hacen preguntas. En 1999, en una reunión ministerial de la FAO, se acordó desarrollar un Plan de Acción para afrontar todas las formas de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU). El final de este Plan era establecer un Plana de Acción de acuerdo internacional para combatir la pesca ilegal.

Y este es el contexto en el que se enmarcó esta Conferencia Internacional contra la Pesca Ilegal, en la que participaron delegaciones de 33 países, de Organismos Internacionales, de Organizaciones No Gubernamentales.

Los asistentes se pronunciaron por el desarrollo del marco jurídico internacional existente, sobre todo en lo concerniente al control efectivo del Estado sobre sus buques pesqueros, al control de la inspección en puertos, a la responsabilidad del Estado sobre sus nacionales y a las medidas de control de sus mercados. España adelantó en la reunión las medidas que ya estaba aplicando en ese sentido. Asimismo, España insistió en que el arma más eficaz

contra la pesca ilegal es el control de los productos que se importan.

Se vio la necesidad de elaborar listas de buques no cooperantes con las Organizaciones Regionales de Pesca, considerada por muchos como imprescindible, como es el caso de la organización Greenpeace. Confeccionar un listado de buques autorizados a faenar en la región hará más fácil comprobar si, tras ser avistado un buque en un caladero, tiene derecho a estar allí o no. La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) ya ha establecido esta «lista blanca».

La Asociación Europea de Puertos Pesqueros y Lonjas demandó la creación de un registro obligatorio en que queden reflejados todos los desembarcos de productos pesqueros, cerrando así todos los resquicios a las capturas ilegales. Según esta Asociación, en la actualidad, las ventas de pescado ilegal asciende a un 25 por ciento del total de las capturas. ■



LA CBI AUMENTA LA PROTECCIÓN DE LOS CETÁCEOS

La última reunión de la Comisión Ballenera Internacional supuso un cambio de tendencia con respecto a las precedentes. Y es que de actuar a la defensiva contra las maniobras e intentos de Japón de reiniciar la caza comercial de ballenas, se pasó a aprobar una propuesta que engloba a todos los cetáceos, y que supone una mayor atención a todas las amenazas que les acechan.

España, junto a otros dieciocho países, presentó en la 55 reunión de la CBI la que se ha dado en llamar «Iniciativa de Berlín». Dicho propuesta, que fue aprobada por mayoría, puede suponer un importante paso en la protección de los cetáceos por parte de este organismo, hasta ahora centrado en la protección de las ballenas. De gestionar su explotación se pasa a la conservación, ampliando sustancialmente su campo de trabajo.

Así, el primer paso sería la creación de un Comité de Conservación para hacer frente al conjunto de amenazas que tienen los cetáceos en todo el mundo, y no sólo las ballenas, y la comunidad internacional debe de dar respuesta a estos problemas. Problemas tales como la contaminación química, el cambio climático, la captura accidental debido a las actividades pesqueras... son algunos de estos peligros.

WWF/Adena denuncia que mueren al año unos 300.000 cetáceos (ballenas, delfines, marsopas) como capturas accidentales en faenas de pesca, según investigadores del Comité Científico de la CBI. Y también va en aumento las que se convierten en especies objetivo. Y es que, cuando escasea la pesca, hay que echar mano de otras. En este sentido, baste recordar las estremecedoras imágenes de pescadores japoneses masacrando delfines junto a sus costas. WWF/Adena cifra en unas setenta las especies de pequeños cetáceos en situación de alarma, además de la balle-

na azul y otros grandes cetáceos.

Esta nueva actuación de la CBI vendrá a remediar el gran desconocimiento existente sobre muchas poblaciones de cetáceos y sus hábitats. Sin esta información básica, como señalan Greenpeace y la Sociedad Española de Cetáceos, resulta imposible establecer políticas de conservación.

En este sentido cabría mencionar la petición de un equipo de científicos de las universidades de Valencia, Barcelona y Autónoma de Madrid, de establecer 16 reservas para cetáceos en el Mediterráneo, ya que en ellas sobreviven estas especies a pesar de las graves amenazas que se

ciernen sobre ellos. El delfín mular, del que apenas quedan unos 1.500 ejemplares, ha pasado a engrosar la lista de mamíferos en peligro. El estudio, que se ha prolongado a lo largo de tres años, fue presentado al Ministerio de Medio Ambiente. De estas 16 reservas, dos son corredores migratorios que estarían acogidos al Convenio de Barcelona, otras dos corresponden a áreas oceánicas de interés, y el resto serían lugares de interés comunitario (LIC) para Europa.

En esta pasada reunión fue elegido, con el apoyo en bloque de los países conservacionistas, como nuevo vicepresidente el delegado español en la CBI y director general de Recursos Pesqueros del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Domínguez. El cargo tiene una vigencia de tres años tras los cuales, de seguirse la tradición, pasará a ser presidente por otros tres años. ■



EL TRÁFICO PORTUARIO MANTIENE SU CRECIMIENTO POR SÉPTIMO AÑO CONSECUTIVO

El sistema portuario español ha vuelto a marcar un nuevo récord el pasado 2002 al cerrar el ejercicio con un tráfico de 364,9 millones de toneladas de mercancía movida. Esta cifra significa un incremento del 4,6 por ciento en relación con el ejercicio anterior, que a su vez también supuso una marca histórica respecto al año anterior, manteniendo el crecimiento de los tráficos por séptimo año consecutivo. La Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras continuó liderando el tráfico nacional con 55 millones de toneladas, seguida de Barcelona y Valencia.



Los puertos de titularidad estatal han vuelto a tener durante el 2002 un comportamiento positivo que ha permitido incrementar el tráfico de mercancías en un 4,6 por ciento al mover 364,9 millones de toneladas. Los 50 puertos gestionados por las 27 Autoridades Portuarias que coordina Puertos del Estado presentan siete ejercicios consecutivos de máximos históricos.

Por autoridades portuarias, Bahía de Algeciras mantiene el liderazgo con 55 millones de toneladas, que suponen un incremento del 4,3 por ciento respecto al ejercicio de 2001 que se cerró con 52,7 millones. Barce-

lona se coloca en segunda posición con 32,9 millones de toneladas, mejorando en casi un millón los tráficos del ejercicio anterior. El incremento de esta autoridad portuaria no llega al 3 por ciento. Valencia se sitúa en tercera posición con 32,8 millones de toneladas, pero su tendencia es más positiva que la de sus predecesoras ya que ha crecido un 14,5 por ciento durante el 2002 pasando de mover 28 millones de toneladas de mercancía a los 32,8 actuales y es posible que en el presente ejercicio (2003) se sitúe en segunda posición.

En la cuarta y quinta posición por volumen de tráficos se ha pro-

ducido un cambio al alcanzar el puerto de Tarragona la cuarta plaza y desplazar a Bilbao a la quinta. El puerto catalán ha incrementado los tráficos en más de un 10 por ciento y terminó el ejercicio con 29,7 millones de toneladas. Por el contrario el vasco perdió un 3,1 por ciento de sus movimientos y redujo sus tráficos a 26,3 millones.

Mercancías

Por tipos de mercancías, los graneles líquidos son el segmento líder en cuanto a volumen al alcanzar los 125,6 millones de toneladas, lo que supone el 34,5 por ciento del total. Las importaciones de crudo son la parte más importante de este segmento.

El tráfico de mercancía general se está convirtiendo en el principal tipo de tráfico en el conjunto del sistema portuario. Los 125,1 millones casi igualan en volumen a los graneles líquidos, pero el alto índice de contenerización (total de mercancía transportada en contenedores)—que supone casi dos tercios del total— genera más beneficios a las autoridades portuarias.

El segmento de los graneles sólidos experimentaron un incremento del 8,57 llegando a los 101 millones de toneladas. La Autoridad Portuaria de Gijón se mantiene a la cabeza en este segmento. El buen ejercicio de Gijón se debe en parte al incremento de las importaciones de carbón realizadas por la compañía asturiana Hidrocarbónico.

Los resultados financieros del sistema portuario tuvieron unos ingresos de explotación de 709 millones de euros y los resultados de explotación produjeron 181 millones de euros. ■

EL DECRETO DE COFRADÍAS GALLEGAS EN LOS TRIBUNALES

La norma aprobada por la Xunta de Galicia, que pretende ser la piedra angular de la renovación y modernización de las cofradías, se ha encontrado con la oposición de los pescadores que decidieron recurrirla ante el Tribunal Superior de Justicia de la comunidad. El auto del tribunal da la razón a las cofradías al suspender cautelarmente los artículos relacionados con la limitación de los mandatos de los órganos de gobierno y apunta los mecanismos legales que tienen los pósitos para parar las iniciativas que pudiera emprender ejecutivo autónomo respecto a los otros aspectos recurridos.

El tribunal Superior de Justicia de Galicia suspendió cautelarmente la vigencia y aplicación de los artículos relacionados con la limitación en el número de mandatos de los órganos gestores de las cofradías al desestimar el recurso de súplica presentado por el Gobierno autónomo. De esta forma, la justicia ha dado la razón a los pescadores en su enfrentamiento con la Consellería de Pesca por el Decreto que regula los pósitos.

Esta norma, aprobada por la Xunta de Galicia en agosto de 2002, integra todo lo relativo a las cofradías y, entre otras innovaciones, limita el poder de los patrones mayores, crea la figura del gerente para aportar profesionalidad y transparencia administrativa en la gestión y capacita a los responsables autonómicos de Pesca para intervenir en situaciones graves. Para los responsables de Pesca suponía una herramienta necesaria para la modernización y renovación de las cofradías. Pero desde su aprobación las cofradías vieron en la norma una capacidad de intervención exagerada; además, argumentaron que Pesca la había aprobado de espaldas al sector y se había redactado para ser aplicada con carácter retroactivo.

Así las cosas, las 63 cofradías gallegas, a través de los servicios



jurídicos de la Federación Nacional de Cofradías recurrieron seis puntos del Decreto. El primer punto alude a la limitación a tres mandatos a desempeñar en los órganos de gobierno de los pósitos. El segundo concierne a la ca-

pacidad de la administración pública gallega para disolver o fusionar de oficio cualquier pósito, y decidir el destino de sus bienes. El tercer punto se centra en el artículo que permite a la Pesca intervenir de oficio en las cofradías. La cuarta cuestión recurrida corresponde a la prohibición de formar parte de los órganos de gobierno a los armadores jubilados que continúen al frente de sus empresas. La quinta atañe a la imposibilidad de optar entre listas abiertas o cerradas para la composición de los órganos de gobierno, por exigir que sean necesariamente abiertas. Y la última cuestión se refiere al perjuicio ocasionado a las cofradías más pequeñas por la obligación de que el barco tenga su base en el puerto en el que se realiza sus operaciones.

El auto dictado el 13 de marzo suspende cautelarmente la vigencia y aplicación de los artículos relacionados con la limitación de mandatos de los órganos de gobierno de las cofradías. Respecto a los otros puntos recurridos tales como función de tutela y organización o la disolución, intervención o fusión de una cofradía por decreto u oficio del conselleiro, el auto apunta mecanismos legales para parar estas acciones en el supuesto de que se llevasen a cabo. ■

LAS COFRADÍAS ANTE EL RETO DEL FUTURO

Las cofradías están inmersas en procesos electorales de los que saldrán elegidos sus órganos gestores. Éstos elegirán en la VII Asamblea de la Federación Nacional de Cofradías, que tendrá lugar a principios del próximo año, a la persona que sustituirá al fallecido Clemente Jesús Muñiz Guardado. Los retos a los que se enfrenta el próximo presidente no son pocos y las decisiones de los órganos gestores de la federación marcarán el nuevo rumbo de estas corporaciones en su singladura en el presente siglo.



El fallecimiento el pasado 31 de marzo de Clemente Jesús Muñiz Guardado, que presidió la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP) durante veintitrés años, plantea grandes retos a la persona que salga elegida presidente en la próxima asamblea. La gestión de Muñiz durante más de dos décadas ha sido esencial para el tránsito que estas corporaciones han realizado desde la dictadura a la democracia y sus mandatos se han caracterizado por su apuesta por la unidad de las cofradías y el diálogo y colaboración con la Administración. Muñiz

pretendió que las cofradías fuesen una organización con capacidad de convocatoria, trabajo y con fuerte presencia e implantación en la costa, donde la pesca de bajura tiene que valorarse no sólo por su importancia económica, sino también social. Durante los últimos meses de su vida pudo constatar que la actuación de las cofradías ante la catástrofe del *Prestige* plasmó al pie de la letra su declaración de intenciones respecto a estas corporaciones.

En la actualidad, las cofradías de pescadores están llevando a cabo sus procesos electorales para elegir sus órganos gestores y

a principios del próximo año se celebrará la VII Asamblea en la que culminará el proceso electoral con la elección de los cargos de la FNCP. El presidente, el Cabildo y la Junta General elegida tendrán que afrontar, entre otros, los siguientes temas pendientes: el papel de la mujer en las cofradías, la adaptación de los pósitos a la legislación de la Unión Europea (UE) y la división existente entre las distintas federaciones.

El número de mujeres integradas en el sector pesquero, especialmente en la comunidad Gallega como mariscadoras, no tiene reflejo en los órganos rectores de las cofradías, que hasta el momento han estado dirigidos por hombres.

La adaptación de las cofradías a la legislación europea es otro tema que está pendiente de respuesta y, ésta dependerá del presidente que será próximamente elegido. La UE, debido a su legislación, establece a las Organizaciones de Productores (OO. PP.) como interlocutores válidos. Por tanto, las cofradías han tenido que adaptar su estructura a la de estas organizaciones, ya que ambas tienen los mismo objetivos: regulación de la producción y la comercialización; pero debido a sus medios económicos y a su tamaño tienen pocas posibilidades de intervenir en lo que respecta a comercialización y al almacenaje del producto.

Las divisiones en las federaciones regionales son otro asunto al que habrá que dar respuesta. La división entre las cofradías gallegas, asturianas y catalanas es notoria; así como la postura de las cofradías vascas de no tener ningún contacto con la FNCP. Esta situación no hace sino debilitar a estas corporaciones con siglos de vida que están ante el reto de definir su futuro. ■

AUMENTA EL NÚMERO DE MUJERES EN EL SECTOR PESQUERO

La participación de la mujer en el sector pesquero ha experimentado un cambio notable en los últimos años como ha puesto de manifiesto un estudio realizado para la Comisión Europea. Las 84.000 mujeres de los quince países que integran la Unión Europea (UE), que desarrollan su trabajo en la industria pesquera, suponen el 22 por ciento del empleo total y la tendencia es a que este porcentaje aumente. Su papel en puestos de responsabilidad en el sector no está en consonancia con su presencia, pero desde distintos ámbitos se están dando los pasos para equilibrar la situación actual. En nuestro país la afiliación de mujeres al Régimen Especial del Mar (REM) en la última década ha frenado la caída de empleos producida en las últimas décadas.



La participación de la mujer en la industria pesquera se ha incrementado en la UE hasta alcanzar el 22 por ciento. Las cifras de empleo femenino en la industria pesquera aportadas en un estudio encargado por la Comisión Europea no dejan lugar a dudas: la industria transformadora emplea un 60 por ciento de mujeres; la acuicultura emplea un 30 por ciento y en el sector extractivo hay un 6 por ciento de mujeres. A pesar de la importancia de estos porcentajes en lo relativo a empleo directo, también la mujer es pieza clave para mantener la cohesión social de las localidades pesqueras realizando tareas de intendencia y logística cuando el marido está faenando. Y, aunque estas actividades no sean muchas veces retribuidas, son esenciales para mantener la cohesión social y familiar en las localidades pesqueras.

En lo concerniente al empleo de la mujer en el sector pesquero en nuestro país hay que destacar que se ha multiplicado por cinco en poco más de un lustro. Este incremento se debe espe-

cialmente al proceso de concienciación y organización de las mariscadoras iniciado desde la administración autonómica que ha dado como fruto la profesionalización de un colectivo que ha pasado de la extracción de productos del mar a su cultivo. En términos económicos el cambio experimentado ha sido espectacular ya que se ha pasado de unas ganancias medias que no superaban los 1.500 euros anuales a los 9.000 euros actuales. Esta mejora económica ha permitido a este colectivo poder pagar las cuotas del Régimen Especial de los trabajadores del Mar, lo que da derecho a cobrar una pensión de jubilación y poder estar en situación de baja laboral en caso de enfermedad. Las mejoras económica y asistencial también han traído consigo la toma en consideración de sus derechos laborales y de representación en las cofradías y en las organizaciones sindicales. Este proceso de profesionalización llevado a cabo por la mujer en el sector pesquero ha de tener como consecuencia lógica su participación en todos los ámbitos de representación social en igual de condiciones. ■

APROBADA LA LEY DE PUERTOS

El Congreso de los Diputados ha aprobado el 6 de noviembre la Ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general. La norma es un reflejo de las orientaciones de la política europea común de transportes para el sector portuario. Esta política se había plasmado en la directiva sobre la privatización de los servicios portuarios, que ha generado malestar entre los sindicatos de estibadores de todo el continente. La norma, tras tres años de tramitación, fue rechazada por un margen de veinte votos en el Parlamento Europeo, debido principalmente al enfrentamiento que ha causado entre los distintos partidos el concepto de autoasistencia.

En noviembre del año 2002 el ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, presentó el proyecto de modificación de la Ley de Puertos, que se enmarcaba en la política de liberalización y privatización de servicios que venían siendo prestados por el sector público desde la Autoridades Portuarias. El Consejo de Ministros, tras finalizar su tramitación parlamentaria, aprobó el Proyecto de Ley el 11 de abril de este año y el 6 de noviembre el Congreso de Diputados aprobó definitivamente la «Ley de Régimen Económico y Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General». La nueva Ley entrará en vigor el día 1 de enero de 2004 en lo que respecta al régimen económico de los puertos españoles.

El nuevo modelo portuario se basa en la explotación del dominio público con criterios de rentabilidad y eficacia, promoviendo e incrementando la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en las prestaciones de los servicios portuarios mediante la fórmula de concesiones para su desarrollo. La norma reserva fundamentalmente al sector público la provisión y gestión de las infraestructuras y los terrenos portuarios y al sector privado la prestación de los servi-

cios en un marco de libre competencia.

Desde los sindicatos la Ley ha sido calificada de centralista e intervencionista. Además, los representantes de los trabajadores entienden que la norma no surge de una necesidad intrínseca del sistema portuario que ha experimentado en la década de los noventa un incremento de los tráfico portuarios que han pasado de los 248 millones de toneladas

transportadas en 1990 a los cerca de 365 millones movidas el pasado ejercicio. En lo concerniente a lo intervencionista de la Ley, los sindicatos se refieren a la merma de atribuciones de la Autoridad Portuaria, ya que será el Ente Público Puertos del Estado quien tome las decisiones en materia de personal. Las organizaciones sindicales prefieren un sistema como el recogido en la anterior ley con un Convenio Marco y convenios puerto sometidos a éste, puesto que este sistema estimula la participación de los trabajadores en sus condiciones de trabajo. ■



LA FLOTA CRECE UN 9,8% FRENTE A UNA COYUNTURA MUNDIAL ESTANCADA

El año del «Prestige», de la guerra de Irak y la crisis económica en Alemania y Estados Unidos, fue —para el sector naviero— de coyuntura mundial estancada, e incluso de caídas en el comercio exterior y marítimo entre los principales protagonistas. Y, contra este escenario, la flota mercante española volvió a crecer un 9,8%, sumados los aumentos de tonelaje de sus 211 buques, y lo hizo afrontando un deprimido mercado de fletes. La referida coyuntura adversa hubo de soportar, así mismo, una latente amenaza de la subida de los precios de crudo petrolífero y varias huelgas que se encadenaron en las refinerías venezolanas.

Los primeros meses de 2002 han presentado una fuerte depresión en los niveles de fletes, tanto para petróleo como para graneles, si bien el mercado se fue recuperando en el segundo semestre, salvo en el segmento de portacontenedores, que tuvo un año muy negativo. La coyuntura mundial a la baja se reforzó con la escasez de pedidos a astilleros.

A 1 de enero de 2003 la flota mercante de pabellón español estaba compuesta por un total de 211 buques y 3,3 millones de toneladas de registro bruto. Tal número de barcos había aumentado en 7 unidades con respecto al año anterior. Por tipos de buques fue sensible el crecimiento de los transportistas de gas licuado, así como la flota de ro-ro, y por tercer año consecutivo subió la flota de portacontenedores.

La flota española tiene una media de edades de 17,9 años, a principios de 2003, habiéndose rejuvenecido ligeramente, pero sigue siendo bastante entrada en años, especialmente la integrada por los buques cementeros, cuya media de edades roza los 28 años.

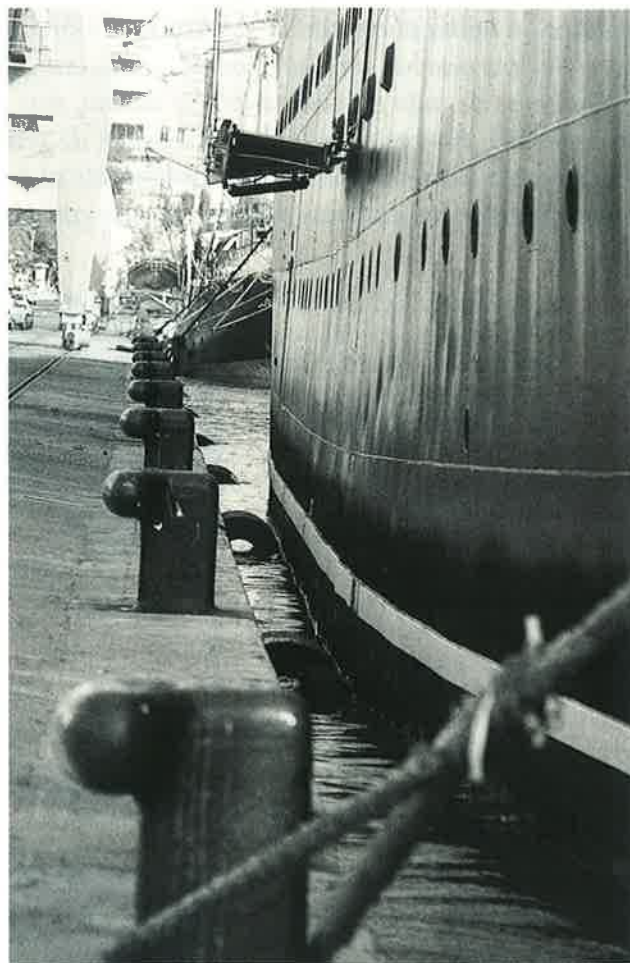
Las navieras españolas han utilizado los siguientes registros extranjeros, por orden de tonelaje, Madeira, Panamá, Bahamas y Brasil.

En 2002 el comercio marítimo español aumentó un 2,6 por ciento, sentando un récord histórico mas, y por tipos de mercancías, destaca el tráfico de graneles sólidos —por quinto año consecutivo en alza— manteniéndose estables los movimientos de graneles líquidos y mercancía general.

Visión de medio y largo plazo

La Asociación Nacional de Navieros (ANAVE) atribuye «al esfuerzo de los protagonistas económicos, al clima de diálogo social y a los estímulos de orden fiscal y avales públicos a la construcción de buques, la buena trayectoria del sector durante 2002 y 2003», por lo que entiende que la Administración debe profundizar en este tipo de medidas favorecedoras del reimpulso.

Los navieros consideran salva-da la última crisis de los años 90 y creen que el sector ha superado los retos de liberalización e internacionalización de los tráficos marítimos.



Los protagonistas económicos del sector marítimo también han aprendido lo suyo de la catástrofe del «Prestige», pero en cuanto a las energías medidas que se refieren a la retirada próxima de petroleros monocasco recomiendan «visión de medio y largo plazo, porque la aventura de construir y armar un petrolero —para una vida esperada de 25 años— significa unos cincuenta millones de dólares que nadie invertirá bajo un marco normativo cambiante o inseguro.

Creen que la normativa de respuesta a este tipo de calamidades



medioambientales debería establecerse y modificarse en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI), que aseguraría la plena observancia y respeto de la misma en todos los mares, y, no por respuestas aisladas de países o la administración de Bruselas.

Transporte integrado europeo

El sector está pendiente de la próxima legislación sobre Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General, de la que esperan un necesario abaratamiento de costes para que el transporte marítimo pueda dar la batalla competitiva a la carretera, por la fórmula del llamado cabotaje de corta distancia, en Europa.

Tales son los designios de los ministros de Transportes de la Unión Europea, y, sus esquemas de las llamadas autopistas del mar apelan a la solución del transporte congestivo de las principales redes europeas, combinando el marítimo y el ferroviario.

Este objetivo 2010 del «Libro Blanco del Transporte UE» resulta reforzado por incuestionables razones de sostenibilidad y medioambientalismo, pero las de or-

den económico no pueden dejar de pesar, para el buen funcionamiento del esquema.

En las mismas, no podrá haber una economía global y competitiva si no existe, como referencia, una ética reguladora global. Los navieros españoles siguen caracterizándose por liderar un transporte marítimo responsable y transparente, en primera línea de combate a las marinas substandard y los procedimientos y subterfugios, banderas de conveniencia, etc., con los que nunca podrá funcionar el principio irrenunciable de libertad de los mares y libre competencia en el negocio marítimo.

Para el sector naviero se impone, en el frontispicio de una etapa de relanzamiento inversor, que el aval estatal —en los dos últimos años no pudo materializarse ninguno— sea operativo a fin, y, que así mismo se legisle con rapidez la aplicación por Hacienda de la tasa por tonelaje, en las mismas que —a nivel de la Comisión Europea— se desarrollen las ya comprometidas ayudas de explotación a los astilleros.

Siendo vieja reivindicación del sector el recorte de la complejidad y costes del movimiento portuario, trámite documental y de despacho,

etc., a los alcances de la liberalización de los tráficos, ANAVE ha sido interlocutor válido del diálogo previo al anteproyecto de Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General, en actual trámite parlamentario y fase de estudio en Comisión.

La ya cincuentenaria Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) cumplió el reglamentario relevo presidencial con la elección de Juan Riva, presidente de la Naviera Suar-díaz, y, Alejandro Aznar, presidente de Ibaizábal Management, para los dos primeros cargos directivos de la patronal.

Sustituye el primero al hasta ahora presidente, Alfredo Pardo, que preside Marpetrol, S.A. y auténtica institución del sector, cuya etapa gestora es inseparable de la proyección internacional de nuestra marina mercante y el criterio modernizador de funcionamiento y flota habidos en la última década. También, por el plazo bianual, Alejandro Aznar será el próximo vicepresidente de ANAVE, y en todos los casos, el sector asume el tránsito como un relevo entre capitanes de empresa y añade un expresivo capítulo de reconocimiento al saliente presidente Pardo. ■

REORGANIZACIÓN DE LAS TITULACIONES NÁUTICO-PESQUERAS

Un primer Real Decreto de atribuciones para los titulados de pesca abre camino a la reorganización de las titulaciones náutico-pesqueras, que el Gobierno quiere orientar en el sentido mismo que lo hará la Directiva de la UE en su regulación de las tripulaciones. Al mismo tiempo, se pretende satisfacer la vieja reivindicación de un paso entre la pesca y la mercante y dar a los profesionales españoles las mismas opciones que a los titulados



La Directiva de la Comisión Europea sobre tripulaciones va a ser modificada hasta exigir un nivel mínimo de formación a los marineros de terceros países que se enrolen en buques de aguas comunitarias. También se debe unificar entre Estados miembros el certificado de formación profesional exigible para navegar, que es distinto en cada país, y reordenar el sector en su conjunto.

Debe tenerse presente que los recursos humanos del sector marítimo siguen siendo un arcano de oscuridad y contradicciones, por lo que no se sabe si faltan o sobran marinos, realmente. Pero hay una constante por encima de la incógnita: los países desarrollados, siendo otra cosa la capacitación de aquellos que proceden de economías y marinas muy débiles.

Por lo que se refiere a nuestro país, una reciente Orden Ministerial de Fomento —mayo de 2003— revisa el nivel mínimo de exigencia formativa en las profesiones marítimas «que habría de exigirse a los Centros Homologados por la DG de Marina Mercante o entidades públicas que lleven a cabo las enseñanzas y exámenes. La Orden Ministerial con-

templa así mismo la evaluación interna y periódica de estos Centros y su obligatorio acceso a un Registro.

El Parlamento Europeo se halla en plena ofensiva por la seguridad marítima y ha mandado a la Agencia Europea de Seguridad Marítima —de inmediata entrada en funcionamiento— para montar un esquema de formación profesional multilingüe de las tripulaciones. En las mismas, la cámara de Estrasburgo reconoce la sensible caída de jóvenes que se dedican a las profesiones marítimas y ha encargado una campaña de imagen para incentivarlas.

Uno de los capítulos que la gradual reforma de las titulaciones, que merecerá la coordinación entre Fomento, Agricultura y Pesca y Educación y Ciencia, debe acometer —como ya se ha hecho en Francia, Holanda y Gran Bretaña— será el de la convivencia profesional entre pesca y marina mercante. Es decir, la no discriminación de los titulados de pesca para acceder a la marina comercial, porque se sigue dando el sintomático caso de que un capitán de pesca solamente pueda ejercer de simple marino si se enrola en un mercante.

Ocurre también que los titulados náutico-pesqueros no reciben las opciones de empleo o vacantes que, por otro lado se ofertan a titulados extracomunitarios, muchas veces por abaratamiento de costes o en perjuicio de la seguridad.

El objeto de la reforma de las titulaciones náutico-pesqueras que persigue el gobierno irá en el sentido de ampliar las atribuciones, racionalizar el cúmulo de titulaciones menores y hacer fluido el intercambio de profesionales entre la pesca y la mercante, vieja reivindicación del sindicato AETINAPE que el sector contempla debe ser atendida con justeza.

Cualquier planteamiento que atienda lo humano sin olvido de lo economicista será consciente que el grave problema de formación escasa y la exigente vida en el mar subyacen en todos los hechos catastróficos. La Unión Europea se ha sensibilizado con los dos recientes aldabonazos del «Erika» y el «Prestige», algunos de cuyos marineros —patentizó el capitán de este último, Apostolos Mangouras— «estaban llorando y presa de pánico» cuando el barco sufrió el golpe de mar de su partición. ■

OPERACIÓN «PASO DEL ESTRECHO 2003», MADUREZ DE UN DISPOSITIVO SIN ESPERAS

Los atascos y días críticos tradicionales de la Operación Paso del Estrecho (OPE) en que llegaban a colapsarse los alrededores de los puertos de Algeciras, Málaga, Almería y Alicante ya son historia. El dispositivo español de tránsitos vacacionales —entre los 15 de junio y setiembre— ha crecido exponencialmente, ya es el mayor de Europa en grandes movimientos de viajeros, atención y evacuación de los mismos, y completa una amplia red de servicios intraportuarios.

Del «régimen de espera mínima» se ha pasado al de «espera cero» en el 95 por ciento de los accesos al ferry, de manera que en muchos casos podría decir que «ya el barco espera por los viajeros mas que —como antaño— los viajeros esperan por el barco...». El operativo ha alcanzado, se diría, su velocidad de crucero.

En la última década (1992-2002) el operativo transportó a die-

ciocho millones de personas entre las dos orillas del Estrecho, pero en sus primeros tiempos llegó a registrar jornadas caóticas, al sumarse los atascos de tráfico —en carreteras, por entonces no desdobladas— a los abigarramientos en las estaciones marítimas, carencias de aparcamientos y servicios, caterings y aseos, bajo los calores de rigor en la estación.

La mejora constante del sistema ha hecho fluido y muy tolerable el paso de mas de dos millones y medio de viajeros y mas de medio millón de vehículos, en la última edición, pero creciendo las necesidades ha habido que potenciar las atenciones y servicios: un operativo de 2.600 personas ya se pone anualmente al servicio de la OPE, y, el coste de la última rondó los 800.000 euros, según cifras de la dirección General de Protección Civil.

El operativo se dirige a satisfacer al gran contingente de trabajadores magrebíes, que proceden en su mayoría de Francia, Bélgica y

Holanda, en su doble paso del Estrecho, y, tal movilización de personas y vehículos reclama la atención de funcionarios de seis Ministerios, Fomento, Sanidad y Consumo, Exteriores, Presidencia y Administraciones Públicas, mas las Delegaciones de Gobierno en Andalucía, País Valenciano y Sub-Delegaciones de Cádiz, Málaga, Almería, Alicante, Girona y Guipúzcoa, así como Cruz Roja Española, Protección Civil, etc.

Un crecimiento anual del 5 por ciento aproximadamente es la mas reciente progresión anotada a las Operación Paso del Estrecho de las tres últimas temporadas, en las que así mismo se ha visto un importante refuerzo de las navieras prestatarias del servicio, lo mismo en frecuencia de los pasos que en calidad de los buques.

La calidad existente en los servicios de las zonas de pre-embarque ya alcanza a la conectividad Internet y la cuantía de los catering, zonas de descansos y aseos ha cambiado completamente la imagen de la OPE, sin atascos ni aluviones.

Y es que el sistema se ausculta así mismo en cada temporada de funcionamiento. Las propias autoridades del Puerto de Algeciras levantan encuestas de campo, en las que se estudian procedencias y destinos de los viajeros, pirámides de edad, rotaciones, medidas del número de viajeros por automóvil, etc., con un importante capítulo dedicado a saber si el usuario quedó satisfecho. La aceptación del servicio es ampliamente mayoritaria, y así mismo decrecen —de año en año— las atenciones médicas o el trabajo de los intérpretes y asistentes sociales... La razón es bien sencilla cada vez el tránsito es mas fluido y el viajero dura menos en las terminales de embarque o aparcamientos. ■



SALVAMENTO, SUPERVIVENCIA Y RESCATE, «PUNTOS FUERTES» DE LA NUEVA NORMATIVA UE



Dos Reales Decretos de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente, con normas de seguridad para buques de pasaje y pesca, y, con la regulación de la recogida de residuos en puerto, respectivamente, trasponen y hacen camino en España a la armonización de todo el sector marítimo UE en materias de seguridad y medioambiente.

Los buques de pasaje que operen entre puertos españoles quedan ya sujetos a la Directiva UE. Con una serie de características de funcionamiento, así mismo impuestas según sea la zona marítima por la que naveguen. Se les hacen exigible un estricto criterio de estabilidad y compartimentación, especificaciones respecto a la red e alumbrado y sistemas de alarma, sistemas de información y radiocomunicaciones, etc.

En Pesca se termina la discrecionalidad con que cada Estado miembro ha funcionado hasta el presente y se hace una fuerte apuesta en las materias de salvamento, rescate y supervivencia en aguas. Es obligatoria la previsión con-

traincendios, se amplían los dispositivos de salvamento y se hace exigible el transpondedor de radar a los pesqueros de gran eslora, es más exigente el criterio de estabilidad cuando se arrastran redes, y, se demanda criterios más amplios de calado y altura de proa. Igual espíritu de mejora se exige a las radiocomunicaciones y sistemas de alarma y la baliza de supervivencia.

Pero lo medioambiental es común a todo tipo de embarcaciones y puertos y viene indicado

por la transposición —a través del Real Decreto sobre Instalaciones Portuarias de Recepción de Desechos y Residuos de Carga, que se aplicará a todos los desechos generados por buques civiles y a todos los residuos de carga que contempla el convenio Marpol, con régimen simplificado para pesqueros de fresco y embarcaciones de recreo.

Esta ofensiva por la calidad y limpieza de las aguas no se detendrá ni frente a los motorizaciones y cascos, por lo que —en próximas oleadas— las normas acreditarán la obligatoriedad de combustibles de alta calidad, así como tecnologías limpias para las aguas empleadas como lastre.

Para los casos de accidente y naufragio —tan frecuentes en la fauna pesquera— se instrumenta la obligatoriedad de la radio-baliza personal de 121,5 MHz y del chaleco con dispositivo de inflado automático, y, como complemento se ultima un próximo Reglamento de Radiocomunicaciones que extienda el Sistema Mundial de Socorro a pesqueros de eslora inferior a los 24 metros.

La Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización de Puertos Marítimos Europeos (ESPO) quieren llegar a un entendimiento para hacer exigible anualmente la revisión de los proyectos medioambientales referidos a residuos y carga. Se persigue así mismo extender la obligatoriedad de la declaración de residuos a bordo para los pesqueros, mercantes y flota de recreo deportivo, que hasta ahora solamente era exigida a los buques de más de 400 toneladas, e incluso será obligatorio el cambio de las aguas de lastre, en previsión de que incuben microorganismos peligrosos, antes de acceder a puerto. ■



PETROLEROS Y CARGAS PELIGROSAS DOBLARÁN FINISTERRE MÁS LEJOS



España ha conseguido de la Organización Marítima Internacional (OMI) el placet para remodelar el corredor marítimo de Fisterra, con el propósito de alejar —hasta los 77 kilómetros de la costa— los tráfico de petroleros y buques con cargas peligrosas. Tal corredor marítimo a remodelar evitará los cruces o abordajes, al llegar a ser independientes sus zonas de paso.

Con ello, el Dispositivo de Seguridad de Tráfico (DST) de Finisterre será el más alejado de la costa de cuantos existen y el Ministerio de Fomento invertirá suplementariamente 7 millones de euros en equipos de radar y seguimiento. Será obligatorio en cuestión de dos o tres meses y así habrá de figurar reflejado en todas las cartas marinas del mundo.

Se trata de una vieja reivindicación de los marinos y pescadores de Galicia, además, para su mayor

tranquilidad y seguridad en la faena, pero también elimina visibles riesgos a todos, ya que unos 12.000 buques con cargas peligrosas doblan Fisterra anualmente.

Para hacerse una idea de lo que este alejamiento de paso de los petroleros y las cargas peligrosas representa, recordemos que si el «Prestige» pasó a una distancia a la costa de los 54 kilómetros por lo menos. Y este alejamiento no hace perder efectividad ni cobertura a los buques de rescate, helicópteros y centro de seguridad en tierra.

Si durante un tiempo Marina Mercante se resistió al referido alejamiento —que le reivindicaban cofradías y pósitos de pescadores y titulados náuticos-pesqueros— ello era pensando en que alejar el blanco de la torre de control coruñesa significaba empeorar la detección a distancia y la operativa de los radares. Ahora, con una inversión suplementaria de 7.000 euros habrá equipos nuevos en A Coruña, y, está en vías de creación inmediata un

Sistema Paneuropeo de Tráfico Marítimo que homogeneizará todo desde el Mar del Norte hasta el Estrecho de Gibraltar, según se dijo en la última reunión del Consejo de Ministros Europeos de Transportes.

Pero aún en apoyo de este alejamiento del dispositivo de Fisterra, la Organización Marítima Internacional ha accedido a otra petición del Gobierno español, para que este tipo de buques con mercancías peligrosas hayan de dar un pre-aviso de su entrada en zona, antes aunque lo vienen haciendo, para que resulte continuo y estricto el control de su paso.

Portugal, que apoyó en el Subcomité de Seguridad de la OMI estas peticiones españolas —junto a Francia, Reino Unido y Alemania—, se sumará próximamente a este modelo de tránsito por los corredores marítimos de sus costas, que, con las de España soportan el paso del 70 por ciento del crudo petrolífero que llega a Europa. ■

PUBLICADO EN MAR EN 2003

ARTÍCULO	Revista	Mes
Acuicultura		
Estrategia para el desarrollo de la acuicultura europea.....	413	Febrero
Investigados del IEO: cultivo del pulpo	419	Septiembre
Grandes reportajes		
Náutica deportiva, más negocio y empleo en el mar.....	412	Enero
El Meteosat, al servicio del mar.....	414	Marzo
Sinaval' 2003: Crecimiento sostenido de las industrias marítimo pesqueras.....	414	Marzo
«Sive» inicia el blindaje electrónico del estrecho	415	Abril
Expo Náutica: Madrid, primer puerto deportivo nacional.....	417	Junio
Operación «Paso del Estrecho 2003», madurez de un sistema de espera mínima ..	418	Julio-Agosto
Naturaleza marina al alcance de todos: L'Oceanográfico de Valencia.....	420	Octubre
El arte de marejar contra el viento y marea	421	Noviembre
La náutica como motor de empleo	422	Diciembre
Instituto Social de la Marina		
El ISM construirá un nuevo buque hospital	412	Enero
Las guarderías del ISM: los primeros pasos en tierra firme.....	412	Enero
El centro asistencial de Walvis Bay estrena nuevas instalaciones.....	413	Febrero
Las Casas del Mar en el mundo.....	413	Febrero
Plan de formación permanente del ISM para el año 2003.....	414	Marzo
Comenzó la campaña de asistencia médica embarcada 2003.....	414	Marzo
El Instituto Social de la Marina organiza unas jornadas formativas para funcionarios cubanos	414	Marzo
El Instituto Social de la Marina inaugura Casa del Mar en Marbella.....	415	Abril
Una delegación del ISM asesora al sector pesquero en Perú	415	Abril
VII Simposium Internacional de Medicina Marítima en Tarragona.....	416	Mayo
II Congreso Internacional de Ciencia y Tecnología Marina.....	416	Mayo
Campaña de prevención: tu salud es lo primero	416	Mayo
El Instituto Social de la Marina celebra el XXV Aniversario de la creación de guarderías para hijos de los trabajadores del mar	416	Mayo
La mayoría de los alumnos que asisten a cursos de formación encuentran trabajo en menos de tres meses	417	Junio

ARTÍCULO	Revista	Mes
Campaña de información sobre AME-2003 organizada por el Instituto Social de la Marina.....	417	Junio
El Instituto Social de la Marina colaborará en el formación de los trabajadores del mar en Costa Rica	417	Junio
El ISM distribuye gratuitamente los libros de revisión de los botiquines a bordo.....	418	Julio-Agosto
Curso sobre «modernización productiva y desarrollo sociolaboral para el sector pesquero»	418	Julio-Agosto
Seminario avanzado sobre pesca artesanal.....	419	Septiembre
Seminario «Mar, Trabajo y Seguridad Social» ..	420	Octubre
Seminario de Sanidad Marítima en Cartagena de Indias	421	Noviembre
Marina mercante		
Nuevas normas de seguridad para buques de pesca y de pasaje.....	412	Enero
Un plan tecnológico marítimo de 600 millones de euros, en marcha.....	413	Febrero
Se disparan los precios de las primas entre el 20 y el 30 por ciento	413	Febrero
Dos reales de decretos endurecen la inspección de buques cargueros	413	Febrero
Bruselas avanza en el calendario «post-Prestige»	415	Abril
10 flotas nacionales con «mala fama».....	416	Mayo
La industria naviera busca nuevos mercados....	416	Mayo
España impulsa la creación de «zonas marítimas especialmente sensibles»	417	Junio
La Armada encargará a Izar el mayor buque español de la historia.....	417	Junio
Asamblea ANAVE: la flota vuelve a crecer frente a una coyuntura de estancamiento mundial.....	418	Julio-Agosto
El Régimen de responsabilidad, punto débil de la seguridad marítima	418	Julio-Agosto
Primer acuerdo España-México en Marina Mercante	418	Julio-Agosto
El MOU de París anuncia una política de «tolerancia cero» en la inspección de buques	419	Septiembre
El Gobierno reorganizará las titulaciones náutico-pesqueras.....	419	Septiembre
Petroleros y cargas peligrosas doblarán Finisterre más lejos.....	420	Octubre
IZAR se asocia a un espectacular proyecto de alta velocidad EEUU-UE.....	421	Noviembre
Japón y el Lobby industrial boicotean la retirada anticipada de monocasos	421	Noviembre
El sistema «mobility» emplaza la TV digital en barcos, ferries y yates.....	421	Noviembre

ARTÍCULO	Revista	Mes
Medio Ambiente		
«Prestige», se han recogido más de 16.000 Tm de fuel.....	412	Enero
«Prestige», barcos pesqueros volvieron al caladero de Marruecos.....	412	Enero
«Prestige», Agricultura destina 140 millones de euros a paliar los daños.....	412	Enero
«Prestige»: Los pescadores vascos y cántabros toman el relevo de los gallegos....	413	Febrero
«Prestige»: El Gobierno aprobó el «Plan Galicia».....	413	Febrero
«Prestige»: Acuerdo marco gobierno y confradías gallegas.....	413	Febrero
«Prestige»: Ejército solidario.....	413	Febrero
«Prestige»: Solidarios frente al fuel.....	413	Febrero
«Prestige»: Muxía, zona cero.....	413	Febrero
¿Cómo frenar la «pesca» de aves?.....	414	Marzo
Los pescadores de Denia, contra la regeneración de las playas.....	414	Marzo
«Prestige»: Retorno paulatino a las faenas de pesca.....	414	Marzo
Limpiar los fondos marinos, una prioridad.....	415	Abril
Premio a la colaboración de un pescador gallego.....	415	Abril
«Prestige»: El accidente redobló el trabajo de los científicos.....	416	Mayo
«Prestige»: El FIDAC acepta un pronto pago del quince por ciento de los daños.....	417	Junio
Los restos mortales del fundador del IEO a Zaragoza.....	417	Junio
«Prestige»: Las pruebas para extraer el fuel, en agosto.....	417	Junio
«Prestige»: Ya se puede pescar en la Costa da Morte.....	418	Julio-Agosto
55ª Reunión de la Comisión Ballenera Internacional: Reforzada la protección de los cetáceos.....	418	Julio-Agosto
87 ideas para frenar la «pesca» de aves.....	419	Septiembre
«Prestige»: Masiva respuesta contra el fuel.....	419	Septiembre
«Prestige»: Funcionó el sistema de la bolsa-lanzadera.....	420	Octubre
Peritaje autopsia del Prestige.....	421	Noviembre
¿Cómo evitar otro Prestige?.....	421	Noviembre
«Prestige»: Un año de marea negra.....	421	Noviembre
«Prestige»: Impacto económico.....	421	Noviembre
«Prestige»: Hace un año.....	421	Noviembre
«Prestige»: El fuel se extraerá mediante bolsa lanzadera.....	422	Diciembre
Pesca y política pesquera		
Balace de pesca: lucha contra la pesca ilegal, impulso a nuevos acuerdos, reestructuración de la flota de Marruecos.....	412	Enero
Bruselas rebajó su propuesta sobre el recorte de cuotas pesqueras.....	412	Enero
Bruselas reformó la política pesquera común....	412	Enero
La gamba blanca de Isla Cristina tendrá denominación de origen.....	412	Enero

ARTÍCULO	Revista	Mes
Compromiso internacional frente a las prácticas pesqueras ilegales.....	413	Febrero
Estrategia española frente a la nueva política pesquera común.....	413	Febrero
Marineros y científicos buscan incrementar la selectividad del arrastre.....	413	Febrero
Bruselas quiere que los armadores paguen más. Renovado el acuerdo hispano-francés de Arcachón.....	414	Marzo
Bruselas aumentará el presupuesto para desgüaces.....	414	Marzo
Regulado el etiquetado de todos los productos pesqueros.....	414	Marzo
Regulado el control e inspección de la pesca marítima.....	414	Marzo
El sector pesquero «no es sólo cosa de hombres» España presentó cuatro recursos contra la reforma de la política pesquera común.....	414	Marzo
FEOPE propone planes piloto a la Unión Europea.....	415	Abril
Informe de la FAO: Así están la pesca y la acuicultura.....	415	Abril
El sector pesquero aumenta su apoyo a los arrecifes artificiales.....	415	Abril
El sector marítimo vasco sigue a flote.....	415	Abril
La Eurocámara regula el comercio de la aleta de tiburón.....	416	Mayo
Investigación pesquera: el CES denuncia la reducción progresiva de las inverciones.....	416	Mayo
La Comisión busca una solución a los descartes	416	Mayo
Sello de calidad para el sector pesquero.....	416	Mayo
La bajura y la Xunta discrepan por la regulación de las confradías.....	416	Mayo
Bruselas promete continuidad en la política de acuerdos pesqueros.....	417	Junio
Empresas mixtas, soluciones para la pesca.....	417	Junio
Bruselas propone un plan para la recuperación del bacalao.....	417	Junio
El sector pesquero rechaza la eliminación de aranceles.....	417	Junio
Acceso de la flota a las aguas occidentales de la UE: España rechaza la propuesta comunitaria.....	417	Junio
Tiempo de cambio en las confradías.....	417	Junio
«Pezqueñines 2003».....	418	Julio-Agosto
Mediterráneo: Hacia una pesca sostenible.....	418	Julio-Agosto
España en 2002 no superó las cuotas pesqueras.....	418	Julio-Agosto
Azohía, la última almadraba en la costa mediterránea.....	418	Julio-Agosto
Italia presentó su programa en política pesquera.....	419	Septiembre
El Gobierno reguló la ordenación del sector pesquero y las ayudas estructurales.....	419	Septiembre
España rechaza toda discriminación en las aguas occidentales.....	419	Septiembre
España accede a posibilidades de pesca en Groenlandia.....	419	Septiembre
Confradías versus pesca.....	419	Septiembre
La mujer gana relevancia en el sector pesquero.....	419	Septiembre

ARTÍCULO	Revista	Mes
Proyecto ARPA: aún nos queda mucho por saber del atún rojo	420	Octubre
IV Conferencia de ministros de pesca en Galicia: apoyo a la posición española sobre constitución de empresas mixtas	420	Octubre
NAFO recortó las cuotas del fletán un 52%	420	Octubre
Agricultura promete contar con las cofradías para regular el caladero nacional	420	Octubre
Pesca y las cofradías acercan posiciones sobre el plan de bajura	420	Octubre
Las demandas del sector pesquero en la Unión Europea	421	Noviembre
España denunciará el acuerdo de acceso al «box irlandés»	421	Noviembre
Parar la sobreexplotación en el Mediterráneo ...	421	Noviembre
Objetivo: Salvar la pesca en los países del sur de la Unión Europea	421	Noviembre
Menos barcos pesqueros en la Unión Europea ...	421	Noviembre
Bruselas propone la creación de seis consejos consultivos de pesca	421	Noviembre
Bruselas dice que España no controla la pesca ..	421	Noviembre
Anulada la orden que prohibió el uso de «tren de bolos»	421	Noviembre
ICCAT mantuvo las cuotas	422	Diciembre
Peticiones sector pesquero	422	Diciembre

Puertos y costas

Ley de Puertos: encabeza la liberalización de servicios en Europa	414	Marzo
Nuevo máximo para el tráfico portuario	415	Abril
El Proyecto de Ley provoca conflicto social en los puertos	416	Mayo
Trabajadores se oponen a la privatización de los servicios portuarios en Europa	420	Octubre
Ley de puertos	422	Diciembre

Sanidad Marítima

Caries	412	Enero
La legionella	413	Febrero
Animales marinos: peligros para el ser humano y primeros auxilios	414	Marzo
Trastornos de ansiedad	415	Abril
Drogas en el ámbito marítimo pesquero	416	Mayo
Síndrome respiratorio agudo severo	417	Junio
Disfunción eréctil	418	Julio-Agosto
El tabaquismo	419	Septiembre
Hombro doloroso	420	Octubre
Jaquecas o migrañas	421	Noviembre

Trabajo y Seguridad Social

Acuerdo de Gobierno, empresarios y sindicatos: trabajar con más seguridad	412	Enero
Subieron todas las pensiones	412	Enero
El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales hizo balance de 2002 y presentó los proyectos para 2003	412	Enero

ARTÍCULO	Revista	Mes
Las pensiones serán iguales en todo territorio nacional	413	Febrero
II Jornadas Técnicas de Seguridad Social: Camps defiende los principios de igualdad y solidaridad de la Seguridad Social	413	Febrero
Encuesta de calidad de vida en el trabajo 2002: Nueve de cada diez trabajadores están satisfechos con su empleo	414	Marzo
Trabajo establece las bases de cotización para los trabajadores del grupo segundo del régimen especial del mar	414	Marzo
Trabajo prepara medidas para mejorar la protección social de los trabajadores autónomos	414	Marzo
VII Jornadas de los letrados de la Seguridad Social	415	Abril
La afiliación en el régimen especial de los trabajadores del mar	415	Abril
Trabajo refuerza la función inspectora	415	Abril
La Seguridad Social cuenta ya con 16.455.090 afiliados	415	Abril
Entrevista Eduardo Camps: «Las medidas aprobadas amplían la protección social de los trabajadores del mar»	416	Mayo
Zaplana anuncia que el programa de vacaciones para mayores aumentará en 100.000 plazas	416	Mayo
II Conferencia Europea de Ministros responsables de políticas de discapacidad ...	416	Mayo
Campaña informativa del MTAS: La prevención de riesgos laborales, un hábito de vida	417	Junio
Fernando Castelló, nuevo Secretario de Estado de la Seguridad Social	417	Junio
La Seguridad Social moderniza su web	417	Junio
Guía Laboral y de Asuntos Sociales 2003	418	Julio-Agosto
Las empresas estarán obligadas a implantar un plan de prevención de riesgos laborales	418	Julio-Agosto
Seminario Seguridad Social en la UIMP: entre el progreso y la adaptación	419	Septiembre
Entrevista a Fernando Castelló: «Nuestro modelo de Seguridad Social está en condiciones de afrontar los retos de la sociedad moderna»	419	Septiembre
Aprobada la nueva Ley de Empleo	419	Septiembre
XXV Aniversario de la TGSS: Mejorando el presente, asegurando el futuro	420	Octubre
Presupuestos de la Seguridad Social 2004: estabilidad financiera y mejora de la protección social	420	Octubre
Constituida la comisión de expertos para el estudio de la dependencia en España	420	Octubre
Renovado el Pacto de Toledo por cinco años ...	420	Octubre
II Conferencia Iberoamericana de Seguridad Social en Alicante	420	Octubre
El INSS cumple 25 años	421	Noviembre
Plan de Acción para el Empleo 2003	420	Noviembre
Las pensiones suben por encima de la inflación	422	Diciembre



RADIOTELÉFONO MF/HF Modelos FS-1570 (150W) / 2570 (250W)

- ▶ Incorporan la función DSC (Llamada Selectiva Digital) para comunicaciones generales y el Receptor Vigilancia DSC para las frecuencias de socorro y seguridad en las bandas MF Y HF.
- ▶ Cumple totalmente con los requisitos de la normativa GMDSS.
- ▶ Selección instantánea de 256 canales.
- ▶ Mensajes con capacidad para 160 caracteres sobre pantalla LCD de nítida legibilidad.
- ▶ Fácil selección de canal mediante mando giratorio o entrada a través de teclado.
- ▶ Posición GPS incluida automáticamente en la llamada de socorro.



ESTACIÓN INMARSAT-C Modelo FELCOM -15

- ▶ Cubre totalmente los servicios de Inmarsat-C: EGC, E-mail Internet, operación con mensajes de socorro, polling, Información de datos...
- ▶ Cumple con la normativa GMDSS.
- ▶ Conexión LAN a bordo mediante Red Ethernet.
- ▶ Unidad de presentación LCD COLOR de 10,4" con legibilidad mejorada en los mensajes entrantes y salientes.

Para estar seguro de que está seguro



No arriesgue su inversión en seguridad con equipos obsoletos de dudoso rendimiento para superar algunos requisitos básicos. FURUNO garantiza un cumplimiento riguroso y estable de la normativa (de seguridad) en todos sus equipos de electrónica naval.

FURUNO®

Supremacía Tecnológica

Visite
nuestra
web www.furuno.es

C/Francisco Remiro, 2 • 28028 MADRID (España)
Tel. 91 725 90 88 • Fax 91 725 98 97
e-mail: furuno@furuno.es

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

Quando quiera seguridad, piense en Murimar.
Sólo MURIMAR pone a su servicio 70 años de
experiencia, más de 120 delegaciones
en el litoral español y una red internacional completa
de seguros y productos que se adaptan a todas las
necesidades que Vd. requiera.

Confie siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

Para mayor información,
llámenos al teléfono (91) 597 18 35.



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.