

N.º 406 - JUNIO 2002

MAR

**Bruselas acepta
negociar su propuesta**

LA REFORMA DE LA POLÍTICA PESQUERA DIVIDE A LA UE

**España, Francia,
Portugal, Grecia e Italia
rechazan la oferta de la
Comisión**

ESPAÑA 2002

Presidencia de la Unión Europea

Organizada por el ISM

CITA INTERNACIONAL DEL MAR EN BAMIO

**Expertos del sector marítimo
pesquero estudiaron los sistemas de
protección social para este colectivo**

**EL ISM PRESENTÓ EL "ESPERANZA DEL MAR"
EN LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL**



MOTORES MARINOS SCANIA

**Nada surca los mares
con tanta potencia y menos consumo.**



NUEVO MOTOR DI-16 L

Economía operativa.

Propulsores y auxiliares marinos para salas de máquinas desasistidas.

Mínimo consumo de combustible y aceite.

Certificación de todas las sociedades clasificatorias.

Potencia continua sin limitación de horas ni factor de carga.

Garantía de cuatro años de acuerdo con las condiciones generales de garantías sin costo alguno para el cliente.

La larga experiencia y los constantes avances tecnológicos del grupo Scania, han hecho posible crear motores marinos capaces de conseguir la máxima potencia sin aumentar el consumo. Estas cualidades y los continuos estudios y aportaciones del Departamento de Investigación y Desarrollo, han contribuido a posicionar estos motores como líderes en el sector marítimo.



SCANIA

División de Motores Marinos e Industriales

www.scania.es

La pesca y el Instituto Social de la Marina, por partida doble, han sido los principales protagonistas de la actualidad en el sector marítimo-pesquero durante las últimas semanas.

Tal como se esperaba, los debates definitivos sobre la reforma de la Política Común Pesquera (PCP) no han hecho nada más que empezar. El comisario Franz Fischler, tras la aprobación de su propuesta de reforma por la Comisión a finales de mayo, presentó la misma a los ministros de Pesca en junio. La cosa no pasó de ahí. Como se preveía, el comisario ha provocado la división de la Unión Europea en dos bloques, unos partidarios y otros contrarios a la reforma, estos últimos encabezados por España y con la presencia de Portugal, Francia, Italia y Grecia. Se ha puesto de manifiesto que los dos años pasados de conversaciones previas con todo el sector, las encuestas a todos los niveles, las reuniones con los representantes del sector en los puertos más importantes, la elaboración de estudios y propuestas varias no han servido para nada. Al final, el comisario ha planteado lo que tenía inicialmente en la cabeza para, desde una posición de fuerza, tratar de mantener en las futuras negociaciones la mayor parte de sus planteamientos.

En España la respuesta de todo el sector, Administración central y Comunidades Autónomas ha sido automática y contundente. No tiene ningún sentido la aplicación de esta propuesta de reforma por considerar que va en contra de los intereses del sector y porque, además, parte de unos datos no exactos sobre la realidad de la flota española. Se ha constituido la Mesa para la Defensa de la Pesca compuesta por el sec-

COM M DIAS

DE LA REFORMA PESQUERA AL ISM COMO MODELO

tor y todas las Administraciones, que ya han iniciado los trabajos para presentar alternativas a la Comisión. Miguel Arias Cañete confía en poder introducir cambios, aunque no duda en señalar la dificultad que entraña el intento.

En lo que afecta al ISM, dos hechos destacados.

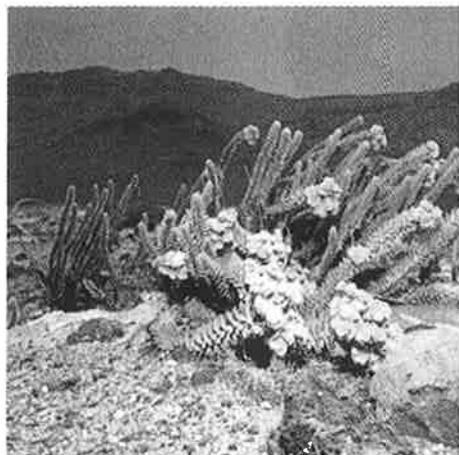
El primero fue la presentación por la directora general del ISM, María Antonia Lucena, del barco "Esperanza del Mar" en la 75 Reunión de la Organización Marítima Internacional. La realidad es que tanto el barco, en su versión anterior, como la política de la Administración española en relación con la asistencia médica embarcada, son aspectos sobradamente conocidos y reconocidos por cuantas personas de cualquier nacionalidad surcan los mares. La entrada en funcionamiento en los meses pasados del nuevo barco justificó la oportunidad para señalar ante los asistentes a esta 75 Reunión que España no renuncia a seguir

siendo pionera en cuestiones como la asistencia a quienes viven en la mar.

Y ligado a esa preocupación por la problemática y los sistemas de protección para los trabajadores del mar, en el marco de la Presidencia española en la Unión Europea, el Centro de Formación Ocupacional de Bamio fue punto de encuentro de más de 130 expertos de casi una veintena de países para debatir estas cuestiones bajo la organización del Instituto Social de la Marina. Durante dos jornadas, a tumba abierta, se ha analizado toda la problemática que afecta al sector marítimo pesquero fundamentalmente desde la perspectiva de la mejora de la protección social de este colectivo. Al final, una conclusión con consenso general: el ISM es un modelo en la protección social para los trabajadores del mar. ■

Vidal Maté





La Graciosa y sus habitantes

Edita: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

Con el objeto de dar a conocer los valores de la reserva marina de La Graciosa y de los islotes del norte de Lanzarote, la Secretaría General de Pesca Marítima y el Cabildo de Lanzarote han abordado la edición de una serie de cuatro guías divulgativas de este singular entorno. Una colección de manuales sencillos y prácticos cuyo primer número, que llevará por título "La Graciosa y sus habitantes", estará disponible, si se cumplen las previsiones, a partir del próximo mes de septiembre.

Esta reserva marina, que ocupa 70.700 hectáreas, fue la primera de las tres reservas marinas existentes en la actualidad en la Comunidad de Canarias y data de 1995, recayendo su gestión en la Administración del Estado y en dicha Comunidad Autónoma. La primera de estas guías se centra en la historia de La Graciosa; en el origen, for-

mación y clima; en la vegetación, flora y fauna terrestres; y en información sobre ocio y datos de interés turístico, tales

como actividades que se pueden realizar, recorridos y excursiones marítimas, lugares de alojamiento.

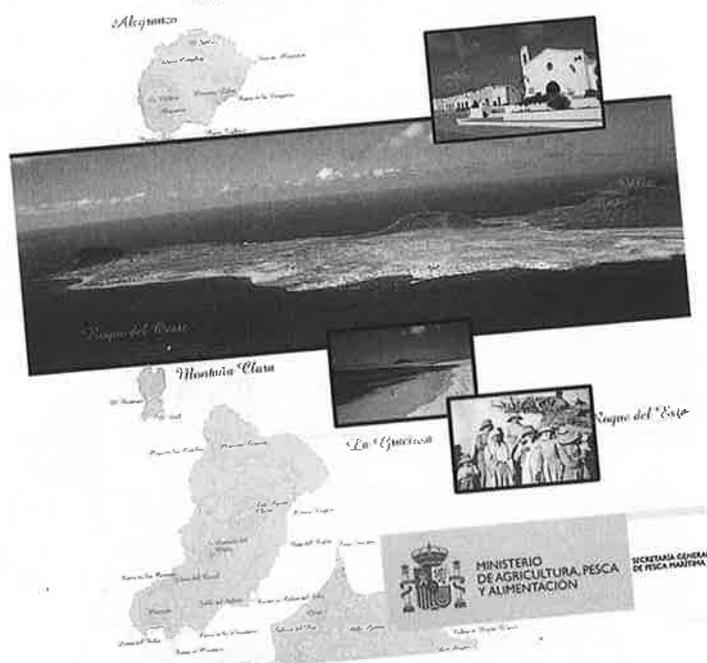
Los otros tres números en preparación se centrarán en las descripciones de los paisajes submarinos de esta reserva; en los pescadores y la pesca en esta zona; y en los paisajes e itinerarios de la reserva marina y de su entorno. Estos tres volúmenes irán viendo la luz entre los años 2003 y 2004, según el calendario previsto por la Secretaría General de Pesca Marítima.

La idea, pues, es la de ofrecer un material ameno, útil y de fácil consulta a todos los interesados en este entorno, por lo que se pretende que cada uno de ellos tenga unas cien páginas, encuadradas de forma sencilla y con abundantes ilustraciones.

Los interesados en adquirir la primera de estas guías —a partir del mes de septiembre, aproximadamente— lo deberán hacer en el propio centro de visitantes de la reserva marina, situado en Caleta del Sebo. ■

1. La Graciosa y sus habitantes

GUIAS DIVULGATIVAS DE LA RESERVA MARINA DE LA ISLA GRACIOSA Y DE LOS ISLOTES DEL NORTE DE LANZAROTE



6 El "Esperanza del Mar" en la OMI.

La directora general del ISM presentó el barco "Esperanza del Mar" en la 75 Reunión de la Organización Marítima Internacional.

34 Reforma de la PCP.

La propuesta comunitaria para reformar la Política Común Pesquera ha dividido a la Unión Europea.



Sumario

MAR 406

- | | |
|-----------|---|
| 6 | Presentación del "Esperanza del Mar" en la OMI. |
| 10 | Plan de formación para los trabajadores de la flota de Marruecos. |
| 12 | La reforma de la política pesquera divide a la UE. |
| 16 | La falta de controles en la acuicultura comunitaria. |
| 18 | Los stocks de la sardina. |
| 24 | Plan para la flota de bajura gallega. |
| 30 | FEOPE apuesta por el Mediterráneo. |
| 32 | Balance de la presidencia en la UE. |
| 34 | Cita internacional del sector marítimo-pesquero en Bamio. |
| 47 | Agricultura contra la pesca ilegal. |
| 50 | Los ministros comunitarios de transporte en Asturias. |
| 56 | Nueva fiscalidad para la mercante. |
| 60 | Expomar. |
| 62 | Ampliación del puerto de Gijón. |
| 65 | Sucedió en el ISM. |
| 68 | De costa a costa. |
| 72 | Página médica. |
| 74 | Noticias/Breves. |



12 Cita internacional en Bamio.

Expertos de todo el mundo en el sector marítimo-pesquero participaron en la reunión organizada por el ISM en Bamio para estudiar y mejorar los sistemas de protección social para este colectivo.

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 - Tel. 965 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. 951 23 82 22. Baleares: Casa del Mar, Muelle Viejo, s/n - Tel. 971 72 56 06. Barcelona: Puiggruber, s/n - Tel. 93 441 05 15. Bilbao: Virgen de Beñoña, 32 - Tel. 94 412 64 32. Cádiz: Casa del Mar - Tel. 956 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar, Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50. Castellón: Casa del Mar, Plaza Monturión, s/n - Tel. 964 22 14 08. Ceuta: Casa del Mar, Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24. Gijón: Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n - Tel. 985 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar, Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40. Huelva: Casa del Mar, Avda. Hispano-América, s/n - Tel. 955 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar, Avda. Ramón y Cajal - Tel. 981 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar, León y Castilla, 322 - Tel. 928 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n - Tels. 982 22 34 59 ó 22 34 54. Madrid: Churraca, 2 - Tel. 91 591 99 00. Málaga: Puente del Carmen, s/n - Tel. 952 22 72 75. Melilla: Casa del Mar, Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 88 08. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. 922 27 11 50. Santander: Casa del Mar, Avda. Soilleza, s/n - Tel. 942 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. 954 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar, Fco. Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87. Valencia: Casa del Mar, Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00. Vigo: Casa del Mar, Avda. de Onillamar - Tel. 986 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Casa del Mar, Avda. de la Marina, s/n - Tel. 986 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5.ª 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.

Imprenta: ARTEGRAF, S.A. Sebastián Gómez, 5, 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. N.I.P.O.: 205-02-002-7

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.



**María
Antonia
Lucena
intervino en
el 75
periodo de
sesiones del
Comité de
Seguridad
Marítima**



EL ISM PRESENTA EN LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL EL BUQUE HOSPITAL "ESPERANZA DEL MAR"



M.^a Antonia Lucena Varea, directora general del Instituto Social de la Marina (ISM), presentó el pasado 20 de mayo el buque hospital "Esperanza del Mar" ante la Organización Marítima Internacional (OMI). El barco está considerado como una innovación en la protección de los trabajadores del mar. Integrado en el programa de sanidad marítima del ISM, es el único buque sanitario y de apoyo logístico en todo el mundo al servicio a una flota pesquera.



La presentación del buque hospital "Esperanza del Mar" tuvo lugar en una de las salas de trabajo donde se desarrollaba el 75 periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, ante unos 170 asistentes, representantes de los países miembros de la OMI. En ausencia del director general de Marina Mercante, que tenía previsto asistir a la presentación, actuó de moderador del acto el representante permanente de España en la Organización, Esteban Pachá, consejero de Transportes en la Embajada de España en el Reino Unido.

La directora general del ISM hizo historia del buque hospital, que ha venido realizando su labor asistencial desde 1982 en el banco canario-sahariano, zona tradicional de concentración de un elevado número de pesqueros, y lugar de tráfico para muchos buques mercantes. En el mes de septiembre del año 2001 el ISM puso en servicio un nue-

La directora general del ISM, María Antonia Lucena, destacó ante los representantes de la OMI que el "Esperanza del Mar" es el único buque sanitario y de apoyo logístico que existe en todo el mundo dedicado al servicio de la flota pesquera.

vo buque hospital del mismo nombre, que ha sustituido al primero.

Al auditorio, que siguió con gran interés el programa que se presentaba, le recordó que se trata de un barco diseñado específicamente como buque hospital para prestar asistencia sanitaria y logística a las flotas pesqueras, que cuenta con el mejor equipamiento sanitario y con los últimos avances técnicos, con dos aspectos a destacar: el área hospitalaria y su seguridad y maniobrabilidad. Está preparado para navegar por todos los mares del mundo y ante

condiciones climatológicas extremas. Sus dimensiones le permiten entrar en la mayor parte de los puertos del mundo.

El apoyo sanitario que se presta desde este buque, subrayó, que es de carácter gratuito, tiene diferentes modalidades, en razón de las características de la patología que en cada momento se presente. En tal sentido, se pueden clasificar las mismas en consultas médicas por radio, consultas ambulatorias a bordo del propio buque, desplazamiento del equipo sanitario a los buques que hayan demandado ayuda, hospitalizaciones en la

clínica a bordo y evacuaciones sanitarias de los pacientes que lo precisen. Independientemente de esta actividad, también brinda apoyo logístico a los buques que lo precisen.

Con el apoyo de una proyección de gráficos y cuadros, Lucena Varea explicó que el buque hospital está conectado con los equipos de salvamento marítimo y con el Servicio Aéreo de Rescate del Ministerio de Defensa, para proceder a la evacuación a través de helicópteros en casos urgentes, e hizo breve balance de los 20 años de servicio del "Esperanza del Mar" durante los que ha asistido a más de 24.000 trabajadores (el 71% de nacionalidad española), ha atendido más de 61.000 consultas atendidas y ha realizado más de 3.000 evacuaciones. En sus salas ha acogido más de 4.000 ingresos, con una media de 3 días de hospitalización. Ha atendido a más de 3.000 buques y más de 6.000 actuaciones logísticas y ha recogido más de 600 naufragos.



Programa de sanidad marítima

Ante una concurrencia experta en cuestiones marítimas, M.^ª Antonia Lucena expuso las líneas generales del programa de sanidad marítima del ISM, que ha sido diseñado atendiendo a las peculiaridades del marco en que se desarrolla el trabajo en el mar, con carácter específico e integral, señalando que el programa se asienta en dos pilares básicos de actuación: el nivel preventivo y asistencial, que, a su vez, se orientan en dos direcciones: medicina preventiva e información sanitaria al trabajador del mar, edición y distribución de la Guía sanitaria a bordo, y asistencia sanitaria de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero.

Se refirió, finalmente, a la medicina preventiva, cuyo objetivo es elevar el nivel de salud de la población antes de que el proceso de enfermedad aparezca, a su desarrollo a través de los reconocimientos mé-



dicos previos al embarque, la formación sanitaria, las campañas de prevención, y al apoyo médico al control de las condiciones higiénico-sanitarias de los buques, así como la edición

y distribución de la Guía Sanitaria a bordo.

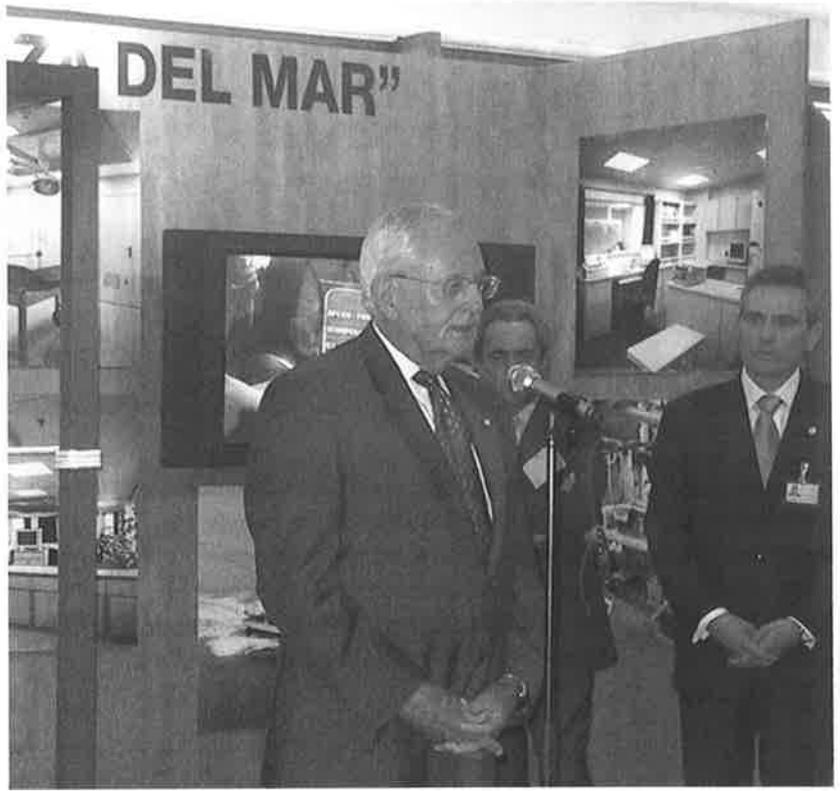
El buque hospital "Esperanza del Mar", que se presentaba en el Comité de Seguri-

dad, se inscribe en el capítulo de asistencia sanitaria a bordo que el Instituto Social de la Marina pone a disposición de los trabajadores del mar, en el que se incluye igualmente el Centro Radio Médico Nacional, los centros sanitarios asistenciales en el extranjero y las Campañas de Asistencia Médica Embarcada.

Al término de la intervención de la directora general del ISM se proyectó un vídeo sobre las actividades del buque hospital que mereció encendidos elogios.

A la presentación del buque hospital ante la OMI asistió asimismo una delegación de IZAR Astilleros, encabezada por Francisco Castro, director del astillero de Gijón, donde se construyó el barco, quien expuso las características técnicas del mismo.

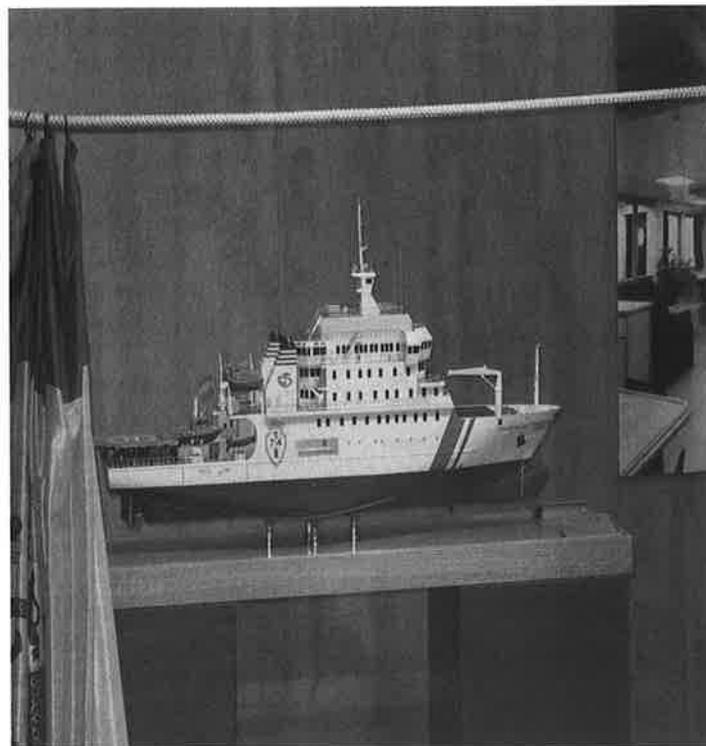
Posteriormente, en el vestíbulo principal del edificio de la Organización Marítima Internacional, donde IZAR había



instalado un stand dedicado expresamente al "Esperanza del Mar", se entregó a William A. O'Neil, secretario general de la Organización, un modelo a escala del buque hospital. M.^a Antonia Lucena recordó "la larga tradición marinera de España, que siempre ha tonido entre sus prioridades la defensa y la protección de los trabajadores del mar, como pone de manifiesto este buque hospital".

O'Neil, que había recibido a la directora general del ISM a su llegada a la sede de la OMI, agradeció al Gobierno español el mantenimiento de un buque hospital al servicio de los trabajadores del mar y la posibilidad brindada a la Organización Marítima Internacional de conocer el programa de asistencia sanitaria que desarrolla en este sector el Ministerio de Trabajo español, que, añadió, puede servir de modelo a otros países.

Siendo evidente que el buque hospital había suscitado la



admiración de los asistentes a su presentación, concluida ésta varias delegaciones felicitaron a la directora general y mostraron interés por conocer los programas que desarrolla el ISM.

Entre los asistentes a la presentación del "Esperanza

del Mar" en la sede londinense de la OMI se encontraban el vicesecretario general de este organismo, E. Mitropoulos, y la directora de Relaciones Internacionales Olga Bosquez, además de la mayoría de consejeros de la Embajada de España en Londres, en ausencia del

embajador, que ese día acompañaba al presidente del Gobierno español, en visita al Reino Unido.

Organización Marítima Internacional

La Organización Marítima Internacional es un organismo internacional constituido bajo los auspicios de Naciones Unidas, dedicado a la elaboración de medidas relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación en el mar. Se trata de una organización técnica cuyo trabajo principal recae en distintos comités y subcomités, de los cuales el Comité de Seguridad Marítima (CSM) es el principal.

Constituida oficialmente en 1948, la Organización Marítima Internacional entró en vigor en 1958. Su sede radica en Londres. Actualmente está integrada por 159 Estados miembros y dos miembros asociados. España se incorporó a la OMI en 1962. ■

M.V.

PLAN FORMATIVO DEL ISM PARA LOS TRABAJADORES DEL CALADERO MARROQUÍ

El Instituto Social de la Marina (ISM), organismo dependiente del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, ha puesto en marcha un Plan Formativo dirigido a los trabajadores afectados por la finalización del acuerdo de pesca entre la Unión Europea y el Reino de Marruecos. El Plan contempla la realización de 63 cursos diferentes con una duración total de 12.270 horas lectivas.

Previamente, y con el objetivo de identificar las necesidades de este colectivo y a los efectos de establecer una programación formativa acorde con su perfil laboral y educativo, el ISM ha llevado a cabo entrevistas personalizadas a los trabajadores afectados, para determinar el nivel de formación, las expectativas y aptitudes del alumno. A estos efectos, el ISM reforzó los equipos personales en aquellas Direcciones Provinciales que así lo requirieron con técnicos laborales marítimos.

El proceso se inició en diciembre de 2001 y finalizó el 28 de febrero. En este tiempo el ISM envió 2.023 citaciones a otros tantos trabajadores y realizó 1.520 entrevistas. Se registraron 493 incomparecencias.

El perfil del trabajador afectado es el de un hombre español, de 46 años de edad media, con estudios primarios incompletos. El 27,2% tiene una edad comprendida entre 50 y 54 años. El 72% de los entrevistados no posee Certificado de Escolaridad y el 25% declara no tener estu-

dios. El colectivo analizado presenta un perfil ocupacional eminentemente marítimo. Sólo el 8% de los entrevistados ha trabajado alguna vez en tierra, en el sector de la construcción y la hostelería.

Objetivo de reinserción personalizado

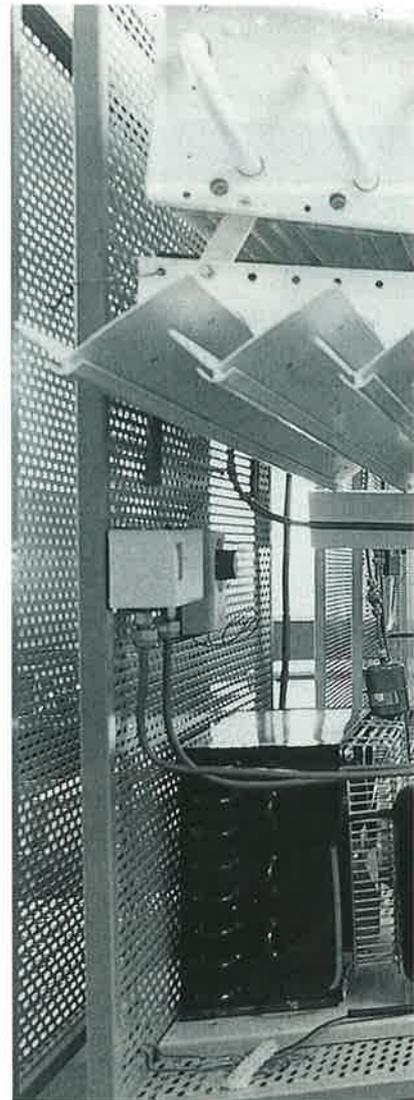
A partir de estas entrevistas se determinó el objetivo de reinserción personalizado, teniendo en cuenta las características individuales y profesionales de cada trabajador, mo-

dante la puesta al día de sus competencias profesionales, en función de los yacimientos de empleo más significativos de su provincia.

De esta variada programación destacan, por su duración, los cursos técnicos y de especialización: Soldadura MIG-MAG, TIG y Arco Sumergido (675 horas); Calderero Naval (606 horas); Soldadura Eléctrica con Electrodo Revestido II; Soldadura Oxiacetilénica y Corte por Plasma (506); Soldador Electrodo (500); Acuicultura, Mantenimiento y Gestión de Instalaciones (500); Operador de Torno y Fresadora por Control Numérico (480); Sistemas de Aire Acondicionado (380); Instalador de Gas (306); Gestión de la Pequeña y Mediana Empresa (300); Operador Estaciones Depuradoras Agua Residual (300); Tubero Industrial (300).

Teniendo en cuenta las circunstancias específicas del colectivo al que se dirige, el Plan contempla también acciones formativas en áreas como la Ofimática, Hostelería, Construcción, el Comercio o la Artesanía.

Para el desarrollo del Plan Formativo se utilizarán los Centros Nacionales de Formación Marítima del ISM de Balmio (Pontevedra) e Isla Cristina (Huelva), y otros Centros



de Formación del propio ISM (Bucu, Santa Eugenia, Almería, El Picacho y Las Palmas de Gran Canaria). Adicionalmente, casi todas las Direcciones Provinciales y Locales del Instituto Social de la Marina disponen de aulas que podrían ser también utilizadas para la impartición de cursos que no requieran la utilización de sistemas tecnológicos complejos, y que, por responder a yacimientos de empleo viables en la localidad de residencia de los trabajadores, pudieran verificarse en aquellos municipios con mayor número de afectados.

El ISM solicitó a los agentes sociales, a través del Consejo General y de la Comisión Ejecutiva, en los que están inte-

Se han realizado 1.520 entrevistas a los tripulantes en paro para diseñar planes de reinserción personalizadas.



**El proyecto
contempla
la realización
de 63 cursos
con más
de 12.000
horas
lectivas**

grados, que formularan sugerencias sobre el tipo de formación que consideraban más oportuno en las circunstancias actuales y, posteriormente, ha presentado, en el mismo órgano, el Plan de Formación Ocupacional, que ha sido recibido muy favorablemente.

El Consejo General y la Comisión Ejecutiva del ISM, constituidos en los ámbitos estatal y provincial, son los órganos de participación en el control y vigilancia de la gestión de este Organismo, y están integrados por representantes de los sindicatos, de los empresarios y de otras corporaciones, además de la Administración. ■

Para recibir información sobre las condiciones de estos cursos, los interesados se deben dirigir a las siguientes direcciones del Instituto Social de la Marina

DIRECCIONES PROVINCIALES

Localidad	Dirección	C.P.	Teléfono
Alicante	Muelle de Poniente, s/n	03003	965 130 468
Almería	Muelle, 39	04002	950 238 222
Bilbao	Virgen de Begoña, 32	48006	944 126 100
Cádiz	Avda. de Vigo, s/n	11006	956 251 703
A. Coruña	Avda. Ramón y Cajal, s/n	15006	981 287 000
Castellón	Pl. M. Peris y Segara, s/n	12100	964 283 072
Ceuta	Avda. Cañonero Dato, 20	51001	956 500 240
Gijón	Príncipe de Asturias, s/n	33212	985 327 200
Huelva	Avda. Hispano América, 9	21001	955 257 411
Las Palmas	León y Castillo, 322	35007	928 458 500
Málaga	Puente del Carmen, s/n	29002	952 359 361
Melilla	Avda. Marina Española, 7	52001	952 678 800
Palma de Mallorca	Muelle Viejo, 15	07012	971 725 606
S. C. de Tenerife	Avda. Anaga, s/n	38001	922 598 900
Sevilla	Fernando IV, 1	41011	954 286 028
Vigo	Avda. Orillamar, 51	36202	986 216 100
Vilagarcía de Arousa	Avda. de la Marina, 23	36600	986 501 781



EL COMISARIO FRANZ FISCHLER, DISPUESTO A INTRODUCIR CAMBIOS EN SU PROPUESTA

Tal como se esperaba, los ministros de pesca de la Unión Europea no llegaron a ningún acuerdo en su reunión del pasado mes de junio para analizar la propuesta presentada por el comisario Franz Fischler para la reforma de la Política Común Pesquera. Los planteamientos del comisario sólo han servido desde el primer momento para dividir a la Unión Europea en materia de pesca en dos grandes bloques. De un lado, los países del Norte, comandados especialmente por el Reino Unido, Holanda, Alemania y Dinamarca, y, por la otra parte, los países del Sur, encabezados por España, Francia y Portugal,

LA REFORMA DE LA POLÍTICA PESQUERA

aunque también cuentan con el respaldo para la mayor parte de sus posiciones de Grecia, Italia e Irlanda. Aunque Bruselas mantiene su objetivo de tener aprobada la propuesta de reforma de la Política Común Pesquera (PCP) para antes de fin de año, la realidad es que se esperan fuertes debates en los próximos meses y la posibilidad de que se pueda constituir una minoría de bloqueo.

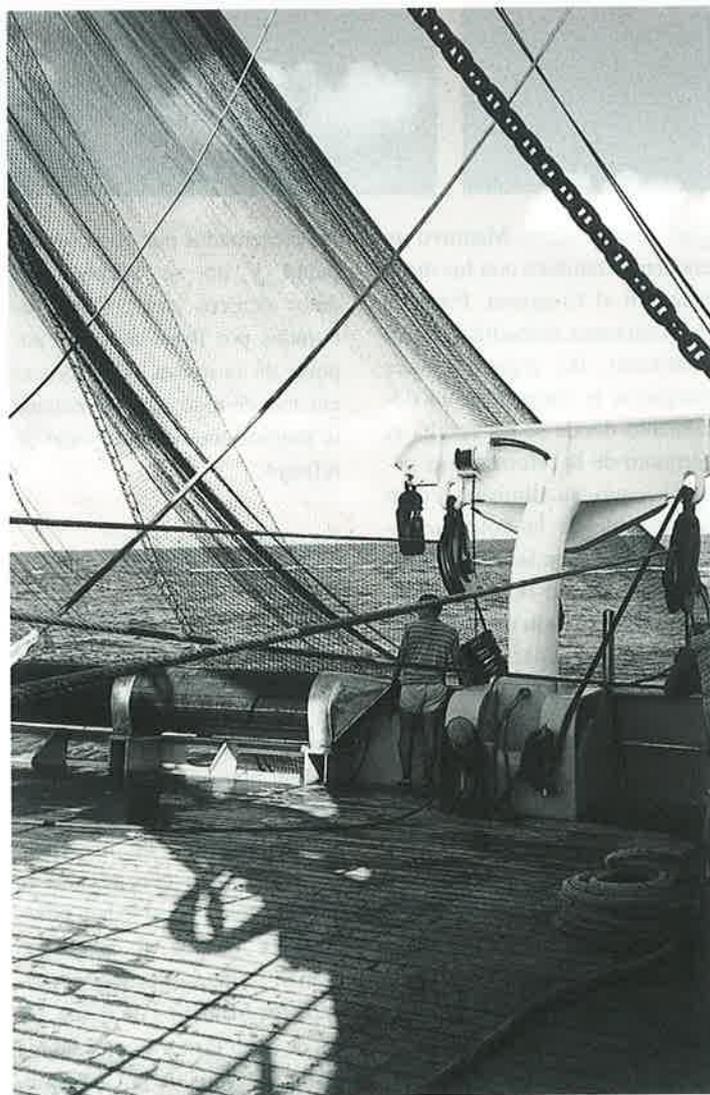
DIVIDE A LA UE

En España, todo el sector, las organizaciones empresariales, los sindicatos, las Cofradías de Pescadores, las Comunidades Autónomas y la Administración central han coincidido en sus posiciones de crítica a la propuesta de reforma y han reclamado cambios profundos en los planteamientos del comisario. No se duda de que haga falta una reforma en el sector, y en esta dirección han presentado sus propuestas en los meses precedentes en medio de la indiferencia de Bruselas. Pero todos coinciden en señalar que la reforma no puede suponer el fin para una serie de flotas en la línea con las propuestas de la Comisión.

Al igual que se ha hecho en los últimos años en otros sectores frente a las propuestas comunitarias de reformas, Administración central, Comunidades Autónomas y todo el sector desde la bajura a la altura han puesto en marcha la llamada Mesa en Defensa de la Pesca, cuyos objetivos se centran en elaborar una estrategia para modificar la propuesta del comisario Franz Fischler. Esta Mesa analizará en profundidad las pretensiones de Bruselas y recogerá las propuestas de todo el sector para su presentación a los responsables comunitarios. El ministro de Agricultura Miguel Arias Cañete reconoce que se trata de un trabajo duro el que queda por hacer en los próximos meses por lo que es fundamental incorporar apoyos a las posiciones de los países del Sur, aunque en algunos puntos los planteamientos no sean totalmente coincidentes. Al margen de que se recojan o no las propuestas que se planteen desde España, el ministro estima que el documento de la Comisión mantiene sin despejar algunas incógnitas jurídicas, además de fallos en sus planteamientos científicos. Para la se-

► **España, Francia, Portugal, Grecia e Italia han señalado su total rechazo al documento inicial.**

► **Reino Unido, Alemania y Holanda encabezan las posiciones favorables a su aprobación.**

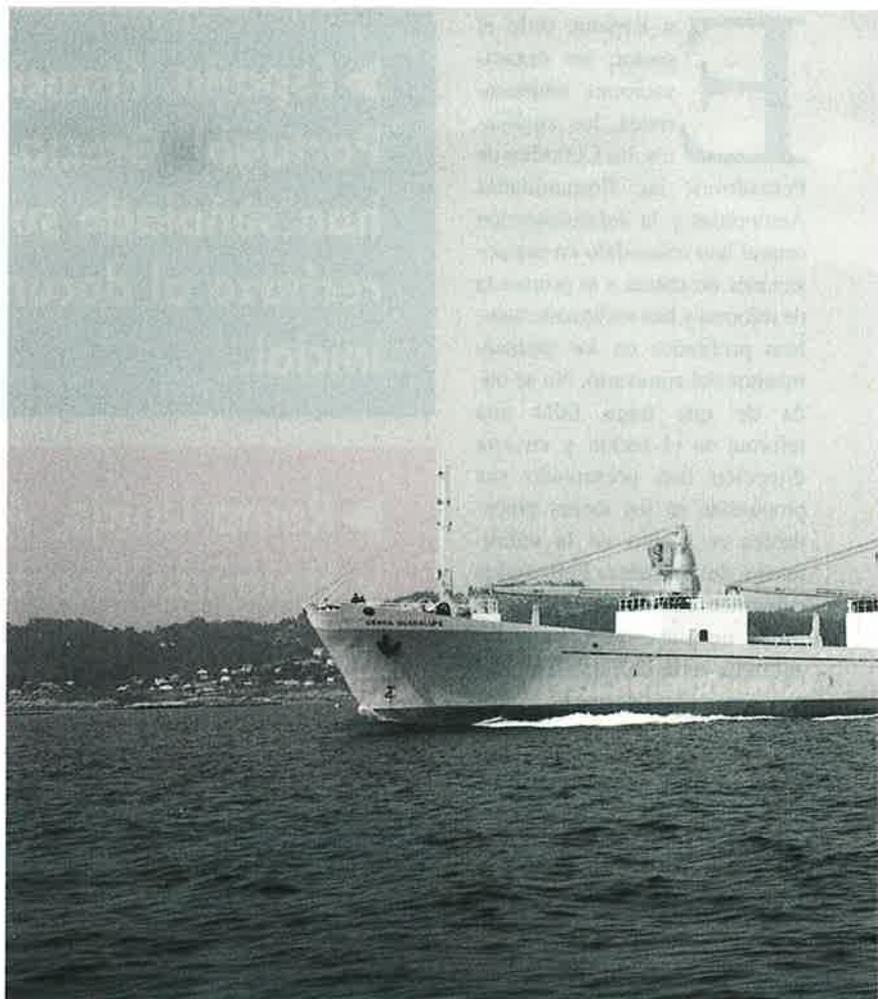


cretaria general de Pesca Marítima, Carmen Fraga, Bruselas ha perdido la ocasión para acometer una reforma en profundidad que atajara de verdad los problemas del sector en lugar de tirar por la calle del medio propugnando la liquidación de una parte importante de la flota comunitaria.

Fischler, viajero

Tras la aprobación de la propuesta para la reforma de la PCP por la Comisión de la UE, el comisario Franz Fischler se convirtió las semanas siguientes en el "presentador" de sus planteamientos en cada uno de los países pesqueros más importantes. En unos casos, como en España, viajó para defender sus posiciones frente a las críticas. En esta línea, Franz Fischler negó en el Reino Unido que la propuesta de reforma fuera para pagar las jubilaciones anticipadas de los pescadores españoles. El comisario aseguró a los británicos que la reforma suponía defender un marco competitivo para todas las flotas eliminando las ayudas que algunas estaban recibiendo. En el mismo escenario defendió igualmente la estabilidad relativa para cada una de las flotas. En la misma línea se expresó ante las organizaciones pesqueras danesas, rehuyendo las críticas a la pesquería industrial para su transformación en harinas.

En España el comisario viajó a Madrid para reunirse con el sector y explicar el contenido y las razones de su propuesta. Frente a las posiciones muy duras de las organizaciones pesqueras españolas, Franz Fischler se mantuvo en un tono conciliador y, aunque no dijo que renunciaba a sus planteamientos, mostró su disposición a realizar una segunda visita para llevar a cabo conversaciones. El comisario invitó a que los expertos españoles mantengan entrevis-



tas con los de la Comisión para tratar de acercar posiciones. Franz Fischler, con el apoyo de los países del Norte, no se apea sobre la necesidad urgente de una reforma en la PCP. En este punto se puede decir que coincide con las posiciones españolas. Sin embargo, hay total discrepancia sobre la forma de llevar a cabo esa reforma. Para el sector español, las promesas del comisario de llevar a cabo conversaciones entre comisiones de técnicos se ven ya con cierta desconfianza. La razón se halla en que durante los últimos dos años España ha elevado a Bruselas múltiples documentos de reforma a la propuesta del comisario sin que los mismos hayan sido tenidos mínimamente en cuenta.

En su visita a España, Franz Fischler se entrevistó igualmente con el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Mi-

guel Arias Cañete. Mantuvo un encuentro también con los diputados en el Congreso. Frente a las posiciones defendidas por el comisario, las organizaciones pesqueras le entregaron un documento donde se rechazaba el conjunto de la reforma y se pedía además su dimisión como responsable de la Política Común Pesquera en la UE. Para los firmantes de ese documento, la actual PCP ha sido un fracaso al no haber sido capaz de hacer de la industria pesquera un sector viable social y económicamente. Critican al comisario que su propuesta, en lugar de unir más a los países miembros en el objetivo de defender el sector, ha supuesto un paso más en la histórica división entre los Estados del Norte y del Sur en la UE, lo que supone la existencia de unos planteamientos desequilibrados. No se entiende que Bruselas no haya recogido las propues-

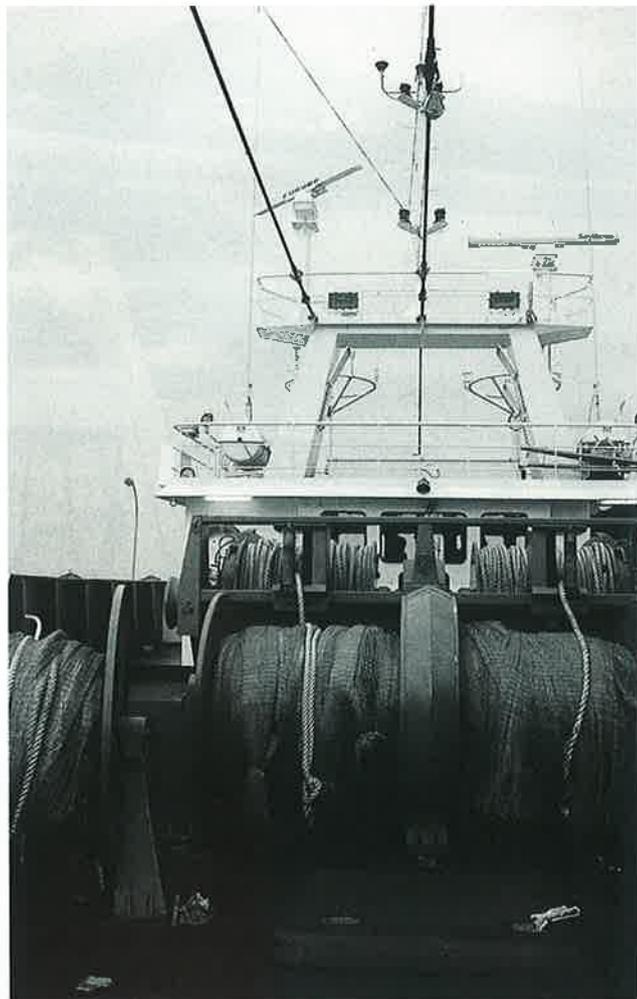
tas presentadas por el sector español y no se aceptan los datos técnicos y científicos elaborados por Bruselas como soporte de la nueva PCP. Consecuencia de todo ello, se reclama la retirada total del proyecto de reforma.

División en la UE

Están por ver los resultados que pueda arrojar la posición de los países al sur de la Unión Europea ante la propuesta de reforma de la PCP. Lo que parece ya hoy claro es que dicha propuesta ha supuesto una división en dos bloques de los Estados miembros y que, además de ello, las cosas no se le han puesto nada fáciles al comisario Franz Fischler. El primer consejo de los Ministros de Pesca, lejos de suponer un avance en los planteamientos de la Comisión,

significó solamente la posibilidad para el comisario de explicar oficialmente el contenido de su propuesta. Lejos de imponer su filosofía, el comisario tuvo que plegar velas y dejarlo todo para posteriores negociaciones para poder lograr un mayor entendimiento entre las partes. La propuesta comunitaria contempla igualmente un paquete de propuestas que se concretan en las siguientes:

Una comunicación general sobre la reforma. Un Reglamento de conservación y gestión de los recursos. Un reglamento para modificar los fondos IFOP. La creación de un Fondo especial para desguace de buques pesqueros. Un Plan de acción contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y un Plan de acción para integrar los requisitos de protección medioambiental en la PCP.



A falta de la presentación de los estudios y documentos técnicos, la delegación española en Bruselas avanzó semanas pasadas un esquema de sus planteamientos en contra de la reforma propuesta. España mantiene serias discrepancias y dudas sobre los cuadros estadísticos elaborados por la Comisión, ya que, en su opinión, no reflejan la realidad de la flota española que faena en los caladeros con cuotas contingentadas. La Administración española considera que la política de estructuras contenida en la propuesta es contradictoria al eliminar los apoyos para nuevas construcciones o para dar salida a barcos a terceros países. España propugna una reforma de la PCP realista y equitativa que tenga en cuenta el impacto económico y social de las medidas. Se reclama el mantenimiento de los fondos estructurales y que se permita el acceso de la flota a todas las aguas comunita-

► Administración Central, Comunidades Autónomas, armadores y sindicatos han constituido la Mesa para la Defensa de la Pesca.

rias sin restricciones, como debería ser lo lógico en la Política Común Pesquera.

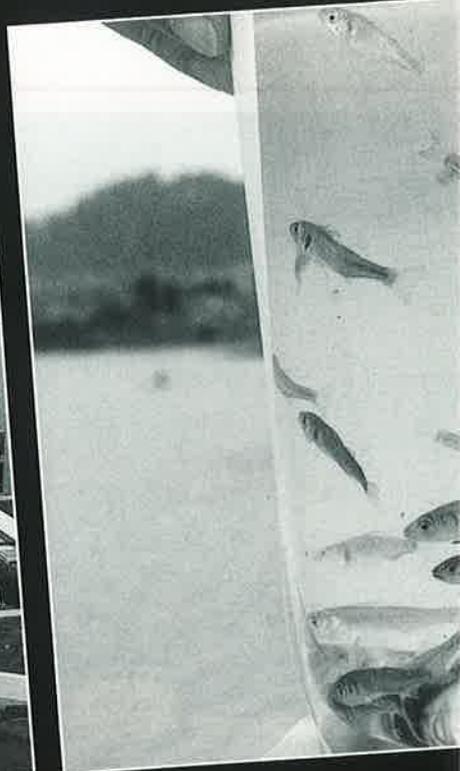
El primer consejo de los Ministros de Pesca para analizar la propuesta de reforma no fue un paseo para el comisario Franz Fischler, pero tampoco se produjo un frente unido de todos los países del Sur en la línea que habían anunciado el grupo de Estados miembros conocido como Amigos de la Pesca. Junto a la posición dura de España abogando

por un vuelco total a la propuesta del comisario estuvieran países como Francia y Portugal, cuyos representantes señalaron su total oposición a las pretensiones del comisario Franz Fischler. Aunque con matizaciones en algunos puntos, en contra de la propuesta están también otros países como Italia y Grecia en la zona Sur de la UE, así como Irlanda e incluso Finlandia, aunque por razones diferentes. Todos los países de la UE sur se oponen al final de las ayudas para la modernización de

sus flotas así como para la búsqueda de salidas en el exterior. En materia de recursos se buscan acuerdos equilibrados que permitan tanto el mantenimiento de la pesca como de las flotas.

A favor de las duras posiciones de Franz Fischler se hallan los países del Norte encabezados por el Reino Unido, Holanda o Dinamarca. Ante esta situación de una UE dividida en dos bloques, en medios del sector se espera que el comisario abogue por unas posiciones intermedias, algo que es igualmente rechazado desde el sector español. La fase final de la reforma ha iniciado su cuenta atrás en medio de una polémica que parece muy difícil se pueda cerrar en los próximos meses si la Comisión no cambia radicalmente su propuesta, dominada por una política de ahorro. ■

Vidal Maté



Productores de dorada y lubina de España, Francia, Portugal e Italia remiten un escrito a Franz Fischler

LOS ACUICULTORES PIDEN A LA UE QUE PONGA ORDEN EN EL SECTOR

Asociaciones del sector acuícola de España, Francia, Portugal e Italia se han dirigido al comisario de Pesca Franz Fischler, a través de un escrito que firman de forma conjunta, para que la Comisión Europea se involucre plenamente en la solución del descontrol en que está sumida la industria productiva de dorada y lubina. En su carta analizan las causas de la actual situación y las acciones que, a su juicio, deben ser emprendidas con el fin de asegurar una competencia justa entre todos los países miembros de la UE.

La actual situación de descontrol en que está sumida la industria griega de crianza de dorada y lubina, con un crecimiento en producción superior al que son capaces de poner en el mercado ordenadamente, representa una seria amenaza para la totalidad del sector acuícola europeo. Ello, unido a la escasa supervisión, tanto por parte de la Unión Europea como del Gobierno griego,

está provocando que el sector se enfrente a una grave crisis, motivo por el cual los productores de lubina y dorada de Francia, Italia, Portugal y España celebraron una reunión, el pasado 8 de marzo en París, para analizar la actual situación.

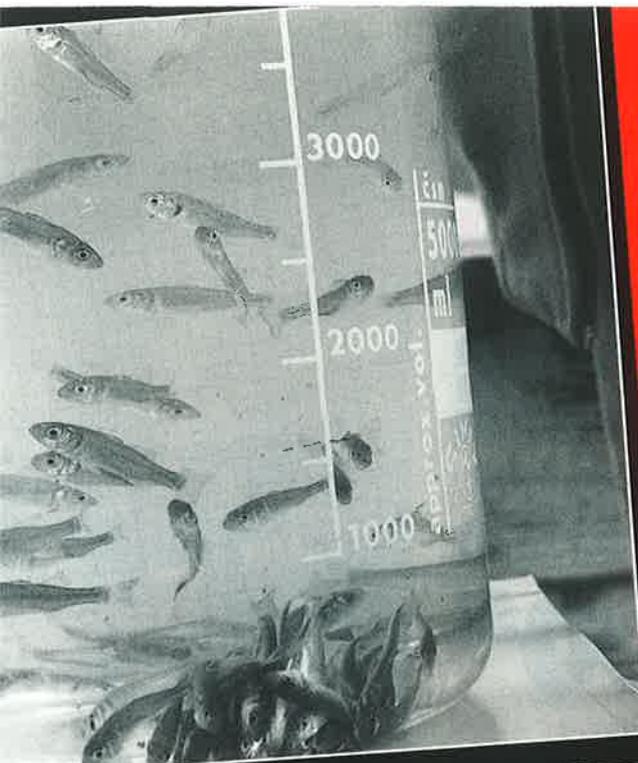
A raíz de dicha reunión, en la que por parte española estuvo presente la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR), se

acordó dirigir un escrito al comisario de Pesca Franz Fischler en el que analizaban las causas que, a su juicio, están provocando la actual situación, al tiempo que piden a la Comisión que se involucre plenamente en la solución de este problema.

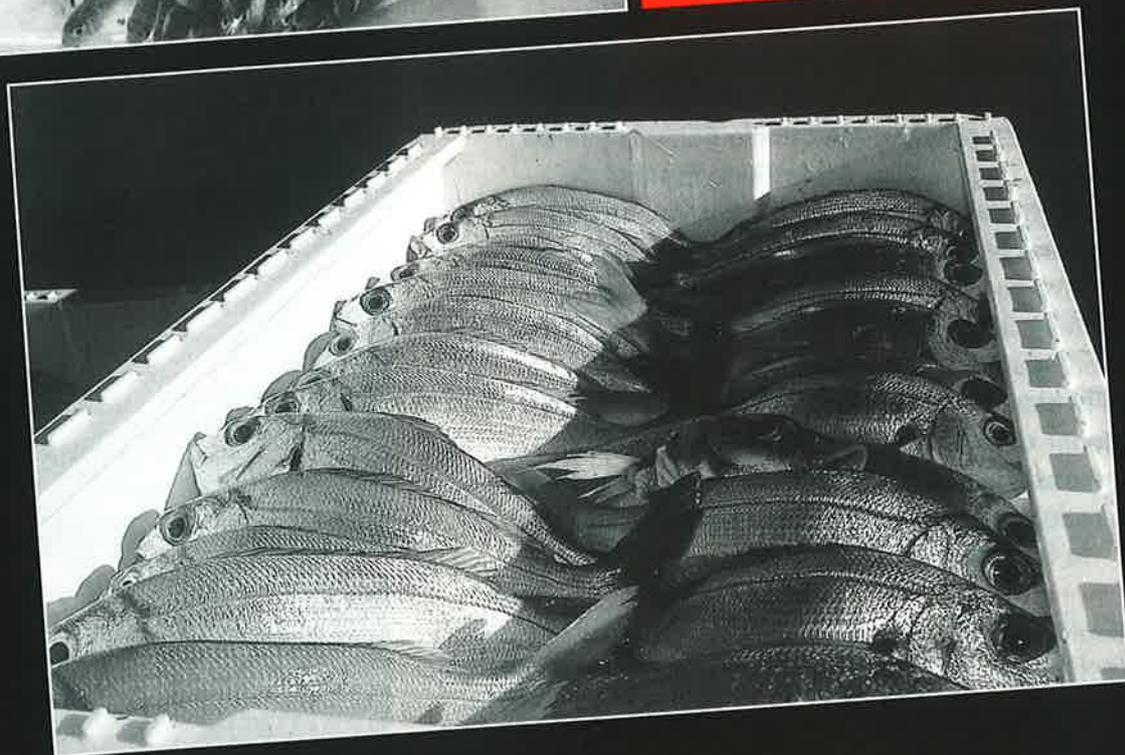
Respetar la legislación

Entre las acciones que deberían emprenderse, los

representantes del sector acuícola señalan tres niveles de actuación. En cuanto al Estado griego, "debería comprometerse a respetar la legislación relevante, tanto europea como griega", especialmente en lo que se refiere a "concesiones", ya que no se respeta la capacidad máxima autorizada por instalación y se producen especies distintas de las autorizadas. Y exigen, asimismo, "que se proceda al reembolso en



El descontrol en que está sumida la industria griega de crianza de dorada y lubina está amenazando seriamente con dañar a la totalidad del sector europeo involucrado en la crianza de estos peces.



los plazos establecidos —ampliamente sobrepasados en la actualidad— de los cuantiosos créditos y préstamos concedidos por Agrotiki, cuando era un banco estatal, a las empresas locales. Los demás países no hemos gozado de esas ventajas”.

También piden al Gobierno griego que controle que el uso de las subvenciones IFOP se utilicen exclusivamente para aquellos

finés para las que fueron otorgadas; y que evite y controle las prácticas empresariales fraudulentas.

Por último, señalan que un buen número de grandes griegas se encuentran en serias dificultades financieras. Los firmantes de la carta temen que la mayoría de esas empresas terminen vendiendo sus activos a empresas griegas mayores que, al no hacerse cargo de sus pasivos, podrán permi-

tirse el vender el pescado muy por debajo del coste de producción, “máxime si se tiene en cuenta el año y medio largo que necesitan estos peces para llegar a su talla comercial”.

Respecto a la Unión Europea, critican el fallo de no prever la crisis y no enmendar su sistema de subvenciones a tiempo. Solicitan un estricto sistema de seguimiento para asegurar que las subvenciones sean utili-

zadas exclusivamente para su propósito original; la revisión urgente para congelar las subvenciones a nuevas instalaciones y la elaboración de un Libro Verde distinto del de la Pesca, “con una aproximación nueva y más realista al desarrollo de la acuicultura en Europa para los próximos diez años”.

Competencia desleal

En cuanto al tercer nivel de acciones a emprender, propuestas por las asociaciones del sector, señalan que los Estados miembros de la UE afectados por el problema deberían examinar si la industria griega en su conjunto está realizando una operación de competencia desleal contra sus colegas europeos, al vender sus productos muy por debajo del coste de producción.

Asimismo, hacen hincapié en que deberían asegurar que se respete la nueva legislación europea sobre etiquetado; en llevar a cabo inspecciones sobre el pescado comercializado, y en financiar estudios y campañas masivas de promoción de dichos productos, para apoyar la apertura de nuevos mercados.

Al final del escrito de los productores de crianza de Francia, Italia, Portugal y España, los firmantes recalcan la importancia de la acuicultura europea, un sector en constante crecimiento, al tiempo que señalan que “es deber de la Comisión Europea y de los países miembros de la UE asegurar un comercio justo entre sus miembros y un respeto a las normas y procedimientos establecidos”. ■

R. G.

SE HA DUPLICADO LA ESTIMACIÓN DE SARDINA EN EL CANTÁBRICO

PABLO
CARRERA

"LA SITUACIÓN ES MEJOR QUE LA DEL AÑO PASADO"

La estimación de sardina en aguas españolas es de 174.000 toneladas, notablemente superior a la del año pasado. *Es una situación buena, aunque aún estamos lejos de las 260.000 toneladas, registro histórico de los años 80, señala a MAR Pablo Carrera, jefe de la campaña de evaluación de pelágicos del Instituto Español de Oceanografía (IEO). Ha disminuido el área de distribución. Se han registrado menos cardúmenes pero más densos, lo que se traduce en una mayor biomasa. Salvo en la zona de las Rías Altas, donde se produce una pequeña disminución, en el resto de las aguas españolas los datos son muy alentadores, especialmente en el Cantábrico, donde la estimación de la biomasa se ha duplicado con respecto a lo detectado en la anterior campaña, alcanzándose las 145.000 toneladas. Una de las razones de esta importante mejoría reside en el asentamiento del buen reclutamiento del año 2000, especialmente en la fachada atlántica.*

Hemos encontrado menos cardúmenes, pero más densos, lo que se traduce en una mayor biomasa. La disminución del área de distribución con respecto a la anterior campaña hizo pensar, en una primera apreciación, que se había producido una disminución de la población de sardinas. Sin embargo, una vez analizados todos los datos obtenidos en la campaña, se pudo comprobar que el aumento en la densidad de estos cardúmenes suponía un importante incremento de la biomasa.

Ésta es, pues, la principal diferencia con respecto a la campaña de 2001: disminuyó el área de

distribución pero aumentó la densidad de los cardúmenes.

En Portugal hay cierta estabilidad, comenta Pablo Carrera. No mejora como en nuestra zona, pero es que nosotros partíamos de una situación muy mala.

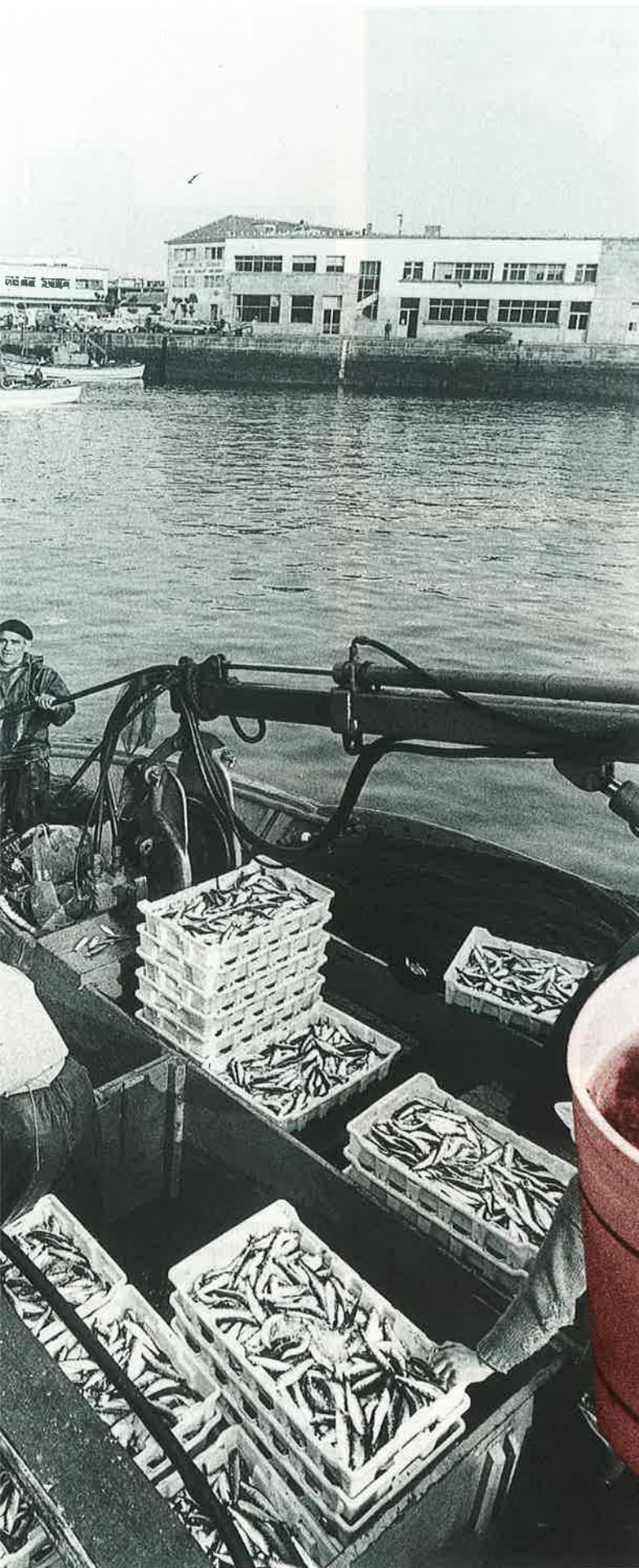
Como es habitual, la campaña se inició en el norte de Portugal, donde las estimaciones resultaron superiores a las del año 2001. Aunque el tiempo no fue bueno, se cubrió un área mayor, por lo que no podemos hacer una extrapolación de estos datos. *Estimamos unas 218.000 toneladas, por las 182.000 del pasado año.* En la pasada campaña, lo que caracterizaba a toda la fachada atlántica era la edad

1, que es lo que se espera, ya que es la zona donde se reclutan. *Este año, la edad 1 sigue siendo abundante, aunque la dominante podría ser la edad 2, debido al efecto del buen reclutamiento del año 2000,* precisa el investigador del IEO.

Mejoría en las Rías Baixas

En Galicia, el área de distribución no era tan amplia como en la temporada anterior. Tampoco encontraron tantos cardúmenes, pero sí más densos, *los más densos desde que aplicamos las nuevas tecnologías de evaluación.* Un dato revelador de esta enorme densidad, como explica Pablo Carrera, es que, en algún caso, la





“En la fachada atlántica, aunque la edad 1 sigue siendo abundante, que es lo que se espera dado que es la zona donde se reclutan, la edad dominante podría ser la 2, debido al buen reclutamiento de 2000.”

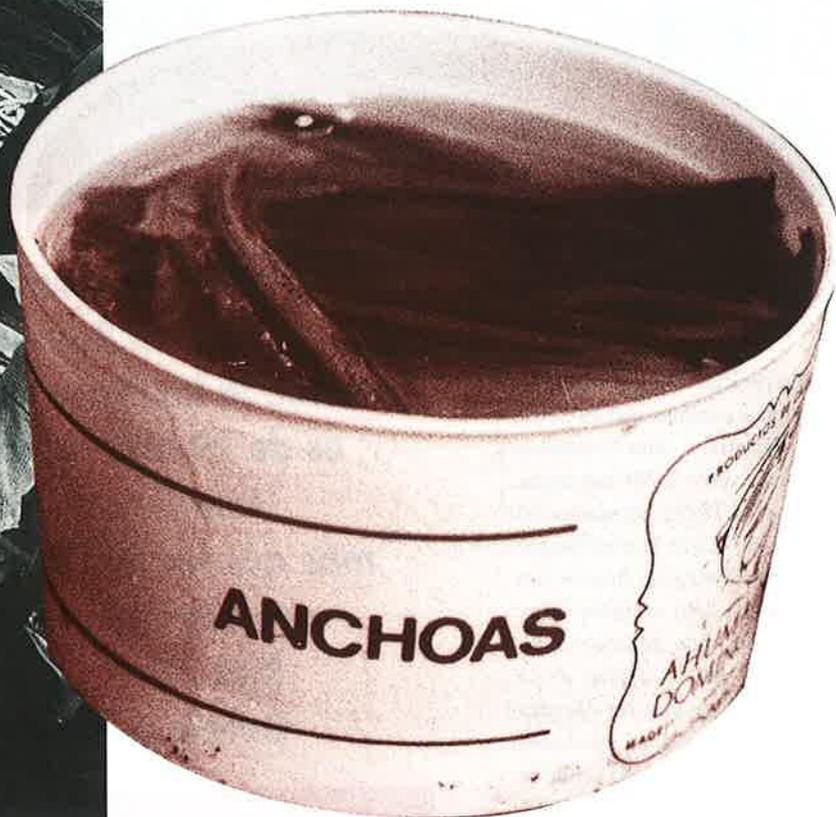
PABLO CARRERA

sonda no discriminaba entre el fondo marino y los cardúmenes. La biomasa en las Rías Baixas se eleva hasta las 29.000 toneladas –10.000 toneladas más que en la anterior campaña–, dominando los individuos nacidos en el año 2000. Este hecho, al igual que el detectado en Portugal, podría ser la respuesta a la mayor densidad, ya que estos individuos suelen formar este tipo de cardúmenes, más densos que cuando predominan los de edad 1.

Hay que destacar la importante recuperación que se viene produciendo en el área de las Rías Baixas, ya que hace tan sólo dos años se estimaron 2.000 tone-

ladas. Sin embargo, todavía estamos lejos de las 80.000 toneladas que se pescaban en esa misma zona a mediados de los años 80.

Las mayores concentraciones, como viene siendo habitual, se localizaron en la zona de Muros y en la Ría de Pontevedra. La talla media pasó de 14 centímetros a los 19,5 centímetros actuales. *Es un salto cualitativo muy grande; ese tamaño está muy bien.* Hacia el sur, hacia el río Mondego, muy importante para la puesta de sardina, la talla media era de 15 centímetros. Hacia el río Duero, la talla media era de 17 centímetros, alcanzándose en las Rías Baixas la





mencionada de 19,5 centímetros, lo que responde al patrón de distribución.

En las Rías Altas se encontraron menos sardinas que en 2001. Entre Fisterra y cabo Ortegal se estimaron unas 8.000 toneladas, frente a las 18.000 toneladas del pasado año. Tanto la distribución de sardina como de huevos era muy costera, ello se puede deber a que había poca sardina o, también, a que hay un desfase de un mes entre una campaña y la otra (la de 2001 se realizó en el mes de abril, mientras que la actual se hizo en marzo).

“ Sigue la mejoría en las Rías Baixas, donde la biomasa estimada es de 29.000 toneladas, 10.000 toneladas más que en 2001, mientras que disminuye en las Rías Altas y entre Galicia y Asturias. ”

También podría encontrarse una explicación en las diferentes condiciones climatológicas existentes entre este año y el anterior. En 2001 fue una situación típica de primavera, y la zona costera estuvo muy afectada por el régimen de lluvias. Éstas crean frentes salinos, hay unas masas de agua dulce y otra salada, y donde chocan esas masas hay una producción de fitoplancton muy alta, lo que favorece la presencia de especies pelágicas. Este año encontramos unas condiciones más próximas al invierno, con lo que el medio ambiente ha podido influir en la distribución, porque hay menos comida, y la única zona donde puede haberla es en la zona más costera.

Entre Galicia y Asturias se detectó un poco menos de sardina que en la campaña anterior, cuando se estimaron unas 23.000 toneladas. En la zona de Ribadeo, el tamaño medio de la sardina es de unos 21 centímetros. Hacia Asturias, subía un



centímetro, lo que equivale a una edad de entre 4 y 5 años, por lo que la estructura demográfica sigue siendo similar, dominando la población adulta. *Es positivo que la edad vaya en aumento, ya que ello garantizará las puestas.* Todavía sigue siendo un poco joven, pues en condiciones normales la edad media debería situarse en torno a los 7 años.

Significativo incremento en el Cantábrico

Desde cabo Peñas hasta el Golfo de Vizcaya es otro mundo, señala el investigador del IEO. Si bien en la anterior campaña se registró una ligera disminución con respecto a la de 2000 —se pasó de 94.000 a 73.000 toneladas—, aunque se destacaba como muy positiva su amplia distribución, en esta ocasión a una distribución prácticamente total por toda la plataforma —no sólo de la sardina, con una talla media de 22 centímetros, sino también de huevos—, hay que

añadirle un importante incremento en la biomasa detectada.

Entre Santander y la frontera con Francia se estimaron unas 75.000 toneladas, que fue aproximadamente la cantidad registrada para todo el Cantábrico el año pasado (73.000 toneladas).

El incremento ha sido notable, ya que en la cornisa cantábrica la estimación alcanza ahora las 145.000 toneladas, con lo que prácticamente se ha duplicado.

En el momento de redactar esta información se desconocen los datos de la campaña realizada por

“ Desde el cabo Peñas hasta el Golfo de Vizcaya es otro mundo. Encontramos una distribución por toda la plataforma, tanto de sardinas —con una talla media de 22 centímetros— como de huevos, además de un importante incremento en la biomasa. ”

PABLO CARRERA

los investigadores portugueses. Pablo Carrera comenta que allí la situación es un poco rara, dado que se están produciendo cambios bruscos de abundancia y distribución. Se puede considerar, sin embargo, como algo “normal”, ya que hasta que vuelva a estabilizarse el *stock* pasará todavía algún tiempo. Los investigadores portugueses indican que la distribución de sardina no es homogénea en toda la costa, aumentando sustancialmente en las zonas de Lisboa y Cádiz. Por el contrario, en la zona norte se ha registrado una disminución, que confirma la tendencia de los últimos años.

El Instituto de Investigación Pesquera y del Mar (IPIMAR), tras los resultados obtenidos en la campaña efectuada el pasado mes de noviembre, destacó la existencia de menos juveniles que en el mismo periodo del año 2000, aunque eran de mayor tamaño.

Ante la pretensión de las autoridades comunitarias de suprimir la ayuda para la parada de pesca por razones biológicas, que vienen realizando pescadores portugueses y españoles, para el 2003, Portugal ya ha hecho saber su disconformidad respecto a esta decisión. Para ello se basa en los últimos informes del IPIMAR, en los que se señala que “el *stock* se encuentra en una situación de relativa estabilización”, lo que hace necesario el mantenimiento de una “gestión cautelosa” de los recursos.

El investigador español Pablo Carrera —que destaca que Portugal *no mejora, como está ocurriendo en nuestra zona, pero es que nosotros partíamos de una situación muy mala*— también es partidario de mantener las paradas biológicas, al tiempo que destaca, como en ocasiones anteriores, la importancia de estas medidas proteccionistas, junto a unos buenos reclutamientos, como elementos determinantes en la mejoría del *stock* que se viene produciendo desde 1999.

“ Se confirmó la abundancia de caballa, con una biomasa estimada de 800.000 toneladas, el doble que en 2001, y de jurel, que rompe con la tendencia a la disminución que venía registrando en los últimos años.”

Abundancia de caballa

Con respecto a las restantes especies pelágicas estudiadas durante la campaña del IEO, cabe destacar la gran abundancia de caballa. La estimación de esta especie se elevó hasta las 800.000 toneladas, el doble que la registrada en el año 2001. *Notamos una distribución muy distinta a la de la campaña anterior. Incluso detectamos caballa juvenil en Portugal, de unos 24 centímetros, ya que en Portugal no hay adultos, lo que podía ser indicador de un buen recluta-*

miento. Y así fue. Conforme fuimos entrando en el Cantábrico, las aguas costeras estaban dominadas por juveniles de caballa, y en la plataforma los tamaños oscilaban entre los 31 y los 45 centímetros.

Si en la anterior campaña la figura dominante era la de adultos, en esta ocasión la más abundante era la fracción juvenil. Como curiosidad, Pablo Carrera señala que se encontraron dos modalidades: la netamente de adultos, entre los 39 y 40 centímetros, y otra en torno a los 35 centímetros.



De la campaña y otras cosas

En esta ocasión, el periodo efectivo de trabajo se centró entre el 10 y el 31 de marzo, mientras que el pasado año la campaña se desarrolló durante el mes de abril. Por lo demás, pocas diferencias con respecto a la "rutina" de las habituales campañas de evaluación de pelágicos que viene realizando el Instituto Español de Oceanografía, en coordinación con sus colegas de Portugal y de Francia. Los investigadores del IEO cubrieron desde el norte de Portugal y hasta el sur de Francia.

Los trabajos se desarrollaron a bordo del buque oceanográfico "Thalassa" y como buque de apoyo, al igual que en anteriores ocasiones, se contó con el cerquero "Playa de Portonovo", para las pescas más próximas a la costa.

El mal tiempo fue el compañero del inicio de campaña, algo normal en esta época, lo que condiciona la pesca y dificulta la extracción de conclusiones. Hemos tenido uno de los peores comienzos de campaña. En Portugal y

Galicia tuvimos que hacer tres paradas, dejando sin cubrir algunas zonas que, aunque no resultaron significativas, sí que impidieron que el trabajo fuese todo lo bueno que se deseaba.

En total se realizaron 62 pescas, entre los dos barcos. Y como siempre, además de lo que es el trabajo de acústica y de pesca, realizamos registros de temperatura, salinidad y de huevos, sobre todo de huevos pelágicos, ya que la bomba la tenemos situada a unos cuatro metros de profundidad, por lo que resultan muy accesibles los huevos de sardina y anchoa.

Además de lo que son registros de temperatura y salinidad de superficie, señala Pablo Carrera, tenemos distribuidas a todo lo largo del área prospectada estaciones verticales en las que también comprobamos, además de estos datos, los nutrientes y todo lo que son variables oceanográficas para poder caracterizar el medio marino sobre el que hemos desarrollado la campaña.





Si tenemos en cuenta la fracción juvenil, que constituye el 40 por ciento de la población inferior a 30 centímetros, se pueden establecer tres grupos de población, mientras que el año pasado la dominante era la de adultos de 41 centímetros.

En vez de la caballa más pegada al fondo localizada el año anterior, en esta ocasión iba un poco más separada de éste y dominando toda la columna de agua, algo a lo que los científicos todavía no han encontrado una respuesta, aunque podría deberse a la abundancia, según apunta el investigador español, quien aprovecha para reseñar la enorme dificultad que implica estimar esta abundancia. Y es que, al carecer de vejiga natatoria, la respuesta al eco es muy débil, similar a la que refleja el plancton. *Así que cuando tenemos caballa entre aguas y hay plancton, resulta muy difícil de discriminar. Sabemos que hay caballa, pero determinar la proporción es muy difícil y complicado.*

Otra buena noticia es que el jurel ha roto la tendencia a la baja

que venía presentando en los últimos años. *En Euskadi hemos encontrado mucho chicharro pequeño. Había jurel a lo largo de toda la plataforma. Es una buena noticia porque hacía mucho tiempo que no encontrábamos juveniles.*

Todo apunta a que se ha podido producir un buen reclutamiento de jurel. Los datos recogidos sobre la anchoa —en el momento de redactar este trabajo faltaban aspectos por analizar— permitían avanzar en un buen año para la costera de la anchoa. Tenemos algunas dudas sobre su abundancia, ya que la mayoría de los cardúmenes en la zona francesa eran muy superficiales, en torno a los 30 metros de profundidad, y no hemos podido pescarlos. Los pocos individuos que obtuvimos eran anchoas, por lo que pensamos que la mayoría de los cardúmenes eran de esa especie y podría haber mucha anchoa a la altura del río Garona. En la zona española, como es habitual, hay muy poquita en la zona de Laredo y frente a San Sebastián. ■

Raúl Gutiérrez



La razón del cambio de fechas con respecto a la anterior campaña se debe simplemente a un problema de logística. Se depende de la disponibilidad del barco, cuyo uso comparten con los investigadores franceses. *Nos interesaría siempre el mismo mes, aunque un mes arriba o abajo no tiene mucha incidencia, ya que lo que va a condicionar la campaña son las condiciones oceanográficas. Es mejor en abril, porque de esta forma las campañas son correlativas. Empieza Portugal, luego vamos nosotros y, después, Francia. En esta ocasión hubo un desfase de 25 días con la campaña de los franceses, por lo que no resulta una fotografía bonita como la que hicimos en los años 2000 y 2001.*

Las características de los cardúmenes de sardina, muy densos y ocupando una menor área de distribución, han sido comentados en el artículo, así como los motivos que han podido dar lugar a esta situación. Otro de los aspectos, podríamos decir, curiosos, en un principio, es el de que tras el buen

reclutamiento de sardina que se produjo en 2000, un año más tarde parece haberse producido en el resto de las especies pelágicas.

Esta situación suele ser habitual, como queda reflejado por lo ocurrido en ocasiones anteriores. Así, la abundancia de jurel en toda Europa estuvo caracterizada por la clase anual que hubo en el 82, que fue extraordinaria. También fueron importantes las de los años 86 y 91; buenos reclutamientos de sardina se produjeron en los años 83, 87 y 92. Según Pablo Carrera, ello se debe a que las buenas condiciones que favorecen el reclutamiento de sardina, que comienza sus puestas sobre septiembre y noviembre, en Portugal, y que se extiende hasta abril y mayo, repercuten un poco más tarde en las demás especies, que realizan sus puestas más hacia la primavera. Por lo tanto, las condiciones que le vienen bien a la sardina las refleja el resto un año antes o un año después. ■

R.G.

La Administración autonómica, a través de su máximo responsable en pesca, Enrique López Veiga, está presentando a las 63 cofradías de pescadores su plan de la flota de bajura. El plan cuenta con un presupuesto de 58 millones de euros hasta el 2006 y tiene como objetivo principal convertir la pesca de bajura en empresas capaces de generar empleo de calidad que hagan atractivo este subsector pesquero a los jóvenes y se produzca el relevo generacional. Para llevar a cabo este objetivo se incentivará la jubilación anticipada y se subvencionarán las inversiones que se realicen en las embarcaciones destinadas a mejorar la seguridad a bordo, así como el desarrollo de las faenas pesqueras.

**MODERNIZAR
LAS
EMBARCACIONES
Y LA GESTIÓN
PARA CREAR
EMPRESAS
RENTABLES Y
ATRATIVAS QUE
PERMITAN EL
RELEVO
GENERACIONAL**



LA FLOTA DE BAJURA G

La Consellería de Pesca invertirá 58 millones de euros hasta el año 2006 para renovar la flota pesquera de bajura. Con esta inversión se pretende fortalecer las estructuras productivas de esta flota adecuándolas a las condiciones actuales de pesca en lo que respecta a medidas de modernización y seguridad a bordo y, con el objeto de informar a los patrones mayores de las 63 cofradías gallegas, el responsable de Pesca y Asuntos Marítimos, Enrique López Veiga, ha iniciado una ronda de reuniones. Las cofradías de pescadores, de acuerdo con los objetivos del plan, tienen un papel primordial en su desarrollo y, entre otros objetivos, se espera que realicen la gestión de los pósitos con criterios empresariales y no únicamente sociales como han venido haciendo. Con este objetivo la Consejería prepara un decreto que modificará su funcionamiento y estructura.

En lo concerniente a los recursos, los responsables de Pesca consideran que las capturas en el caladero tienen que realizarse de acuerdo a los principios clásicos de prudencia económica; es decir, sin olvidar la viabilidad social y económica de las medidas y la sostenibilidad del recurso.

El primer paso dado por la administración gallega para acometer esta iniciativa ha sido la actualización del registro de buques de Galicia, para lo que se ha abierto un período de tres meses (16 de mayo hasta 16 de agosto de 2002). La actualiza-



ción del censo permitirá conocer la situación exacta de cada puerto.

Tras este paso se inicia un segundo en el que las embarcaciones registradas podrán beneficiarse de ayudas dedicadas a iniciativas tales como las destinadas a la renovación de la flota, desarrollo de proyectos colectivos para el desarrollo de la comercialización y aplicación de las nuevas tecnologías, y ayudas socioeconómicas por abandono de la actividad pesquera.

Censo

La Consejería de Pesca ha dado un plazo de tres meses a los titulares de embarcaciones con puerto base en Galicia que tengan algún tipo de irregularidad para declarar su situación.

Esta regulación, según el director general de Estructuras y Mercados de Pesca, Andrés Hermida, permitirá a muchos titulares de embarcaciones solicitar ayudas a la revocación de la flota que hasta el momento no han pedido, ya que las irregularidades no han permiti-

do presentar los expedientes para solicitar los fondos al no cumplir con la normativa.

Las irregularidades más frecuentes son las diferencias entre lo registrado en el folio de asiento y el arqueo, la potencia propulsora o las características presentes de las embarcaciones. Una vez que sean declaradas las irregularidades, se llevará a cabo un proceso de regularización de las embarcaciones de acuerdo a las normas vigentes.

También se encuentran en situación irregular las embar-

ALLEGA TIENE UN PLAN

caciones que no estén registradas, que no posean un permiso de explotación (Permex) o no estén dadas de alta en el censo de la flota operativa. Los barcos que estén faenando sin estos requisitos tendrán que solventarlos o serán borrados del listado.

Una vez actualizado el censo, los responsables de Pesca y las cofradías examinarán todos los casos para darles una solución. Según Andrés Hermida, regularizar la situación entraña una dificultad distinta en cada caso; así, *unos serán aportando bajas, acogéndose a la regularización publicada por Marina Mercante, regularizando el material del casco, etcétera*. Pero estos tres meses no significan una amnistía. Ya que se aplicarán las mismas normas para todos, para los propietarios que lo hicieron antes y para los que lo realicen en el presente periodo.

El Plan ha creado intranquilidad entre algunos patrones de embarcaciones, pues aunque en reuniones celebradas entre las cofradías y los responsables de Pesca se ha dejado entrever que la "corrección de los desajustes detectados" no tendrá costes adicionales para los infractores, piensan que tendrán que afrontar el coste.

Cómo indicó Andrés Hermida a esta revista, *los expedientes de regulación que se presenten ahora tendrán que asumir los costes de la regulación, de la misma forma que ya lo han hecho los armadores que presentaron sus expedientes en el plazo indicado, o de lo contrario les será retirado el*



permiso de explotación. De no ser así, se estaría cometiendo un injusticia con quienes realizaron todos los cambios a su debido tiempo y cumpliero con todos los requisitos.

Por su parte, las embarcaciones que no hayan sido despachadas para faenar en los últimos siete años serán dadas de baja y no se tendrán en cuenta como bajas para proyectos de nuevas construcciones o modernización.

Tras la prórroga de tres meses toda embarcación que no es-

té en un situación regular será dada de baja en el censo; por tanto, desde Pesca se propondrá a la Dirección General de Marina Mercante que sean borradas del censo de la flota pesquera operativa y no podrán faenar. En esta ocasión, afirma Hermida, no habrá más prórrogas o amnistías. *La embarcación que no haya regularizado su situación o esté en proceso el 16 de agosto no saldrá a faenar.*

Una vez finalizado el proceso de regularización de la flota de bajura y actualizado el

censo, se llevará a cabo la segunda parte del Plan, que se estructura en medidas económicas y en medidas dedicadas a la renovación, a la desaparición definitiva y a la pesca costera artesanal.

Medidas socio-económicas

El Plan contempla medidas sociales destinadas a ayudar a la desaparición definitiva de algunos barcos. Estas medidas engloban las actuales. Es decir, incentivar la prejubilación de

"Desde la Consejería de Pesca gallega se cuenta con un dinero para llevar a cabo el Plan de la flota de bajura que puede ser que no se tenga a partir del 1 de enero del 2003".

(Antonio Pérez Cribeiro)

los marineros y ayudas a los armadores que voluntariamente desguacen sus embarcaciones.

Las prejubilaciones tendrán una cuantía similar a la percibida por los tripulantes afectados por la no renovación del acuerdo pesquero con Marruecos (151.000 ptas. o 933 euros). El coste de estas prejubilaciones y la cotización a la Seguridad Social hasta la edad legal de jubilación serán financiados a través de fondos del IFOP. También se incentiva ejercer la actividad fuera del sector. Para percibir los 50.000 euros se tiene que permanecer un mínimo de cinco años sin pescar. Para propiciar el retiro de estos marineros se cuenta con una partida de 2,7 millones de euros. Se pretende que haya una entrada y salida ordenada y, por tanto, se empezará por los más mayores y dependiendo de las necesidades de la flota.



La retirada efectiva de TRB del caladero para ajustar el esfuerzo se producirá de forma voluntaria y las primas que recibirán los armadores dependerán del tonelaje y la antigüedad de las embarcaciones. Para este apartado se dispone de 12,457 millones de euros.

Renovación

La actualización del registro de embarcaciones va a permitir a los responsables de Pesca conocer la situación real de la flota y qué aspectos necesitan ser modernizados en cada caso.

Para abordar la renovación y la modernización de las embarcaciones de bajura, se establecerán ayudas a fondo perdido de hasta el 40 por ciento de la inversión máxima subvencionable. A esta cantidad se podría añadir un 10 por ciento en concepto de ayudas indirectas. Es decir, si en el anterior período 1994-2000 los fondos europeos alcanzaban el 50 por ciento del total, al que se añadía un 5 por ciento de la Administración autonómica y otro 5 de la nacional, en el actual período, hasta el 2006 las ayudas europeas se reducen un 10 por ciento. Este capítulo cuenta con una partida de 30 millones de euros.

Teniendo en cuenta las diferencias que se pueden dar entre lo registrado y las características reales de las embarcaciones, desde la administración se va a permitir llevar a cabo planes específicos de puertos. Esta fórmula, como afirma Andrés Hermida, *permi-*

Las cofradías critican la falta de información sobre el Plan

Los representantes de la flota de bajura gallega por su parte no tienen una opinión formada sobre el Plan, ya que como indicó a esta revista Antonio Pérez Cribeiro, biólogo y secretario de la cofradía de Cedeira, hubo una reunión en la que López Veiga hizo una declaración de intenciones y desde entonces los únicos aspectos que se van conociendo son los publicados por los medios de comunicación. Desde las cofradías consideran que el Plan en todos sus detalles debería haberse remitido a las cofradías gallegas y esperar recibirlo cuanto antes.

Otro punto que preocupa a los representantes de los pescadores es el tema económico. Para Pérez Cribeiro, el Plan es un compendio de buenas intenciones difundidas en los medios antes de la presentación de la propuesta de reforma de la Política Común Pesquera (PCP) presentada por el comisario Fischler. Desde la Consejería de Pesca Gallega se cuenta con un dinero para llevar a cabo el Plan de la flota de bajura que puede ser que no se

tenga a partir del 1 de enero del 2003. *Según el biólogo, esto se añade al destino dado a los fondos IFOP, que nacieron para ajustar el esfuerzo pesquero a los recursos disponibles, y no para aumentar la potencia y la capacidad de la flota industrial, a la que han dedicado miles de millones de pesetas.*

En el caso de Cedeira el proceso de renovación llevado a cabo a finales de la década pasada supuso pasar de 2.000 TRB registradas antes de la llegada de los fondos IFOP en 1994 a las menos de 1.000 actuales; es decir, se desguazó la mitad de la capacidad de la flota de bajura. Según el biólogo Pérez Cribeiro, *los fondos han beneficiado principalmente a la flota industrial y la riqueza del mar está cada vez en menos manos en vez de estar repartida.*

Por tanto, la postura de las cofradías es que la flota de bajura necesita las ayudas para seguir reformando sus barcos y apoya las medidas económicas que tengan este fin.

J. M. S.

te por ejemplo a cinco titulares de barcos en un determinado puerto comprar un barco de 5 TRB y desguazarlo para repartirse una cada uno y de esta forma poder regularizar su situación. A pesar de las voces que se han alzado por parte de los pescadores afirmando que no hay bajas y que, por tanto, no es posible la compra de embarcaciones viejas para desguazar, los responsables de Pesca han constatado que en todos los puertos hay embarcaciones a la venta.

La capacidad de registro únicamente se puede aumentar en el caso de seguridad hasta el doscientos por ciento en algunos casos.

Valor añadido

Otro de los aspectos principales del plan son los proyectos que permitan a los pescadores implicarse más en la comercialización de sus productos. Tradicionalmente la gente del mar ha dado la espalda a lo que ocurría con sus capturas una vez desembarcadas; ahora se pretende que tenga presencia en otros eslabones de la cadena para de esta forma tener más información sobre el mercado y, de esta forma, establecer una relación más directa entre el puerto y los consumidores. Esta situación reportará mejoras económicas para los pescadores y una información que permitirá un abastecimiento más fluido.

También se formará en nuevas tecnologías que permitan una pesca más selectiva y también una manipulación adecuada



La flota de bajura gallega

La flota gallega, según los datos actuales de la Consejería de Pesca, está constituida por 8.811 buques, de los que 7.500 faenan en aguas gallegas. Estas embarcaciones emplean directamente a 20.000 tripulantes y sus capturas suponen el 50 por ciento del volumen total descargado en los puertos gallegos.

La flota de bajura se puede agrupar en: flota demersal, flota de cerco y flota artesanal.

La pesquería demersal se lleva a cabo por barcos que faenan en la plataforma costera y utilizan como artes principalmente el palangre, el arrastre de fondo o el enmalle. Las especies que capturan son el lirio, el jurel, la cigala y la pescada.

La flota de cerco gallega supone un total de 321 unidades que emplean a 3.500 marineros y faenan en la plataforma costera. La mayoría de los barcos están entre las 10 y las 50 toneladas de registro bruto (TRB) y sus capturas se centran en la sardina y el jurel.

La flota artesanal, por su parte, según el censo que ahora se pretende actualizar,

engloba a unas 7.500 embarcaciones que operan en aguas interiores (las competencias de estas aguas están transferidas totalmente a la Administración autonómica). Estas embarcaciones utilizan artes de pesca menores que varían dependiendo de las épocas del año y sus capturas son principalmente pulpo y crustáceos.

En términos económicos el sector pesquero gallego tiene una gran importancia en la franja costera de esta forma en localidades como A Guarda, Cangas, Malpica, Cariño, Ribeira o Finisterra los puestos de trabajo relacionados directa o indirectamente con la pesca oscilan entre el 26 y el 47,2 por ciento de la actividad económica. Según datos de la Xunta, el 12,2 por ciento de los empleos de Galicia dependen, de forma directa o indirecta, del sector pesquero. Los cerca de 120.000 puestos de trabajo relacionados con la pesca convierten a esta Comunidad, en el ámbito europeo, en la más dependiente de la pesca.

J. M. S.



da del pescado que mejorará la calidad del producto e incrementará el valor añadido.

Las empresas que forman la pesca costera artesanal son empresas pequeñas que no pueden acometer proyectos destinados a regular mínimamente el mercado, tales como unirse varios pescadores para contratar un camión frigorífico que venda sus productos en una lonja distante y de esta forma incrementar el valor de sus capturas o realizar un pequeño nivel de procesado que incremente el valor añadido. Para ello, desde la Consejería de Pesca se ayudará económicamente a los proyectos destinados a la sostenibilidad de la pesca o al incremento del valor añadido del producto. La cantidad destinada inicialmente por

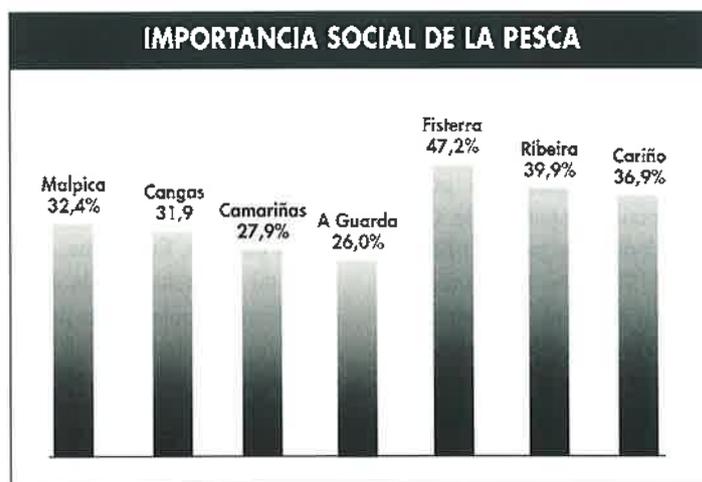
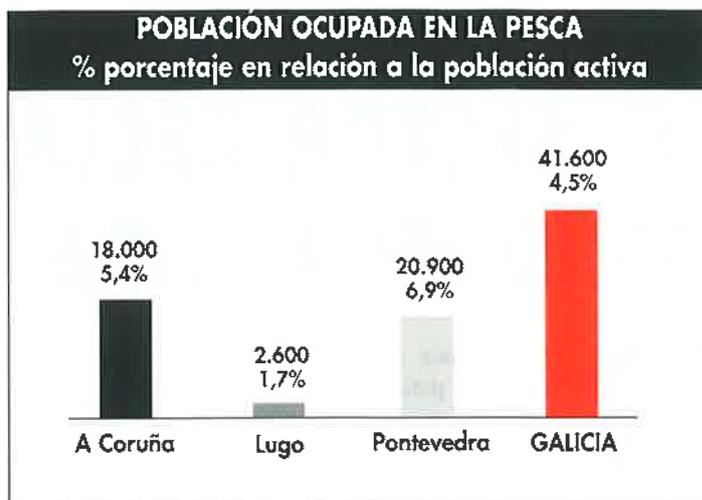
parte de los responsables de Pesca para este apartado es de 12,8 millones de euros.

Seguridad

La compañía Lloyds Register of Shipping evaluará la idoneidad de la técnica de las embarcaciones de la flota de bajura en materia de seguridad para mostrar las carencias que presentan las embarcaciones y las reformas a realizar para corregirlas.

La evaluación se realizará a cincuenta embarcaciones de los puertos de Cambados, Laxe, Sada, Celeiro y Burela. Los barcos de estos puertos representan la diversidad de la flota de la Comunidad.

Los auditores evaluarán el estado del casco, las condicio-



nes de amarre y fondeo, la maquinaria de pesca, los medios de salvamento y contra incendio, los equipos del puente, los sistemas de comunicación y las luces de navegación y de protección de la tripulación.

Los resultados de la auditoría proporcionarán a los responsables de Pesca datos objetivos y estandarizados de las condiciones de seguridad en las embarcaciones de bajura tanto durante las faenas de pesca como en navegación. Con estos datos se fijará el plan de fortalecimiento y modernización de las estructuras pro-

ductivas de bajura, que hasta el año 2006 cuenta con más de 30 millones de euros para su financiación.

El objetivo del Plan gallego para la flota de bajura es reducir la dimensión de la flota que faena en aguas interiores gallegas (7.500) y dotar a los barcos que faenen en estas aguas de unas medidas de seguridad en el barco, además de facilitar la manipulación de las capturas a bordo. ■

Jesús M. Salamanca

• El plan fortalecerá las estructuras productivas de la flota de bajura para hacerla competitiva.

• "El proceso de regulación actual para censarse no es una amnistía. Se aplican las mismas normas para todos".

(Andrés Hermida)

EL SECTOR RECLAMA UNA POLÍTICA PESQUERA PARA EL MEDITERRÁNEO

Representantes de los cuatro países comunitarios mediterráneos de la Unión Europea, Grecia, Italia, Francia y España, junto con los responsables de la política pesquera de la UE, científicos y representantes de las Comunidades Autónomas, participaron en un seminario organizado por la Federación Española de Organizaciones Pesqueras (FEOPE) sobre "El presente y futuro de la pesca en el mediterráneo: Reflexiones de los profesionales comunitarios". El seminario fue inaugurado por el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete. Para el responsable de FEOPE, Javier Garat, su organización ha hecho una clara apuesta por la defensa de una política pesquera más responsable en el Mediterráneo, y en esa línea se viene trabajando para implicar en la misma tanto a las diferentes Administraciones, comunitaria, nacionales y regionales, como

a los propios pescadores. Bruselas, en contra de lo que sucedía años atrás, está trabajando para la puesta en marcha de un Plan de Acción en el Mediterráneo en el marco de la reforma que ya ha sido aprobada en primera instancia por la Comisión de la Unión Europea.

El presidente de la Asociación de Organizaciones Nacionales de Empresas de la Pesca de la Unión Europea, Europêche, presentó un proyecto para la creación de una asociación de profesio-

sionales del sector de la pesca de los estados ribereños del Mediterráneo de cara a la gestión y conservación de los recursos. Objetivo de la Asociación es lograr un mayor compromiso entre todos los profesionales de la pesca mediterráneos para fomentar una mayor colaboración internacional que haga posible un desarrollo sostenible y responsable de las pesquerías en estas aguas.

Como punto de partida para poner orden en las pesquerías del Mediterráneo, todos

los asistentes reclamaron por encima de todo una política de colaboración entre las partes implicadas, profesionales del sector, Administraciones y científicos. En esta estrategia, en primer lugar, se quiere poner orden en cada país. En segundo lugar se quiere lograr un compromiso en el conjunto de los países comunitarios para pasar finalmente a una política coordinada con terceros países. Desde los profesionales del sector de la pesca se reclamó a los científicos la divulgación de sus trabajos para disponer de más datos sobre la situación de cada caladero, mientras que los científicos recabaron una colaboración similar de los pescadores a la hora de elaborar sus estudios.

Para el sector de la pesca es fundamental igualmente la búsqueda de nuevas salidas para la comercialización de sus productos, para lograr un mayor valor añadido. ■

V. M.

La ordenación se debe hacer primero en cada país; en una segunda fase entre los países de la UE y finalmente con terceros países.

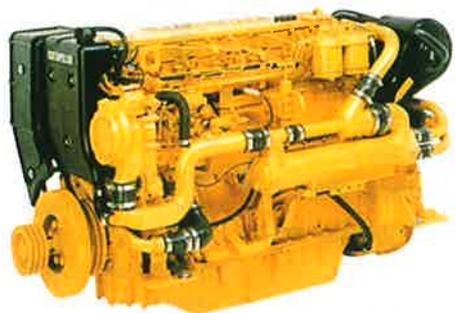


NUEVO

Motores Marinos Caterpillar® Serie 3000



LA POTENCIA SE LLAMA CATERPILLAR



Pescar, trabajar, o simplemente navegar.
Los nuevos motores Cat de la Serie 3000, con potencias de 47 a 153 kW (63-205 bhp), proporcionan la tradicional fiabilidad y gran rendimiento Caterpillar a todo tipo de barcos, desde pesqueros a barcos auxiliares, embarcaciones de recreo o yates. Con la asistencia técnica y el inmejorable servicio que Finanzauto le ofrece, allí donde lo necesite.



Central: Arturo Soria, 125 - 28043 Madrid. Tels. 91 413 00 13 - 91 413 90 12. www.finanzauto.es

Bases: A Coruña: Tel.: 98 179 51 33 • Arganda: Tel.: 91 871 26 12 • Barcelona: Tel.: 93 574 00 90 • Bilbao: Tel.: 94 673 05 00 • Las Palmas: Tel.: 928 70 01 12
Málaga: Tel.: 952 24 31 50 • Oviedo: Tel.: 98 526 91 14 • Sevilla: Tel.: 95 567 52 80 • Tenerife: Tel.: 922 62 60 00 • Valencia: Tel.: 96 180 45 85 • Zaragoza: Tel.: 976 54 11 00



Foto familia de los miembros del Consejo Europeo. De izda. a dcha., primera fila: los primeros ministros de Bélgica, Guy Verhofstad, Portugal, José Manuel Durao Barroso, Finlandia, Silvio Berlusconi, el primer ministro de Dinamarca, Anders Fogh Rasmussen, el presidente de la Comisión Europea, Romano Prodi, los presidentes de Francia, Jacques Chirac, España, los primeros ministros de Grecia, Constantinos Simitis, Irlanda, Bertie Ahern, Luxemburgo, Jean Claude Juncker, Austria, Wolfgang Schüssel, el canciller alemán, Gerhard Schröder, de Bélgica, Louis Michel, Portugal, Antonio Mendoza Martins da Cruz, Finlandia, Erkin Tuomioja, Reino Unido, Jac Straw, Irlanda, Brian Cowen, Dinamarca, Per Stig Møller, el ministro de Asuntos Exteriores de España, Josep Piqué, el comisario de Relaciones Exteriores, Christopher Patten, los ministros de Exteriores de Grecia, Constantino Simitis, Países Bajos, Alemania, Joschka Fischer, y Suecia, Anna Lindh.

La Cumbre de Sevilla, celebrada el 21 y 22 de junio, pone fin a la Presidencia española de la UE

TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES CUMPLIÓ TODOS LOS OBJETIVOS

Con la reunión del Consejo Europeo, los pasados 21 y 22 de junio en Sevilla, finalizó la presidencia española de la Unión Europea. La cumbre sirvió para fijar estrategias sobre inmigración, la ampliación de la UE y la reforma del Consejo Europeo y sus reuniones. Pero también sirvió para revalidar los acuerdos tomados en la "cumbre de primavera", celebrada en marzo en Barcelona, que servirán para conseguir el pleno empleo en Europa. Así lo aseguró el presidente del Consejo Europeo y del Gobierno español, José María Aznar, al finalizar la reunión de Sevilla: "Seguimos manteniendo el objetivo del pleno empleo como objetivo básico de todas nuestras economías". La Presidencia española ha conseguido incorporar en el texto final de conclusiones un punto en este sentido. Aznar cree que para cumplir los objetivos de pleno empleo y de estabilidad en el mercado de trabajo es necesario profundizar aún más en las reformas sobre el mercado laboral.

Pero además en Sevilla los Quince han puesto en marcha con plazos concretos una nueva política común en materia de inmigración y asilo integrada en la política exterior. Han aprobado un paquete de medidas para luchar contra la inmigración ilegal y han impulsado la gestión integrada de las fronteras exteriores.

La UE llegará a acuerdos de cooperación con los países de donde procedan los inmigrantes para combatir el fenómeno de forma conjunta. Si los países reiteradamente no colaborasen, la UE se reserva el derecho de revisar esa cooperación.

Los Quince han notificado su intención de concluir las negociaciones de adhesión con 10 de los

candidatos antes de fin de año para que puedan participar en las elecciones al Parlamento Europeo de 2004. Pero antes de la cumbre de diciembre que se celebrará en la capital de Dinamarca, país que tomará el relevo en la presidencia de la UE, será necesario llegar a acuerdos sobre las ayudas agrícolas que recibirán los nuevos socios.

Finalmente los Quince llegaron a principios de acuerdo para reformar el sistema de gobierno de la UE y de la celebración de sus reuniones así como para hacer más sencillo a los ciudadanos el lenguaje comunitario.

Importantes avances en materia de empleo

Según el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, quien presidió el últi-



Paavo Lipponen, Reino Unido, Tony Blair; Países Bajos, Wim Kok, el presidente de Italia, José María Aznar, Finlandia, Tarja Halonen, el presidente del parlamento Europeo, Pat Cox, primer ministro de Suecia, Goran Persson. Segunda fila: Los ministros de Asuntos Exteriores Representante de la Unión Europea para la Política Exterior y de Seguridad, Javier Solana, Bajos, Jozias Van Aartsen, Luxemburgo, Lydie Polfer, Austria, Benita Ferrero Waldner,

mo Consejo de Empleo y Política Social de la UE bajo mandato español, el pasado 3 de junio en Luxemburgo, "todos los objetivos que se planteó el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, en materia de empleo y política Social para la presidencia española de la UE se han cumplido durante primer semestre del año".

La base serán los acuerdos de Lisboa: alcanzar en el 2010 el pleno empleo y el nivel más alto de cohesión social para los países de la Unión. En consecuencia, las principales actuaciones desarrolladas por Trabajo y Asuntos Sociales, durante los 34 actos que ha protagonizado bajo el lema "Más Europa más empleo, más cohesión social", han girado en torno a tres ejes fundamentales: **el empleo y las condiciones de trabajo; la seguridad social de los trabajadores migrantes, y la igualdad entre hombres y mujeres.**

En relación con el empleo y las condiciones de trabajo hay que destacar los compromisos, alcanzados en la cumbre de Barcelona, relacionados con el reforzamiento de la cohesión social y la continuación del desarrollo de la Agenda Social de Niza, el impulso para actuar prioritariamente respecto a las políticas activas orientadas al pleno

empleo, con más y mejores puestos de trabajo, el reforzamiento de la Estrategia Europea de Empleo y la aprobación de expedientes tan importantes como el Estatuto y la Directiva sobre la Sociedad Cooperativa Europea o el Plan de Acción relativo a las capacidades y la movilidad, cuyos objetivos, según el ministro de Trabajo, "coinciden plenamente con los de la reforma del desempleo, recientemente aprobada por el Gobierno".

Salud y seguridad en el trabajo

Entre los logros que los responsables del Ministerio de Trabajo destacan en materia de salud y seguridad en el trabajo está la adopción de la Resolución sobre la nueva estrategia comunitaria de salud y seguridad en el trabajo (2002-2006), cuyo contenido se centra fundamentalmente en la prevención frente a los riesgos de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, teniendo en cuenta las nuevas formas de organización del trabajo, los nuevos riesgos derivados de la incorporación de las nuevas tecnologías y la atención a aquellos colectivos de trabajadores que, según las estadísticas, presentan un mayor índice de siniestralidad.

Seguridad Social

Para los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, también es importante destacar la labor realizada en este área por España durante su Presidencia, ya que con los acuerdos alcanzados en el Consejo de Empleo y Política Social del pasado 3 de junio se ha logrado, por primera vez, la coordinación de los sistemas de Seguridad Social y la aprobación unánime de la igualdad de trato para los nacionales de terceros países, cuestiones que llevaban, según señalan fuentes de Trabajo, más de tres años sin avances significativos.

Con la nueva normativa se aplicará la coordinación comunitaria de los sistemas de Seguridad Social a los nacionales de terceros Estados que trabajen y residan legalmente en el territorio de la Comunidad Europea, reconociéndoles un conjunto de derechos, en el ámbito de la Seguridad Social, semejantes a aquellos de los que disfrutaban los ciudadanos de la Unión Europea.

También merece recordarse como acuerdo logrado bajo la Presidencia española el decidido en la cumbre de Barcelona según el cual los Quince acelerarán las reformas de los sistemas de pensiones y desincentivarán las jubilaciones anticipadas para abordar el desafío que plantea el envejecimiento de la población.

En este sentido los Quince dieron un gran paso en Barcelona al retrasar la edad media efectiva de la jubilación en cinco años. Ahora la edad media está, en Europa, en 58 años, por lo que en 2010 se pretende que esté fijada en 63.

Igualdad entre hombres y mujeres

También destacan los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales la conclusión con acuerdo del proceso de conciliación con el Parlamento Europeo para la modificación de la Directiva relativa a la aplicación del principio de igualdad de trato en lo que se refiere al acceso al empleo, a la información y a la promoción profesionales, y a las condiciones de trabajo, cosa que supone la puesta al día de este instrumento con 25 años de antigüedad, incluyendo expresamente en el mismo la protección frente al acoso sexual.

Otra cuestión a destacar ha sido la violencia de género, que fue objeto de análisis en la Conferencia de

Ministros que tuvo lugar en Santiago de Compostela, en febrero, en la que se presentó un primer borrador de un estudio y de una guía de buenas prácticas aplicadas en los diferentes países de la Unión Europea para luchar contra la violencia.

Las conclusiones de esta Conferencia fueron elevadas al Consejo Europeo de Barcelona, donde los Jefes de Estado y de Gobierno realizaron una condena expresa de la violencia contra las mujeres, y en el Consejo de Empleo y Política Social del pasado 3 de junio fueron muy bien acogidas las versiones definitivas tanto del Estudio como de la Guía de las Buenas Prácticas. ■

C. H. C.

Durante los seis meses de presidencia española de la UE el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha organizado 34 actos relacionados con el empleo y las condiciones de trabajo, la seguridad social y la igualdad entre hombres y mujeres.



LA MEJORA DE LA PROTECCIÓN SOCIAL DE LAS GENTES DEL MAR, A DEBATE

El Programa de Sanidad Marítima diseñado por el Instituto Social de la Marina ha sido considerado modelo de protección sanitaria para los trabajadores del mar, de acuerdo con las conclusiones del Coloquio que, sobre la protección social a este colectivo, se ha desarrollado en el Centro de Formación Marítima que dicho organismo tiene en Bamio (Pontevedra) los días 6 y 7 de junio.

Estas Jornadas, de carácter técnico, se inscribieron en el calendario de actos organizados por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales con ocasión de la Presidencia española de la Unión Europea y fueron inauguradas por el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, acompañado de la directora general del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, y del secretario



general de Pesca de la Xunta de Galicia, Miguel Ángel López Siero, quien acudió en representación del Conselleiro de Pesca y Asuntos Marítimos, Enrique César López Veiga.

Tras recordar las tareas realizadas durante este semestre de Presidencia española de la UE, desde la Secretaría de Estado de la Seguridad Social Gerardo Camps resaltó que "este Coloquio sobre 'La protección social de los trabajadores del mar' pone el broche de oro a dichas actividades" y significó, asimismo, que "este Coloquio es una primicia y una novedad en Europa y, por tanto, otra piedra angular en nuestra aportación a su construcción y consolidación, puesto que España apuesta decididamente por "más Europa, más empleo y mejor y mayor protección social".

El secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, inaugura el Coloquio, acompañado de la directora general del ISM, María Antonia Lucena, y del secretario general de Pesca de la Xunta, Miguel Ángel López Siero.

Estas Jornadas Técnicas estuvieron destinadas a debatir y analizar la complejidad del trabajo marítimo, partiendo de la premisa de que el centro de trabajo es el barco, que está en movimiento y que, en consecuencia, se desplaza por aguas jurisdiccionales de diversos Estados, por lo que se plantea la decisión de qué ley nacional le es aplicable, tratando siempre de que los trabajadores del mar estén protegidos frente a cualquier contingencia que pueda sobrevenir y garantizándoles unos derechos en orden a la percepción de pensiones futuras.

A tal fin asistieron a este encuentro más de 130 expertos procedentes de 15 países de la

■ **Más de 130 expertos de quince países asistieron a las Jornadas Técnicas organizadas por el Instituto Social de la Marina.**

■ **Estos coloquios se inscriben en el marco de las actividades programadas por la Presidencia española en la Unión Europea.**



Patrick Chaumette, Catedrático de la Universidad de Nantes y el coordinador del Coloquio, Jesús Martínez Girón.

Unión Europea y de Iberoamérica, así como una numerosa representación de técnicos de la Seguridad Social española y representantes del sector marítimo pesquero como armadores y sindicatos.

También asistieron altos cargos de la Administración de la Seguridad Social, entre los que estaban el director general del INSS, Rafael Mateos Carrasco; el director general de Ordenación Económica de la Seguridad Social, José Luis Gómez Calceirrada; el interventor general de la Seguridad Social, Antonio Fernández Huerta; los subdirectores generales de Seguridad Social y de Acción Social Marítima del ISM, Elena Martínez Carqués y Carlos Fernández Navarro, respectivamente; el secretario general de este organismo, Armando Gracia, así como varios directores provinciales de la institución entre los que se encontraba el de Villagarcía

CONCLUSIONES DEL COLOQUIO CELEBRADO EN BAMIO

EL ISM, MODELO DE PROTECCIÓN SANITARIA PARA LOS TRABAJADORES DEL MAR

- Los trabajadores del mar constituyen una población de alto riesgo que requeriría de una especial atención y protección.
- La seguridad social de los trabajadores del mar exige una conjugación de esfuerzos tanto a nivel nacional como internacional.
- El Derecho de la Unión Europea garantiza la protección social de los trabajadores del mar. La Unión Europea está llamada a intensificar el evidente protagonismo que ya tiene en materia de prevención de riesgos laborales de los trabajadores del mar, lo que deberá repercutir en las diversas legislaciones nacionales de los Estados de la Unión, especialmente a través de la nueva estrategia comunitaria de salud y seguridad (2002-2006).
- El diálogo social es indispensable para mejorar la salud y la seguridad de los trabajadores del mar y debería promoverse a nivel empresarial, local, regional, nacional e internacional y en todos los foros donde se discuten estas cuestiones.
- La protección de la seguridad social de los trabajadores del mar exige soluciones de carácter integral, únicas realmente eficaces para resolver problemas globales como los que se plantean en el seno de la llamada seguridad social internacional del mar.
- La situación de los trabajadores en buques bajo pabellones de conveniencia, frecuentemente sujetos a condiciones laborales y de seguridad social no homologables a las del resto de trabajadores de otros sectores productivos, reclama un tratamiento específico de ámbito supranacional.
- La aplicación del concepto de "seguridad integrada" al trabajo en los buques debe ir acompañada de la promoción de una cultura prevenciónista entre armadores y trabajadores del sector. Esta política es crucial para la prevención de los accidentes y la mejora de las condiciones de trabajo a bordo.



El coordinador del Coloquio presenta a Víctor García Carcellé, doctor en Medicina Marítima.

- El derecho a la salud de los trabajadores del mar exige la puesta en práctica de un verdadero programa de sanidad marítima integrado por actividades preventivas y asistenciales debidamente coordinadas.
- Se consideran especialmente eficaces en concepto de actividades preventivas los reconocimientos médicos previos al embarque, los cursos de formación sanitaria y los estudios epidemiológicos, las vacunaciones, las campañas de prevención de patologías y de promoción de la salud y el control de botiquines de las embarcaciones, que forman parte del programa español de sanidad marítima.
- Y entre las actividades asistenciales, las instalaciones que el Instituto Social de la Marina pone a disposición de los trabajadores del mar para prestarles asistencia sanitaria: el centro radio médico ubicado en Madrid, los centros asistenciales ubicados en el extranjero y, como mecanismo de vanguardia, la asistencia médica a bordo del buque hospital.
- Para optimizar el gasto en promoción de la salud de los trabajadores del mar es

preciso conocer el efecto que produce sobre la salud de un colectivo la variación de *inputs* tales como la impartición de cursos informativos, el incremento de frecuencia o intensidad de los reconocimientos médicos, las variaciones de la actuación inspectora de la administración, etc.

- El problema de la asistencia médica en barcos sin personal sanitario a bordo exige la aplicación de instrumentos de telemedicina y el desarrollo de programas de formación sanitaria continua de los trabajadores embarcados.
- La realización de seminarios regionales y nacionales sobre seguridad y salud en la industria marítimo-pesquera constituye uno de los objetivos de la Organización Internacional del Trabajo, con la finalidad de que la "diseminación" de esta información contribuya a la mejora de la prevención de los riesgos profesionales en este sector.
- Por ello, es aconsejable la apertura de cauces de colaboración entre las Universidades y los servicios de sanidad marítima de los entes gestores de la seguridad social de los trabajadores.

d'Arousa, de la que depende el Centro de Bamio. También asistió el Director de la Oficina de la OIT en España, Juan F. Hunt.

Sistema de protección integrado

La inauguración del Coloquio sobre "La protección social de los trabajadores del mar", celebrada en el Centro de Formación Marítima de Bamio, del ISM, los pasados días 6 y 7 de junio, fue presidida por el secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, acompañado de la directora general del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, y del secretario general de Pesca de la Xunta de Galicia, Miguel Ángel López Sicro.

Gerardo Camps, tras recordar las peculiaridades y los riesgos que conlleva el trabajo en el mar, señaló que "los trabajadores del mar, en España, tienen un sistema de protección social, gestionado desde la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, a través del ISM, de carácter integrado en cuanto que alcanza los ámbitos de la formación, del empleo, de la asistencia sanitaria y de los servicios sociales".

Pasó a continuación a describir los servicios que esta institución presta a un colectivo de aproximadamente 500.000 ciudadanos, entre titulares de pensiones, afiliados y otras prestaciones. De estas actividades el secretario de Estado destacó especialmente los trabajos que realiza el ISM en materia de formación profesional, el programa de sanidad marítima y los de cooperación internacional.

Entre los objetivos del primero resaltó los de posibilitar la incorporación del trabajador desempleado al sector marítimo-pesquero, en condiciones



óptimas de formación; permitir al trabajador excedente del sector tanto la mejora de su capacitación profesional como la posibilidad de integrarse en otros sectores de producción y actuar sobre el trabajador en activo, procediendo a su reciclaje profesional y su adaptación a nuevas tecnologías.

Llegados a este punto, Gerardo Camps recordó que esta formación es posible merced a la existencia de los Centros de Formación Marítima de Bamio (Pontevedra) e Isla Cristina (Huelva) y a las escuelas de Bermeo y Palma de Mallorca, así como a las 25 Direcciones Provinciales donde se llevan a cabo cursos de distintos niveles.

El máximo responsable de la Seguridad Social explicó, a continuación, el programa de Sanidad Marítima en sus dos niveles, preventivo y asistencial, y enumeró las unidades operativas con las que se lleva a cabo dicha asistencia: el buque hospital "Esperanza del Mar", las campañas de asistencia médica embarcada, el centro radio médico y los centros asistenciales en el extranjero.

Finalmente, Gerardo Camps se refirió a la cooperación internacional, con las actuaciones que, en mejora formativa de capacitación y de condiciones de vida de la gente del mar, está llevando a cabo el ISM, en colaboración con la Agencia Española de Cooperación Internacional, en diversos países iberoamericanos y africanos.

Desarrollo del coloquio

El Coloquio, que estuvo coordinado por Jesús Martínez Girón, catedrático de Derecho del Trabajo de la Universidad de La Coruña, se desarrolló en tres

María Antonia Lucena Varea,
directora general del Instituto Social de la Marina

"ESTE COLOQUIO HA SIDO UNA EXCELENTE PLATAFORMA PARA QUE SE CONOZCA INTERNACIONALMENTE LA LABOR QUE LLEVA A CABO EL ISM"

La celebración en el Centro de Formación de Bamio del Coloquio "La protección social de los trabajadores del mar", organizado en el marco de los actos de la Presidencia española de la Unión Europea, ha servido para poner de relieve que el Instituto Social de la Marina es un organismo pionero y emblemático en lo que a la protección social de la gente de mar se refiere.

Estas Jornadas Técnicas han permitido también que representantes del sector marítimo de países de la Unión Europea y de Iberoamérica "hayan podido co-

nocer in situ el trabajo que se lleva a cabo en el Instituto en la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores del mar así como en su formación". Así lo ha puesto de manifiesto la directora general de este organismo, María Antonia Lucena, en declaraciones a esta revista.

Se ha cumplido así uno de los objetivos previstos de estas jornadas técnicas, que para la responsable del ISM era "conocer experiencias de otros países tanto de la Unión Europea como de Iberoamérica, con los que tenemos abiertas líneas de colabo-

ración muy importantes en materia de formación, y que éstos, a su vez, pudieran presenciar cómo trabaja el Instituto Social de la Marina y conocer parte de sus instalaciones como es el Centro de Formación Marítima de Bamio, pieza esencial de nuestro programa de formación".

También ha querido destacar la directora general del ISM la buena acogida que ha tenido la celebración de este Coloquio, tan específico, dentro del calendario de actos organizados por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales con motivo de la



Panel sobre Prevención y Seguridad a Bordo. De izquierda a derecha Yvon Le Roy; Jean Yves Legouas, Jorge Teijeiro Vidal y Guillermo Rodríguez Iniesta.



Presidencia española de la UE. “Creemos que los debates llevados a cabo tanto en las ponencias como en los paneles han sido muy rigurosos tanto en el análisis que se ha hecho de los problemas como en el apunte de las soluciones”.

“Ha sido importante también, continúa la directora general, comprobar que las conclusiones no van a ser meramente

teóricas sino que van a servir para preparar estrategias que ayuden a resolver problemas tan importantes como el de los riesgos laborales. Es esencial para evitarlos que haya una buena formación y que se implante la cultura de la prevención tanto en los empresarios como en los trabajadores. En este sentido he de decir que el ISM está trabajado en ello intensamente”.

También le preocupa a María Antonia Lucena la protección social internacional de los trabajadores del mar y la aplicación de los Reglamentos Comunitarios y los Convenios Bilaterales para que los trabajadores españoles en empresas mixtas queden protegidos dentro del sistema español. De ahí que considere importante el desarrollo y el impulso de los convenios.

La directora general se muestra satisfecha por la buena acogida que ha tenido el programa de Sanidad Marítima, que se dio a conocer en el transcurso de estas Jornadas Técnicas, y por la posibilidad de emprender nuevas iniciativas: “en estos días, al igual que ya pasó en la celebración de la Conferencia de Ministros de Seguridad Social de Europa, Iberoamérica y el Caribe, que se celebró en Valencia, en mayo, ha tenido ocasión de mantener numerosos contactos con representantes de otros países que se han interesado por las tareas que realizamos en el ISM. Estos encuentros sirven para fomentar proyectos nuevos. He iniciado contactos con responsables de Honduras, también hemos hablado de impulsar el desarrollo de los vigentes convenios bilaterales firmados con otros países, en especial con Chile, y estamos viendo la posibilidad de abrir un nuevo centro asistencial en Iberoamérica para atender a la flota pesquera española que faena en aquellas aguas”.

C. H. C.
Foto: Jesús Navarro



Francisco Álvarez Hidalgo, Administrador principal de la Comisión Europea. Unidad de Salud, Higiene y Seguridad en el Trabajo es presentado por Martínez Girón.

partes: la primera de ellas versó sobre “La Seguridad Social internacional del mar”, la segunda debatió “La prevención y seguridad a bordo” y la tercera, “La protección de la salud y la sanidad Marítima”.

En la primera de ellas se analizó la protección de los trabajadores del mar, partiendo, por un lado, de la protección que se otorga a través de los Reglamentos Comunitarios, de los Convenios Bilaterales firmados entre los países y las excepciones al principio de territorialidad o la llamada “ley del pabellón”. Asimismo, se abordaron los nuevos sistemas de protección a través de la creación de empresas mixtas, y se debatió sobre los problemas que ocasionan las “banderas de conveniencia”.



Panel "Seguridad Social internacional del mar". De izquierda a derecha Pródromos Mavridis, Hernán Marcelo Albornoz, Martínez Girón, Sebastián Nóbrega Pizarro y Antonio V. Sempere Navarro.

Este debate se desarrolló en dos partes. Por un lado, el Catedrático de la Universidad de Nantes, Patrick Chaumette, presentó la ponencia "La dimensión internacional de la Seguridad Social del mar y sus vínculos con la movilidad internacional". En una segunda sesión se presentó el panel sobre "Seguridad Social internacional del mar", en la que participaron Antonio V. Sempere Navarro, Catedrático de Derecho del Trabajo y la Seguridad Social de la Universidad Rey Juan Carlos, quien habló sobre "Pabellones de conveniencia y protección social"; Sebastiao Nóbrega Pizarro, Director del Departamento de Relaciones Internacionales de Seguridad Social del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de Portugal, quien disertó sobre "Aspectos generales de la Seguridad Social de los trabajadores del mar. Legislación interna portuguesa, instru-

mentos normativos de a OIT y normas de coordinación con la UE"; Hernán Marcelo Albornoz, subdirector nacional del Trabajo de Chile, quien planteó los "Alcances y aplicación del convenio de Seguridad Social suscrito entre la República de Chile y el Reino de España, respecto de los trabajadores del mar", y Pródromos Mavridis, funcionario de la Comisión Europea, cuya charla se centró en "La protección social de los trabajadores del mar en el derecho comunitario". La moderación del panel estuvo a cargo de Jesús Martínez Girón, Catedrático de Derecho de Trabajo de la Universidad de la Coruña.

Ámbito supranacional

Todos los participantes de este panel estuvieron de acuerdo en que la situación de los trabajadores en buques bajo pabellones de conveniencia, frecuen-

temente sujetos a condiciones laborales y de seguridad no homologables a las del resto de trabajadores de otros sectores productivos, reclama un tratamiento específico de ámbito supranacional.

También coincidieron todos en señalar que, aunque el problema de la legislación de las banderas de conveniencia es muy complejo, porque el buque no es un mueble, sino una parte integrante del territorio de un Estado, lo que conduce a aplicar a sus tripulantes la legislación de Seguridad Social del Estado que lo hubiese abandonado, hay que luchar por garantizar el principio de igualdad de tratamiento y el respeto de los derechos fundamentales, así como que todos los países cubran los mínimos de Seguridad Social internacionalmente aceptables.

Prevención y seguridad a bordo

La segunda parte de las jornadas técnicas estuvo dedicada a debatir sobre "La prevención y seguridad a bordo". En ella se contemplaron los riesgos específicos en el sector pesquero, incidiendo en los Convenios y las Recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo, sin olvidar un tema tan importante para la prevención de los riesgos laborales como es una debida formación.

En este área la ponencia corrió a cargo de Francisco Jesús Álvarez Hidalgo, Administrador Principal de la Comisión Europea, Unidad de Salud, Higiene y Seguridad en el Trabajo, quien habló de "La nueva estrategia comunitaria de salud y seguridad y su posible impacto en los trabajadores del mar". En el panel que siguió a esta interven-

ción, coordinado por Jorge Teijeiro Vidal, decano de la Facultad de Ciencias de la Salud de La Coruña y Catedrático de Radiología y Medicina Física en la Universidad de esa ciudad, participaron Guillermo Rodríguez Iniesta, Profesor de Derecho de la Seguridad Social de Murcia, quien habló de “La normativa española sobre prevención de riesgos laborales en el sector pesquero”; Jean Yves Legouas, de la Organización Internacional del Trabajo, que explicó “Prevención y seguridad en el sector pesquero: la perspectiva



El subsecretario de Trabajo, Marino Díaz Guerra.

de la OIT”, e Yvon Le Roy, director del Instituto Marítimo de Prevención de la Universidad de Bretaña, Lorient, quien dedicó su charla a exponer “La práctica del concepto de Seguridad Integradada aplicada al trabajo de la pesca marítima”.

Todos los ponentes expusieron minuciosamente cuales son los riesgos específicos que tienen los trabajadores del mar, en especial en el sector pesquero, y enumeraron la abundante legislación específica que existe al respecto. Con especial interés fue seguida

JESÚS MARTÍNEZ GIRÓN, CATEDRÁTICO DE DERECHO DEL TRABAJO DE LA UNIVERSIDAD DE LA CORUÑA Y COORDINADOR DEL COLOQUIO

Finalizado el Coloquio, su coordinador Jesús Martínez Girón, Catedrático de Derecho del Trabajo de la Universidad de La Coruña, nos hizo un balance del desarrollo del mismo. “Yo creo que en el haber del balance lo primero que hay que anotar es que aquí no se han ocultado los serios problemas que existen en materia de Seguridad Social del mar. Pero también se han discutido las posibles soluciones para ellos desde perspectivas multidisciplinarias”.

“Asimismo –continúa Martínez Girón–, destacaría que el debate no ha sido sólo meramente académico o teórico, sino que se han realizado discusiones de casos concretos y reales. Así se ha hablado de las posibilidades de imponer o construir amistosamente excepciones a la aplicación de la ley del pabellón, como los contenidos en el vigente convenio hispano-chileno de Seguridad Social”.

También es importante para el coordinador de las Jornadas Técnicas destacar que “se han debatido soluciones realistas al problema de los riesgos laborales en el sector, muchas de ellas

“NUESTRO OBJETIVO HA SIDO CONTRIBUIR A MEJORAR LAS CONDICIONES DE VIDA Y TRABAJO DE LA GENTE DEL MAR”



Jesús Martínez Girón, coordinador del coloquio.

trazadas ya en la nueva estrategia comunitaria de salud y seguridad para los años 2002-2006”.

“Ha sido muy importante –dice el Catedrático de Derecho de la Universidad de La Coruña– que en el Coloquio se haya hablado de la necesidad de expandir la cultura preventivista en el sector del trabajo en el mar y de la importancia que tiene la formación en la prevención de riesgos laborales y de implicar a todas las Administraciones públicas, armadores y trabajadores”.

“Finalmente –destaca Martínez Girón– el debate se centró también en un claro problema básico: la evidencia de que los trabajadores embarcados se accidentan y enferman, por lo que necesitan asistencia sanitaria. Para ello es indeclinable la elaboración y puesta en práctica de programas públicos de sanidad marítima”.

C. H. C.

Fotos: Jesús Navarro



Lectura de conclusiones y acto de clausura, presidido por el subsecretario del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Marino Díaz Guerra.

la ponencia de Jean Yves Legouas, representante de la Organización Internacional del Trabajo, organismo que siempre se ha caracterizado por sus desvelos por el sector marítimo pesquero.

Legouas fue muy preciso al exponer los instrumentos que la OIT ha aprobado relativos a la seguridad y salud en la pesca y recordó que la OIT está llevando a cabo tareas específicas para recabar datos fiables y estadísticas para identificar los problemas de seguridad y salud de los pescadores y enfocar la respuesta y los recursos eficazmente. Insistió en que la coordinación de los datos es importante así como en que la recopilación de los mismos sobre accidentes y enfermedades en el sector pesquero es imprescindible. Asimismo informó de que se está haciendo un estudio de las horas de trabajo en los barcos pesqueros como posible causa de accidentes. También se

refirió Legouas al interés de la OIT por promover la celebración de seminarios tripartitos nacionales y regionales sobre seguridad y salud en la industria pesquera, y la recopilación y divulgación de información sobre las "mejores prácticas" en lo referente a la seguridad y salud en la pesca.

Cultura de la prevención

Al final del panel todos los participantes estuvieron de acuerdo en que la aplicación del concepto de "seguridad integrada" al trabajo en los buques debe ir acompañada de la promoción de una cultura preventivista entre los armadores y trabajadores del sector. Esta política es crucial para la prevención de los accidentes y la mejora de las condiciones de trabajo a bordo.

Asimismo se acordó que es importante implementar las so-

luciones a este problema de la siniestralidad laboral en las líneas trazadas en la nueva estrategia comunitaria de salud y seguridad para los años 2002-2006. En este sentido la política comunitaria en materia de salud y seguridad debe tender fundamentalmente a promover un auténtico "bienestar en el trabajo", basado en la promoción de medidas preventivas en las que participen todos los agentes involucrados, incluidos los propios trabajadores, y orientada a conseguir una verdadera cultura de la prevención que permita anticipar y controlar los riesgos.

Salud y sanidad marítimas

La tercera parte del Coloquio sobre "La protección social de los trabajadores del mar" se centró en "La protección de la salud y sanidad marítimas". Es una evidencia que los trabajadores embarcados se accidentan y

enferman y que por lo tanto precisan de asistencia sanitaria. Una cuestión que para los trabajadores del mar está marcada por una mayor exposición a riesgos, la especificidad de los mismos y la dificultad de una rápida atención médica tanto por carecer, en general, de médico a bordo, como por no disponer de un acceso inmediato a la asistencia sanitaria.

En esta parte del Coloquio el doctor en Medicina Marítima Víctor García Carcellé presentó la ponencia "La salud en los trabajadores del mar. Hacia una organización eficaz de los recursos sanitarios". A continuación se celebró el panel "Protección de la salud. Sanidad marítima", moderado por Rob Verbist, presidente de la International Maritime Health Association, y médico especialista en Sanidad Marítima. En él participaron Francesco Amcanta, director de Estudios del



De izda. a dcha.: José Luis Gómez Calcerrada, director de Ordenación Económica de la Seguridad Social; Antonio Fernández Huerta, interventor general de la Seguridad Social; la subdirectora de Seguridad Social del ISM, Elena Martínez; el director provincial de Villagurcía D'Arousa, Jesús Pérez; el secretario general del ISM, Armando Gracia; la adjunta a la directora general, Paloma Gallego, y el subdirector general de Acción Social Marítima, Carlos Fernández Navarro.

Centro Internazionale Radio Médico de Roma, que habló sobre "El Centro Internacional Radio Médico y la asistencia telemédica a los marineros"; Gabriel Tauriz Marhuenda, jefe del departamento de Sanidad Marítima del Centro de Formación Marítima de Bamio, que explicó "Los recursos sanitarios para los trabajadores del mar", y Pedro Noguerols Alonso de la Sierra, Catedrático de Higiene Naval de la Facultad de Ciencias Náuticas de la Universidad de Cádiz, quien expuso "La formación sanitaria de los trabajadores del mar. Implicación de la Universidad española en la misma".

Tras explicar el ponente italiano Francesco Amenta el origen, la puesta en marcha y funcionamiento del Centro Internacional Radiomédico de su país, intervino el representante del Instituto Social de la Marina, Gabriel Tauriz, Jefe del De-

partamento de Sanidad Marítima del Centro de Formación Marítima de Bamio, quien con un eficaz soporte informático explicó los recursos sanitarios con que cuentan los trabajadores del mar en España, y que son gestionados por el ISM a través del Programa de Sanidad Marítima, cuyo objetivo es "proporcionar al hombre del mar una medicina preventiva y asistencial integral cuando se encuentra embarcado y precisa atención médica a bordo o en puertos extranjeros". Estos dos niveles, preventivo y asistencial, explicó Tauriz que son organizados a través de un Centro coordinador del programa y ensamblados mediante el banco de datos sanitario.

Explicó a continuación cuáles son las actividades preventivas que lleva a cabo el ISM a través de los Centros nacionales de Sanidad Marítima distribuidos por toda la costa e islas del

territorio nacional donde el núcleo de población marinera es mayor. En la actualidad existen 42 Centros con una dotación de 104 médicos, 45 enfermeros y 62 auxiliares de apoyo. En ellos se realizan los reconocimientos previos al embarque, la impartición de Cursos de Formación Marítima, estudios epidemiológicos, campañas de vacunaciones, de prevención de patologías y de control de los botiquines en las embarcaciones.

También explicó las actividades asistenciales que realizan el Centros Radio Médicos, los centros asistenciales en el extranjero y la asistencia médica a bordo de los buques hospital, especialmente del "Esperanza del Mar", que tuvo una gran acogida entre los asistentes al ser el único buque hospital existente en el mundo propiedad de la Seguridad Social.

Programas públicos de sanidad

Al final hubo acuerdo total en que las soluciones para una buena atención sanitaria a la población embarcada pasan indudablemente por la elaboración y puesta en práctica de programas públicos de sanidad marítima que incluyan no sólo la realización de actividades preventivas, como formativas, sino también la puesta en práctica de actividades asistenciales eficaces, como centros radiomédicos, centros asistenciales ubicados en el extranjero e incluso instalaciones de "verdadera vanguardia, como el buque hospital español 'Esperanza del Mar', único en Europa".

Asimismo se concluyó que son especialmente eficaces en concepto de actividades preventivas los reconocimientos médicos previos al embarque,

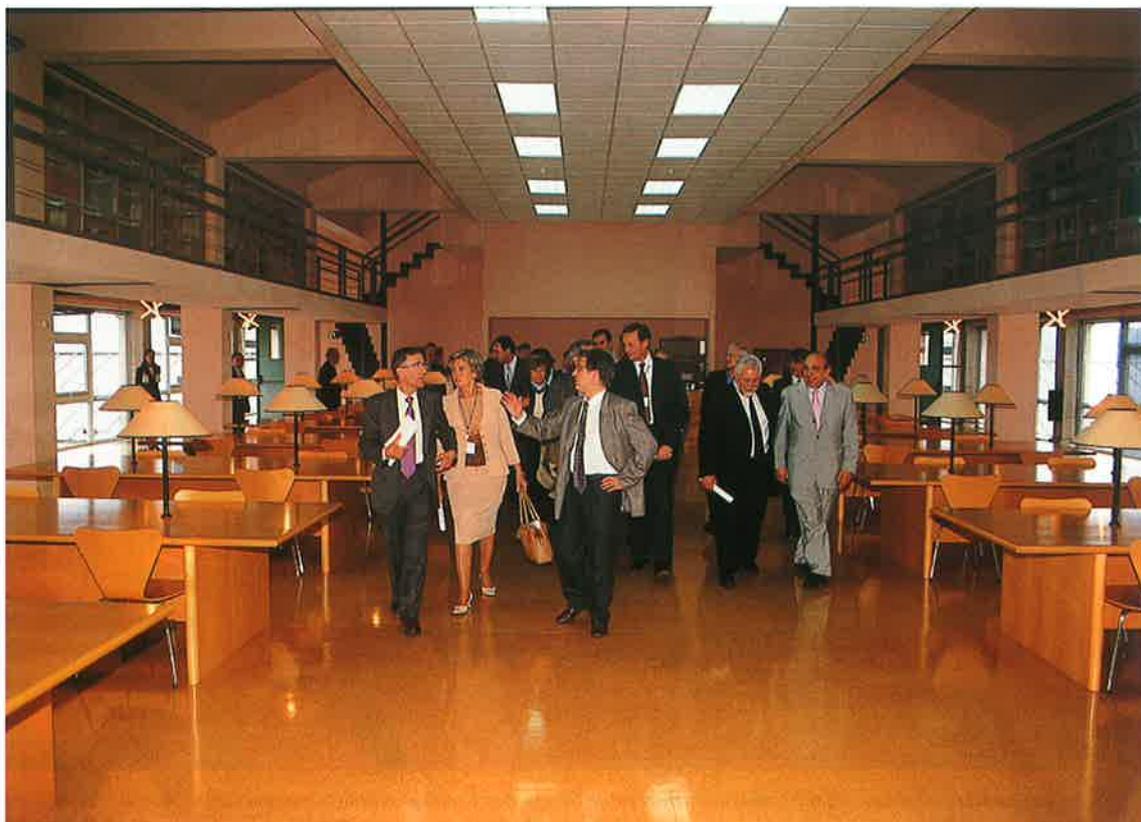


los cursos de formación sanitaria y los estudios epidemiológicos, las vacunaciones y las campañas de prevención de patologías y de promoción de la salud y el control de botiquines de las embarcaciones, que forman parte del programa español de sanidad marítima.

Finalmente, se acordó que el problema de la asistencia médica en barcos sin personal sanitario a bordo exige la aplicación de instrumentos de telemedicina y el desarrollo de programas de formación sanitaria continua de los trabajadores embarcados.

Conclusiones y clausura

Tras la lectura de las conclusiones acordadas en el Coloquio, por parte del coordinador del mismo, el Catedrático Jesús Martínez Girón (ver recuadro aparte), las Jornadas fueron clausuradas por el subsecretario del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Ma-



rino Díaz Guerra, acompañado de la directora general del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena.

Tras elogiar el rigor científico con el que los ponentes y panlistas habían tratado los temas a debatir en el Coloquio, el subse-

tario del Ministerio de Trabajo destacó la novedad del planteamiento de celebrar unas Jornadas Técnicas específicas en el marco

DEMANDAS SINDICALES

El desarrollo del Coloquio "La protección social de los trabajadores del mar" sirvió de escenario para la presentación de distintas demandas sindicales. Durante la inauguración y al poco tiempo de comenzar la intervención del secretario de Estado de Seguridad Social, Gerardo Camps, un grupo de sindicalistas representantes de UGT y CIG desplegaron una pancarta en contra del "dumping" social y las banderas de conveniencia y solicitaron mayor participación en las Jornadas. Todos los representantes sindicales que participaron en esta protesta estaban acreditados como asistentes al coloquio, por lo que tenían la posibilidad de participar en cualquiera de los debates iniciados tras la exposición de las ponencias.





Dos momentos de la visita al Centro de Formación de Bamio, guiada por el director del Centro, Juan Viñas. Acompañan al Subsecretario del Ministerio de Trabajo y a la directora general del ISM, entre otras personalidades, el director general de Ordenación Económica de la Seguridad Social, José Luis Gómez Calcerrada y el director de la Oficina de la OIT en España, Juan Felipe Hunt.

bajo y Asuntos Sociales y la directora general del ISM, recorrieron las instalaciones del Centro de Formación Marítima de Bamio, guiados por el director del mismo, Juan Viñas, visitando las distintas aulas, así como las instalaciones complementarias como la biblioteca y las deportivas. Todos los presentes coincidieron en elogiar la funcionalidad de las instalaciones y la modernidad de su equipamiento formativo, así como el contenido de los cursos y los objetivos prácticos de los mismos, que son la formación ocupacional y el reciclaje de profesionales que dejan el mar. ■

Concha Hernández Carazo

Fotos: Jesús Navarro

de los actos de la presidencia de la Unión Europea y señaló que "estas conclusiones aquí acordadas ayudarán, sin duda alguna, al estudio y a la reflexión en el mar-

co de la UE para de la resolución de los problemas que tienen planteados los trabajadores del mar, así como a la mejora de su protección social".

Visita a Bamio

Tras el acto de clausura todos los participantes, encabezados por el subsecretario de Tra-

CCOO ENTREGÓ UN ESCRITO



De otro lado un grupo de miembros del sindicato Comisiones Obreras del Mar se concentró a las puertas de Bamio y una delegación, encabezada por Ramiro Otero, fue recibida por la directora general del ISM, María Antonia Lucena, con el fin de entregar un documento con las propuestas sindicales. La directora general agradeció la actitud constructiva de esta central sindical y se comprometió a estudiar detenidamente el documento y contestar al mismo, señalando la importancia que tiene el diálogo social y la aportación de los agentes sindicales en la resolución de los problemas del sector marítimo-pesquero. Entre otras propuestas CCOO defiende que Galicia sea considerada por la UE como región especial dependiente de la pesca.

BAMIO, LA GRAN ESCUELA DEL MAR

El Centro de Formación Marítima de Bamio (Vilagarcía d'Arousa) se inauguró en 1992 como elemento articulador y emblemático del Programa de Formación del Instituto Social de la Marina. Sus más de 14.000 metros cuadrados de superficie construida están dotados de instalaciones de un avanzado nivel técnico, que le permiten asumir las actividades para las que ha sido proyectado.



Es un centro de estudios marítimos en el que se imparten cursos complementarios a la Formación Ocupacional Marítima del ISM, dirigidos a la especialización baja, media y alta, además de otros cursos específicos que demanda la iniciativa pública o privada.

Los objetivos de esta formación son: promoción del empleo marítimo, recualificación de trabajadores dentro del sector, reconversión de excedentes a otros sectores económicos, inserción y reinserción de trabajadores con cualificación insuficiente.

Otra de las funciones que asume el Centro es la formación de formadores, función ésta de suma importancia, ya que el continuo avance de la técnica obliga a disponer de especialistas en determinadas áreas, cuya cualificación les convierta en expertos en formación de profesionales.

El área de formación está organizada en cinco departamentos: el marítimo, el de electricidad y electrónica, el de máquinas, el de sanidad marítima y el de seguridad marítima.

En definitiva, el Centro con sus instalaciones altamente especializadas está preparado para impartir cursos teóricos y prácticos de 40 disciplinas distintas con los mejores equipos. Dispone de residencia y comedor así como de instalaciones deportivas y biblioteca. En los últimos cinco años se han impartido 1.202 cursos y han pasado por sus aulas 13.941 alumnos.

¿Quiénes pueden acudir a este Centro?

Todas aquellas personas interesadas en un curso que estén inscritas en las Oficinas de Empleo de las Direcciones Provinciales del ISM, bien porque busquen su primer empleo, bien porque deseen especializarse o reciclarse dentro del sector. También pueden hacerlo todas las empresas públicas o privadas que deseen organizar cursos especializados para sus trabajadores. En estos casos el Centro de Bamio ofrece un servicio "a la carta", donde el cliente propone su propio curso.

En los últimos años este Centro se ha convertido en el impulsor de la relación formativa en Iberoamérica, en donde se carece de instalaciones de estas características.

¿Cuánto cuesta un curso?

Tanto los cursos como el alojamiento y la comida dentro del Centro son completamente gratuitos para aquellas personas que procedan de las oficinas de empleo del Instituto Social de la Marina. ■

Bilbao
22/25 de Enero
de 2003



SINAVAL'2003

Feria Internacional de la Industria Naval, Marítima y Portuaria

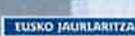


Feria Internacional de la Industria Pesquera

FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA** ISO 9001

Apdo. 468-Tel.+34 944 285 400-Fax. +34 944 424 222-48080 BILBAO-www.feriadebilbao.com/sinaval

 Euskaltel

 EUSKO JAURLARITZA

 GOBIERNO VASCO

 IBERIA



REUNIÓN EN MADRID DE REPRESENTANTES DE TRECE PAÍSES

Los países comunitarios con intereses en el sector de la pesca plantean a la Comisión la necesidad de poner en marcha unos mecanismos de control mucho más duros para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU). Ésta fue la principal conclusión suscrita por representantes pesqueros de trece Estados miembros durante el seminario sobre esta cuestión celebrado en Madrid dentro de las reuniones programadas en el marco de la

**BRUSELAS
QUIERE
AUMENTAR
LOS CONTROLES
SOBRE LA PESCA**

presidencia española. Los asistentes a este encuentro sugirieron además a la Comisión la posibilidad de elaborar listas de barcos que se considera actúan al margen de la legalidad vigente para prohibir su acceso a los puertos comunitarios. En la misma línea se reclaman mayor coordinación y colaboración entre todas las Administraciones pesqueras para controlar la entrada de productos pesqueros en los mercados comunitarios.



Ante los problemas existentes en el sector de la pesca en la Unión Europea, fundamentalmente por la falta de recursos suficientes para las posibilidades de trabajo de la flota actual, una de las líneas de actuación marcadas por Bruselas es la reducción de activos, barcos y pescadores por la vía del desguace. Otra de las posibilidades sería la intensificación de los mecanismos de control para evitar la pesca ilegal y que se respetasen en todos los caladeros las reglas de juego marcadas por la Comisión en aguas comunitarias, así como para que en todos los mares se respetasen las normas contenidas en el Código de la Pesca Responsable. En esta línea, España, con motivo de la presidencia de la UE en este primer semestre del año, organizó un seminario con representación de responsables de la pesca de trece países miembros así como

de altos cargos de la Comisión como Emilio Mastracchio, director de Política Exterior y Mercados y Política Horizontal de la UE. Por la parte española, el responsable del seminario fue el director general de Recursos Pesqueros de la Secretaría General de Pesca Marítima, Arturo Avello Díez del Corral.

En el marco del Código de Conducta Responsable, en 2001 FAO adoptó el Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal no regulada y reglamentada.

Para los responsables comunitarios, la continuidad de la

pesca ilegal provoca efectos negativos que se deben evitar como es la pérdida de eficacia de los esfuerzos que están realizando los organismos internacionales, el perjuicio que están causando los países que incumplen las normas de gestión a los países que sí lo hacen y, finalmente, los perjuicios que arrastran las tripulaciones de unos barcos carentes de seguridad y que generalmente incumplen los convenios internacionales sobre la protección de la vida en el mar.

Tanto a escala nacional como comunitaria, en los últimos años se han mejorado los ins-

trumentos para el control de la pesca ilegal, bases jurídicas que sin embargo se considera que debían mejorarse. En el caso concreto de España se han desarrollado los instrumentos para controlar las entradas de productos de la pesca procedentes de terceros países con autorizaciones para el desembarque y se aboga por la utilización de medidas que eviten la entrada en el mercado español y comunitario en general de los productos de la pesca capturados al margen de las normas sobre pesca responsable.

El sistema de control pesquero en España se asienta, por un lado, en el Reglamento comunitario 2847/93, así como en la normativa generada por la Administración española tanto por la Ley de Pesca Marítima del Estado como por el Real Decreto 1797/1999. El mecanismo sobre autorizaciones para el desembarque de los productos pesqueros de terce-

**Se plantea la elaboración
de listas de barcos
que no puedan desembarcar
en los puertos comunitarios.**



ros países está en vigor desde hace dos años y, entre otros puntos, tiene las características siguientes:

- Es un sistema que se aplica a todos los barcos de terceros países, no solamente a los pesqueros, cuando quieran desembarcar en España productos de la pesca.

- Hay una serie de puertos para estos desembarcos.

- El desembarco se autoriza o no en función de las especies y su origen.

En los dos últimos años, la aplicación de este sistema ha supuesto el control de 846 desembarques en 2000 y de 994 en 2001. Las cantidades controladas han sido 484.000 toneladas en 2000 y de 582.000 toneladas en 2001.

De acuerdo con la experiencia adquirida en este período,

para lograr la máxima eficacia del sistema sería necesario que estos mecanismos de control se aplicaran en todos los países miembros para evitar que algunos barcos hagan sus descargas en otros puertos comunitarios donde haya mayor flexibilidad que en España. De acuerdo con esta situación, los responsables comunitarios que asistieron a este seminario consideran necesario modificar la normativa existente para reforzar el sistema. Entre otras medidas se pro-

pone que los mecanismos de control cubran todas las importaciones de productos pesqueros, por tierra y aire, y no solamente los desembarcos por mar. Se estima necesario avanzar en el concepto de cuotas pesqueras como elemento de control para evitar que hagan desembarcos de pesca de una determinada especie países que no dispongan de cuotas. Para mejorar los métodos de control, se aboga por una mayor cooperación e intercambio de infor-

mación entre los países miembros para evitar el fraude, así como la necesidad de exigir una autorización de la Administración pesquera para ratificar la procedencia legal de un producto.

Las conclusiones de los responsables de pesca tras los debates celebrados en este Seminario abogan por la necesidad de mejorar las bases jurídicas en el marco de la UE para llevar a cabo un control riguroso sobre el tipo de pesca ilegal, no declarada o no reglamentada. Se impone que ese control sea el mismo en todos los países miembros. Como medidas efectivas se plantea la elaboración de listas de buques a los que se debe denegar el desembarque en los puertos comunitarios, así como un sistema de mayor colaboración entre todas las Administraciones. ■

**Es necesaria una mayor
colaboración entre todas
las Administraciones para
hacer un seguimiento de
los productos pesqueros
que entran en la Unión Europea.**

Vidal Maté

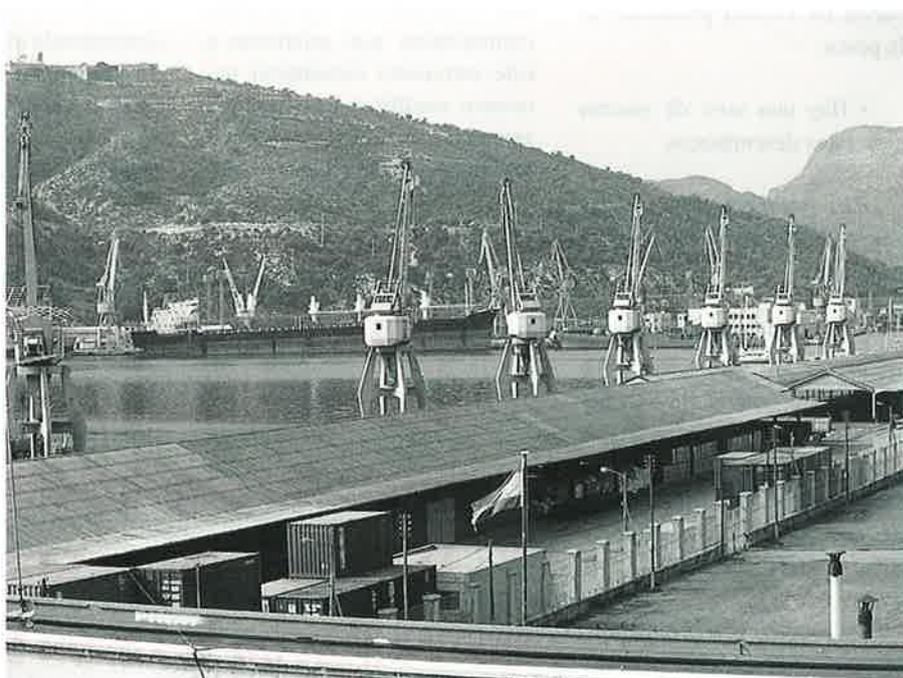


Los ministros de Transportes de los Quince impulsan la propuesta española.

SOLUCIÓN DE CONSENSO AL CABOTAJE DE CORTA DISTANCIA PARA 2010

Los quince países miembros de la Unión Europea han consensuado, en los términos recogidos por su "Declaración de Gijón", un impulso inequívoco al cabotaje de corta distancia, que hará de la navegación el tercer pilar del transporte europeo, tras la carretera y el ferrocarril.

Se trata de recomendar a la Comisión Europea, a mitad de 2004, un nuevo planteamiento intermodal y respetuoso con el medio ambiente, que se considera necesario para evitar la amenaza de saturación del medio terrestre y elevar la competitividad y calidad del sistema transportista europeo.



Con su impulso y auspicio a este Consejo Informal de Ministros de Transportes, el titular español de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos, se felicitó "porque el Gobierno español ha conseguido este consenso básico para reordenar los transportes europeos en un sistema de coexistencia entre los distintos modos y en procura de la mejora competitiva y medioambiental".

En la misma cabecera de la reunión ministerial, la Comisaria Europea de Transportes y vice-presidenta de la Comisión, Loyola de Palacio, entendió que "se ha abierto el acceso a las autopistas marítimas, el tercer pilar del transporte europeo, y la fórmula de armonizar su peso económico, los planteamientos de liberalización hacia la competitividad del sistema y la exigencia operativa y medioambiental, al unísono...

Los ministros de Transportes han hecho también una clara apelación "al compromiso de la iniciativa privada para potenciar la actividad de los puertos, clave del sistema intermodal y las nuevas redes comunicacionales. Para la Comisaria de Transportes, Loyola de Palacio, "la comparativa de productividades entre puertos gestionados por la iniciativa privada y los que funcionan bajo otras fórmulas es abrumadora a favor de los primeros, que están obteniendo crecimientos del 200 al 300 por ciento...", por lo que el consenso ha descansado en "incentivar la inversión privada hacia estas infraestructuras, sin lo que el sistema no podría alcanzar su propósito competitivo, ni incorporarse en las redes transeuropeas".

Los tráficos marítimos serán propuestos a la Comisión Europea (2004) como "tercer pilar" del mapa transportista.



Interconexión, flota y precio

El cabotaje de corta distancia entre las fachadas marítimas europeas fue aludido, en la referida reunión ministerial, como "una solución de conjunto que pasa por las interconexiones, una flota especializada que navegue por puertos exteriores e interiores europeos, y la simplificación de trámites, despachos y costes de los servicios portuarios".

Todos los países –incluso los que no tienen costa– han acercado una visión positiva hacia el cabotaje de corta distancia, han entendido que "el esfuerzo que se haga sobre los otros modos de transporte, especialmente carretera y ferrocarril, serán inútiles si no se abor-

da el fenómeno marítimo...". Así, los términos textuales de la "Declaración de Gijón" se han considerado como "doctrina europea" para el planteamiento transportista a implementar con horizonte 2010, por lo que el referido texto "invita a los países miembros a un plan de acción en la materia", con caracteres de "prioridad política".

La aplicación de los recursos económicos del Programa Marco Polo afianzará el sistema, en garantía de un marco de competencia abierta y simplificación de trámites, accesibilidad a los puertos. Los ministros europeos han asentido a la observación de que, "por reflejo del funcionamiento del cabotaje de corta distancia, se descongestionará la carretera y ganarán seguridad y

riqueza medioambiental todos los tráficos terrestres".

Un fin de semana para un principio de época

El recargado programa del Consejo Informal de Ministros de Transportes discurrió por un Gijón aún no veraniego, desde cuya Feria de Muestras –marco de la reunión– y el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos –sede de las exhibiciones y simulacros–, polarizaron las andanzas de la cumbre y alguna que otra manifestación pacífica de los grupos anti-globalización.

La Comisaria de Transportes y Energía, Loyola de Palacio, hizo claros anuncios de la próxima implantación de los biocombustibles, después de reafirmar que el transporte marítimo es líder en limpieza medioambiental, de suyo, y pionero en la implantación de medidas de control y seguridad. Para acentuar el signo medioambientalista, las cónyuges de los ministros hicieron su "cumbre informal" visitando los paisajes de Covadonga y Picos de Europa, y reagrupándose, a la hora de la gastronomía y el arte, por los templos de La Pondala, la Isla, el Palacio de Revillagigedo y los paseos marítimos.

Gijón, y su apuesta en ciernes de ampliación del puerto de El Musel, ha sido un marco referencial del comienzo de una nueva época, y las raíces gijonesas del ministro Álvarez-Cascos se juntaron con su expresado orgullo de que "en España se ejecutan actualmente las obras de ingeniería más importantes de Europa, y el hecho de que los ministros de Transportes de la UE hayan respaldado las propuestas de España significa que estamos en primera línea para un principio de época". ■

S. de Francisco



DECLARACIÓN DE GIJÓN

Conclusiones del Consejo Informal de Ministros de Transportes de la Unión Europea



El transporte marítimo de corta distancia es el movimiento de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados geográficamente en Europa o entre éstos y puertos situados en países no europeos cuyo litoral se halla en los mares cerrados o semicerrados que rodean Europa.

El transporte marítimo de corta distancia es una prioridad para la Unión Europea, como ha sido subrayado en varias ocasiones, tanto por los Estados miembros como por la Comisión Europea. Aunque representa una prioridad política, se precisa la materialización de progresos concretos. Todas las dificultades y obstáculos han sido claramente identificados. Existen diferentes niveles de acción: a nivel comunitario, regional o nacional.

Se recomienda a la Comisión, a los Estados miembros y a la industria del transporte tomar en consideración las medidas prioritarias siguientes para su discusión en los foros adecuados y para el estudio de su posible implantación:

1. La simplificación, la *armonización* y la racionalización

La respuesta portuaria, decisiva

Elemento básico de reflexión de los ministros europeos de Transporte han sido los puertos, su respuesta operativa, ya estudiada en las reuniones de Livorno (febrero) y Málaga (mayo), y que el Consejo Informal de Gijón recapitula en los siguientes puntos:

- Mejora de las instalaciones portuarias.
- Tecnología para el cambio ágil de los modos de transporte.
- Accesibilidad y conexiones terrestres al puerto.
- Simplificación del movimiento intermodal.
- Coordinación interportuaria.
- Formación de los trabajadores portuarios.
- Incardinación al Programa Marco Polo.
- Integración de los operadores ferroviarios/marítimos.

- Incremento de la competitividad portuaria (calidad/precio).
- Sistema europeo de tarificación por el uso de infraestructuras.

El sistema portuario debe integrarse también en la armonización documental y de procedimientos para las líneas regulares establecidas entre dos puertos de la Unión Europea de transporte marítimo, en los aspectos referidos a aduanas, inmigración, inspección sanitaria, seguridad marítima y medio ambiente. Simplificación que habrá de extenderse al ámbito jurídico de ambos transportes —el marítimo y el terrestre— hacia “un contrato único” e intermodal de servicio “puerta a puerta”.

TRÁFICOS TOTALES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS EUROPEOS (millones de toneladas)

Puertos	1970	1980	1990	1998	1999
Rotterdam, NL	226	276	288	306	—
Amberes, B	78	82	102	119,8	115,7
Marsella, F	74	103	90	93,4	90,3
Hamburgo, D	47	63	61	76,3	81,0
El Havre, F	58	77	54	66,5	63,9
Amsterdam, NL	21	34	47	55,7	55,7
Londres, UK	64	48	58	56,4	52,4
Tees&Hartlep, UK	23	38	40	51,5	49,3
Génova, I	53	51	44	45,9	45,9
Forth Ports, UK	25	29	25	44,4	45,4
Trieste, I	27	38	34	47,2	44,8
Algeciras, E	8	22	25	42,1	41,9

FUENTE: Institute of Shipping Economics and Logistics, Bremen.

homogénea de procedimientos y documentos es necesaria, manteniendo un efectivo control sobre el crimen y la seguridad. Se invita a la Comisión Europea a estudiar y evaluar la viabilidad de las propuestas relativas a la reglamentación de aduanas, incluyendo el uso de “aduanas electrónicas” (E-customs), de control sanitario y veterinario, con el uso combinado de SIA (sistemas de identificación automática) y RDV (registradores de datos de viaje) para el transporte marítimo de corta distancia. Las delegaciones agradecen a la Comisión el vademécum relativo a los procedimientos aduaneros. Además debe ser promovido el

uso de las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones para el intercambio electrónico de documentos.

2. La competitividad de los puertos es un factor esencial pa-

ra el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, debiendo articular medidas que favorezcan una oferta de servicios con una alta relación calidad/precio. En esta línea, los puertos deberían ofertar

servicios de alta calidad para todos los usuarios, incluidos aquellos relacionados con el transporte marítimo de corta distancia, a través de la prestación de servicios de manipulación de carga competitivos,

libre de cargas innecesarias e injustificadas o de prácticas restrictivas que incrementen artificialmente los costes. Además, es conveniente promover un marco de cooperación interportuaria para optimizar la eficiencia de las cadenas intermodales de transporte. *Se espera que, tras la declaración de Barcelona de Jefes de Estado y de Gobierno, se logre lo antes posible un progreso significativo sobre la Directiva del acceso al mercado de los servicios portuarios.*

3. El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia implica favorecer la integración entre los diferentes modos de transporte por medio de la interconexión y la interoperabilidad en las cadenas de transporte marítimo-terrestre —incluyendo las vías navegables interiores—. La mayoría de las delegaciones consideran esencial optimizar la compatibilidad técnica de las infraestructuras, el material móvil, las unidades de transporte intermodal, los servicios y los sistemas de información y contratación. En particular, debe promoverse la planificación estratégica de las infraestructuras de transporte, especialmente centrada en la intermodalidad marítimo-ferroviaria.

4. *El apoyo a través de las autoridades públicas, necesario para fomentar el desarrollo de este tipo de transporte, debe articularse de forma tal que no distorsione la competencia. En esta línea las medidas de ámbito nacional, y el programa Marco Polo, de próxima aprobación por el Consejo y el Parlamento Europeos, podrían asegurar un papel importante en la puesta en marcha de actividades de este tipo de transporte, tanto en infra-*



Tipología de buques, corredores marítimos y enlaces europeos

Los ministros europeos han hallado también un amplio consenso en torno a la consideración de cuanto han dado en englobar en el rubro *Servicios Marítimos*, en los siguientes capítulos:

- *Valoración de la posibilidad de establecer enlaces o corredores experimentales de transporte marítimo.*

El objetivo sería discutir sobre las posibles condiciones adecuadas para la creación de enlaces o corredores ro-ro experimentales de transporte marítimo de corta distancia, con objeto de aligerar el tráfico por carretera. Estas condiciones se establecerían con criterios de mercado sobre la base de la participación de la iniciativa privada, que podría ser incentivada eventualmente con apoyos de carácter público en este esquema de estrategia política, por un tiempo limitado, como ayuda a la iniciación del enlace y teniendo en cuenta las directrices sobre ayudas de Estado.

- *Promoción del cabotaje europeo.*

Se propone continuar apoyando el trabajo de las oficinas de promoción del transporte

marítimo de corta distancia en atraer a todos los eslabones de la cadena de transporte a participar en el "short sea shipping", facilitando información a todos los operadores logísticos que intervienen.

- *Tipología de los buques.*

Estudiar el buque óptimo para el transporte marítimo de corta distancia, y considerar especialmente los tipos para carga rodada (ro-ro) y los de carga por elevación (lo-lo) en velocidades altas con objeto de llegar a frecuencias altas de servicio.

- *Control del tráfico marítimo.*

Trabajar en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) y en los foros correspondientes para impulsar una armonización de procedimientos y utilización de los centros y servicios de gestión, control e información del tráfico marítimo (vessel traffic services -VTS- y vessel traffic management and information services -VTMIS-) para facilitar el tráfico de buques en servicios de transporte marítimo de corta distancia.



estructuras como en lo referente a explotación de servicios.

5. Existe la voluntad política para cooperar en el desarrollo de proyectos concretos, relacionados con los corredores y con las fachadas marítimas de los Estados Miembros y sus alrededores geográficos, creando las "autopistas del mar" en el contexto de las redes transeuropeas, y que podrían igualmente ser establecidos en el plano regional y a través de la cooperación transfronteriza. A tal fin,

la mayoría de las delegaciones coinciden en realizar un mecanismo de seguimiento continuo y sin demora del cumplimiento de estos objetivos.



6. Las empresas son la clave esencial en la promoción e implantación del transporte marítimo.

esencial para la promoción de este transporte, en condiciones de mercado estables. Por

mo de corta distancia. Consecuentemente, la participación activa de la iniciativa privada en las condiciones establecidas en el párrafo anterior es

tanto resulta de gran importancia comprometer a todos los actores de la cadena intermodal. Iniciativas como la red de "focal points", las oficinas nacionales de promoción del transporte marítimo, el Foro de Industrias Marítimas y las iniciativas regionales contribuyen a este objetivo.

7. Se considera la necesidad de disponer de buques especializados con un comportamiento medioambiental favorable que permita la reducción de emisiones contaminantes, especialmente del

LA LARGA MARCHA HACIA LAS AUTOPISTAS MARÍTIMAS

El cabotaje de corta distancia o "short sea shipping" ha sido materia prioritaria, entre las referidas a transportes, de la presidencia española. Su promoción e impulso se consideró, entre el Consejo Europeo de Barcelona (marzo) y el Consejo Informal de Gijón (30 de mayo a 2 de junio), como "un avance hacia una movilidad sostenible" que reclama el transporte europeo, amenazado de saturación general terrestre y aérea, por encima de las diversidades regionales y locales.

• ESTRATEGIA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Los ministros UE tomaron nota en su reunión de marzo, en Barcelona, de "la necesidad de disociar el crecimiento económico europeo del crecimiento de su nudo transportista, en particular mediante la transferencia del transporte por carretera al transporte por ferrocarril, al transporte fluvial y marítimo y al transporte público de pasajeros, así como una serie de medidas relativas a las fuentes de energía y tecnologías no contaminantes".

La reunión se había abierto con la toma en consideración del "Libro Blanco del Transporte", que había presentado anteriormente la Comisión Europea, lo que significaba retomar "una prioridad a las iniciativas que fomenten las inversiones en infraestructuras para el transporte público, el ferrocarril, la navegación interior europea, el transporte marítimo de corta distancia, las operaciones intermodales y las interconexiones efectivas de una política común de transportes, objetivo 2010...".

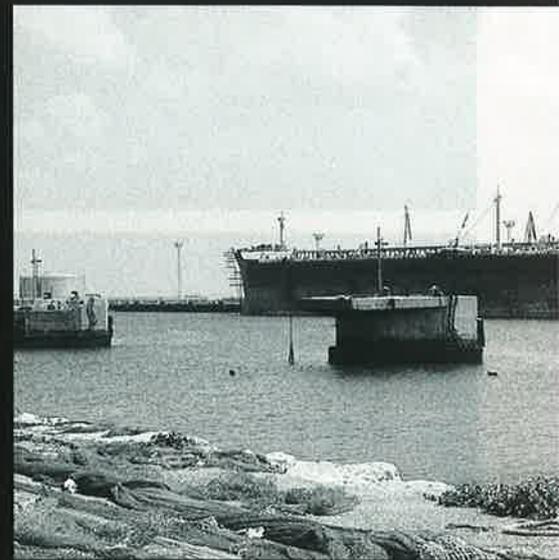
Los ministros UE se citaron en el Consejo Informal de Gijón para recapitular, ya monográficamente, un patente impulso

político al desarrollo del cabotaje de corta distancia que, dentro del transporte marítimo europeo, fue señalado como "vital y estratégico" por los foros de expertos y estudios previos.

Todo este precedente decantaba una realidad, la de que el transporte marítimo "es el único modo cuya tasa de crecimiento entre 1990 y 1998 (27%) se aproxima a los crecimientos del transporte por carretera (35%) en el mismo periodo". Aun así, era preciso denotar que el transporte terrestre sigue incrementándose más rápidamente que el marítimo, pero resulta obligado invertir o acercar las referidas tendencias a favor del marítimo, más seguro y medioambientalmente respetuoso.

• SUS VENTAJAS COMPARATIVAS

La menor saturación de las infraestructuras marítimas y el menor coste de las mismas significan una decisiva favorabilidad, si no lo fuesen tanto -así mismo- el menor consumo energético y la emisión de contaminantes a la atmósfera. También se anotan a favor de la vía marítima los estándares de seguridad y la cohesión de las comunicaciones.



A estas indiscutibles ventajas comparativas, en un horizonte de saturación terrestre y aérea, se sumarían otras de más difícil cuantificación, pero que los expertos tienen claras: el mayor grado de internalización de los costes externos que se da en el transporte marítimo. Ciertamente, existen ciertos costes, derivados de la actividad transportista que no se trasladan totalmente al usuario, y que, por tanto, éste no pondera a la hora de elegir medio de transporte, como son las incidencias sobre el cambio climático, la polución, el ruido, accidentalidad, demora, congestión, etc. Y sumados estos costes externos por los respectivos grupos de expertos, una constatación "conservadora" de los mismos los dispara a 3 y 6 veces más altos en los

SOx y NOx, y que atiendan de forma eficiente y en condiciones de seguridad los requisitos operativos y de servicio de este tipo de transporte. Las posibles actuaciones en el ámbito comunitario y en la Organización Marítima Internacional (OMI), en un marco global, deberían ser estudiadas conjuntamente con la industria.

En consecuencia, todos los Estados miembros reconocen la necesidad de establecer y desarrollar políticas para el cumplimiento de los objetivos



señalados tanto a nivel nacional, teniendo en cuenta las especificidades de cada país, como a nivel comunitario. Por lo tanto, la Comisión, junto con los Estados Miembros, está invitada a desarrollar un plan de acción sobre los aspectos clave al respecto, incluyendo la plena integración del transporte marítimo de corta distancia en las cadenas intermodales de transporte en condiciones de eficiencia y eficacia, para su evaluación por parte del Consejo en la segunda mitad del año 2004. ■



casos respectivos del ferrocarril y la carretera, con respecto a los de la vía marítima.

No ha habido, pues, que forzar la expresión para aludir en dos palabras ("movilidad sostenible") al gran argumento del transporte marítimo de corta distancia como a la solución del mal endémico que amenaza a los nudos transportistas europeos.

• COMPETIR CON LA CARRETERA, UN HÁNDICAP

Los protagonistas económicos no pueden dejar de constatar que competir con el transporte de carretera será un hándicap inicial del proyecto transportista. El usuario común elige la carretera por sus

incuestionables ventajas de rapidez, coste y flexibilidad. Ciertamente, lo observado en España —entre puertos peninsulares— es que el transporte marítimo pierde progresivamente, frente a la carretera, su atractivo y capacidad de servicio o se encarece y demora por sobrecostes y trámites de despacho.

Así que siempre que exista la alternativa del transporte terrestre, se opta claramente entre puertos peninsulares, hasta el punto que apenas existan ya líneas marítimas regulares entre puertos peninsulares españoles. Pero, sin embargo, el transporte marítimo —allí donde es única alternativa viable, para abastecer a territorios insulares— funciona satisfactoriamente en costes y calidad de servicio, por lo que unas sensibles mejoras tecnológicas, portuarias y logísticas, serían el hándicap a superar, que los navieros españoles acotan en los siguientes puntos programáticos: a) simplificación de los trámites portuarios y aduaneros, b) mejora de los servicios portuarios, c) rebaja de las tarifas de carga y descarga, d) desarrollo de oferta sectorial y proyectos empresariales, etc., al servicio de un esquema intereuropeo que debe progresar sobre el terreno real, por encima de las virtualidades de las llamadas "autopistas marítimas".

Ciertamente, queda una gran tarea por hacer en vistas a la implantación del "short sea shipping", al que no puede negarse calidad innovadora ni ambición de propósitos. Pero los protagonistas económicos relacionan la validez de la iniciativa con un drástico apoyo político e

institucional, en soporte de todos sus elementos diferenciadores.

• A LA COMISIÓN EN 2004: HORIZONTE 2010

Los ministros europeos de Transporte reafirmaron en el Consejo Informal de Gijón un impulso inequívoco a la propuesta española para que las "autopistas marítimas" dejen de ser una construcción mental o hipótesis de laboratorio. Serán "una prioridad del transporte europeo" que será demandada a la Comisión Europea en 2004 para un horizonte de funcionamiento en 2010.

La batalla previa es desbrozar el terreno portuario y la intermodalidad para que el nuevo sistema resulte competitivo. El ministro de Fomento español, Álvarez-Cascos, que presidió el Consejo Informal de Gijón, lo explicó así: "las mercancías marítimas pueden llegar en unas 24 horas —en función de la velocidad del barco, de 15 a 35 nudos— a países como Italia o el Reino Unido, a los que por carretera se llega más tarde. Si un camión que lleva una mercancía al puerto continúa su trayecto en el barco, hace la entrega en el país de destino y regresa, de nuevo, a bordo, no sólo acorta el tiempo de trabajo sino que abarata los costes, potencia el cabotaje y aumenta el mercado interior de la Unión Europea...".

El "paquete" de Transportes de la Unión Europea ha empezado a navegar y los ministros ya avistan la entrada a las autopistas marítimas. ■

S. de F.

AMPLIA MODIFICACIÓN FINANCIERO-FISCAL Y LABORAL DEL CALENDARIO MARÍTIMO 2002

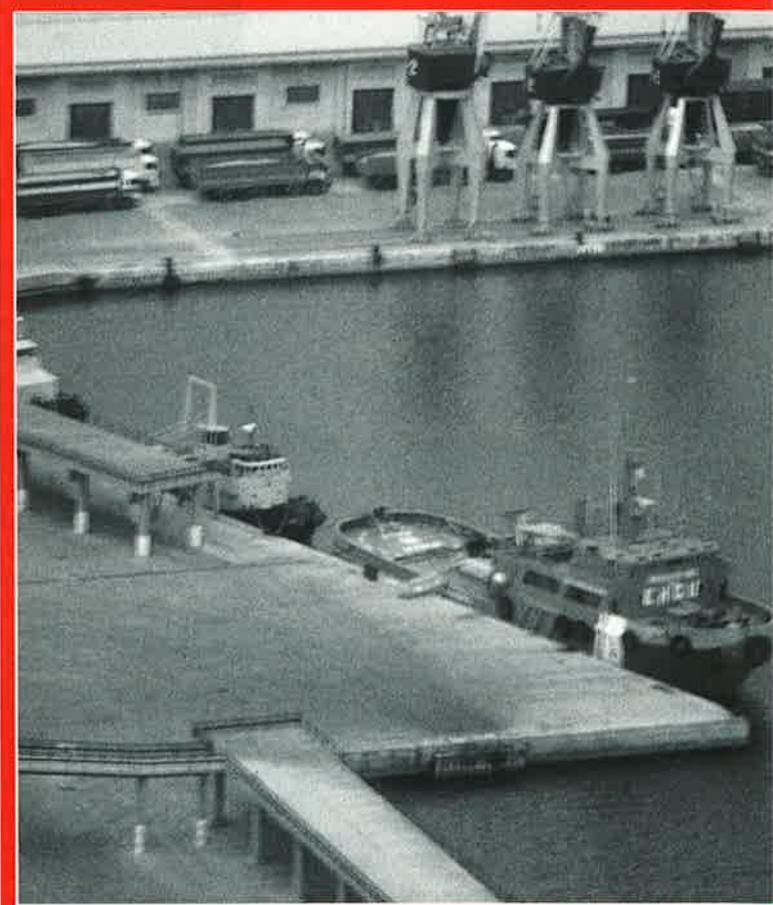
Aunque el presente año 2002 viene marcado por la presidencia española de la Unión Europea, que ocupa el primer semestre del mismo, el sector marítimo ha sido objeto de un elevado volumen de legislación técnica, financiero-fiscal y laboral, cuyo principal vehículo han sido la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado 2002, en vigor desde el pasado 1 de enero.

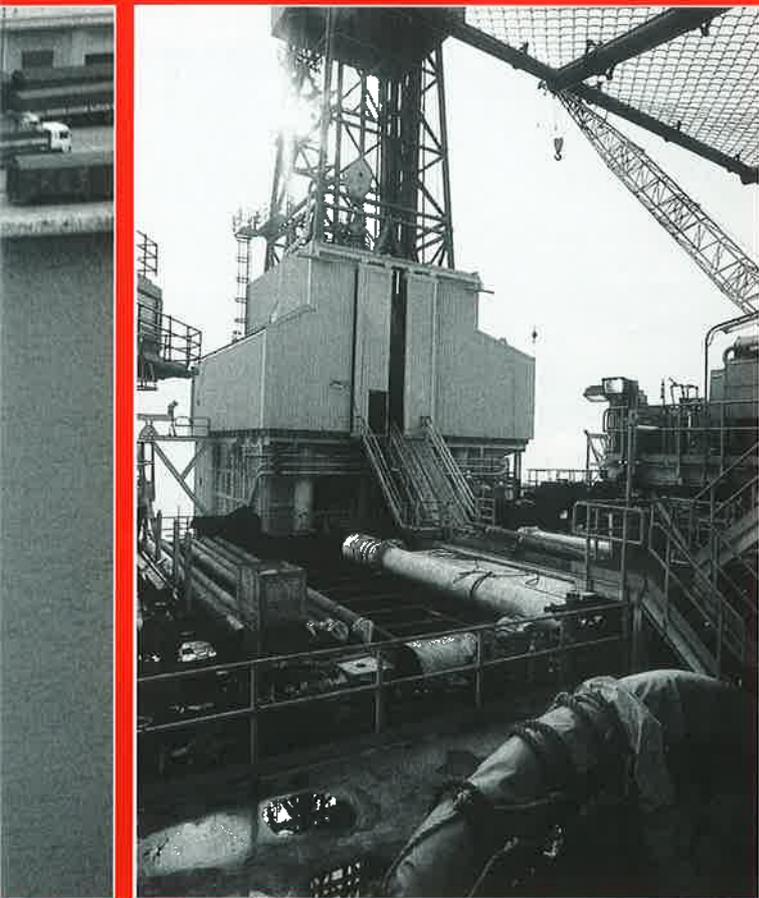
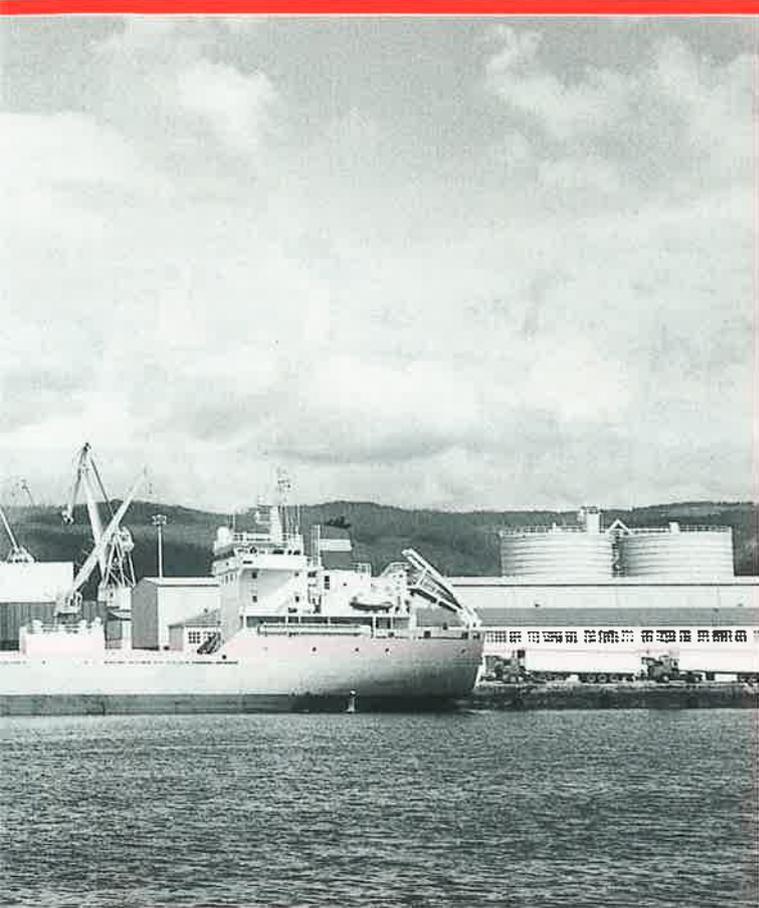
Muy pocos años como éste han podido producirse tantas modificaciones legales, y tan juntas, en el sector marítimo español, al que, si bien se le considera como "muy regulado", lo cierto es que recibía la mayor parte de sus normas desde la Organización Marítima Internacional (OMI), desde la Comisión Europea, o vía acuerdos y convenios externos, transposiciones o ratificaciones de los mismos, etc.

El caso es que el presente 2002 inaugura una amplísima modificación legislativa que llamaríamos como "*de consumo interno*", por su procedencia y efectos, que sucintamente recogemos a continuación.

■ Nuevo régimen fiscal de las navieras

Las empresas navieras podrán, de ahora en adelante, pagar su impuesto de sociedades sobre el total de tonelaje de sus





flotas, en vez de hacerlo sobre sus beneficios, como hasta el presente. La Ley de Acompañamiento Presupuestario 2002 les ha otorgado un plazo de tres meses para formalizar su acogida a este nuevo sistema, que era una vieja reivindicación de los empresarios, como sistema que ya está vigente en otros países concurrentes en el negocio naviero.

■ **Avales del Estado a la inversión en buques**

Desde el pasado 1 de enero la Administración española dota un presupuesto de 1.742,94 millones de euros para garantizar operaciones de inversión para la compra de buques por empresas navieras domiciliadas en España. El sistema de ayuda financiera a la renovación de flota ya viene operando en los últimos años, si bien el sector opina que deben ampliarse sus dotaciones.

■ **Supresión del tope anual de horas-extra**

A consecuencia del acuerdo firmado por la patronal ANAVE y la sección sindical de UGT del Mar, desde el presente 2002 los marinos enrolados en los buques inscritos en el Registro Especial de Canarias podrán hacer un número ilimitado de horas-extra/año. Vía convenio se podrá flexibilizar la distribución de los descansos entre jornadas.

■ **Tasa portuaria de seguridad al pasaje**

Desde el pasado 1 de enero se incorpora esta nueva tasa de seguridad al pasaje que afectará a las empresas que operan con buques mixtos o exclusivamen-

te de pasaje, pero su recaudación no se exigirá hasta que el Organismo público Puertos del Estado no dote de los elementos materiales y humanos para este aumento de la seguridad portuaria.

■ **Exención parcial del impuesto de sociedades**

El Ente público Puertos del Estado y las Agrupaciones Portuarias quedan exentos del pago del impuesto de sociedades en lo referido a sus ingresos por actividades que constituyan su objeto social.

■ **Nuevos puertos transferidos**

Las instalaciones portuarias de Ayamonte, Rota, Vinaroz y Timirajaque dejan de ser puertos de interés general y competencia del Estado para ser transferidos a la competencia de sus Comunidades Autónomas respectivas.

■ **Nuevas tasas de inspección y control**

El artículo 25 de la Ley de Acompañamiento Presupuestario 2002 fija las nuevas cuantías de las tasas por inspección y control de buques, que lleva a cabo Marina Mercante. Las referidas tasas apenas llevan otra modificación que la de su transposición al euro, y sus importes y recaudación son los mismos que los ya implementados en la Ley 2001.

■ **Nueva presentación del manifiesto de carga**

El 1 de abril del corriente año pasado ha entrado en vi-

gor la Orden ministerial de Hacienda que fija nuevas instrucciones para la presentación de los manifiestos de carga, el modelo de declaración y la solicitud para la presentación vía EDI del mismo.

■ **Nuevas tasas por actuaciones del REC**

Queda sustituida la tasa de permanencia del Registro Especial de Canarias (REC) por la de actuaciones administrativas intermedias (anotación registral y copias), aun cuando se mantiene la misma cuantía aproximada. Siguen vigentes, así mismo, las tasas de alta y de baja con cuantías equivalentes a las actuales.

■ **Líneas marítimas de interés público**

Fomento y Trasmediterránea firmaron el pasado 11 de enero los contratos que rigen la prestación de servicios marítimos, adjudicados a esta naviera para los próximos cinco años. Los servicios adjudicados se distribuyen en tres fachadas marítimas: Península-Baleares, Península-Canarias y Península-Ceuta y Melilla, respectivamente, por 7,9 y 30 millones de euros.

■ **El ISM transfiere competencias a Asturias**

El Real Decreto 14/2001 de 12 de enero último sobre el traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado al Principado de Asturias contempla las transferencias del Instituto Social de la Marina (ISM) a Asturias. Se prevé que el Principado asuma la asistencia sanitaria que se dispensa en la Policlínica

de Gijón y en la Casa del Mar de Avilés, en coordinación con el Instituto Social de la Marina.

■ **Bonificación a residentes en las islas, Ceuta y Melilla**

Se regulan las bonificaciones en las tarifas de los servicios regulares para los residentes de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, y así mismo se conceden 22,2 millones de euros para los cargadores en transporte insular de cabotaje de determinados productos originarios o transformados en las islas, de acuerdo al RD 1316/2001.

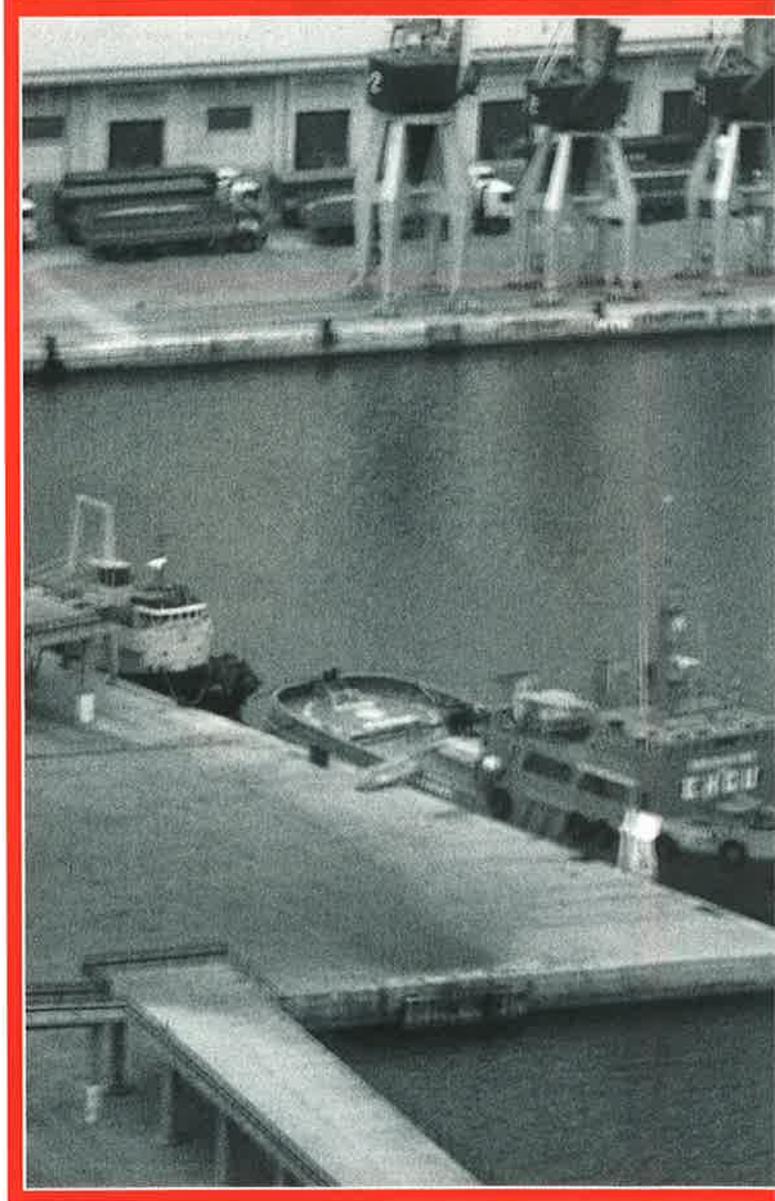
■ **Mejora presupuestaria de SASEMAR y la DGMM**

La inversión en los Presupuestos Generales del Estado para 2002 en la Dirección General de la Marina Mercante y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima asciende a 14,8 millones de euros, un 0,2 por ciento más que el pasado año, y 18 millones de euros, un 75,2 por ciento más que en 2001 respectivamente.

■ **Calendario de la privatización de Trasmediterránea**

El Estado ha fijado la fecha del 15 de abril para la recepción de ofertas no vinculantes por las empresas interesadas en la privatización de la naviera pública Trasmediterránea. Una vez desarrollado el proceso de "due diligence", el comprador lanzará una OPA, oferta pública de adquisición, del 95,24 por ciento de las acciones en poder de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI).

S. de F.

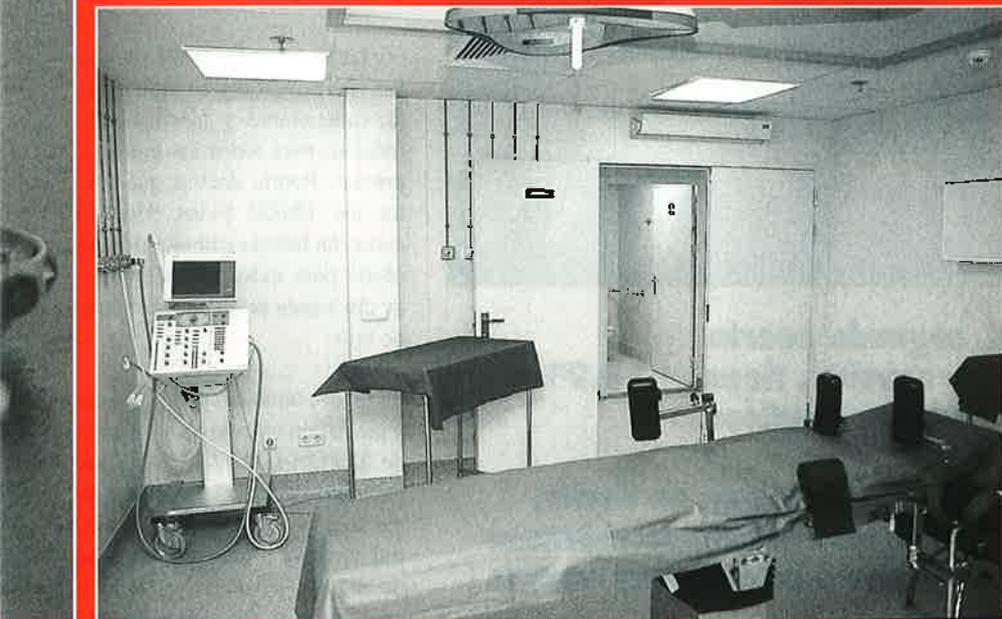


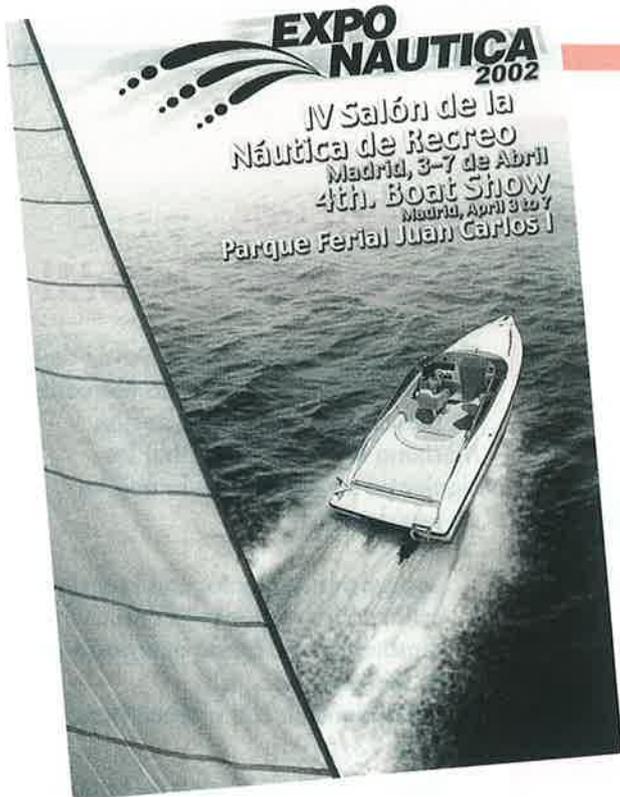


Propuestas legislativas españolas a la OMI

El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Marina Mercante, ha presentado a la Organización Marítima Internacional (OMI) las siguientes propuestas en lo que va de Legislatura:

- Declaración conjunta, con Francia e Italia, sobre responsabilidad civil y constitución del fondo internacional de indemnizaciones por contaminación con hidrocarburos (BOE 23/6/01).
- Mejora de la seguridad de buques-tanques (DOC 45/7/5).
- Instalaciones de recepción y tratamientos de agua de lastre en puertos (DOC 45/2/6).
- Medidas preventivas de los certificados de competencia (DOC STW, 45/2/3).
- Propuestas relativas a áreas críticas del buque (DOC 74/4/3).
- Traslados de emigrantes por mar (DOC 74/23/4).
- Determinación por los países ribereños de lugares de refugio para buques en emergencia (DOC 74/2/4).
- Establecimiento de un Centro de Control de Tráfico en Marruecos para las operaciones SAR (DOC 74/9/1).
- Elaboración de un Manual de Especificaciones de defectos estructurales graves de los contenedores (DOC 6/14).
- Resultados de las inspecciones de mercancías peligrosas en bultos (DOC 6/7/2).
- Entrada en vigor del Protocolo de Torremolinos 1993 y del Convenio de Formación para Pescadores 1995 (DOC 22/2/1).
- Medidas de seguridad pública a bordo de buques de pasaje y terminales portuarias (DOC 75).





La feria consolida su especialización hacia el segmento de vela y el chárter náutico

UNA OLA DE CRECIMIENTO

Ciento cincuenta industrias expositoras y doscientas lanchas a vela y motor "desembarcaron" en la Feria de Madrid, al llamamiento del "Salón Exponáutica 2002". La capital de España sostiene y mejora la gran paradoja de que, sin costa, es la segunda Comunidad Autónoma en expediciones de títulos para la navegación de recreo.

El negocio náutico de Madrid tampoco se diferencia del resto, porque crece a ritmos del 18 por ciento anual, y su feria específica EXPO-NÁUTICA suma una edición más con buenos auspicios para la especialización hacia el segmento de vela. Y es que, la paradoja habla por sus propios números: en Madrid vive el 19,9 por ciento de los titulados náuticos, patrones y navegantes.

El chárter náutico, al alza

La motonáutica y la vela ya son instancias básicas del certamen madrileño y ocupan más de 11.000 metros de exposición, a lo que hubo que sumar este año la presencia directa de astilleros y constructores extranjeros —los franceses Jeanneau y Beneteau— que hasta la fecha habían expuesto a través de concesionarios. Industrias de élite del sector, como Astraca, Hunter, Ronáutica y Sevipol han consolidado su presencia aquí, y, junto con la más moderna oferta de barcos y equipo, EXPONÁUTICA brindó un visible incremento de las escuelas de iniciación e hizo del chárter náutico —alquiler de lanchas— una al-

ternativa clara a las vacaciones tradicionales de los jóvenes y menos jóvenes.

El chárter náutico se impone en los gustos vacacionales, con ofertas tan afinadas como la posibilidad de disfrutar un fin de semana en barco (Denia y Ali-

cante) por 110 euros/persona, o bien de navegar junto a las islas Seychelles por 1.500 euros/persona.

Los más aventureros han visto en EXPONÁUTICA 2002 ofertas tan exóticas como Groenlandia o Lofoten, para avistar el

sol de medianoche sobre el mar, entre glaciares e icebergs, durante unos 10 días, por unos 1.500 euros/persona y tampoco faltan llamativas ofertas para el Caribe, Gibraltar, Canarias, todas las rutas del Mediterráneo, etc. Para las novedosas firmas de chárter náutico, éste empieza a abrir una gran cantera de aficionados al mar y populariza los deportes náuticos al servicio de las nuevas tendencias del ocio vacacional.

Motor, vela, catamaranes y neumáticas

La Feria de Madrid ha revisitado las novedades en motor, vela, catamaranes y lanchas neumáticas, para todos los gustos y precios. Podría decirse que, entre los 10.000 y los 976.000 euros, ha habido embarcación de oferta para todos, desde un pequeño velero hasta un catamarán de lujo.

Todo, también, para la pesca y paseo han hallado los visitantes de EXPONÁUTICA 2002, y los más curiosos y aficionados a la electrónica para navegar pudieron ver una ultramoderna gama de radares y sondas, plotters y —pensando en las embarcaciones



■ **Madrid, segundo puerto deportivo español, tiene el 19,9% de los titulados náuticos.**

■ **España y Portugal suben en flecha, mientras que los nórdicos se estancan y los centroeuropeos registran ventas en negativo.**



España y Portugal, super-ventas europeas

La Península Ibérica aporta los datos más reveladores de crecimiento en la náutica europea. Aunque a España y Portugal les queda mucho terreno para asimilarse a los principales protagonistas del sector, si se traza una significativa raya a las alturas del año 2000, vemos que estos dos países son un espectáculo super-ventas.

Durante ese año de referencia, España y Portugal incrementaron sus ventas náuticas en un 33,3 por ciento, en el caso de los veleros, y en un 14,5 por ciento en barcos a motor. No existe prueba más inequívoca de lo bien que ha funcionado el sector y lo que precipita sus pasos para asimilarse al resto de los protagonistas de la Unión Europea.

Según cifras de la Dirección General de Marina Mercante, España roza las 200.000 embarcaciones de recreo matriculadas hoy día, y un español de cada 308 tiene lancha propia. Algo que, con ser importante, no deja de revelar aún cierta distancia o recorrido, porque en Francia, por ejemplo, tiene lancha uno de cada 48 habitantes, y en Italia, uno de cada 72.

De signo muy espectacular es, así mismo, el crecimiento del número de licencias federativas para navegar, que pasa los últimos años del 37,4 por ciento, cifra promedio entre los 55,1 por ciento que crecen las licencias de nuevos pescadores, hasta el 18,6 que suben los federados de vela, y un 16,6 los de subacuática.

El curioso incremento de la náutica en los países surmediterráneos contrasta con el estancamiento de los nórdicos y con los crecimientos negativos, en los dos últimos años, que registraron Alemania, Austria y Suiza, por ejemplo. ■

más pequeñas— un revolucionario radar en color con pantalla de 7" y con alcance para 24 millas náuticas.

Los modernísimos equipamientos suman facilidad de manejo y seguridad a la navegación. Los nuevos instrumentos permiten ver en pantalla la cartografía, los detalles de costa, líneas de profundidad, marcas náuticas para pesca, todo lo cual

puede sumarse a cualquier embarcación —aun en las que carecen de batería— mediante un pequeño maletín, muy bien indicado para lanchas cuyo principal problema es la falta de espacio. Todo es portátil, compatible y a precios de asequibilidad, y es operable desde microteléfonos, botones y espectros o radios novedosas que superan las tradicionales dificultades del ruido del motor, el mar o el aparejo.

Nada parecido, en fin, a la vieja y dificultosa navegación, porque el sector se ha traducido así mismo al campo de las nuevas tecnologías y presenta una auténtica Babel de jóvenes modalidades: neumáticas, semirrígidas, kayacs, windsurfs, subacuáticas, etc., y así mismo es otro el nuevo paisaje colorista de las indumentarias y complementos navales, la decoración, los elementos de remolque y asistencia, etc.

PRODUCCIÓN ESPAÑOLA DE EMBARCACIONES. CIFRAS GLOBALES EN UNIDADES

Embarcaciones	1998	1999	2000	% S/2000	% VAR. 00/99
Neumáticas	2.540	2.780	4.207	59,14	51,33
Vela o a motor	3.537	3.758	2.907	40,86	-22,65
Total Producción	6.077	6.538	7.114	100	8,81

Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

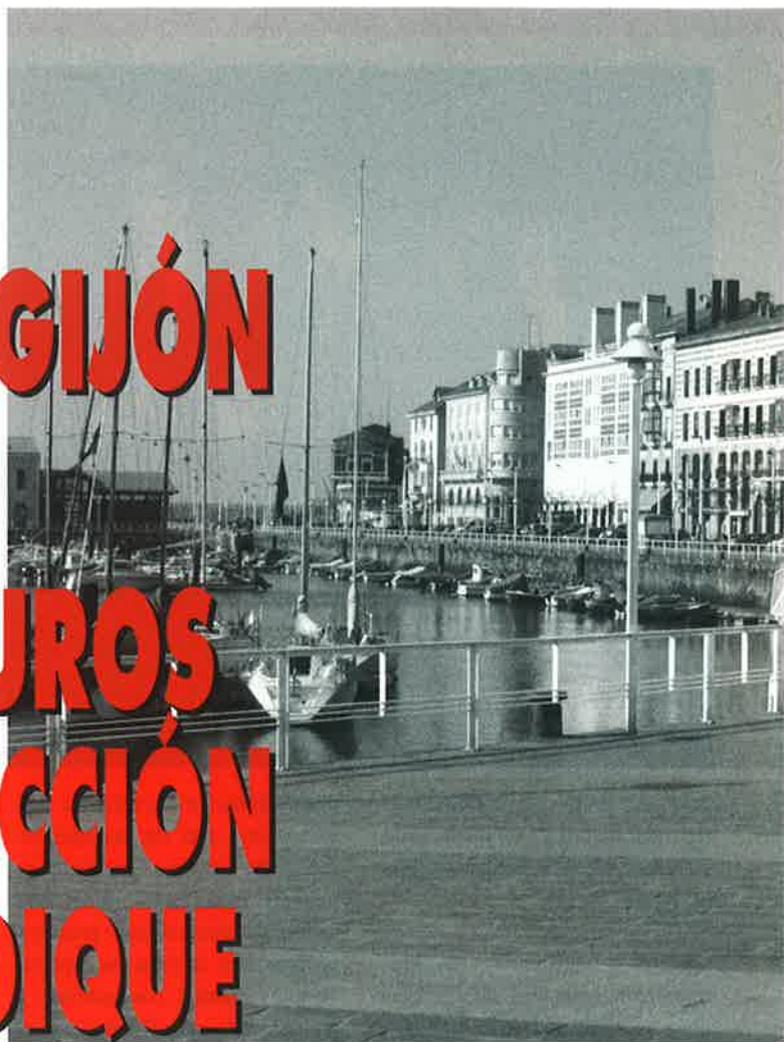
PRODUCCIÓN EMBARCACIONES A VELA O A MOTOR. AÑO 200

Eslora (metros)	Barco a motor (unidades)	% S/motor	Barcos a vela (unidades)	% S/vela
Hasta 5	563	22,97	350	76,75
Más de 5 hasta 7,5	1.236	50,43	65	14,25
Más de 7,5 hasta 12	570	23,26	28	6,14
Más de 12 hasta 15	54	2,2	6	1,32
Más de 15 hasta 18	6	0,24	2	0,44
Más de 18 hasta 22	7	0,29	2	0,44
Más de 22	15	0,61	3	0,66
Total	2.451	100	456	100

Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

S. de Francisco

LA AUTORIDAD PORTUARIA DE GIJÓN INVERTIRÁ 420 MILLONES DE EUROS EN LA CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO DIQUE



El proyecto de ampliación de El Musel presentado por la Autoridad Portuaria supondrá una inversión de 420 millones de euros en un periodo de 15 años que permitirá aumentar los tráficos del puerto de los 19 millones de toneladas del ejercicio del 2001 a los 36,7 millones de toneladas previstos en el proyecto para el 2020. El superpuerto, financiado mediante fondos europeos de cohesión y recursos propios y ajenos de la Autoridad Portuaria, permitirá el desarrollo industrial de la zona de influencia del puerto. El proyecto no está exento de polémica debido al impacto medioambiental y visual que su realización supondría para la gran playa de San Lorenzo y para el turismo de la ciudad de Gijón.

Las previsiones plurianuales de tráficos han llevado a la Autoridad Portuaria de Gijón a proyectar la ampliación de El Musel. Según estas previsiones, se pasaría de los 19 millones de toneladas de mercancías movidos durante el pasado año a los 24,7 previstos para el 2004 y a los 31,4 millones el 2010.

Este previsible aumento es la piedra angular sobre la que se asienta la construcción del dique

"O se cuenta con el dique en diez años o desaparecemos."

(Miguel A. Pesquera)

El proyecto tendrá repercusiones ambientales sobre la playa de San Lorenzo y visuales desde la bahía de Gijón.

de Torres, que por su forma y longitud será único en nuestro litoral. Sus 4.829 metros superarán los 4.500 metros que tiene el dique Reina Sofía de las Palmas y la construcción vertical, es decir sin taludes, en la parte central del dique, que se construiría en una segunda fase y supone un reto tecnológico, son dos características que permiten calificar el dique proyectado como único.

Para el presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón, Miguel Ángel Pesquera, contar con un puerto más eficaz para dar una respuesta adecuada al tejido industrial asturiano es esencial. Según datos empresariales, el año pasado tuvieron que ser abonados por empresas como Arcelor y Du Pont, entre otras, más de 9 millones de euros por el tiempo que los buques tuvieron que estar fondea-



dos esperando para descargar. Para los responsables portuarios es obvio: *Si El Musel quiere consolidarse como fondeadero de referencia en el Cantábrico y competir en condiciones de igualdad con puertos como A Coruña, Bilbao o Ferrol, tiene que ampliarse. O se cuenta con el dique en diez años, o desaparecemos.*

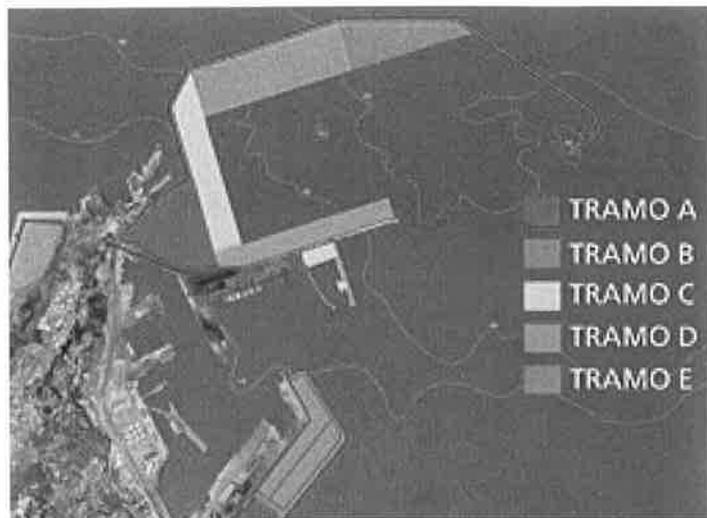
Los puertos no pueden mantenerse estancados, ya que esto implica perder peso respecto a sus competidores más directos, y las decisiones sobre su ampliación, aunque se realicen de acuerdo con estudios sobre el impacto económico, son siempre trascendentales debido a las grandes obras a realizar, los costes que éstas ocasionan, el impacto medioambiental y los períodos de tiempo que se barajan para llevar a cabo las obras.

La ampliación del puerto, para la directora de la Escuela Universitaria Jovellanos, Rosa Aza, es importante, puesto que hacen falta más metros de atraque y afirma que *es necesario que el puerto disponga de más superficie para atraer tráficos limpios y de más valor añadido.*

Estudios de mercado

El plan estratégico del puerto ha previsto llevar a cabo, para alcanzar el aumento de tráficos en distintos segmentos, siete proyectos entre los que destacan: la planta de regasificación, la terminal de carbón de La Robla, la construcción del oleoducto Gijón-León y el puerto seco en Venta de Baños.

La planta de regasificación, que entraría en funcionamiento a finales de la presente década,



generaría un tráfico de 2 o 3 millones de toneladas de gas licuado. Por lo que respecta a la terminal de carbón térmico, se prevé un aumento de 4 millones de toneladas que serían distribuidas a través del puerto seco por ferrocarril hacia la Meseta y Madrid. En lo relativo al oleoducto, según el proyecto de la

Autoridad Portuaria, estaría construido entre el 2010 y el 2015 y generaría un tráfico de gasóleo y gasolina en torno a 4 millones de toneladas.

La ampliación de El Musel se llevará a cabo al norte del actual puerto, mediante la construcción de un dique de abrigo de



4.829 metros que se iniciará en el cabo de Torres. La acometida de la obra se realizaría en dos fases. Inicialmente se construirían dos tramos del dique, dejando una apertura entre ambos de medio kilómetro de longitud. Posteriormente, durante el período estival, se cerraría la abertura aprovechando el buen tiempo.

La primera parte se centraría en la construcción de un nuevo muelle de minerales de 2 kilómetros de longitud con un calado de 25 metros que permitiría el atraque de buques de 250.000 toneladas.

Este muelle, que en la actualidad mueve prácticamente el 90 por ciento de los tráficos portuarios de hierro y carbón siderúrgico para Arcelor y carbón térmico para las plantas generadoras de electricidad de ENDESA, está al borde de su capacidad.

Por su parte la compañía asturiana Hidrocantábrico prevé utilizar este año 2,7 millones de toneladas de carbón, lo que supone un incremento en las importaciones de 650.000 toneladas. El puerto de Gijón supone para esta compañía, que man-

tendrá el ritmo de crecimiento del consumo de carbón extranjero, un punto clave para el desarrollo de su actividad futura.

A estas compañías, que han utilizado El Musel para el movimiento de sus graneles, habría que añadir el aprovechamiento que el grupo alemán RWE haría del proyecto de ampliación. RWE, uno de los mayores comerciantes de carbón en el planeta, se ha incorporado a través de la compañía catalana García Munté a la importación de combustibles energéticos a través de El Musel. La buena marcha del negoci invita a pensar que la compañía potenciará su negocio de distribución de hidrocarburos en el caso de que Gijón llevase a cabo el plan.

Financiación

El presupuesto actual para afrontar las actuaciones en la bahía gijonesa asciende a más de 420 millones de euros. La Autoridad Portuaria prevé la financiación de las obras de ampliación de El Musel mediante la suma de los fondos europeos de cohesión y los propios. La financiación europea, que se ob-

tendría a través del Ministerio de Fomento, se estableció en el proyecto en torno al 50 por ciento del coste total. Pero este porcentaje se ha reducido debido a la dificultad de aplicar los fondos europeos a instalaciones portuarias. Esta reducción obligaría a la Autoridad Portuaria a asumir un endeudamiento cercano a los 100 millones de euros.

En la actualidad se están ejecutando las obras de ampliación de los muelles de la Osa y la prolongación del muelle Marcelino León. En las dos actuaciones se ha recibido financiación europea a través del Ministerio de Fomento, por lo que los responsables de la Autoridad Portuaria de Gijón son optimistas y prevén la llegada de ayudas.

La cara negativa

Un plan de esta magnitud tenía que recibir respuestas negativas. Y éstas han aparecido desde distintos frentes. Al problema de la financiación hay que sumar los que critican el proyecto por basarse en tráficos cautivos. Es decir, los que dependen de la demanda de determinadas compañías. Se puede dar el caso de

que el tráfico dependiente de estas empresas disminuya en los próximos lustros y que la ampliación del puerto, con todos inconvenientes, no tenga actividad. Además, otros puertos de la cornisa cantábrica, como el de Bilbao, ya han realizado su ampliación y superan en todos los segmentos, a excepción del caso de los graneles sólidos, los tráficos de El Musel.

Otro aspecto que ha creado diferentes opiniones sobre este proyecto de ampliación del puerto es la repercusión tanto medioambiental como visual que tendrá el plan en la ciudad de Gijón. La ampliación tendrá repercusiones sobre la playa de San Lorenzo, ya que la construcción del dique de abrigo de Torres influiría en las corrientes de la bahía. Según el informe sobre el impacto ambiental, la influencia será positiva, aunque se reduciría notablemente el oleaje por efecto del dique, lo que afectaría negativamente a la calidad de las aguas.

En cuanto al impacto visual que la construcción del dique tendría sobre la playa de San Lorenzo, ha sido calificado por el mismo informe como "negativamente moderado". A pesar de la sospecha de que la ampliación pueda dañar la imagen de la playa de San Lorenzo y que la calidad de las aguas, al ser menos batidas, bajará, desde la Concejalía de Medio Ambiente del Ayuntamiento se asegura que la ampliación está lo suficientemente lejos de la bahía para no causar inconvenientes.

La ampliación de El Musel, como sucede con todo gran proyecto, ha abierto un debate sobre si la ciudad de Gijón en el futuro tendría que mantener su carácter industrial, y para ello realizar este u otro proyecto de ampliación del puerto, o por el contrario orientarse hacia los servicios.

J. M. S.



Coordina: CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO



Ha recibido la Medalla de Plata al Mérito al Trabajo y la distinción especial del Instituto Social de la Marina

Salvador Gómez Fernández, 54 años al servicio del ISM

El secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, y la directora general del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, han rendido homenaje a uno de los trabajadores más veteranos de este organismo, Salvador Gómez Fernández, quien se ha jubilado después de prestar sus servicios en el Instituto 54 años.

A Gómez Fernández le había sido concedida ya hace dos años la Medalla de Plata al mérito al trabajo, otorgada por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y por distintas vicisitudes no le había podido ser entregada oficialmente. El pasado día 6 de junio

Gerardo Camps y María Antonia Lucena le entregaron una distinción del ISM como reconocimiento a su labor en un sencillo acto, celebrado en el Centro de Formación Marítima de Bamio, al que asistieron entre otros los directores provinciales del ISM en Vigo, Rosa Alonso, y en Villagarcía D'Arousa, Jesús Pérez, y miembros de su familia.

Tras destacar su entregada y fiel labor durante más de 50 años, el secretario de Estado entregó a Salvador Gómez una escultura en la que se representa el anagrama del Instituto Social de la Marina.



● Salvador Gómez Fernández es funcionario de carrera de la Escala Administrativa a extinguir de la Administración de la Seguridad Social. Ha prestado sus servicios en el Instituto Social de la Marina desde el 1 de julio de 1945.

Ha ejercido el cargo de Jefe de Sección de Secretaría y Asuntos Generales, desde el 1 de abril de 1972, Secretario de la Comisión

Ejecutiva Provincial de este Instituto desde el 18 de diciembre de 1984, y Secretario del Consejo Provincial desde el 28 de enero de 1985.

Durante su dilatada vida profesional ha desempeñado diversos cargos de responsabilidad, tales como el de Subdirector Provincial desde el 1 de enero de 1981 hasta el 31 de marzo de 1983,

y el de Administrador Gerente de la antigua Mutua Nacional de Previsión del Riesgo Marítimo desde el 1 de abril de 1983 hasta la desvinculación de la citada mutua en este Organismo. Una orden del entonces Presidente del Instituto Social de la Marina de fecha 22 de abril de 1971 le concedió una "Mención honorífica" en reconocimiento a los servicios prestados hasta la fecha. Se jubiló hace

tres años al cumplir la edad reglamentaria.

Es indudable que durante toda su vida laboral Salvador ha desempeñado su labor con una absoluta entrega y dedicación al Instituto Social de la Marina.

Su conducta personal y profesional constituye un ejemplo de entrega y dedicación, y un constante punto de referencia en el buen hacer y en la eficacia en la gestión.



Coordina: CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO

El acto conmemorativo fue presidido por la directora general del ISM

LA ESCUELA DE NAÚTICA DE PALMA DE MALLORCA CELEBRÓ SU BICENTENARIO



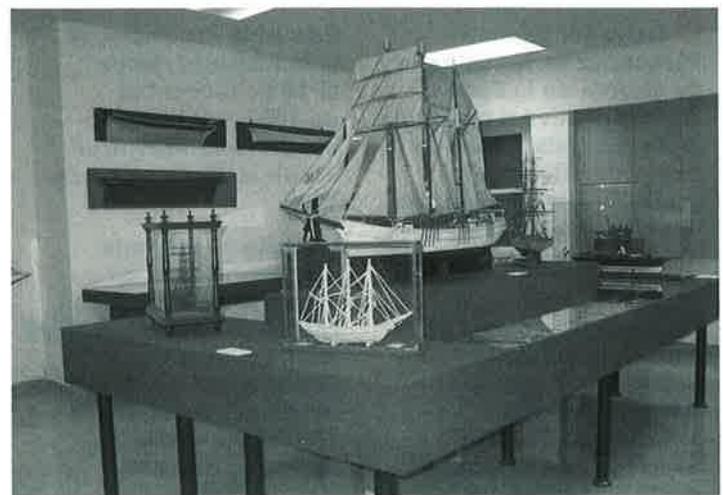
Con un acto presidido por la directora general del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, la Escuela de Náutica de Palma de Mallorca conmemoró sus doscientos años de existencia así como la puesta en marcha de sus enseñanzas náuticas. En la actualidad esta entidad se denomina Escuela de Formación Náutico Pesquera, es sucesora de la veterana institución y depende del Instituto Social de la Marina. Con motivo de esta celebración, María Antonia Lucena entregó sendas distinciones del organismo que dirige a Antonio Sampol Fuster de Puigdorfila y a Antonio Domenge Oliver, los dos profesores más veteranos de la Escuela.

El acto, que presidió la directora general del Instituto Social de la Marina, tuvo lugar en la sede de la Escuela de Formación Náutico Pesquera del ISM y a él asistieron, entre otras personalidades de la isla, el presidente de la Cámara de Comercio de Baleares, Miquel Lladó Oliver, la delegada del Gobierno en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, Catalina Cirer, quien fue la encargada de clausurar la ceremonia; el director provincial del ISM, José María González Díaz; el del Centro de Formación, Francisco Palmer Marqués; los directores provinciales del Instituto Nacional de la Seguridad Social en

Baleares, Alfonso Ruiz Abellán, y el de la Tesorería General de la Seguridad Social, Antonio Comas Barceló, así como el delegado de Transmediterránea, Jesús Álvarez Fernández. Asimismo estuvieron también presentes numerosos antiguos alumnos de la Escuela de Náutica acompañados de sus familias.

Entrega de distinciones

En el transcurso del acto los dos profesores más antiguos de la Escuela de formación Náutico Pesquera, Antonio Sampol Fuster de Puigdorfila y Antonio Domenge Oliver, recibieron sendas distinciones del ISM de





manos de su directora general en reconocimiento de su veteranía. Estos profesores se incorporaron en enero de 1948 y noviembre de 1953, respectivamente. El primero lo hizo como profesor de matemáticas y el segundo de religión. Sampol Fuster de Puigdorfila cesó como docente en el Centro en octubre de 1969 y Domenge Oliver en enero de 1977, al suprimirse las asignaturas de las que eran titulares. Desde entonces Antonio Sampol ha continuado dedicado a la

enseñanza, mientras que Antonio Domenge, sacerdote, ha dedicado sus actividades al Apostolado del Mar. El acto conmemorativo de este bicentenario de la Escuela de Formación Náutico Pesquera se completó con la conferencia que, sobre la "Historia de las Enseñanzas Náuticas", pronunció Ricardo Arroyo Ruiz Zorrilla, capitán de la Marina Mercante y ex jefe de área de la Dirección General de la Marina Mercante. Asimismo, con motivo de esta celebración se ha

instalado en la propia sede de la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera del ISM una exposición de maquetas de barcos y de documentos históricos sobre la evolución de las enseñanzas náuticas en Mallorca.

La Escuela de Náutica de Mallorca y el ISM

La Escuela de Náutica de Palma de Mallorca inició su actividad el 8 de mayo de 1802, bajo la tutela del Real Consulado del Mar y Tierra

de Mallorca, constituido por Real Cédula de Carlos IV el 7 de agosto de 1800. Tras un itinerario plagado de vicisitudes, en el curso académico de 1977 el Instituto Social de la Marina recibe el testigo de tan veterana institución. Desde 1990 dispone de edificio propio, construido por el ISM en un solar cedido por la Junta de Obras del Puerto en el Dique del Oeste. Actualmente, mediante convenio suscrito con la Conselleria de Educación y Cultura del Gobierno de Baleares, el ISM imparte cursos de Formación Profesional de la familia náutico-pesquera en las modalidades de Técnico de Grado Medio en Operación, Control y Mantenimiento de Máquinas e Instalaciones del Buque; y Buceo a Media Profundidad; Técnico de Grado Superior en Navegación, Pesca y Transporte Marítimo. La Escuela está además homologada por la Dirección General de Marina Mercante para impartir los cursos de Seguridad Marítima en su primer y segundo nivel; Observador de Radar; Punteo Automático ARPA; Operador General y Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM); y Certificado de Competencia Marinero. En el periodo 1991-2001 el ISM ha invertido 573.804 euros en obras realizadas en la Escuela de Formación Náutico Pesquera de Palma y 320.474 en material docente. Para el ejercicio 2002 hay una previsión presupuestaria de 523.127,6. En el mismo periodo se matricularon en el centro un total de 7.064 alumnos y se organizaron 373 cursos, tanto de formación ocupacional de larga duración (Patrón Mayor de Cabotaje, Mecánico Naval, etc.), menores (Competencia Marinera, Supervivencia en la Mar, Formación Sanitaria, etc.), como de formación profesional específica náutico-pesquera. ■

Fractura total en la Federación Provincial de Cofradías de Asturias



Antonio Fernández Álvarez, no está cerrada a nadie.

El presidente de la organización de productores, José Ángel Gutiérrez, espera que el nuevo modelo beneficie a todo el sector pesquero asturiano por igual, ya que tendrán comunicación directa con la Secretaría General de Pesca y las ayudas procedentes de Bruselas compensarán los recortes de subvenciones que algunas de las cofradías secesionistas han sufrido por la política que se ha seguido desde la Consejería del Medio Rural del Principado. Como ejemplo del desigual reparto de ayudas Fernández Álvarez señala la construcción de la macrolonja de Lastres. También añaden los impulsores de la asociación que desde el pasado noviembre no ha habido convocatorias de reuniones, por lo que afirman que cuando el presidente de la Federación Provincial *acude a reuniones para representar al sector lo hace sin conocer la opinión de todos y sin representar a todos.*

La constitución de esta asociación profesional de pesca supone el empeoramiento de la situación de enfrentamiento en el sector pesquero del Principado. ■

gestión que estaba realizando el presidente, Fernando Menén-dez Braña. Según los "secesionistas", éste no es más que *el ítere de la directora general de Pesca del Principado, Pilar Giménez*, que en vez de trabajar por los intereses de los pescadores de la región se limita a poner en práctica los dictados de la Administración autonómica y del patrón mayor de Avilés y presidente de la Federación Nacional de Cofradías, Muñiz Guardado.

División formalizada

Las nueve cofradías asturianas que se integran en la O.P.P. pretenden recuperar protagonismo en los centros de decisión tales como Madrid y Bruselas y también beneficiarse de las ayudas que la Unión Europea concede a esta figura asociativa —única reconocida por Bruselas— que se constituye como el elemento básico de la organización común de mercados.

La nueva organización, como manifestó el ex vicepresidente de la federación asturiana y patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Luarca, José

Nueve cofradías del occidente asturiano han creado una Organización de Productores para defender sus derechos y tener representación ante las distintas Administraciones. La creación de esta asociación supone un paso más en el conflicto existente en el seno de la Federación Provincial de Cofradías Asturiana, que se inició con el problema de los arrastreros que utilizaban el denominado "tren de bolos" en el litoral asturiano.

Los pescadores afiliados a las cofradías del occidente asturiano han creado una Organización de Productores de Pesca (O.P.P.) en la localidad de Candás a fin de representar y defender a todos los marincros del Principado de Asturias. Esta iniciativa se enmarca en la crisis interna que fractura la Federación de Cofradías de Pescadores Asturiana y que supone el último episodio del enfrentamiento entre las partes.

El origen de la crisis se remonta a las diferentes posturas entre las partes para resolver el conflicto denominado "La guerra del tren de bolos" con los arrastreros gallegos y asturianos. A finales del año pasado los dos vicepresidentes de la Federación, los patrones mayores de Gijón y Luarca, Florentino Sánchez y José Antonio Fernández respectivamente, lideraron a los representantes de 13 de las 19 cofradías que se opusieron a la



Un total de 118 tripulantes de barcos con base en los puertos de A Coruña, Celeiro, Marín, Muros, Portosín, Portonovo y Ribeira recibieron un total de 86 unidades de nueve modelos diferentes de chalecos salvavidas para evaluar su adaptabilidad durante la realización de las faenas en el mar.

La experiencia piloto, que se ha realizado en dos fases —la primera se inició el pasado mes de noviembre y la segunda se ha desarrollado desde enero hasta junio—, ha permitido el intercambio de los modelos probados entre los participantes para conocer de primera mano lo que piensan los interesados y poder contrastar las respuestas de los tripulantes

La Consejería de Pesca subvenciona la compra de chalecos salvavidas para reducir el número de muertes por ahogamiento

Tripulantes enrolados en 20 barcos pertenecientes a la flota artesanal, de cerco y arrastre de siete puertos gallegos han colaborado en la segunda fase de una experiencia piloto promovida por la Consejería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura en colaboración con el sector pesquero para determinar qué equipos, de los nueve probados, se adaptan mejor la rutina laboral de los trabajadores a bordo en cada segmento de la flota gallega. Tras la determinación de los equipos que mejor se adaptan a las necesidades de los tripulantes, desde la Administración se financiará su compra para, de esta forma, reducir el alto número de muertes debidas a caídas al mar de los tripulantes mientras pescan.

que ya han trabajado con los chalecos.

Ahora, con la información ya obtenida al cruzar los datos de las dos fases, los técnicos de la Consejería han elegido los seis modelos que mejor se adaptan a las condiciones de trabajo de los barcos de las distintas flotas.

Además, la información obtenida durante esta experiencia piloto será puesta a disposición de las empresas fabricantes de los distintos modelos de chalecos salvavidas por si es de su interés para mejorar su adaptabilidad de sus productos a las tareas pesqueras.

Recomendaciones a los fabricantes

Las objeciones que se han realizado se dirigen fundamentalmente a solucionar problemas de posibles enganches con las bolas de disparo manual y con los peces y hebillas de los equipos, que podrían suponer atascos y riesgos en tareas tales como alargado y virado de los aparejos o la estiba de las capturas. Otro de los defectos a corregir son los roces que ocasiona alguno de los modelos durante el trabajo.

Los técnicos, por su parte, han recomendado a los fabricantes que doten a los chalecos de cintas

reflectoras externas, luz intermitente generada por pilas sumergibles y colorante para la localización, o que permita detectar la ubicación de los náulragos con facilidad durante la operación de búsqueda y salvamento.

Esta experiencia piloto se enmarca en el Plan de Acción que se desarrolla desde Pesca para incrementar la seguridad marítima y, según los responsables, el grado de participación y la información aportada por los tripulantes son un paso importante en el camino emprendido para reducir el número de muertes de marineros acaccidas por ahogamiento. ■





La presente campaña de la anchoa se ha cerrado con un descenso, que en algunos casos se sitúa en el 75 por ciento respecto al año pasado, en la captura de anchoa. Los representantes de los *arrantzales* vascos ya han comparado esta exigua campaña con la de 1986 y no encuentran motivos que justifiquen las escasas capturas. Los técnicos del departamento de Pesca del Gobierno Vasco achacan las exiguas capturas al frío y al mal tiempo reinante durante los meses de marzo a junio.

La flota vasca de bajura cierra con malos resultados la campaña de la anchoa

La flota de bajura vasca ha finalizado una de las peores campañas de la anchoa que recuerdan los *arrantzales* de los puertos de Bermeo, Getaria, Ondarroa y Pasajes. Cuando un número elevado de las 300 embarcaciones que componen la flota de bajura vasca ya están pescando bonito, los puertos vascos han registrado unas descargas que no superan la cuarta parte del total de anchoa descargada el pasado año.

En las cofradías el sentimiento es unánime: *La campaña ha sido mala, malísima*, afirman. Los puertos de Ondarroa y Getaria, que tradicionalmente son los principales puertos vascos en cuanto a descargas de anchoa, han registrado esta temporada unas descargas que rondan entre el 20 y el

30 por ciento comparadas con las realizadas en el 2001.

De esta forma, si en el puerto vizcaíno cerró la pasada campaña con 5.000 toneladas, la presente campaña se ha situado en torno a las 1.250 toneladas descargadas. Por su parte el puerto de Getaria ha registrado peores cifras, ya que sus capturas, comparadas con las del año pasado, no llegan ni al 20 por ciento.

Causas de la escasez

Los motivos que se dan para justificar estas cifras tan bajas de descarga son, entre otros, que la temperatura de las aguas no ha alcanzado los 15 grados y este friolero pescado no sube a desovar. Otros, por su parte, sim-

plemente argumentan que no hay, y por eso no aflora la anchoa a la superficie.

De acuerdo con estudios realizados por técnicos del Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco sobre esta pesquería se da una relación directa entre el calentamiento de las aguas en la superficie —debido a semanas de calor intenso— con el incremento en las capturas. De esta forma, parece ser que el calentamiento de las aguas en la superficie por el efecto solar hace que las anchoas busquen aguas más superficiales para llevar a cabo su proceso reproductivo.

Pero en este como en otros casos, los pescadores discrepan con los científicos, según mani-

BREVES

■ LA COFRADÍA DE BURRIANA PIDE EL CAMBIO DE LA DEMARCAÇÃO MARINA

Los arrastreros de la cofradía de Burriana, que iniciarán la pesca tras el paro anual de julio y agosto, han pedido a la Consejería de Agricultura y Pesca de la Comunidad Valenciana que varíe la demarcación marina actual y la sitúe frente a la costa de la Almenara. Esto permitiría a los pescadores burrianenses, que tradicionalmente han buscado sus capturas poniendo rumbo a poniente, no invadir aguas en las que no se puede pescar al estar los puertos valencianos en veda ecológica a partir de junio.

Para el vicepresidente de la cofradía Vicent Aparici la solución es fijar el límite con un margen de 120 grados; de no ser así, los pescadores sufrirán pérdidas en la calidad y en la cantidad de las capturas que afectarán al conjunto del sector pesquero de la localidad que emplea a cerca de 500 personas.

■ ABIERTO EL PLAZO PARA SOLICITAR AYUDAS PARA RENOVAR LA FLOTA EN EL PAÍS VASCO

Los pescadores vascos podrán presentar sus solicitudes para optar a las ayudas para renovar la flota desde el pasado 30 de mayo hasta el 30 de julio, según publicó el Boletín Oficial del País Vasco.

El Departamento de Pesca tiene previsto conceder este año ayudas por un valor superior a los 13,2 millones de euros, que corresponden a crédito de pago del presente ejercicio, y 4,5 millones de euros a crédito de compromiso para el 2003.

El reparto de las ayudas se hará de la siguiente manera: nueva construcción de barcos, casi 8 millones de euros; ayudas indirectas, 2,1 millones; modernización, 1,5 millones; acuicultura, 785.000 euros; compra de buques, 1,5 millones; proyecto piloto 1,2 millones; promoción y nuevas salidas comerciales, 86.300 euros; paralización definitiva, 601.000 euros, y más de 1,9 millones de euros para la paralización temporal.



festó a esta revista el secretario de la Cofradía de Pescadores de Ondárroa, Aitor Arrate: *se desconocen las causas, y es difícil señalarlas, ya que cada vez los barcos disponen de mejores medios de teledetección, pero a pesar de todo este año las descargas de anchoa han sido exiguas comparadas con las de los pasado años.*

De esta forma, el optimismo que la flota de bajura vasca tenía al principio de la campaña de la anchoa tras los buenos resultados de años anteriores y la creciente importancia que ha adquirido el verdel no han llegado a buen puerto. Un dato positivo para los pescadores vascos ha sido el incremento del precio de venta en lonja de la anchoa. Al ser alta la demanda y baja la oferta, el kilo se ha situado entre los 2 y los 4 euros y ha ayudado a paliar la escasez de capturas. ■

■ LA PESCA EN EL CALADERO SUR ATLANTICO NO ES SUFICIENTE

Los armadores y los marineros de Barbate recolocados en el Golfo de Cádiz por la falta de acuerdo con Marruecos para renovar el acuerdo pesquero piensan movilizarse para mostrar su descontento ante la precaria situación en que se encuentran.

La pesca en el caladero gaditano está resultando un fracaso económico y la situación está confirmando lo que algunas voces afirmaron en su día sobre la recolocación: "el caladero Sur Atlántico era pan para hoy y hambre para mañana". Alguno de los marineros no llega a cobrar el salario

mínimo interprofesional que establece la ley, afirma Juan Pedro Moreno, secretario andaluz de Comisiones Obreras.

Los más de 400 marineros afectados han preparado un calendario de movilizaciones que paren toda la flota para exponer sus reivindicaciones.

■ LA FLOTA DE BAJURA GALLEGA TIENE HASTA EL 16 DE AGOSTO PARA REGULARIZAR SUS EMBARCACIONES

La Consejería de Pesca de la Xunta de Galicia ha remitido una circular a todas cofradías de pescadores para informar a los armadores de la flota de

bajura de los trámites a seguir para regularizar su situación.

Desde Pesca se ha establecido un último periodo, que finalizará el 16 de agosto, para que los propietarios de embarcaciones que tengan algún tipo de irregularidad resuelvan esta situación, como ya lo han hecho otros armadores. Los que ahora se acojan a esta regularización recibirán, por parte de los técnicos de la Xunta, un asesoramiento individualizado; pero no obtendrán ninguna ventaja respecto a los propietarios que ya realizaron en su momento la regularización de sus embarcaciones.

Después del 16 de agosto se realizará un nuevo censo y las embarcaciones que no hayan sido reguladas no podrán faenar y no tendrán otro proceso de regulación.



Sanidad a bordo

A lo largo de la vida, casi todas las personas han padecido un dolor de espalda.

DOLORES DE ESPALDA

Se denomina espalda a la parte posterior del cuerpo que va desde los hombros hasta la cintura. Dependiendo de la región de la espalda que se afecte por el dolor, se puede denominar de distinta forma:

– Cervicalgia: si se afecta la zona cervical o cuello.

– Dorsalgia: si se afecta la zona dorsal o torácica.

– Lumbalgia: si se afecta la zona lumbar o cintura.

El dolor de espalda es un síntoma que la mayoría de la población ha sufrido en alguna ocasión. A medida que aumenta la edad, aumentan los episodios de este tipo de dolor, estimándose que en los mayores de 65 años casi el 90% de las personas lo padecen.

Los dolores de espalda, además de causar molestias a un amplio sector de la población, suponen un grave problema sanitario que origina un porcentaje elevado de las bajas laborales en nuestro país, debido a lumbalgias, dorsalgias y cervicalgias.

La columna es el eje del tronco. Apoyada en la pelvis, se eleva hasta la cabeza y soporta dos cinturas, una a nivel de los hombros llamada cintura escapular, y la otra a nivel de la pelvis, llamada cintura pelviana.

La columna es rígida, pero flexible a la vez. Para darle flexibilidad, la columna está constituida por numerosas piezas su-

perpuestas, llamadas vértebras, unidas entre sí por ligamentos y músculos, articulándose unas sobre otras. Entre los cuerpos vertebrales se encuentran los discos, que actúan como amortiguadores con capacidad de expandirse y reducirse. Con esta estructura compleja, la columna puede deformarse y adaptarse y al mismo tiempo permanecer

dente de traumatismo o, como ocurre en los accidentes de tráfico, en un movimiento violento hacia adelante y atrás. Pero en muchos casos no hay una patología clara.

La región cervical es una zona donde se reflejan muchas tensiones y vicios posturales de la vida moderna, como las posturas forzadas durante el trabajo que



rígida bajo la influencia de las contracciones musculares.

Actuando armónicamente, los músculos conservan las curvaturas fisiológicas de la columna y la equilibran para mantener el centro de gravedad del cuerpo.

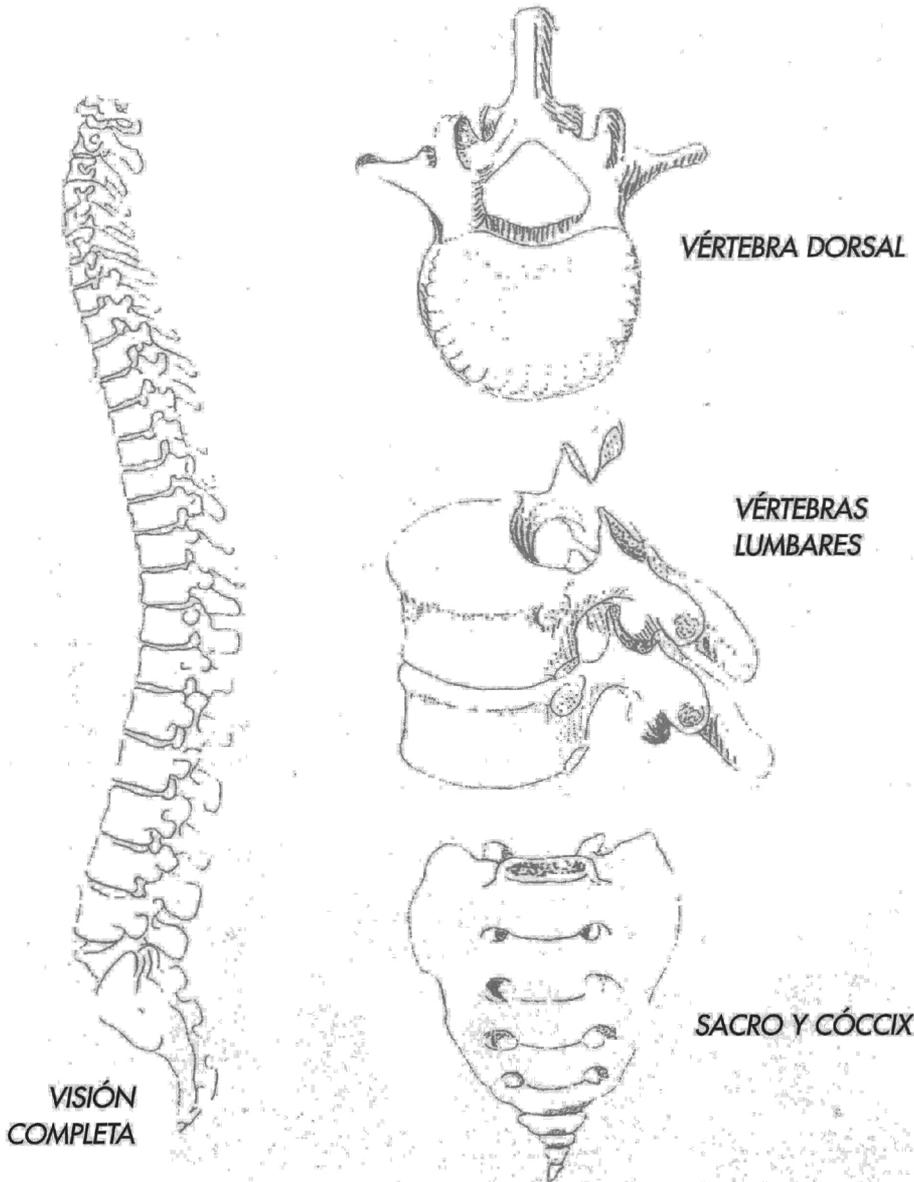
El origen de la mayoría de los dolores de espalda es muscular y no mantiene relación directa con una afección de la columna.

Los dolores de cuello o cervicalgia pueden tener origen en un proceso artrósico, en un antece-

obligan a mantener la cabeza inclinada hacia delante de forma prolongada, los trabajos de administración o de oficinas donde se pasa mucho tiempo delante de un ordenador, o los puestos con manipulación de cargas en extremidades superiores. Con todo ello se generan tensiones en la columna y ésta termina doliendo y limitándose la movilidad.

En algunos casos las lumbalgias son síntomas de artrosis o de desviaciones en la columna vertebral, pero en otros sin

Columna vertebral



ninguna causa aparente aparecen dolores en la región lumbar.

La pérdida de flexibilidad y de potencia muscular debido al estilo de vida sedentaria que llevan muchas personas es la causa más importante de estos dolores. Al igual que en el cuello, en esta región de la espalda los vicios posturales de algunas actividades laborales en las que se realizan manipulación de cargas, movimientos repetitivos de la columna o en aquellas en que durante largos periodos de tiempo

se permanece de pie o sentado, pueden terminar provocando una lumbalgia.

Prevención

Es difícil curar una espalda dañada, por lo que se debe evitar llegar a la lesión de la misma.

Para prevenir la aparición de dolores de espalda conviene:

– Evitar los vicios posturales tanto en el trabajo como en casa,

e intentar no levantar pesos innecesarios o excesivos.

– Al agacharse, doblar siempre las rodillas, y no la cintura.

– Realizar estiramientos musculares regularmente.

– Practicar algún deporte como la natación, la gimnasia, el paseo a ritmo rápido, andar en bicicleta, todo ello con un calentamiento previo que incluya estiramientos musculares y una relajación posterior.

– Evitar la obesidad o el exceso de peso corporal.

– Utilizar calzado con dos o tres centímetros de tacón.

– Saber que la automedicación puede ocasionar efectos secundarios, por lo que ante el dolor de espalda que no cesa se debe acudir al médico para su adecuado tratamiento.

Tratamiento

El tratamiento de las afecciones dolorosas de la columna originadas por contracturas musculares es sencillo:

– En la fase aguda del episodio se debe mantener reposo durante unos tres o cuatro días sin prolongarlo durante mucho más tiempo.

Aplicar calor seco en la zona dolorosa mediante una manta eléctrica o similar, por lo menos dos veces al día durante unos quince minutos.

Si no se pasa el dolor, se debe acudir al médico para que mediante la administración de fármacos relajantes musculares pueda llegarse a un tratamiento efectivo. Estos medicamentos son muy eficaces aunque producen somnolencia, por lo que deben tomarse bajo las pautas de un facultativo.

– Una vez haya pasado la fase aguda, se aconseja realizar ejercicios de forma regular para potenciar la musculatura.

En ocasiones puede estar indicado un período de rehabilitación dirigida en algún centro especializado, para luego continuar en casa con los ejercicios aprendidos. ■

Ana Martín Aragón

Médico de Sanidad Marítima

Dolor en el ISM por la muerte de Cándido Paredes



El 12 de junio fue una jornada dolorosa para el Instituto Social de la Marina. A primeras horas de la mañana de ese día, cuando se dirigía a su trabajo en las dependencias de la Dirección General, perdía la vida Cándido Paredes Costa, como consecuencia de las agresiones pre-

suntamente inferidas por un trabajador de esta entidad.

Cándido tenía 56 años y había nacido en Moaña (Pontevedra). Como capitán de la marina mercante había ejercido su profesión en distintos tipos de buques. Ocupó cargos de la máxima responsabilidad en la oficina central de Naviera de Canarias. Ingresó por oposición en el ISM el 2 de diciembre de 1987 como asesor técnico laboral marítimo. En el Instituto desarrolló su actividad en los ámbitos de la cooperación internacional y de la formación. Participó en la incorporación a la normativa española aplicable a buques mercantes y de pesca de las Directivas, Convenios y Recomendaciones propuestas por la Organización Marítima Interna-

cional y por la Oficina Internacional de Trabajo, con el fin de mejorar las condiciones en que desarrollan su actividad los trabajadores del mar. Capitaneó durante un breve período de tiempo el "Esperanza del Mar" y tuvo un papel destacado en el desarrollo del proyecto del nuevo buque hospital.

Por donde quiera que pasó puso de relieve sus cualidades de persona honesta, laboriosa y austera, su competencia profesional, su facultad de comunicación y, sobre todo, su capacidad conciliadora para resolver los problemas mediante el diálogo.

Fue un colaborador eficaz en las gestiones que le fueron encomendadas por la Dirección General. Fue también un compañe-

ro solidario. En el momento de su muerte era presidente del comité de empresa del ISM.

Deja esposa, María Herminia, y dos hijos, Carlos y Olga, de los que estaba muy orgulloso, así como de su nuera, Emma, y de su nieta Daniela, que fue una de las últimas grandes alegrías de su vida y de quien hablaba con auténtico embeleso.

Su muerte ha causado un sentimiento de desolación dentro y fuera del Instituto, a dónde han llegado numerosos testimonios de dolor de quienes le conocieron.

A propuesta del ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, le ha sido concedida la Encomienda de Número de la Orden del Mérito Civil a título póstumo.

Afiliación récord a la Seguridad Social: 16.154.714 ocupados

El número de afiliados ocupados al Sistema de la Seguridad Social alcanzó en mayo la cifra récord de 16.154.714 trabajadores ocupados, tras crecer en 131.227 ocupados con respecto al mes anterior, un 0,82%, o lo que es lo mismo una afiliación de 4.223 trabajadores diaria. Así nos ha informado el secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, en rueda de prensa celebrada en el Centro de Formación Marítima de Bamio que el Instituto Social de la Marina tiene en Vilagarcía D'Arousa, coincidiendo con la celebración del Coloquio "La protección social de los trabajadores del mar", celebrado en el marco de los actos de la presidencia española de la UE.



El Secretario de Estado de Seguridad Social, Gerardo Camps, en la rueda de prensa celebrada en el CFM de Bamio, acompañado de la Directora General del ISM, M.^ª Antonia Lucena y el Secretario General de Pesca de la Xunta, Miguel Ángel López Siero.

Camps puso de manifiesto también que en Galicia se ha alcanzado la cifra de 917.239 trabajadores afiliados en mayo, lo que supone que desde 1996, los afiliados ocupados han aumentado en dicha Comunidad Autónoma en más de 160.000 trabajadores.

Para el secretario de Estado de la Seguridad Social, ésta logra su tercer récord consecutivo este año y alcanza una tasa de crecimiento interanual del 3,03 por ciento para el conjunto del sistema y del 3,60% para el Régimen General que acoge a las tres cuartas partes del total de afiliados.

"La mejor Seguridad Social de la historia de nuestro país"

De esta manera ha calificado Gerardo Camps al sistema de protección social español, a tenor de estos datos. Para el secretario de Estado, "se está manteniendo un crecimiento muy importante de la afiliación en nuestro país. Esto quiere decir que seguimos creando empleo; además, en un momento de especial dificultad, de desaceleración económica mundial, cuando los países de nuestro entorno están en recesión".

Esto demuestra, según el máximo responsable de la Seguridad Social, que "las políticas económicas de empleo y Seguridad Social que ha venido desarrollando el Gobierno en estos últimos años son adecuadas". También ha significado Camps que "otro dato tremendamente positivo" es el de la evolución afiliados/pensionistas, pues "alcanzamos también por primera vez a lo largo de la legislatura la cifra de 2,4 afiliados por cada pensionista. Esto re presenta un sistema saneado financieramente, que está garantizando hoy no solamente la mejor de las Seguridades Sociales, sino que también es la mejor de las garantías para el futuro".

LA TEMPORADA DE LOS AZULES



Boquerón-Anchoa

Período de máximas capturas: de abril a julio.



Sardina

Período de capturas: todo el año.



Palometa-Japuta

Período de capturas: todo el año.



Caballa-Verdel

Período de máximas capturas: de mayo a octubre.



Jurel-Chicharro

Período de capturas: todo el año.



Atún

Período de máximas capturas: de abril a septiembre.



Bonito del Norte

Período de máximas capturas: de junio a septiembre.

PESCADOS AZULES.

SALUD A MARES.

Esta temporada, lo que se lleva son los azules.

Los Pescados Azules, por supuesto.

Tan sanos, tan fáciles de preparar, tan sabrosos; un triunfo asegurado en tu mesa.

Aprovéchate y descubre nuevas maneras de cocinarlos.

Tu corazón, tu presupuesto y tu paladar te lo agradecerán. Si puedes disfrutar lo que mejor te sienta, más gusta a tu familia y más le conviene a tu salud ¿para qué elegir otra cosa?



PESCADOS AZULES

Salud a Mares



UNIÓN EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



SECRETARÍA GENERAL
DE PESCA MARÍTIMA



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

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

Cuando 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.

Confíe 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.