

N.º 411 - DICIEMBRE 2002

MAR

Mei
Mar
en 2002

Campanas tranquilas en bocarte, bonito y pez espada

EL AME CUMPLIÓ OBJETIVOS

El Gobierno
aumentó y
extendió
ayudas a
Cantabria,
Asturias y
País Vasco

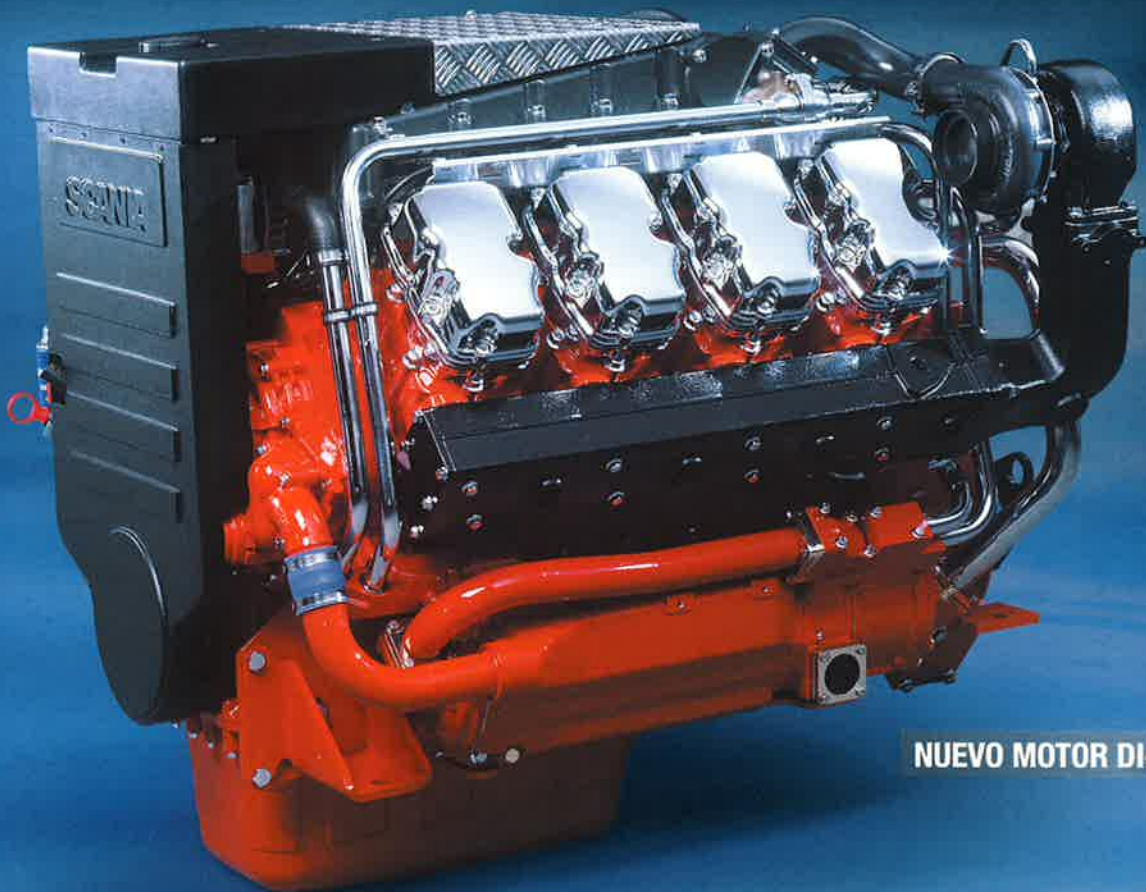
TODOS CON GALICIA

Sector pesquero, voluntarios y el Ejército
trabajan conjuntamente en la retirada de
fuel en el mar y en las costas



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

Carta a las gentes del mar

Cerramos el año condolidos por el accidente del petrole-ro "Prestige", que tiñe de pesar a muchos trabajadores del mar y a sus familias. A ellos se dirigen muy especialmente nuestros pensamientos y nuestro afecto y a ellos expreso mi solidaridad y la de todo el personal del Instituto Social de la Marina.

Como bien conocen las gentes del mar, el Instituto estuvo presto desde el primer momento a resolver la ayuda económica inmediata. Pero saber que hemos aportado cuanto estaba de nuestra parte para aliviar su situación no merma el sufrimiento por las consecuencias del vertido contaminante. Su dolor es también el dolor del ISM, su preocupación es la nuestra y hacemos nuestra igualmente su lucha contra la adversidad y su apuesta de futuro.

Abundando en esa apuesta de futuro hemos trabajado durante el año que ahora finaliza en proyectos muy diversos y en el desarrollo del ámbito de relación del Instituto Social de la Marina. La presentación del buque hospital "Esperanza del Mar" en foros internacionales tan prestigiosos como la Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo nos dio la oportunidad de dar a conocer las líneas de actuación del Programa de Sanidad Marítima y de recibir los elogios dirigidos tanto a su actividad asistencial como a la preventiva.

El buque hospital "Esperanza del Mar" ha cumplido su primer año de servicio a la flota pesquera española y durante este tiempo ha recibido tres distinciones internacionales: de la publicación "Lloyd's List" como mejor buque para servicios especiales, y de las revistas "The Royal Institution of Naval Architects" (The RINA) y "Maritime Reporter and Engineering News" por su carácter altamente innovador como barco sanitario y de asistencia logística.

El "Esperanza del Mar", que juega un papel destacado en la asistencia sanitaria a bordo como el que desarrolla durante ocho meses del año la Campaña de Asistencia Médica Embarcada en el Cantábrico y en el Atlántico Norte, ha sido proyectado y se mantiene como un servicio más a las gentes del mar, de acuerdo con los fines, la trayectoria y el espíritu del Instituto Social de la Marina. Su reconocimiento nos llena de satisfacción por lo que tiene de gratificación para los trabajadores del mar.

En otro encuentro internacional, el Coloquio sobre protección social de los trabajadores del mar, organizado en el mes de junio por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales dentro del calendario de actos de la Presidencia europea, el Programa de Sanidad Marítima fue calificado como modelo en la protección sanitaria a los trabajadores del mar.

Aquellas jornadas técnicas reunieron a más de 130 expertos de quince países en el Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio. En sus conclusiones se recordaba que los trabajadores del mar constituyen una población de alto riesgo que requeriría de una especial atención y protección, y se insistía en que la promoción de una cultura prevencionista entre los armadores y trabaja-

dores del sector es crucial para la prevención de los accidentes y la mejora de las condiciones de trabajo a bordo.

En el Coloquio de Bamio se propuso, como uno de los objetivos de la Organización Internacional del Trabajo, la realización de seminarios regionales y nacionales sobre seguridad y salud en la industria marítimo-pesquera, con el objetivo de diseminar la cultura preventiva de los riesgos profesionales en el sector. En esta estrategia se proponía 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.

Ésta será también una de las líneas de trabajo del Instituto Social de la Marina para el año 2003: profundizar en la investigación sobre los mecanismos para mejorar la prevención de los riesgos en el trabajo en el mar.

A punto de terminar el año, el ISM ha desarrollado una campaña de publicidad institucional que insiste en el concepto preventivo como mejor herramienta para evitar los accidentes laborales. Prevención que siempre es necesaria, pero que resulta imprescindible en un sector con las singularidades del marítimo-pesquero y en un espacio como el del trabajo a bordo.

La campaña publicitaria es un eslabón más en la política de prevención que viene desarrollando el Instituto, mediante acciones formativas y campañas específicas, entre otras actuaciones. El programa empieza a ofrecer resultados esperanzadores, si nos atenemos a las estadísticas de los últimos cinco años. Desde 1997 a 2001 el número de accidentes con baja laboral en el sector se ha reducido un 19 por ciento, cuando en el mismo tiempo la población laboral ha disminuido un 4,2 por ciento.

Concluyo este saludo anual expresando mi deseo de que estas fiestas navideñas puedan ser celebradas con alegría y en casa por los trabajadores del mar. Deseos de felicidad y alegría que hago extensibles a los trabajadores del Instituto Social de la Marina, cuyo trabajo y dedicación resultan imprescindibles para el buen funcionamiento y el servicio que presta este organismo. Y a quienes el trabajo mantenga alejados de la familia, de los afectos y de la tierra, les reitero el deseo del Instituto Social de la Marina de estar siempre y cada vez más cerca de las gentes del mar.

Especialmente cerca, en fin, nos sentimos de quienes en estos días de tanta significación familiar y afectiva sienten el dolor y la pesadumbre de ver la costa y el mar, en los que tienen su trabajo y su vida, amenazados por la contaminación del "Prestige". Como directora del Instituto Social de la Marina y en nombre de cuantos trabajamos en este organismo les transmito una vez más nuestra solidaridad en este momento y en el futuro y la confianza de que, todos juntos, saldremos adelante.

A unos y a otros, a todos cuantos tenemos en la mar nuestro horizonte, los mejores deseos de paz y armonía para estas fiestas navideñas y que el 2003 nos sea propicio.

María Antonia Lucena
Directora General del ISM



M^{ra} Antonia Lucena

Directora General del ISM

INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFÍA

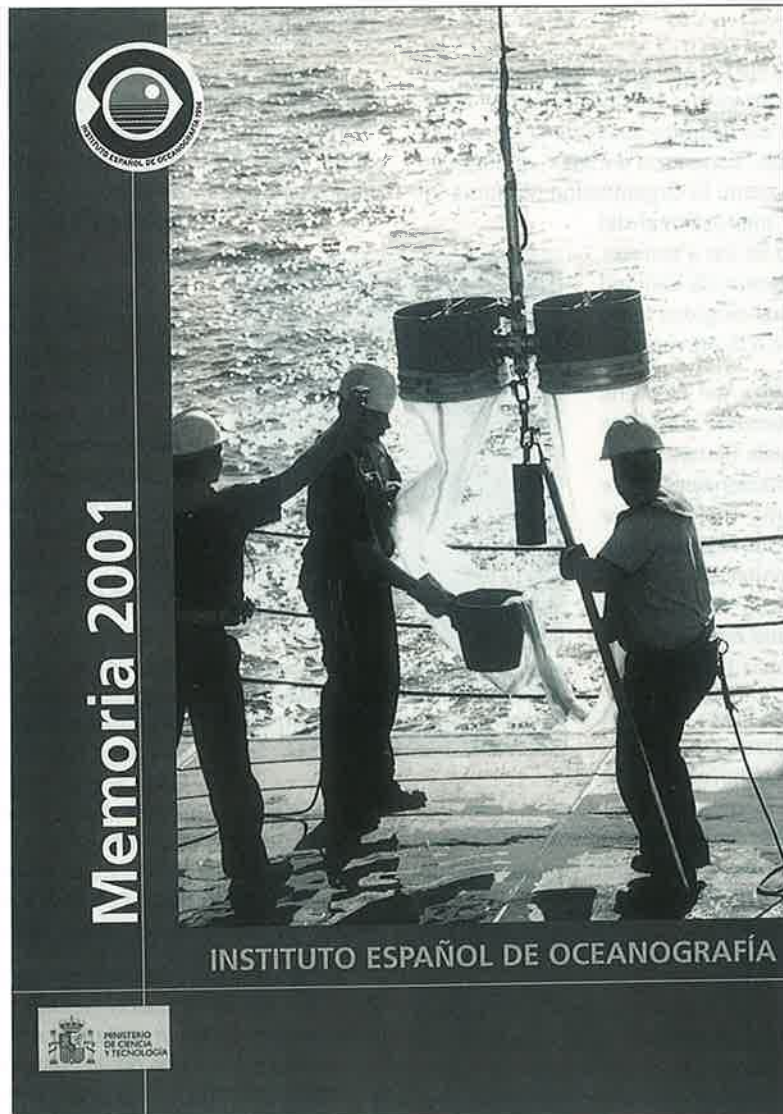
MEMORIA 2001

El mar es una fuente inagotable de alimentación sana, barata, que incesantemente se renueva; pero hace falta reglamentar sabiamente su explotación, y sin la base de los estudios oceanográficos no podrá adelantarse un paso, corriendo el riesgo de secar la fuente en vez de aumentar su caudal.

Odón de Buen, fundador del IEO

El Instituto Español de Oceanografía, Organismo Autónomo de la Administración del Estado, que tiene como objetivo investigar el mar y sus recursos para asesorar sobre la explotación sostenible, acaba de editar la Memoria 2001, con un breve resumen de las actividades llevadas a cabo y los resultados obtenidos. En ese año finalizó el Programa Marco 1998-2001, que recogía y desarrollaba las orientaciones de la investigación hacia los objetivos generales del IEO.

Los objetivos de dicho Programa Marco consistían en elaborar, coordinar y gestionar los programas de investigación sobre los recursos vivos marinos en los distintos mares y océanos que sean de interés para el sector pesquero español, incluyendo investigaciones aplicadas a los cultivos marinos; elaborar, coordinar y gestionar los programas de investigación de carácter oceanográfico multidisciplinar, con especial atención a su influencia en los recursos vivos; y representar al Departamento en los foros científicos internacionales relaciona-



dos con la oceanografía y las pesquerías, en coordinación con el Ministerio de Asuntos Exteriores.

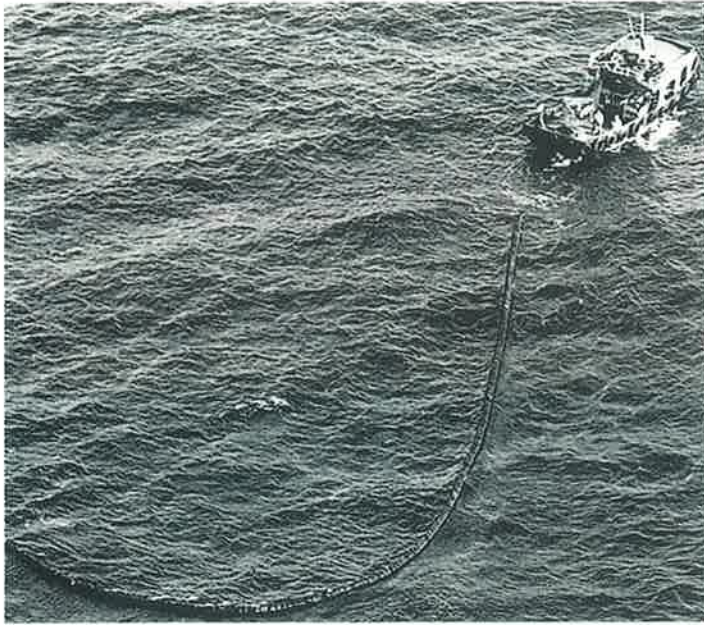
A fin de dar cumplimiento a esos objetivos generales, se establecieron unas líneas prioritarias de actuación

en cada una de las tres áreas de actividad científico-técnica del Organismo, y en cada una de esas líneas se acoplaron los programas y proyectos de investigación, algunos de los cuales fueron objeto de reportajes en profundidad en las páginas de MAR.

Asimismo, se presentan los datos y elementos de tipo técnico y financiero del organismo relativos a este pasado año, que son el soporte material de todas las actividades de investigación y asesoramiento desarrolladas.

La presente Memoria 2001 se distribuye, como la de años anteriores, a todos los organismos, instituciones y medios de comunicación relacionados con las actividades en el mar. De igual modo, todas las personas interesadas en conocer las actividades realizadas por el IEO podrán recibir la

Memoria de forma gratuita. Para ello, deberán solicitarla, haciendo constar su relación con el sector, por correo al Servicio de Coordinación y Publicaciones, Avda. de Brasil, 31, 28020 Madrid; o a través del fax 91 597 47 70, perteneciente a dicho Servicio. ■



Sumario

MAR 411

6	Accidente del Prestige.
12	España se integra plenamente en la Política Pesquera Común.
15	Acuerdo pesquero con Guinea.
16	Jornadas de pesca de Celeiro.
20	Ley de Pesca Andaluza.
26	Elecciones en el ISM.
28	El AME cumplió sus objetivos.
31	Balance de una año en el mar.

6 **Todos con Galicia.**
El gobierno aumentó y extendió las ayudas a Cantabria, País Vasco y Asturias.

28 **El AME cumplió objetivos.**
El buque Científico, contratado por el ISM, cumplió sus objetivos en las campañas del bocarte, bonito y pez espada.

31 **Un año en el mar.**
Balance de un año en el mar teñido por el accidente del "Prestige".



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:** Puigxuriguier, s/n. - Tel. 93 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 64 32. **Cádiz:** Casa del Mar. Tel. 966 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. - Tel. 964 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. - Tel. 985 32 51 03. **Gulpúzcoa:** Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. 955 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal. - Tel. 981 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. 928 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. 982 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Churruga, 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 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. 922 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. - Tel. 942 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. 954 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. 986 29 09 50. **Vilagarela 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, 5ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 91 310 04 07 y 91 310 46 26. Fax 91 319 91 34.

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

Impreme: ARTEGRAF, S.A. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 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.

El ISM, junto con la Xunta de Galicia, hizo los primeros pagos a los trabajadores afectados

EL GOBIERNO AUMENTÓ Y EXTENDIÓ LAS AYUDAS A CANTABRIA, ASTURIAS Y PAÍS VASCO

El Instituto Social de la Marina, junto con la Xunta de Galicia, ha empezado a abonar las ayudas a los trabajadores afectados por la paralización de su actividad como consecuencia del accidente del petrolero "Prestige" establecidas en el Real Decreto Ley 7/2002 de 22 de noviembre, en el que se fijaban una serie de medidas reparadoras en relación con dicho accidente, cuyos efectos alcanzaban entonces exclusivamente al litoral gallego.



En este primer Real Decreto Ley el Gobierno arbitraba, entre otras medidas, beneficios fiscales, bonificaciones en el pago de cuotas de la Seguridad Social, créditos a bajo interés y ayudas económicas directas, complementarias a las establecidas ya por la Xunta de Galicia, a los armadores embarcados y tripulantes de los buques pesqueros y a los mariscadores en tierra afectados por la paralización de su actividad laboral como consecuencia del vertido contaminante.

Para la aplicación de las ayudas establecidas en el RDL 7/2002, Eduardo Zaplana y Manuel Fraga, ministro de Trabajo y Asuntos Sociales y presidente de la Xunta de Galicia, respectivamente, suscribieron un protocolo de colaboración, en el marco del cual se inscribía el convenio pos-

El Instituto Social de la Marina ha ofrecido las instalaciones de todos sus centros en la zona para acoger voluntarios

terior firmado entre el Instituto Social de la Marina y la Consellería de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia, para el pago de la ayuda complementaria.

De acuerdo a lo previsto en el artículo 7.1 de dicho Real Decreto, el ISM ha anticipado fondos por importe de 4.181.250 euros. Con cargo a esta aportación del Gobierno central se abonan las ayudas complementarias a la contribución aprobada por la Xunta de Galicia. En la primera quince-

na de diciembre se habían beneficiado ya de estas ayudas 3.393 trabajadores.

El plazo para la presentación de solicitudes se amplió hasta el 31 de diciembre, por lo que se estima que en pagos sucesivos el número de afectados se incrementará considerablemente. Al cierre de la revista MAR se calculaban unos 12.600 trabajadores.

Por otra parte, y ante la amplitud del vertido y su extensión a

otras costas del litoral cantábrico, el Gobierno amplió las medidas aprobadas anteriormente, incorporando nuevos colectivos de beneficiarios y extendiendo su aplicación a las Comunidades Autónomas del Principado de Asturias, Cantabria y País Vasco, propuestas que se recogían en el Real Decreto Ley 8/2002 de 13 de diciembre.

En consecuencia, además de a los armadores embarcados, a los tripulantes de los buques pesqueros y a los mariscadores en tierra, las medidas reparadoras alcanzarán a los rederos, colaboradores familiares de embarcaciones, comercializadores de primer nivel, operarios de lonjas y fábricas de hielo y personal laboral de las cofradías de pescadores a quienes la correspondiente Comunidad Autónoma conceda ayudas en concepto de personal directamente

afectado por la paralización de sus respectivas actividades a causa del accidente del "Prestige".

El RDL 8/2002 extendía a las Comunidades Autónomas del litoral cántabro la realización de campañas de información y promoción de la calidad, seguridad y salubridad de los productos de la pesca, la acuicultura y el marisqueo procedentes de las mismas, como ya se preveía en el anterior Real Decreto Ley para el caso de Galicia. Introducía además un sorteo especial de Lotería Nacional a celebrar el 11 de enero de 2003, cuyos beneficios se destinarán a sufragar los gastos producidos por el accidente del petrolero.

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y el de Agricultura, Pesca y Alimentación firmaron el 17 de diciembre un acuerdo de colaboración, en aplicación del artículo 7.4 de este Real Decreto Ley. En virtud de este acuerdo, el Instituto Social de la Marina continúa colaborando con las Comunidades Autónomas del litoral cántabro en los mismos términos que ya venía haciendo con la Xunta de Galicia.

Ofrecimiento de instalaciones

En la misma línea de colaboración con las gentes del mar que le es propia, y con el propósito de

Colaboración con las Cofradías

Las ayudas financieras no lo son todo. Los marineros reclaman más medios para luchar contra la contaminación y apoyos. Y dentro de las competencias del Instituto Social de la Marina, entre esos apoyos reclamados por las gentes del mar se encuentra el de ofrecer asistencia para solventar lo que se podrían denominar "asuntos burocráticos", a veces demasiado farragosos para todos aquellos que no estén habituados a los mismos.

En esta ocasión, el apoyo vino de la mano de María Elena Martínez Carqués, subdirectora general de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar del ISM. Las cofradías de pescadores, que ayudan en la gestión de los papeleos para la solicitud de ayudas a las gentes del mar, recibieron la visita de María Elena Martínez para asesorarles en la manera de cumplimentar los formularios destinados a obtener las bonificaciones del 100% en las cuotas de cotización a la Seguridad Social.

La subdirectora general mantuvo tres reuniones —en Malpica (A Coruña), Villagarcía y Vigo— en las que se dieron cita todas las cofradías dependientes de cada Dirección Provincial del ISM, donde se les explicó, además de la manera de rellenar los modelos de solicitud, la documentación que debían presentar y cómo y dónde hacerlo.

La ayuda fue muy bien recibida por los representantes de las cofradías. Y es que se agradece, máxime en circunstancias como ésta, que las instituciones estén junto a los damnificados.

unir su contribución a los cientos de iniciativas que se suceden desde todos los sectores ciudadanos, el ISM ha puesto a disposición de las distintas Comunidades Autónomas afectadas por la contaminación procedente del "Prestige" y de las Delegaciones del Gobierno los centros docentes y hospederías que pudieran acoger a los voluntarios que desde cualquier punto de España se desplazan hasta las zonas contaminadas y están participando solidariamente en la limpieza del litoral contaminado.

De acuerdo con las solicitudes formuladas, hasta el momento el ISM ha ofrecido para el periodo que se considere necesario 100 plazas de alojamiento y desayuno en el colegio de El Mosteirón en

Sada (La Coruña), 50 plazas en el colegio Panxón de Nigrán (Pontevedra), entre 40 y 162 alojamientos y manutención en el Centro Nacional de Formación de Bamio (Villagarcía de Arousa), centros ubicados en Galicia. Respecto al CNFM de Bamio, es de significar que, dado el interés para los trabajadores del mar de las materias formativas que se imparten en el mismo, el Instituto ha realizado un esfuerzo especial para mantener la actividad docente con arreglo a la programación prevista, en atención también a los alumnos matriculados, muchos de ellos desplazados desde lugares muy distantes de Bamio.

En la Comunidad de Asturias el ofrecimiento, igualmente por el

tiempo que se considere necesario, era de 50 alojamientos y desayunos en la hospedería y residencia de estudiantes de la Casa del Mar de Gijón; y en Cantabria 22 alojamientos y desayunos en la hospedería de la Casa del Mar de Santander.

El ISM ha cedido a la Cofradía de Pescadores de Riveira las aulas de la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de aquella localidad, dotada con seis cocinas completas para la preparación de comidas.

En la primera quincena de diciembre se habían atendido 8 alojamientos en el colegio Panxón, 25 en la Casa del Mar de Gijón y 17 en la Casa del Mar de Santander. ■

Plaza ofertadas por el Instituto Social de la Marina para la acogida de voluntarios que colaboran en la limpieza de costas y playas por el vertido del buque "Prestige"

Comunidad Autónoma	Localidad	Dependencia	Número de plazas	Régimen de acogida	Periodo
Galicia	Sada (A Coruña)	Colegio el Monteirón	100	Alojamiento y desayuno (*)	El necesario
	Nigrán (Pontevedra)	Colegio Panxón	50	Alojamiento y desayuno (*)	El necesario
	Bamio (Vilagarcía de Arousa)	Centro Nacional de Formación Marítima	100	Alojamiento y manutención (*) (**)	14 y 15 de diciembre
			40		16 a 20 de diciembre
162			21 de dic. a 31 enero		
		50		A partir del mes de feb.	
Asturias	Gijón (Asturias)	Hospedería y residencia de estudiantes de la Casa del Mar de Gijón	50	Alojamiento y desayuno (*)	El necesario
Cantabria	Santander (Cantabria)	Hospedería de la Casa del Mar de Santander	22	Alojamiento y desayuno (*)	El necesario

(*) Excepto los días 24, 25 y 31 de diciembre y 1 de enero, sin servicio de manutención.

(**) Con carácter permanente se podría ofrecer manutención a otras 100 personas.

"ES LA MAYOR CATÁSTROFE ECOLÓGICA SUFRIDA EN ESPAÑA"

A día de hoy, lo único cierto es que estamos ante una catástrofe de grandes dimensiones, tanto económica, como social y ecológica. En este último aspecto, en el de los efectos sobre el medio ambiente, la mayor sufrida por España, según declaraciones del presidente del Gobierno, José María Aznar. La pérdida de 125 toneladas de fuel diario del "Prestige" hace que toda la costa gallega, la asturiana, cántabra y vasca, así como las de Portugal y Francia, sigan en alerta continua. El Instituto Español de Oceanografía ha iniciado una serie de campañas para ver cómo va evolucionando el problema. Mientras, marineros y miles de voluntarios siguen dando un magnífico ejemplo de solidaridad, en colaboración con el Ejército.

El barco oceanográfico "Cornide de Saavedra" recorre, desde el pasado 9 de diciembre, la costa gallega. En esta ocasión, la utilización de métodos acústicos no va destinada a evaluar bancos de peces, sino a detectar manchas de fuel entre aguas, de gran peligro, ya que pueden llegar hasta la costa sin ser detectadas.

Es sólo una parte de la campaña puesta en marcha, según explicó a esta revista Álvaro Fernández, director general del Instituto Español de Oceanografía (IEO). Otra de las misiones de este barco es la toma de muestras en toda la columna de agua, desde la superficie hasta el fon-

do, así como recoger muestras del fondo, para ver el contenido de hidrocarburos. Para ello, recorrió toda la zona afectada por el vertido, entre la costa y la plataforma marina. Las primeras muestras recogidas ya están siendo analizadas en el laboratorio del IEO en Vigo.

Otra de las misiones encargadas al "Cornide de Saavedra" es la de estudiar las comunidades de fondo, bentónicas, y demersales para ver cómo se encuentran después de un mes de ocurrido el accidente y compararlo con los resultados obtenidos en la última campaña, realizada el mes de octubre, antes de esta catástrofe. Para ello, señala Álvaro Fernández, se van a realizar los

mismos lances que se hicieron en aquella campaña.

Con estos trabajos, en los que también participan investigadores de las universidades de A Coruña, Santiago y Vigo y del Instituto Hidrográfico de Portugal (IHP), se inician una serie de actividades encaminadas a conocer los efectos que sobre el medio marino ha provocado el citado accidente, en especial su repercusión sobre la fauna y flora. Estos estudios estarán coordinados con la campaña que está realizando el buque oceanográfico "Noruega", del Instituto Portugués de Investigación del Mar (IPIMAR), en su plataforma continental. Los resultados que se vayan obteniendo serán trasladados al Co-

mité Científico encargado del seguimiento de la catástrofe.

Seguimiento a largo plazo

El director general del IEO señala que estas campañas, en las que también participa el "Vizconde de Eza", se prolongarán varios años, los necesarios mientras persista el problema, y que ello inevitablemente obligará a trastocar algunas de las campañas previstas por este organismo, como la de ECO-MED para 2003, que evalúa por métodos acústicos la situación de los pelágicos costeros en el Mediterráneo, que ha tenido que ser suspendida.

Como ya se ha señalado, lo más preocupante en estos momentos no es lo que ya ha ocurrido, sino el peligro de que se produzcan nuevas mareas negras, al seguir saliendo fuel de los tanques del "Prestige". En este sentido se ha pronunciado el Comité Científico encargado del seguimiento de la catástrofe, al señalar que el "sellado de las grietas por las que fluye el fuel no es más que un parcheo. Hay que adoptar medidas para, con la mayor prontitud posible, extraer el fuel del pecio". Y es que cualquier otra solución sólo ten-





drá carácter provisional, dado que el peligro seguirá latente.

Mientras los expertos trabajan en la búsqueda de soluciones para evitar la sucesiva llegada de mareas negras hasta la costa, los efectos de las que ya lo han hecho se dejan sentir de forma notable. Según el director general del IEO, la zona más afectada es la intermareal y, dentro de ella, entre la línea de bajamar a la de pleamar, todas las especies que viven fijas a las rocas. Los peces se alejarán de la zona que está contaminada, pero regresarán cuando el problema haya desaparecido. El lecho marino, como señala Álvaro Fernández, será el más perjudicado.

Respecto a las aves, otro de los grandes perjudicados por este tipo de catástrofes, más de la mitad de las que se encuentran en el Parque de las Islas Atlánticas están afectadas por el fuel, según estimación realizada por el Ministerio de Medio Ambiente. El número de aves

muerdas por el hidrocarburo supera los quince mil ejemplares, y ha afectado a especies en peligro de extinción, como el arao peninsular y la pardela balear. Este aspecto ha sido destacado, además de por la Sociedad Española de Ornitología (SEO), por Manuel Enrique Garci, biólogo del Instituto de Investigaciones Marinas del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), al señalar que "la supervivencia de algunos animales puede estar en peligro". En todo ca-

so, pasarán años, ya que los sedimentos requieren mucho tiempo de autolimpieza, para saber cómo afectará este vertido al riquísimo ecosistema gallego.

Que paguen las petroleras

Hasta que lleguen las soluciones que remedien esta "sangría" económica, social y ecológica, destacar el reconocimiento a las actuaciones de las gentes del mar y voluntarios en la recogida del fuel que va llegando a la

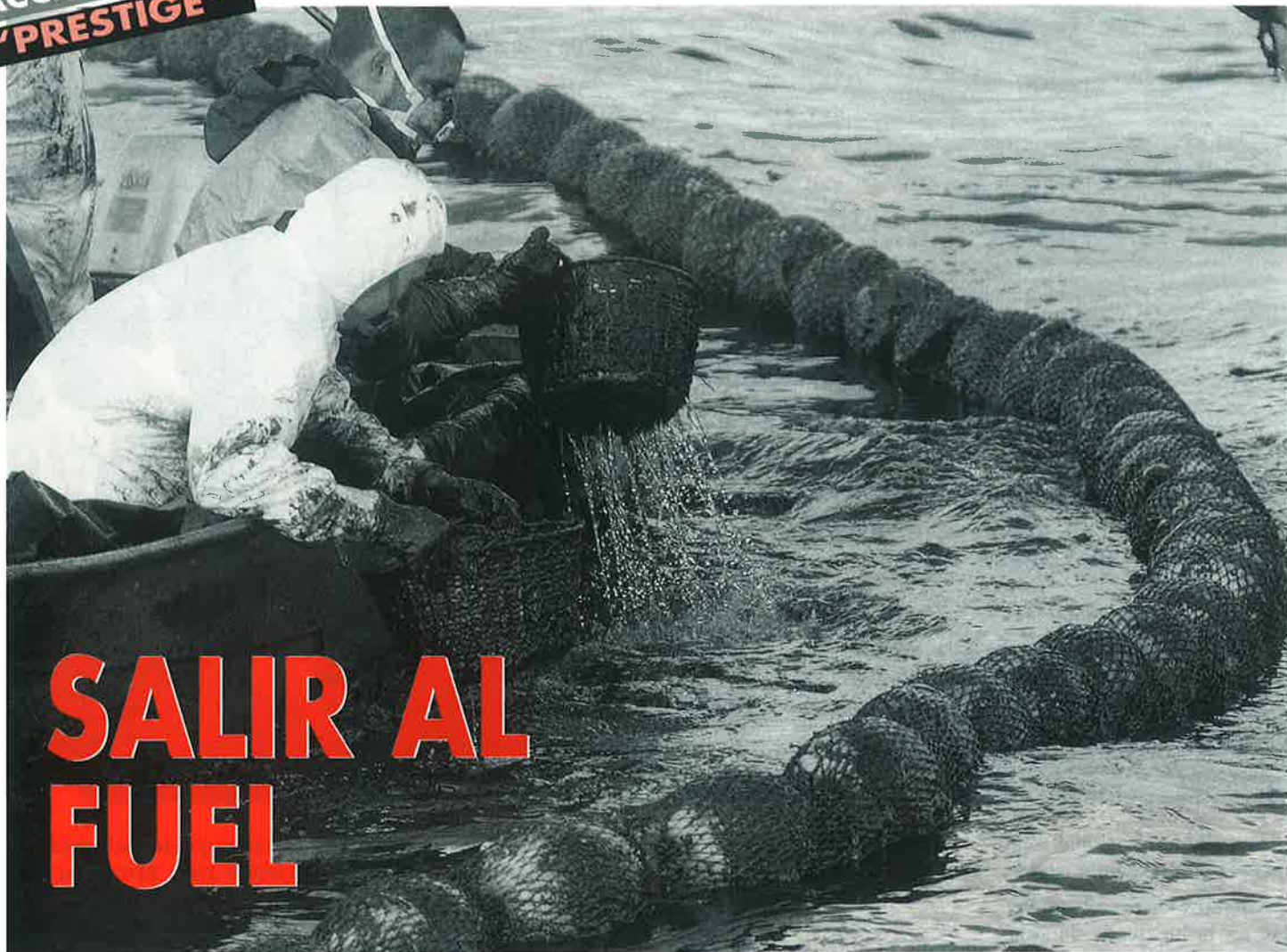
costa, y que no sólo está sirviendo para preservar importantes centros de producción, sino que evitan que el desastre ecológico sea aún mayor, como la lucha que se desarrolla en el Parque de las Islas Atlánticas. Sin embargo, la tensión acumulada por este enorme esfuerzo ha provocado protestas de los marineros, que siguen reclamando más colaboración y medios técnicos en su lucha contra el fuel.

El hundimiento del "Prestige", por otra parte, ha vuelto a poner de manifiesto la ineficacia de la normativa actual y el escaso rigor con que se aplica. Por ello, y a parte de las trasposiciones de la normativa comunitaria y las medidas adoptadas por España, ecologistas y expertos consideran imprescindible que se adopten cambios en la legislación para que las petroleras asuman las responsabilidades de las catástrofes que generan. ■

El IEO, en colaboración con los investigadores de las universidades de A Coruña, Vigo y Santiago y el Instituto Hidrográfico de Portugal, ha iniciado una serie de campañas en aguas gallegas para conocer los efectos del vertido sobre el medio marino

R. G.

ACCIDENTE del
"PRESTIGE"



SALIR AL FUEL

Las cerca de 6.000 embarcaciones con base en puertos gallegos que faenaban diariamente entre la esquina del Cantábrico y Noroeste siguen saliendo al mar cada día y la actividad en los puertos y lonjas de las cofradías de pescadores es frenética. Pero como cabría de esperar en estas fechas, las embarcaciones no descargan productos del mar sino improvisados contenedores de fuel derramado por el petrolero "Prestige" y en la mayor parte de las lonjas no hay trasiego de cajas de pescado o marisco sino cajas llenas de comida y ropas que alimentan y visten a los miles de marineros y voluntarios que junto a miembros de las fuerzas armadas se enfrentan al reto de evitar la llegada del fuel a sus rías

La gente del mar (mariscadoras, percebeiros, marineros y armadores de bajura y litoral) y las cofradías, como estructuras organizativas, se han erigido, a su pesar, en héroes de la catástrofe ecológica que está afectando inmisericordemente a las costas de la cornisa atlántica gallega y al resto de las regiones de la cornisa cantábrica

de forma menos devastadora hasta el momento.

La labor de estos hombres y mujeres desde el primer día ha sido retar a todos los elementos que se han puesto en su contra para salvar el mar y sus productos que suponen su forma de vida. Las cofradías, como señala Juan Manuel López, secretario de la Comisión de Cofradías de A Coruña, "en este momento de crisis ha sido la

única institución capaz de mantenerse a flote resolviendo los problemas inmediatos dando muestras evidentes de su capacidad de organizar a todo el sector para trabajar unido, y ha sido la única entidad que en una hora ha sido capaz de poner a 200 personas a limpiar una mancha de fuel durante las primeras semanas de la marea".

El papel desarrollado por la gente del mar ha sido ver-

tebrado a través de las cofradías en todos los ámbitos desde sus salidas diarias al mar para capturar fuel en vez de sardinas, merluzas, percebes, nécoras o pulpos, hasta el diseño de herramientas o artilugios para realizar la nueva tarea, pasando por la confección de barreras artesanales para parar el avance del chapapote o la vigilancia de las costas.

Unión en mar y tierra

Los dispositivos establecidos desde las distintas cofradías han logrado formar retenes de hasta 3.000 embarcaciones y planeadoras en la ría de Arousa para frenar la entrada del fuel. De la misma forma, los puertos y las lonjas pesqueras de las localidades costeras se han convertido en centros logís-

ticos en los que centenares de marineros, voluntarios y personal militar se afanan en tejer redes gigantescas realizadas con todo tipo de materiales en ocasiones cedidos por empresas gallegas que poco o nada tienen que ver con el sector marítimo-pesquero. También han organizado la limpieza de las embarcaciones manchadas de fuel tras días de contacto con él y la reparación y mantenimiento de sus elementos esenciales, así como se encargan de dar la entrada a los barcos para que descarguen el fuel y puedan volver al mar sin demora.

Desde las cofradías también se han organizado grupos de personas que realizan labores de limpieza o los turnos de vigilancia día y noche de las costas en previsión de la llegada de manchas de fuel. Y por si responder de forma unida y organizada en cada uno de estos ámbitos no fuera suficiente, han agudizado el ingenio para desarrollar conjuntamente con industrias de la zona herramientas o ingenios técnicos para la recogida del fuel como son los distintos modelos de escurrideras con las que se recoge el chapapote desde los barcos hasta maquinas que permiten aspirarlo o la instalación de barreras artesanales oceánicas realizada por barcos arrastreros a la que los técnicos noruegos desplazados a Riveira para coordinar su instalación no pusieron ninguna pega.

Recuperación

El tiempo que tardarán las distintas especies en recuperarse y la forma en que afectará a los distintos subsectores depende de la exposición de las zonas al oleaje. Los lugares con mucho vateo, como las dedicadas al percebe, pueden tardar entre año y medio y dos años, y en las zonas de marisma y estuarios el tiempo será mucho



más largo, según el biólogo Antonio Pérez Criberio, que se basa en las conclusiones de los estudios realizado tras la catástrofe del "Exxon Valdéz" "muchos animales marinos se verán afectados a través de la cadena trófica. Al verse afectado el citoplancton, al no permitir el fuel dejar pasar la luz, hará que se rompa la cadena trófica".

En lo que respecta a los miembros de las cofradías,

los más afectados son los que viven de extraer animales filtradores como almejas o bivalvos, ya que se dañan inmediatamente y hasta que las aguas no se recuperen no podrán cultivarlos. En el caso de las cofradías que cuentan entre sus afiliados con percebeiros, también necesitarán que se recupere la población hasta los niveles existentes antes del siniestro. En cuanto a las cofradías dedicadas a la pesca de litoral,

el problema depende de la ruptura de la cadena trófica. "El problema inmediato, como subraya Cribeiro, está en las especies intermareales y en los cultivos, ya que el fuel del fondo se irá degradando".

Respecto a las ayudas de 40 euros diarios aprobados por la Xunta para los funcionarios laborales de las cofradías, los empleados de lonja y fabrica de hielo, así como a marineros, mariscadores y armadores, los representantes de estas entidades agradecen los fondos, pero estas entidades entienden que ellas han resultado afectadas y que su esfuerzo no ha sido reconocido. Desde las cofradías, como manifiesta el secretario de la Comisión de Cofradías de A Coruña, "el razonamiento es que los marineros están haciendo un servicio público fundamental para la sociedad: traer a tierra un alimento básico para nuestro país. Y si la gente del mar cambia de profesión es un drama no sólo para las gentes del mar, sino para toda la sociedad". ■

"Las cofradías de pescadores han dado muestras evidentes de su capacidad para organizar a todo el sector para trabajar unido" (Juan Manuel López).

"El problema inmediato está en las especies intermareales y en los cultivos, ya que el fuel del fondo se irá degradando" (Antonio Pérez Cribeiro).

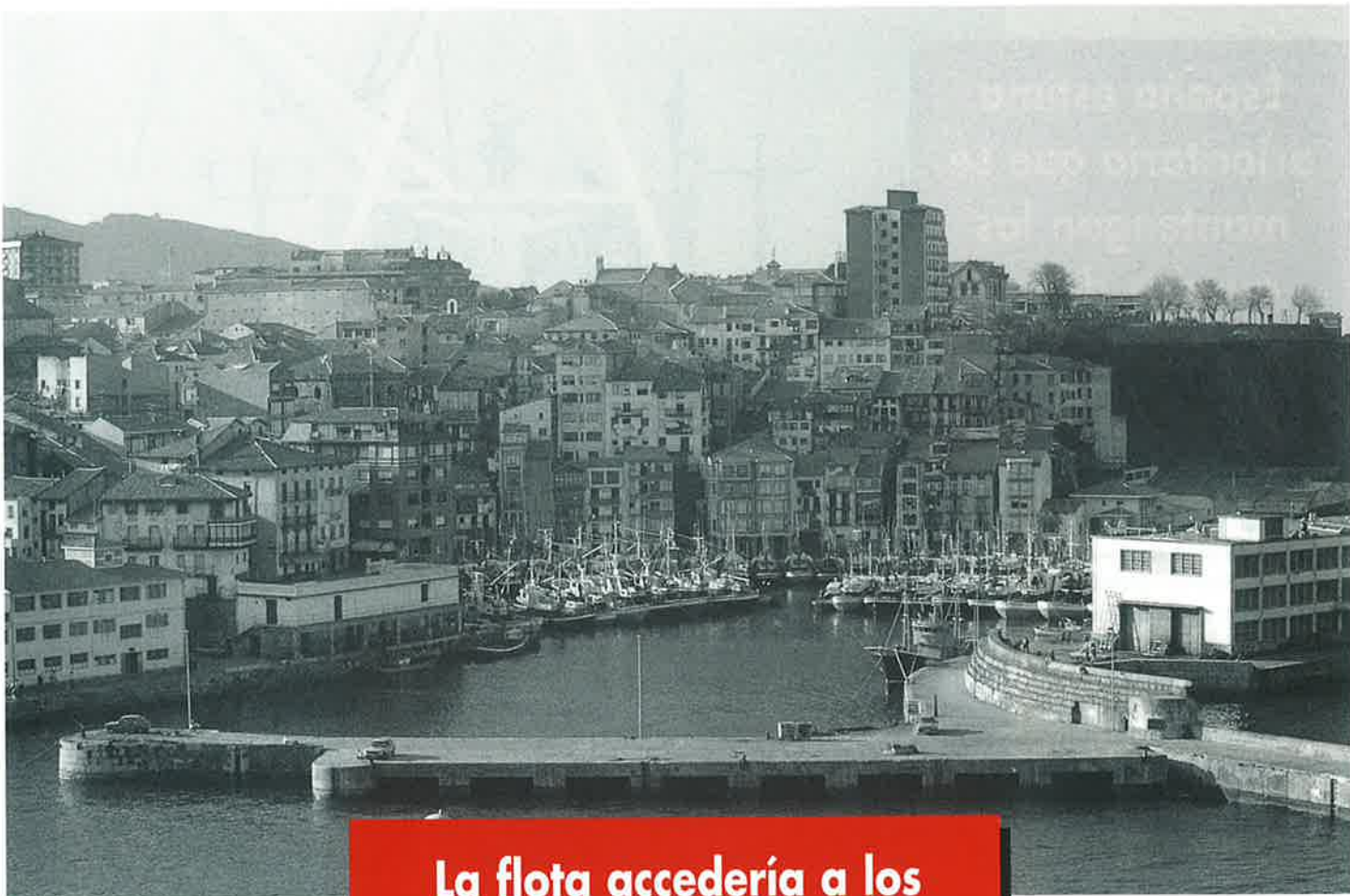
J. M. S.

PLENA INTEGRACIÓN DE ESPAÑA EN LA POLÍTICA COMÚN DE PESCA

Casi dos décadas desde el ingreso de España en la Unión Europea se producirá el fin del periodo transitorio para la flota española que faena en las aguas comunitarias. Aunque los pescadores españoles han disfrutado en este tiempo casi las mismas condiciones que el resto del sector comunitario, se han mantenido algunas discriminaciones rechazadas desde el primer momento por la Administración española pero impuestas por Bruselas. Ese trato discriminatorio se concretaba en la imposibilidad de acceder a las aguas en los mares Báltico y del Norte. De acuerdo con lo firmado en el Tratado de Adhesión de España a la Unión Europea, esas condiciones finalizaban al 31 de diciembre de 2002.

La Administración española, durante el último Consejo de los Ministros de Pesca comunitario ha puesto sobre la mesa la obligación de las autoridades comunitarias de reconocer el principio de acceso de los barcos españoles a esos caladeros desde el próximo 1 de enero disfrutando de las mismas posibilidades de pesca que el resto de las flotas de los países miembros. De acuerdo con ello,





España reclamó la modificación del correspondiente reglamento la gestión y conservación de esas aguas.

Según fuentes comunitarias, los barcos españoles que vayan a pescar en los mares del Norte y Báltico tendrán las mismas restricciones que el resto de las flotas comunitarias. Sin embargo, a renglón seguido, fuentes comunitarias ya han advertido de entrada que los recursos en esas aguas se hallan en un estado lamentable. Para los portavoces de la Comisión no hay que negociar nada con España sino simplemente la aplicación de los acuerdos firmados en su día, por los que desde el próximo 31 de diciembre se debe reconocer la plena integración de España y Portugal en la Política Común de Pesca.

A partir de ese reconocimiento, las negociaciones en el marco comunitario en este mo-

mento se centrarán en cómo traducir esos compromisos en condiciones concretas para todas las flotas.

Las restricciones impuestas a España en 1986 para acceder a las aguas comunitarias en las mismas condiciones que el resto de las flotas y para todos los caladeros se derivaban de los temores despertados en los países del norte de la UE a los pesqueros españoles por su gran capacidad de capturas. En esa línea se creó una imagen negativa de la flota española como la "armada española" arrasando los mares, especialmente en países co-

mo el Reino Unido e Irlanda. En este momento, Bruselas ha calificado como alarmistas todo ese tipo de informaciones y el objetivo es fijar unas reglas claras de juego para todas las flotas que accedan a esas aguas con el fin de asegurar el desarrollo de una pesca sostenible para evitar la sobreexplotación de los recursos.

Las restricciones impuestas durante estas casi dos décadas a la flota española se concretan en los mares del Norte y Báltico, aguas occidentales y en las aguas comprendidas entre 6 y 12 millas de costa francesa del Océa-

La flota accedería a los caladeros de los mares del Norte y Báltico en las mismas condiciones que el resto de las flotas.

no Atlántico (al sur de 45° 08' de latitud Norte), estableciendo la reciprocidad con el acceso concedido a la flota francesa. En el caso de los caladeros en los mares del Norte y Báltico, España debe resolver en Bruselas una cuestión delicada como son sus condiciones de acceso a esas aguas y sus posibilidades de capturas. Mientras el resto de los países miembros disponen de cuotas en función de los Totales Admisibles de Capturas fijados en los años precedentes, España no dispone de ninguna cifra de referencia al no haber podido entrar en esos caladeros.

Bacalao y merluza

Al margen del derecho de acceso a todos los caladeros comunitarios en igualdad de condiciones que el resto de las flotas, para España como para el resto de los países miembros las preocupaciones en este momento se centran en el conjunto

España estima prioritario que se mantengan las ayudas de los fondos estructurales.

de medidas planteadas por la Comisión para el nuevo enfoque de la Política Común de Pesca así como para aplicar una serie de restricciones para faenar en algunos caladeros. Al cierre de este número, los ministros de Pesca discutían en sesiones maratónicas esas nuevas condiciones donde España ha jugado en los últimos meses un papel protagonista. Para el Ministerio español de Agricultura y Pesca, a la hora de regular las nuevas condiciones, es preciso tener en cuenta no sólo la situación de cada caladero sino también las circunstancias de cada flota tratando de lograr un equilibrio entre ambas partes. España es partidaria de lograr acuerdos que no supongan el desguace de las flotas y una recuperación progresiva de los caladeros.

De esta perspectiva, la Administración española ha acogido con satisfacción la nueva propuesta comunitaria sobre la pesquería de la merluza. Frente a las posiciones muy duras que se habían planteado en un primer momento, la Comisión Europea ha suavizado sus planteamientos no adoptando medidas de emergencia inmediatas. En esta línea, para 2003 se establecerá un plan plurianual destinado a situar los *stocks* de merluza en los límites marcados por la Comisión. Las autoridades comunitarias han elevado sus pro-

puestas iniciales sobre biomasa e igualmente plantean que el proceso de recuperación se haga al ritmo de un 10% anual en lugar del 15% que se planteaba inicialmente. Las propuestas sobre reducción de capturas serán inferiores a las que se indicaban en un primer momento.

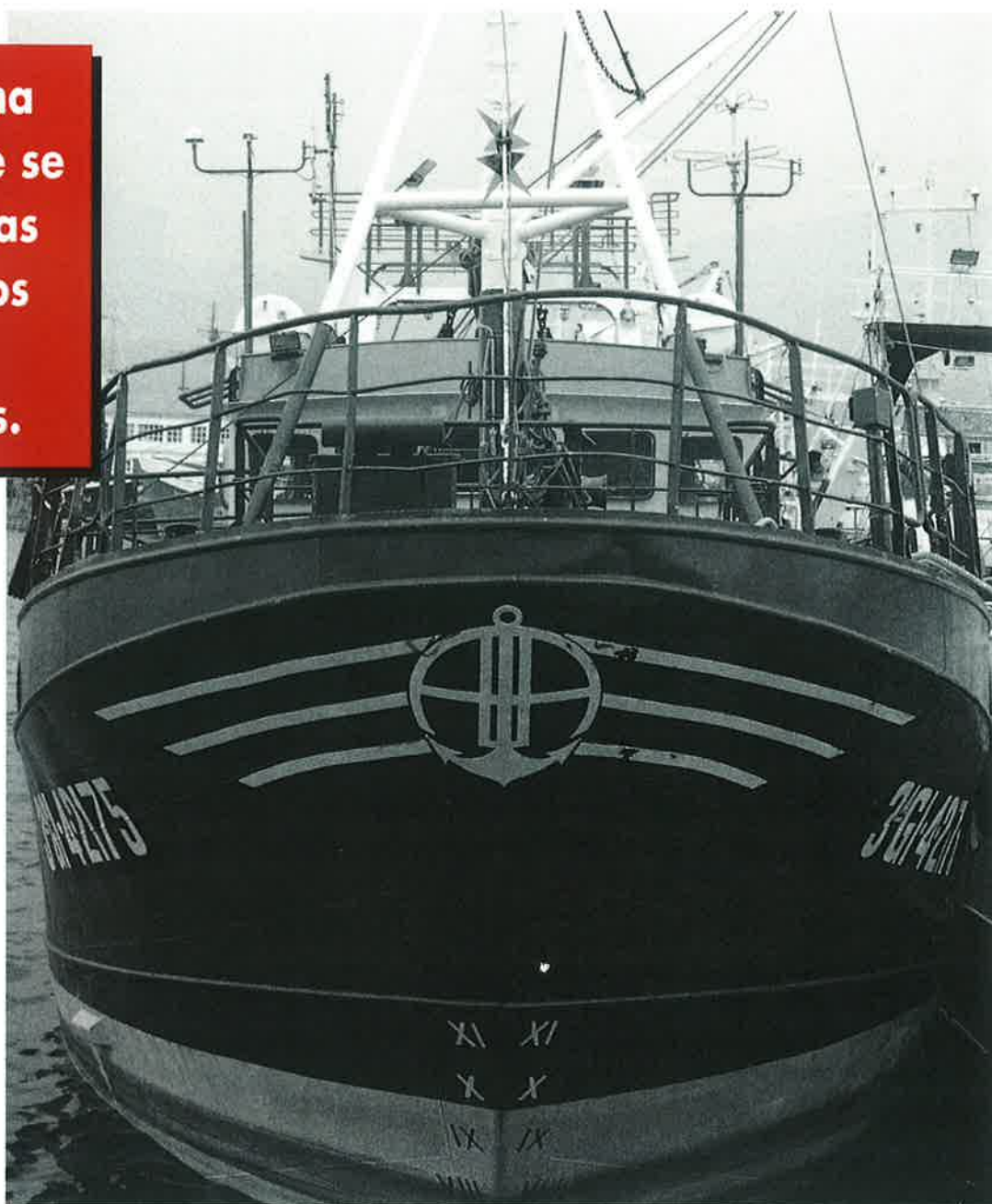
Frente a la suavización de las propuestas para la merluza, en el caso del bacalao las autoridades comunitarias consideran que se trata de una pesquería realmente al borde de la extinción en algunos caladeros, por lo que es indispensable su prohibición.

Según los datos manejados por el Consejo Internacional para la Explotación del Mar (CIEM), los recursos en el Atlántico Noroeste son dramáticos, por lo que es preciso adoptar medidas drásticas en política de acceso esos caladeros. Ese problema se concreta en las aguas de Skagerrak, mar del Norte, en aguas de Irlanda y del Oeste de Escocia. El objetivo es limitar las capturas tanto si se trata de especie principal como asociada a otras pesquerías. La Comisión también quiere limitar la pesca de otras especies como el merlán y el eglefino. Para el comisario de

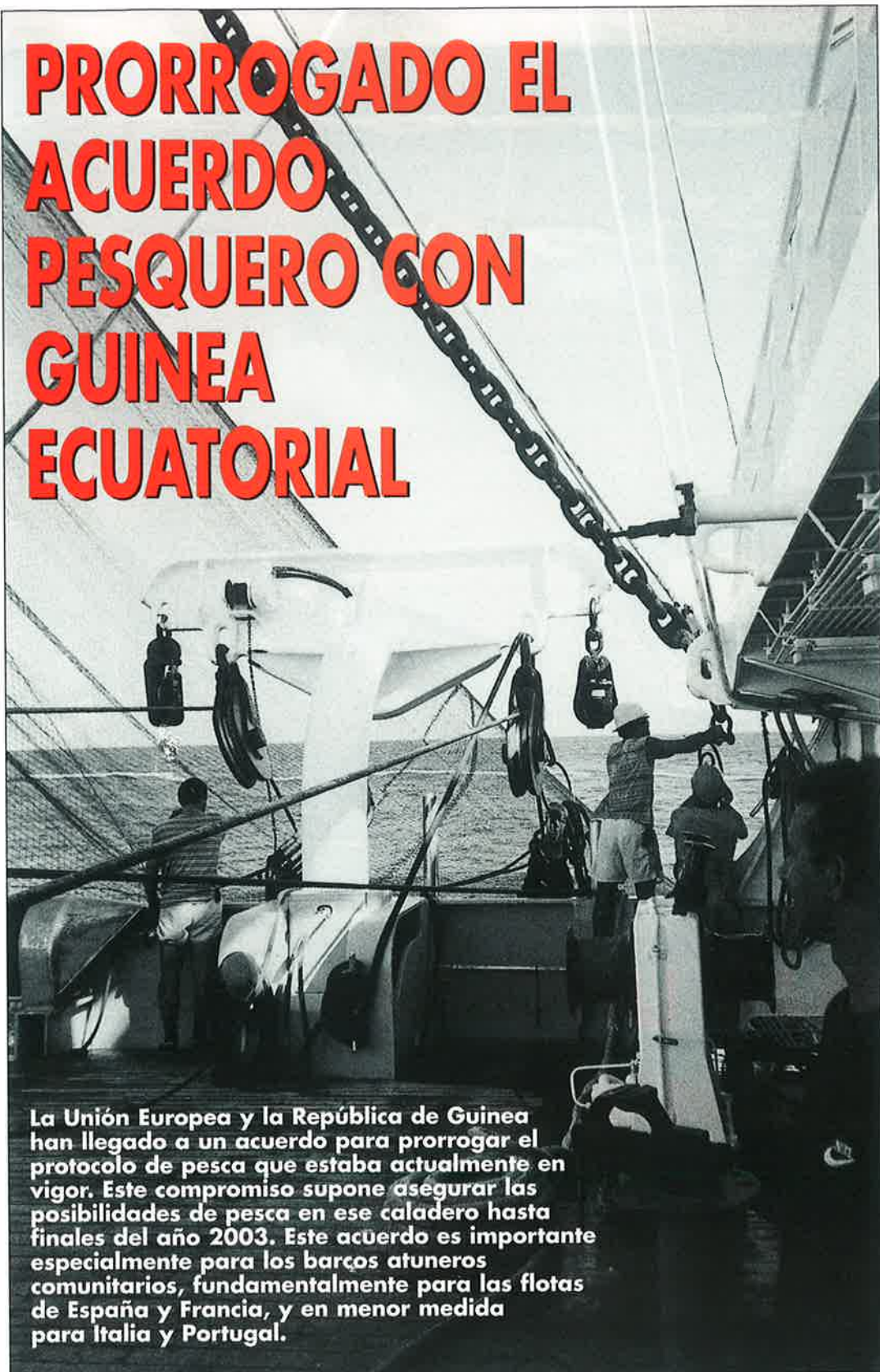
Pesca Franz Fischler, se trata de actuaciones que se deberían haber aplicado ya en 2001 y que no se adoptaron por la falta de datos proporcionados por los países de la zona.

Finalmente, en relación con la futura reforma de la Política de Pesca, España mantiene su propuesta de que se mantengan las ayudas del IFOP para reestructuración de las flotas, enfoque plurianual de TACs y planes también a varios años para la recuperación de los caladeros. ■

Vidal Maté



PRORROGADO EL ACUERDO PESQUERO CON GUINEA ECUATORIAL



La Unión Europea y la República de Guinea han llegado a un acuerdo para prorrogar el protocolo de pesca que estaba actualmente en vigor. Este compromiso supone asegurar las posibilidades de pesca en ese caladero hasta finales del año 2003. Este acuerdo es importante especialmente para los barcos atuneros comunitarios, fundamentalmente para las flotas de España y Francia, y en menor medida para Italia y Portugal.

El convenio pesquero con Guinea Ecuatorial fue suscrito en 1999 para su entrada en vigor en enero de 2000 por un periodo de dos años.

Ese acuerdo se prorrogó un año más, hasta finales de 2002, y en este momento se ha ampliado nuevamente por un año, mejorándose las compensaciones económicas de la Unión Europea.

La renovación del acuerdo pesquero sin modificar el número de barcos y las condiciones de acceso a ese caladero responde a la necesidad de llevar a cabo por parte de las autoridades de ese

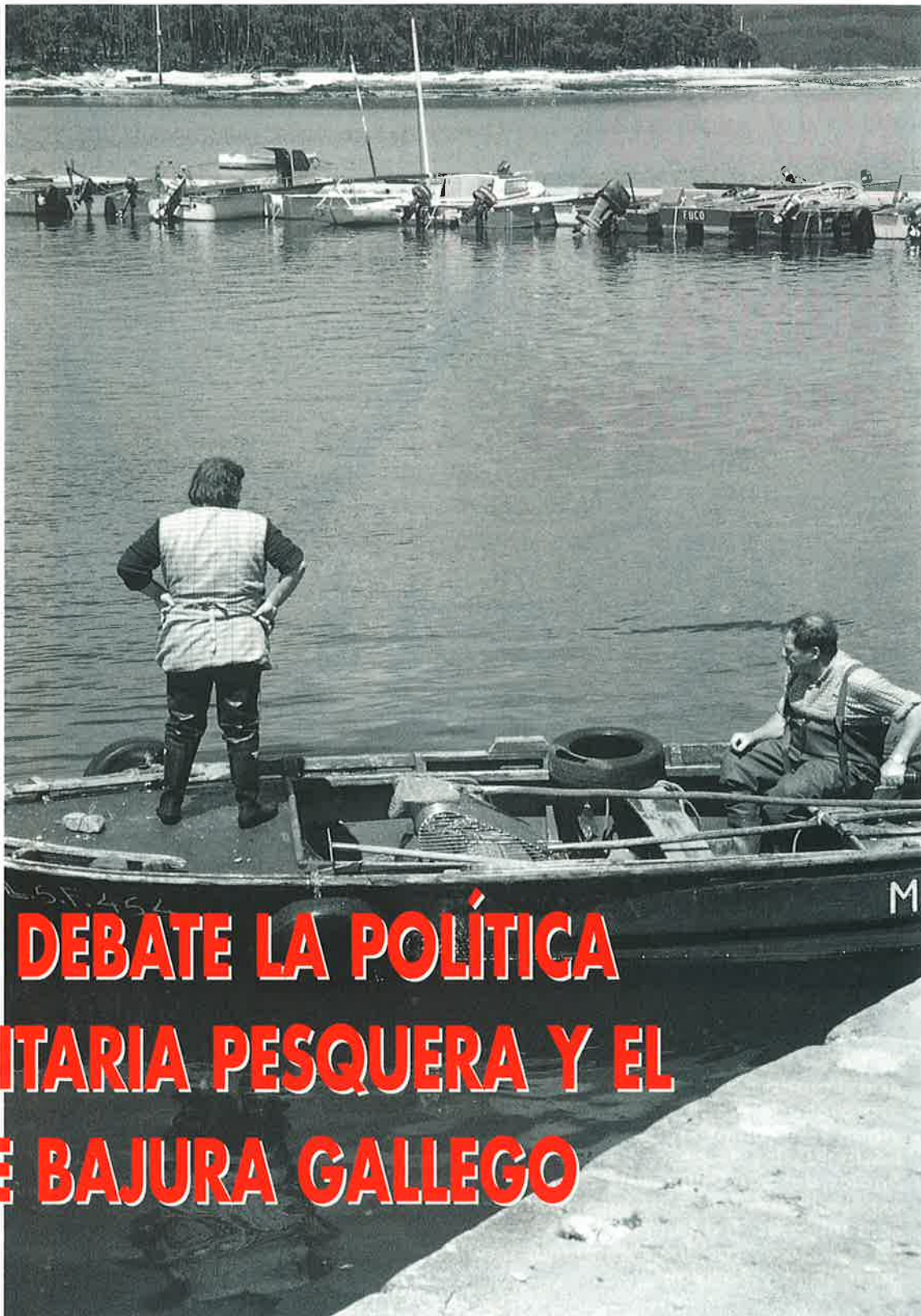
país un estudio profundo sobre la situación de los caladeros en esas aguas siempre de cara a lograr el mantenimiento de los recursos. Las pesquerías en Guinea Ecuatorial se concentran en las capturas de atún, cefalópodos, camarón, así como otras especies de peces. Se contempla el acceso a esos caladeros de un total de 68 barcos, de los que 38 son atuneros cerqueros congeladores, 14 cañeros y otros 16 palanqueros de superficie. Las posibilidades de acceso se concretan en 1.500 TRB en el caso de los barcos dedicados a la pesquería del camarón y de 2.500 TRB para otros peces y para los cefalópodos.

Por el acceso de la flota comunitaria a esas aguas, la Unión Europea abonará anualmente una compensación financiera de 2.960.000 euros. De esta cifra, 1.360.000 euros serán para promover la investigación científica, el apoyo y control de las pesquerías artesanales, y para fomentar la presencia de Guinea Ecuatorial en las organizaciones pesqueras regionales. Igualmente se asegura a ese país el pago de 370.000 euros anuales para promover la reducción del esfuerzo pesquero en esas aguas con el objetivo de conseguir el mantenimiento de los recursos. Junto a esas cifras, los armadores deberán abonar igualmente un canon por tonelada capturada, así como un anticipo por operar en esos caladeros.

En los años precedentes, frente a las posibilidades teóricas de acceso a esas aguas, solamente se han cubierto parcialmente las mismas. Guinea Ecuatorial no es un caladero muy importante para la flota española por el volumen de capturas. Sin embargo, debido a su situación geográfica, el acuerdo es de interés para la flota en un momento en que además no abundan las posibilidades para acceder a caladeros de terceros países. ■

V. M.

La cofradía de pescadores de Celeiro ha abordado durante sus jornadas de divulgación los retos que presenta el futuro del sector pesquero, centrándose en el marco europeo y regional. El momento de cambio en que se encuentra el sector pesquero ante la aprobación de la Política Común Pesquera con la posibilidad de pérdida de las ayudas llegadas desde Bruselas y el plan de bajura puesto en marcha por la Consejería de Pesca gallega, que cuenta para su desarrollo con ayudas todavía no aprobadas, han centrado la atención de este foro que cada año da cabida a todas las cuestiones que preocupan al sector.



CELEIRO DEBATE LA POLÍTICA COMUNITARIA PESQUERA Y EL PLAN DE BAJURA GALLEGO

La séptima edición de las Jornadas Técnicas de Difusión del Sector Pesquero que tuvo lugar en la localidad lucense de Celeiro el pasado mes de noviembre volvió a ser un lugar de

encuentro en el que expertos de los distintos ámbitos del sector expusieron y debatieron los problemas con los que se enfrentan las distintas flotas. En esta ocasión los temas principales fueron el plan de bajura gallego y la reforma de la Po-

lítica Común Pesquera; aunque también se trató la investigación marina, la inspección marítima de buques y el desarrollo de la acuicultura.

El marco que Europa esta-

blezca para la pesca y el desarrollo de la bajura pueden calificarse como las coordinadas que van a determinar el futuro de las empresas pesqueras. Por un lado, en el ámbito europeo, la reforma que acometa la Comisión y la forma en que se resuelvan los



problemas relacionados con aspectos como la conservación del recurso o las medidas para contrarrestar las consecuencias sociales y económicas del declive de los recursos pesqueros en aguas comunitarias de las regiones. Y, por otro, en el ámbito regional, el plan para renovar la flota pesquera de bajura que pretende fortalecer las estructuras productivas de esta flota adecuándolas a las condiciones actuales de pesca.

Reforma comunitaria incoherente

La política común pesquera (PCP) ha sido un tema prioritario en las Jornadas, ya que un alto porcentaje de las embarcaciones de Celeiro faenan en caladeros comunitarios y los organizadores quisieron que el director general de Estructuras y Mercados Pesqueros, Alberto López, diera respuesta a los interrogantes de los pes-

cadores sobre la nueva PCP, que entrará en vigor en próximas fechas.

El sector mostró su preocupación ante las medidas propuestas en la reforma de la PCP, que calificaron de desproporcionadas por no ajustarse a la realidad tanto en lo concerniente a la política estructural como a la gestión de los recursos. Por su parte apuntó la falta de coherencia que hasta el momento caracteriza la reforma, pues los datos en los que se está basando no son completos y ha optado por la conservación de los recursos pesqueros sin tomar en consideración la realidad económica y social de comunidades, como la gallega, que tienen una gran dependencia de la pesca.

También manifestó que en el Ministerio coincide con la idea de adaptar la flota a los recursos, como lo pone de manifiesto la reducción desde 20.000 barcos a los 15.000 que ha experimentado la flo-

ta pesquera de nuestro país; pero estas adaptaciones hay que llevarlas a cabo de una forma no traumática y gradual. Hasta el presente los subsidios destinados a la adaptación de la flota a los recursos han permitido renovar un elevado número de embarcaciones mejorando la seguridad a bordo de sus tripulantes y se espera que los fondos –suprimidos por la Comisión y restituidos por La UE– sean empleados en la constitución de empresas mixtas y en proyectos para incrementar el valor añadido de los productos, tanto en la extracción como durante la comercialización e investigación.

El plan de la bajura

El objetivo principal del plan establecido por el responsable de la Consejería de Pesca cuando este verano inició su particular singladura es convertir la flota gallega de bajura en empresas capa-

ces de generar empleo de calidad que atraiga a los jóvenes. Con el fin de renovar la flota, que está constituida por unas 7.500 embarcaciones agrupadas en las 63 cofradías, se inició un proceso para regularlas. Las embarcaciones para ser inscritas debían tener permiso de explotación, estar dadas de alta en el Censo de Flota Pesquera Operativa y tener como base uno de los puertos de la Comunidad Autónoma de Galicia. Además, para formalizar la inscripción se debía presentar la documentación relativa al folio de asiento y arqueo, potencia propulsora y demás características de la embarcación en el momento de hacer efectivo el registro. Los titulares de embarcaciones con algún tipo de irregularidad dispusieron de un plazo de tres meses para solventar los problemas.

Una vez censada la flota, los 59 millones con los que cuenta el plan para el período 2002-2006 se estructuran



en cuatro tipos de medidas: socio-económicas, de fomento a la renovación y modernización de la flota pesquera, de ajuste al esfuerzo pesquero y sobre la pesca costera artesanal.

Las medidas sociales como ayudas a la jubilación anticipada a pescadores mayores de 55 años que acrediten al menos diez años en la profesión. Estas ayudas se otorgan a condición de abandonar definitivamente la pesca. También hay primas globales individuales hasta 10.000 euros por beneficiario individual para los marineros que trabajaban en barcos destinados a desguace. Las primas globales individuales hasta 50.000 euros por reconversión o diversificación profesional se darán en el caso en que los pescadores acrediten

CETMAR, nexa entre investigación y empresa

El futuro de la pesca como sector productivo debe, de acuerdo con los expertos, aumentar su producción e incrementar el valor añadido de los productos como lo muestra que en la Unión Europea el valor de la producción de la industria transformadora es doble del valor de las capturas. Pero como el desarrollo sostenible de los recursos en aguas de la UE no permite el aumento de las capturas, la única opción viable para incrementar la producción que abastezca a mercados con demanda en alza pasa por la acuicultura. De esta forma el incremento global del negocio pesquero se asienta en la revalorización de los productos a través de la elaboración y transformación y la acuicultura. Es en estos dos pilares donde se asienta la posibilidad de incremento, tanto de empleo como de actividad económica.

Nuestro país, comparado con el resto de los Estados miembros de la EU, presenta un



equilibrio entre los productos desembarcados en sus puertos (29%) y el valor de la producción de la industria transformadora (21%). Pero de acuerdo con los datos aportados por Amancio Landín, director del Centro Tecnológico

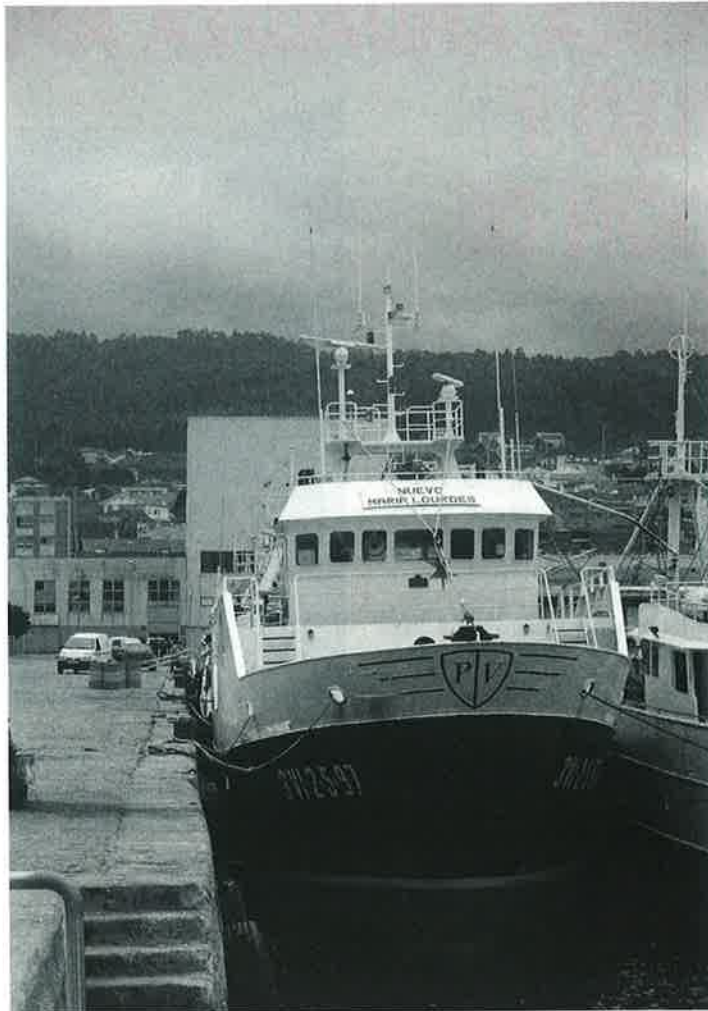
del Mar (CETMAR), en nuestro país, con un consumo de pescado per cápita de 33 kilogramos al año —la mitad fresco—, el futuro para una región altamente dependiente de la pesca pasa por una flota moderna que permita el aprovechamiento equilibrado y respetuoso de los recursos marinos, una industria transformadora competitiva y la acuicultura.

Landín en su intervención hizo hincapié en el cambio que está experimentando la sociedad en lo relativo a la pesca, ya que todavía en muchos ámbitos cuando se habla de pesca

cinco años de ejercicio de la profesión y decidan dedicarse a otra actividad que no sea la pesca.

En lo que respecta a la renovación y modernización de la flota se establecen ayudas del 40 por ciento de la inversión máxima subvencionable, que podrían ser incrementadas en un 10 por ciento a través de ayudas indirectas como son créditos blandos, o bonificaciones en los intereses. La finalidad es la reducción de la edad de las embarcaciones que componen la flota, el aumento de la dimensión de los buques para incrementar su competitividad y la seguridad de sus tripulantes.

En cuanto a la finalidad de las medidas destinadas al ajuste del esfuerzo pesquero por paralización definitiva de la actividad extractiva no es otra que establecer un equilibrio entre el esfuerzo pesquero y los recursos y de esta forma cumplir con los Pro-



siempre se refiere a la pesca extractiva en sentido estricto. Pero cada vez la sociedad va captando la importancia económica y social de aportar valor añadido a los productos pesqueros, sean cultivados o extraídos. Y recordó que el desarrollo de la investigación marina, formación náutico-pesquera y acuicultura, y desarrollo empresarial ligado con el sector naval y de transformación de los productos del mar, son los objetivos de la Fundación CETMAR, que cuenta como instituciones ejecutoras la Consejería de Pesca y Asuntos Marítimos, las Universidades de A Coruña, Santiago de Compostela y Vigo, el Instituto Español de Oceanografía, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas y el Centro Técnico Nacional de Conservación de Productos de Pesca. Estas instituciones tienen que enlazar, conectar y coordinar los esfuerzos investigadores con la actividad empresarial, con el fin de que las empresas encuentren respuestas a sus necesidades y que los trabajos que llevan a cabo los investigadores sean capaces de adaptar su oferta a las demandas del entorno productivo.

Hasta la fecha el Centro se ha dedicado a actividades en campos que generan valor añadido a los productos pesqueros como: el aprovechamiento de subproductos y residuos

pesqueros, la valoración de especies infrautilizadas, la optimización de procesos en la industria productora de la pesca y el establecimiento de nuevos procesos y productos.

Como ejemplos concretos de la actividad del Centro Landián, entre otros, citó los siguientes ejemplos:

- Constitución de una empresa de aprovechamiento y valoración de los residuos de pescado.
- Proyectos de control integral de procesos térmicos en la industria conservera.
- Estudio de la evolución de la calidad microbiológica, sensorial y nutricional en una planta conservera.
- Desarrollo del cultivo del mejillón en "long-lines" en mar abierto.
- Perfeccionamiento y desarrollo de máquinas de laboreo de mejillón.
- Desarrollo de un sistema de gestión de pesquerías de pesca artesanal.
- Desarrollo de un sistema predictivo de esfuerzos pesqueros para la flota artesanal gallega.

gramas de Orientación Plurianual (POPs). Las ayudas para las embarcaciones que dejen la actividad inscritas en el grupo I de edades entre 10 y 15 años percibirán 13.000 euros; por cada año entre los 15 y los 30 la reducción será del 1,5%. Las de más de 30 años percibirán 10.075 euros. Los barcos inscritos en el grupo II, de entre 10 y 15 años de antigüedad, obtendrán 24.000 euros. A partir de los 15 años se aplicará el mismo porcentaje reductor que en el grupo anterior; y los de más de 30 años obtendrán 18.600 euros por dejar la actividad. Los barcos del grupo III entre los 10 y 15 años percibirán 35.000 euros y los de más de 30 recibirán 27.125 euros.

Pesca costera artesanal

El plan presenta acciones de ayuda a la pesca costera artesanal (buques de eslora inferior a 12 metros) destinadas a vertebrar a los pescadores para que se agrupen en asociaciones que les permitan llevar a cabo proyectos colectivos para mejora de la seguridad a bordo, compra de innovaciones tecnológicas que les faciliten la pesca selectiva o incremento del valor añadido de sus capturas a través de intervenir en los distintos eslabones de la cadena productiva del sector.

Una vez más la cofradía de pescadores de Celeiro ha puesto en marcha un foro en el que se han expuesto ante los marineros los problemas que afectan al sector. Esta herramienta esencial para la divulgación y el debate no está exenta de problemas, ya que como señalan los organizadores de las jornadas, sería preciso que las administraciones se involucrasen más directamente en el esfuerzo organizativo que supone un evento de esta magnitud. ■

J.M.S.

LA LEY DE PESCA ANDALUZA APUESTA POR EL EMPLEO Y LA PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS

El Parlamento andaluz aprobó la ley de pesca marítima, que entre otros objetivos prioritarios plantea la protección de los recursos propios y el apoyo a la pesca artesanal, el marisqueo y los cultivos marinos, pues son las actividades con mayores posibilidades de generar empleo y tejido industrial. En la elaboración de la norma, que vertebra el sector y lo adapta a las necesidades presentes, se han implicado todos los integrantes del sector pesquero andaluz.

La ley de Ordenación, Fomento y Control de la Pesca Marítima, compuesta de once títulos, establece los mínimos necesarios en materia de ordenación y regulación de las actividades vinculadas con la pesca y proporciona directrices que impulsen el desarrollo de esta actividad económica en las aguas interiores de la Comunidad.

El proyecto recoge las iniciativas que desde 1997 se han desarrollado a través del Plan de Modernización del Sector Pesquero Andaluz para fomentar la explotación racional de los recursos, la comercialización responsable de los productos y condiciones socioeconómicas dignas para los trabajadores del sector.

Destaca en la norma la apuesta por el desarrollo de la pesca artesanal frente a otros artes y la regulación de la pesca marítima de recreo en aguas interiores. Para llevar a cabo estos objetivos el marco financiero que cuenta la norma alcanza los 615 millones de euros de inversión

hasta el 2006, de los cuales 179 millones corresponden a inversores privados y el resto (436 millones de euros) son aportaciones del Instrumento de Financiación para la Orientación Pesquera (IFOP), del Ministerio de Agricultura y Pesca, y de la Consejería de Agricultura y Pesca de Andalucía.



El Título Primero plasma el objetivo de la ley y apunta las grandes definiciones. A grandes rasgos califica la pesca como un sector estratégico para Andalucía debido tanto a la repercusión económica y social que tiene como a la importancia histórica y cultural.

En el Título Segundo se define la explotación racional de los recursos pesqueros en aguas interiores haciendo hincapié en la protección de los recursos que puedan ser objeto de extracción.

El Título Tercero establece las normas de la pesca marítima profesional y el marisqueo en aguas interiores. Las licencias, la regulación de las artes de pesca, el censo de los profesionales y las tallas. En el caso andaluz, al contrario que en otras Comunidades, la elaboración del censo no ha entrañado dificultades al ser obligada la inscripción por modalidad de pesca de todas las embarcaciones utilizadas para el ejercicio de la actividad pesquera y del marisqueo en aguas interiores. Además, se establece otro censo para las personas autorizadas a mariscar a pie.

El Título Cuarto se refiere a la pesca marítima de recreo, que se podrá realizar desde tierra, en embarcación o submarina a pulmón libre. La norma incluye disposiciones para garantizar que su práctica no afecte a la conservación, protección y recu-



"El objetivo de la ley es proteger los recursos e impulsar la pesca artesanal, el marisqueo y los cultivos marinos".



productores de las modalidades pesqueras de cerco y arrastre". Estas asociaciones de productores son el paso previo para ser organizaciones de productores. Y, por tanto, poder representar al sector en las instancias europeas. Por tanto, para María Dolores Atienza "la ley actualiza la vertebración del sector pesquero andaluz".

El Título Séptimo regula la acuicultura marina y establece Zonas de Interés de Cultivos Marinos para el máximo aprovechamiento de los recursos naturales y el desarrollo racional y sostenible de la actividad. Una de las novedades a destacar en la ley es el establecimiento de un registro oficial de los establecimientos y empresas del sector en Andalucía. La posibilidad, por parte del Consejo de Gobierno, de declarar zona de interés para la acuicultura, es una herramienta para promover el desarrollo económico y la creación de empleo en una actividad que cuenta con claras posibilidades de desarrollo. Por especies destacan, en la actuali-

dad, la dorada y lubina cultivadas en el Golfo de Cádiz en la zona intermareal y el proyecto de cultivo de langostinos en Ayamonte. En el Mediterráneo también se cultiva dorada y lubina, pero se realiza un cultivo en jaulas flotantes situadas en mar abierto. El subsector acuícola supone en términos de empleo en torno al 5 por ciento del total del sector pesquero, pero los responsables de pesca esperan que con la nueva norma se incremente este porcentaje.

Otro elemento importante en el sector pesquero es la comercialización de los productos de la pesca, que está regulada en el Título Octavo. El objetivo final es mejorar los distintos eslabones del proceso para incrementar el valor de los productos (etiqueta, tamaño, control e intervención para revalorizar el producto). La inspección de los productos en primera venta en lonja y el control en los centros de abastecimiento y distribución es esencial para evitar la venta y distribución de inmaduros que tanto está dañando las acciones realizadas con el fin de

proteger los recursos.

El Título Noveno establece las medidas para el fomento de la investigación, desarrollo tecnológico y formación tanto en materia pesquera como en acuicultura.

El Título Décimo tiene por objeto el régimen de control e inspección pesquera, que aumenta su ámbito competencial, ya que las infracciones afectan fundamentalmente a los pescadores profesionales. La inspección pesquera se realiza en aguas interiores, en las que tiene competencia y, además, está capacitada para levantar acta en caso de incumplimiento en aguas exteriores. La inspección también se está llevando a cabo en lonja y, además, en los mercados donde se comercializan productos pesqueros a través de convenios con el Ministerio de Interior que permiten la colaboración con las fuerzas de seguridad del estado en actuaciones sorpresa en los mercados o en puntos específicos de las carreteras.

Finalmente, el Undécimo Título establece las infracciones y sanciones para la pesca ilegal. Para realizar este control la Consejería de Agricultura y Pesca firmó un acuerdo con el Ministerio de Interior para realizar operaciones conjuntas con la Guardia Civil. Hasta el momento se han dado pasos importantes; pero, según María Dolores Atienza, *hay que concienciar al consumidor del daño que hace el consumo de inmaduros.*

La norma para los responsables de su creación pretende ser un elemento dinamizador de la economía. Por este motivo ha sido consensuada con todos los integrantes que componen el sector pesquero andaluz, que se han implicado desde el primer momento en la elaboración de la ley. ■

J. M. S.

peración de los recursos pesqueros. A tal fin se determinan los períodos, zonas de pesca, especies autorizadas y volumen. Esta actividad únicamente podrá practicarse con aparejo de anzuelo.

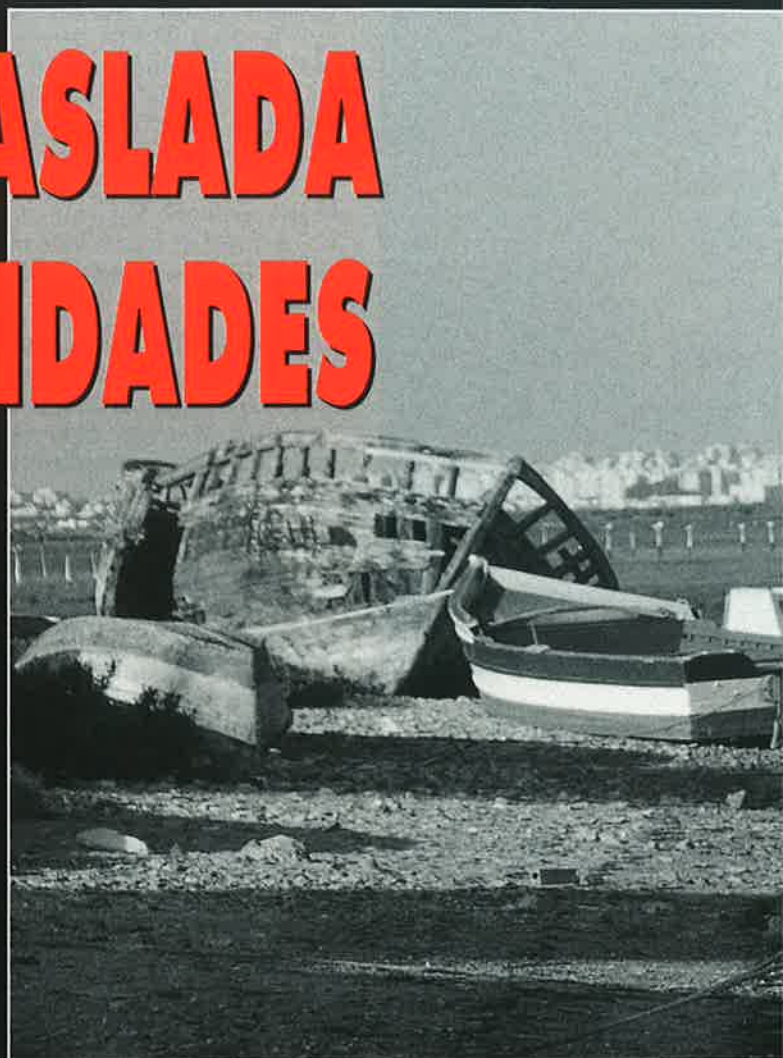
El Título Quinto regula la mejora y adaptación de la flota pesquera. Este título desarrolla lo concerniente a la adecuación de la capacidad extractiva de la flota a los recursos, el fomento de la calidad del producto y la protección medioambiental. Las medidas de adaptación de la flota tienen como objetivo mejorar las condiciones de trabajo a bordo.

La vertebración del sector pesquero se realiza en el Título Sexto con la definición de la naturaleza y las funciones de las cofradías de pescadores y las Organizaciones de Productores (OO.PP.). La ley, como subraya María Dolores Atienza, directora general de Pesca de la Junta de Andalucía, pretende así *"adaptarse a los tiempos que corren, partiendo de la base de que Andalucía cuenta con una asociación de productores acuícolas, conserveros y de almadrabas; así como asociaciones de*



"Con esta norma nos adaptamos a los tiempos que corren, vertebrando el sector pesquero andaluz" (María Dolores Atienza).

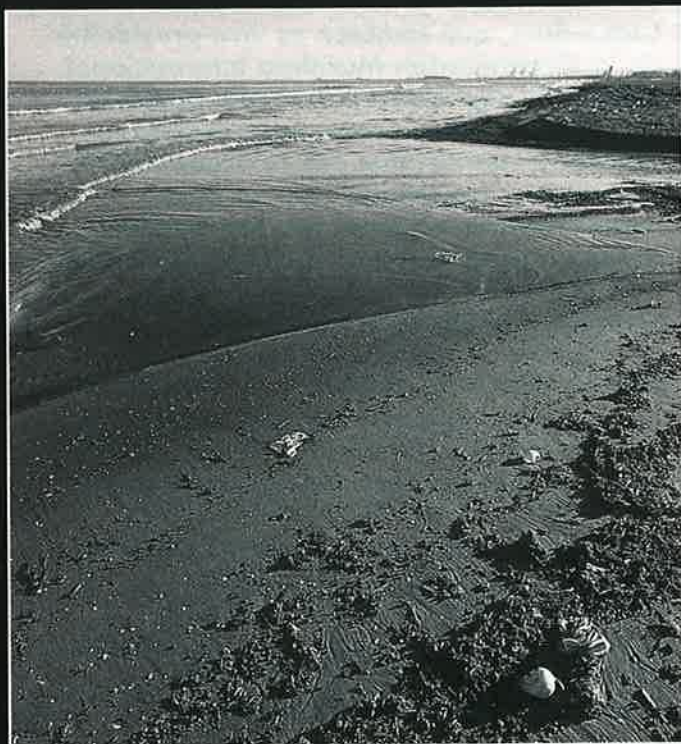
FOMENTO TRASLADA A LAS AUTORIDADES PORTUARIAS LA LIMPIEZA DEL LITORAL



El Ministerio de Fomento trasladará a los puertos las obligaciones de limpieza del litoral, que hasta el presente llevaba a cabo, suplementariamente, Salvamento Marítimo. Y, antes de una año, será obligatorio para todos los buques —los pesqueros incluidos— su declaración de residuos antes de atracar en puerto. El subsecretario de Fomento, Adolfo Menéndez, entiende que las mejoras medioambientales transformarán positivamente el sector, bajo el principio de llevar “una estricta contabilidad medioambiental”.



Será exigible, en un año, la declaración de residuos a pesqueros y flota de recreo y se extremará la vigilancia sobre combustibles y aguas de lastre.



La sede de la Asamblea de Murcia albergó la "I Conferencia Sectorial de Salvamento Marítimo", convocada por el ministro de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos, y su subsecretario, Adolfo Menéndez, hizo el anuncio en el curso de su intervención: *"Serán las propias Autoridades Portuarias las que se encarguen de las tareas de limpieza en caso de contaminación marítima en el área de las doce millas más próximas a las costas"*.

Llevar la contabilidad medioambiental

El propósito de las autoridades del Ministerio de Fomento es el de *"liberar de ese cometido a los servicios de Salvamento Marítimo, que venían desempeñándolo hasta ahora"*. Para Adolfo Menéndez, *"se tratará de llegar a acuerdos con las Autoridades Portuarias, lo que de alguna forma permitirá a Salvamento Marítimo ganar recursos y tiempo para su tarea específica"*.

Al referirse al Plan de Salvamento 2002-2005, añadió que los de años anteriores lo presentaban como en fase de consolidación en calidad de servicio y medios, no obstante lo cual *"será dotado con 295 millones de euros y cuarenta funcionarios más, con dedicación especial a las emergencias náuticas relacionadas con la inmigración ilegal por vía marítima..."*.

El Ministerio ha elaborado el ante-proyecto de Ley de Real Decreto de constitución de la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo, *"órgano de encuentro y debate entre la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas y representaciones de las ciudades de Ceuta y Melilla"*.

Pero en el fondo de esta remodelación que primará la cali-

dad del servicio y las áreas medioambientales portuarias reside la preocupación de las autoridades de Bruselas, que han detectado problemas de este orden en unos quinientos puertos europeos objeto de estudio.

Los cincuenta puertos españoles más importantes habrán de seguir una guía para implantar la gestión medioambiental en sus recintos e introducir los principios de contabilidad ambiental en su explotación.

Y corolario de ello será que Fomento les traslade a las Autoridades Portuarias respectivas lo que hasta ahora era competencia del organismo Salvamento Marítimo. El también organismo Puertos del Estado invertirá 168,3 millones de euros hasta 2005, hacia la adecuación de los recintos portuarios españoles para salvaguardar el medioambiente y atenuar los impactos de sus actividad.

Equilibrios "puerto-ciudad"

Los estudios presentados por el organismo Puertos del Estado en el "I Foro Medioambiental Portuario" revelan que quinientos puertos europeos tienen problemas para una sostenibilidad de los equilibrios entre "puerto y ciudad", es decir, para hallar una relación o integración mejor entre ambos. Se citan, como problemáticas más importantes para la armonía entre esos espacios ciudadanos, el tema de las emisiones de polvo, la eliminación de los dragados, los desechos de las industrias pesqueras, el ruido, las obras, la calidad de agua, el volumen de tráfico y los movimientos de mercancías peligrosas.

Para Javier Ruiz-Tomás, de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, "hay que ir a una relación más amable entre el puerto y la ciudad, a una mejor integración plena, con obras de acondiciona-



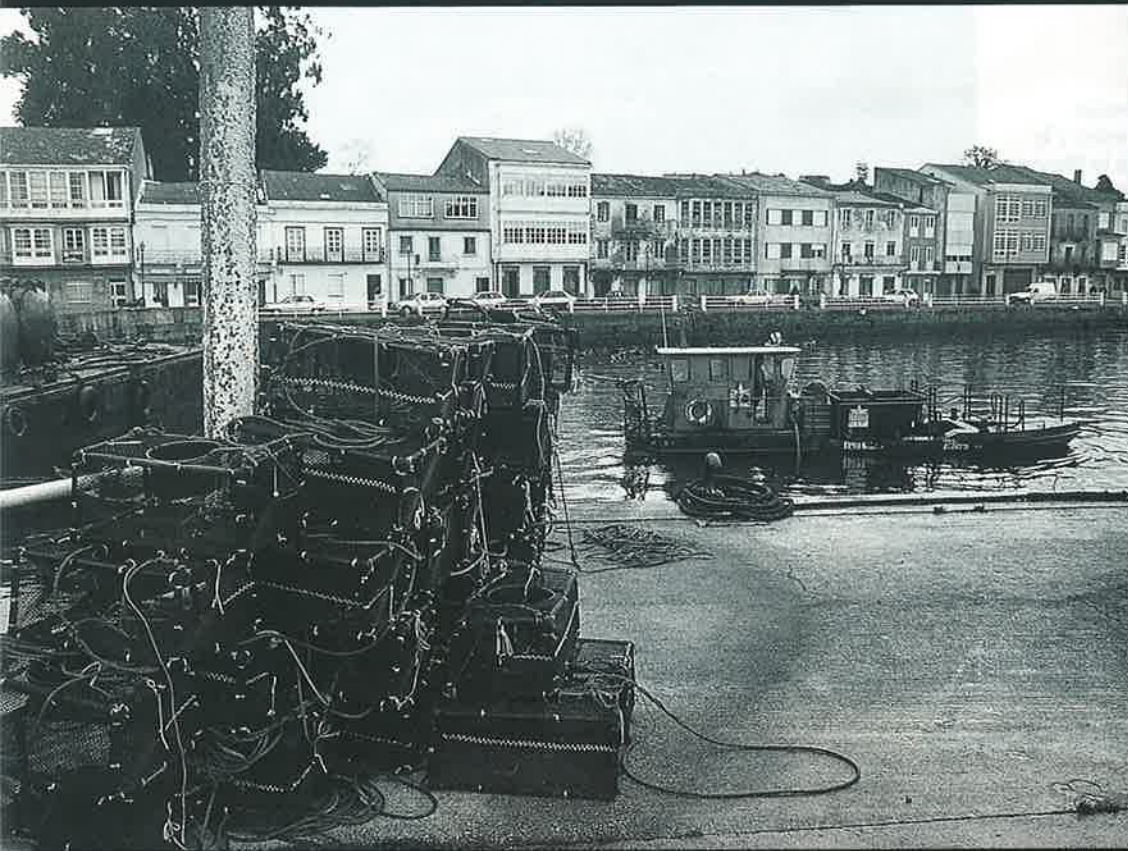
Impulso español desde la Organización Marítima Internacional

Para el director general de Marina Mercante, López-Sors, que también es vice-presidente de la Organización Marítima Internacional (OMI), "la seguridad y el medio ambiente son impulsos recurrentemente debidos a España y canalizados por la organización". La próxima legislación OMI va a ser especialmente exigente con los residuos, aunque nuestras costas y aguas no son las más afectadas por el fenómeno de los vertidos y la limpieza de tanques. Las fuentes de la Dirección General de Marina Mercante añaden que "España lleva una estricta vigilancia costera, desde hace muchos años, y puede decirse que aguas y costas de Galicia -con fuertes contingentes de tráfico- resisten bien el fenómeno y apenas lo acusan en sus cultivos marinos flotantes o pesquerías de costa". Aun así, España es el país que más legislación ha impulsado hacia la OMI en los últimos diez años, en forma de propuestas que, luego, fueron ley.



miento de los edificios y los espacios muertos de las instalaciones portuarias, en las que pueden construirse paseos y jardines, así como enérgicas reducciones de los niveles de ruido y polvo, etc."

Según Miguel Ángel Velasco, jefe del Área de Política Medioambiental de Puertos del Estado, "se ha estado trabajando para la divulgación de las tecnologías limpias y los sistemas de predic-



ción contaminantes, desde el proyecto Ecoport del puerto de Valencia, la guía de ordenación usada en el de Barcelona, los sistemas CIEMAT y las barreras corta-vientos porosas que diseña el Instituto San Ignacio de Arriba para el puerto de Santander, y las Autoridades Portuarias españolas asumen el Código Europeo de Responsabilidad Medioambiental (1984), que toca revisar a finales de este año”.

Residuos a bordo/basuras en la tierra

La gestión de los residuos a bordo está empezando a alcanzar resultados muy prometedores, según un estudio del Nautical Institute británico; se almacena, se segrega y se trata bien el residuo, pero —observan los capitanes— luego, en la tierra, “todo acaba junto en el mismo lugar...”.

El referido estudio denuncia que “sólo son adecuadas las instalaciones de recepción del 51,5 por ciento de los puertos”, lo que resulta bastante desmotivador para el trabajo y el tiempo que a ello se dedica a bordo... Y es que, en tierra, “los residuos se vuelven basura común y sin clasificar, especialmente en los puertos más pequeños o alejados de las grandes rutas...”.

La responsabilidad se traslada a los puertos paulatinamente, y los navieros podrán denunciar a aquellos que tengan instalaciones inadecuadas.

Todos los proyectos de mejora medioambiental —concluyen— llevarán una revisión anual y chequeo de mejoras obtenidas, como una recomendación más, asumida por la Organización de Puertos Marítimos Europeos (ESPO).

La declaración de residuos, obligatoria

Esta batalla medioambiental de los recintos portuarios no excluirá “a los residuos, ni al combustible ni a las aguas de lastre”, porque normativamente se pondrá en marcha —antes de un año— la obligatoriedad de la declaración de residuos a bordo “para todas las embarcaciones del sector pesquero, mercante y la flota de recreo”, según anunció el jefe del Área de Contaminación Marítima de la DGMM, Javier Villanueva.

Esta declaración de residuos a bordo no era obligatoria, hasta el presente, más que para los buques de más de 400 toneladas, pero se extenderá a todos los ya citados, por expreso deseo de la Organización Marítima Internacional (OMI), que ya tiene muy avanzada la nueva normativa. Se fortalece así el Convenio MARPOL, de obligatoriedad en la declaración, antes de la entrada en puerto, y consecuente descarga de los mismos en las instalaciones de recepción que deben existir en los recintos portuarios.

La misma y enérgica vigilancia se hará sobre “la calidad de los combustibles empleados por la motorización del buque y sobre las aguas de lastre, que deberán ser cambiadas antes de entrar en puerto”, ya que los expertos de la Organización Marítima Internacional han alertado sobre la afectación que para las costas tienen algunos microorganismos foráneos contenidos en las aguas de lastre.

S. de Francisco

ELECCIONES EN EL ISM

El pasado día 28 de noviembre se celebraron elecciones sindicales en los servicios centrales y la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Madrid para renovar a los representantes que forman la Junta de Personal, órgano de representación de los funcionarios, y el comité de empresa, que defiende los intereses de los trabajadores laborales.

En las elecciones a la Junta de personal la participación alcanzó el 49,33 por ciento, cifra ligeramente inferior a la de los anteriores comicios, en los que el grado de participación fue del 52%. El número de electores fue de 302 para elegir 11 representantes. Votaron 147 funcionarios, resultando 147 votos válidos (20 fueron en blanco y dos nulos).

La Junta de Personal quedó constituida de la siguiente forma: 5 representantes fueron para la Unión General de Trabajadores, con un total de 61 votos obtenidos; otros 5 representantes fueron para USIAP-USO, con un total de 51 votos asignados, y de una representación para Comisiones Obreras que obtuvo 15 votos.



Comité de empresa

Por lo que se refiere al comité de empresa, integrado por 5 miembros, elegidos por 2 colegios distintos, la composición quedó de la siguiente forma: 3 representantes para el Colegio de Técnicos y Administrativos

y dos para el Colegio de Especialistas y No Cualificados. Los tres representantes de Técnicos fueron dos para Unión Sindical Obrera (USO), que obtuvo 14 votos, y uno para Unión General de Trabajadores, que alcanzó 9 votos. En el Colegio de Especialistas y No Cualificados

los dos representantes fueron para USO, que fue la única fuerza sindical que presentó candidatura a este colegio. Obtuvo cuatro de los votos válidos. Hubo cuatro en blanco y uno nulo.

El número total de electores para el comité de Empresa fue de 52, de los que 34 eran para el Colegio de Técnicos y 18 para el de Especialistas. El índice de participación en el primero de los colegios fue del 55,7 por ciento y en el segundo del 58,82. Estos porcentajes estuvieron muy por debajo de los alcanzados en las elecciones de 1998, en que fueron del 78% y el 83%, respectivamente.



Visita del Secretario de Estado a la Dirección Provincial del ISM en Palma de Mallorca

Gerardo Camps, secretario de Estado de la Seguridad Social, acompañado de M^a Antonia Lucena, directora general del Instituto Social de la Marina, y de Catalina Cirer, delegada del Gobierno en Baleares, visitó el pasado 29 de noviembre la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Palma de Mallorca.

A su llegada a la Casa del mar fue recibido por el director provincial del ISM en Baleares, José M^o González, a quien acompañaban los directores provinciales de las entidades gestoras, Alfonso Ruíz, director provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social, y Antonio Comas, director provincial de la Tesorería de la Se-



guridad Social, así como la directora del Área de Trabajo, M^a Rosa Arregui. Tras recorrer la Dirección Provincial, Gerardo Camps se reunió con los jefes de los distintos departamentos con quienes departó sobre cuestiones de su trabajo diario. La directora general del ISM aprovechó su estancia en Pal-

ma de Mallorca para visitar las obras que se están realizando en la Escuela Náutica, con una inversión de 150.000 euros. La Dirección Provincial del ISM está realizando obras de acondicionamiento también en sus dependencias de Alcudia y Cala Ratjada con una inversión total de 751.265 euros.

PARA CONSUMOS EXCEPCIONALES, MOTORES MARINOS CAT



LA POTENCIA SE LLAMA CATERPILLAR

Pase lo que pase, su barco no puede estar parado. Por eso usted necesita sentir que bajo la cubierta se aloja un motor robusto y fiable, capaz de proporcionar la fuerza suficiente ante cualquier situación y con un consumo excepcionalmente bajo. Caterpillar le ofrece la más amplia gama de potencias. Desde 63 HP hasta 22.000 HP con motores tanto propulsores como auxiliares, que cumplen la norma IMO de emisiones contaminantes. Motores incansables que combinan sus altas prestaciones y rendimiento con la garantía de un soporte técnico y de suministros que sólo Finanzauto y su amplia red de Agentes Marinos puede ofrecer. Con un Motor Marino Caterpillar su navegación será más segura y más rentable.



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

El buque-hospital "Científico", fletado por el Instituto Social de la Marina para atender sanitariamente a las flotas embarcadas de marzo a noviembre para faenar en las costeras del bocarte, del bonito y del pez espada, regresó el pasado 25 de noviembre a su puerto base en Santander, una vez finalizada satisfactoriamente la campaña "Asistencia Médica Embarcada", que lleva como identificativo SANIMAR. Éste es el segundo año consecutivo que el ISM mantiene esta campaña durante ocho meses, ya que tradicionalmente sólo comprendía los de junio a septiembre y atendía a la flota bonitera, y el primero que se realiza con el buque-hospital "Científico". La campaña se había iniciado el pasado mes de marzo y en su presentación contó con la asistencia de la directora general del ISM, María Antonia Lucena.



El buque-hospital "Científico" atendió 221 consultas

FINALIZÓ LA CAMPAÑA "ASISTENCIA MÉDICA EMBARCADA 2002"

Durante la campaña el buque-hospital "Científico" ha navegado 19.510 millas durante 219 días y ha atendido 221 consultas. El 55 por ciento de ellas se han realizado por radio, el 27 por ciento a bordo del buque sanitario y el 18 por ciento restante a bordo de otros buques.

En total se ha atendido a 102 tripulantes, la mayoría españoles

(92). El 53 por ciento de estas asistencias ha sido por enfermedad y el 47 por ciento por accidente. El número de tripulantes ingresados a bordo del buque-hospital ha sido de 18, con una estancia media de 2,17 días. Los accidentes laborales han supuesto el 72 por ciento de los ingresos.

Se han realizado asimismo 17 evacuaciones, una de ellas por helicóptero, 12 a través del propio buque sanitario y el resto

(4) a través de otros barcos. Se han efectuado 16 asistencias técnicas, el 81 por ciento (13) para suministro de combustible, y el resto por trabajo de buzos.

Tres costeras

El total de la población que ha estado atendida en esta campaña AME 2002 ha sido de unos 10.000 tripulantes. Desde el pasado año y atendiendo a las peticiones de las cofradías de pescador

res del Cantábrico, la campaña se amplió a las flotas del bocarte y del pez espada. En la campaña del bocarte, que se desarrolla durante los meses de abril y mayo, participan unos 250 barcos y 3.200 tripulantes. En la costera del bonito, que dura de junio a septiembre, faenan 600 barcos con unos 5.000 trabajadores. La flota del pez espada está integrada por 150 buques y por alrededor de 1.800 hombres.

Prestaciones de la AME

Los servicios médicos que ha proporcionado la AME desde el buque-hospital "Científico" han sido consultas radio-médicas, hospitalización en la enfermería del buque, en la medida en que los enfermos han podido ser trasladados al mismo, y la evacuación sanitaria urgente, por vía marítima o aérea, en los casos en que ésta ha



sido necesaria. En el único caso en que ésta ha sido precisa el "Científico" se coordinó con la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo.

Además de esta función sanitaria, el buque ha prestado tareas de apoyo logístico de emergencia a los barcos que lo han necesitado, consistentes en reparaciones en la obra viva de los pesqueros y zafamiento de hélices de los enganches de pesca, entre otros. Para realizar estas tareas el buque sanitario ha contado con una tripulación especializada en la que estaba incluido un equipo de buzos.

La asistencia médica la han realizado dos facultativos y un ATS de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina en cada una de las mareas mensuales.

Conviene también recordar que la AME 2002 se ha encuadrado dentro de los programas que el Ministerio de Trabajo y



Asuntos Sociales viene realizando en el área de Seguridad Social, previstos en el Instrumento Financiero de Ordenación Pesquera (IFOP). Su coste ha sido de 1,081 millones de euros.

De la importancia que esta campaña tiene para las tripulaciones embarcadas habló la directora general del ISM al inicio

de la misma, al destacar que "permite prestar asistencia sanitaria a las tripulaciones tanto en sus propios barcos como a bordo del buque sanitario, cuando los enfermos requieren atención hospitalaria, ya que el objetivo de la AME es que los trabajadores del mar embarcados reciben la misma atención médica que los trabajadores de tierra".

El final de la campaña contó con la presencia de los directores provinciales de Cantabria, Rafael Puente; de Asturias, Ángel González Lago; de Vizcaya, Ignacio Erice, y de Guipúzcoa, Mercedes Jaúregui. Tanto ellos como el equipo médico que terminó la campaña, y que fue el mismo que la inició, los hermanos José Manuel y José Luis González Valle-cillo y el ATS Víctor Martínez Montagut se mostraron satisfechos por el desarrollo de la AME y destacaron la confianza y la tranquilidad que supone tanto para las tripulaciones como para las familias saber que cuentan con atención sanitaria próxima cuando están embarcados.

El buque-hospital "Científico"

Para esta campaña de Asistencia Médica Embarcada el ISM ha fletado el buque "Científico", un antiguo arponero, construido en Halifax (Canadá) en 1972 y reconstruido y transformado en Vigo en 2000 como buque de investigación oceanográfica, apoyo a plataformas petrolíferas y actividades "off shore".

Acondicionado como buque sanitario dispone de enfermería equipada con sala de curas, sala de UVI, camarotes para alojar a seis pacientes, capacidad para 14 en caso de necesidad, embarcación neumática para el transporte entre el barco y los pesqueros, dos grúas a ambas bandas, una de 13 metros y otra de 9, cubierta preparada para posibles evacuaciones por helicóptero.

El "Científico" tiene 52 metros de eslora y 10,97 de manga, 5,49 metros de puntal, y está dotado con equipo de comunicación VHF, onda corta y sistema de comunicación por satélite INMARSAT. ■

Es la decimoséptima de la editadas por el Instituto

EL ISM PRESENTA LA GUÍA DEL PUERTO DE SANTANDER PARA LA GENTE DEL MAR

El Instituto Social de la Marina ha iniciado la difusión de la Guía del Puerto de Santander para la Gente de Mar editada por este organismo, que depende del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Ésta es la decimoséptima de las Guías que edita el ISM y cuyo objetivo es dar a conocer a los marinos en general, y a los transeúntes en especial, que acuden a las hospederías de las Casas del Mar, los servicios que el ISM pone a su disposición en esa localidad concreta, y aportar datos útiles sobre la ciudad.

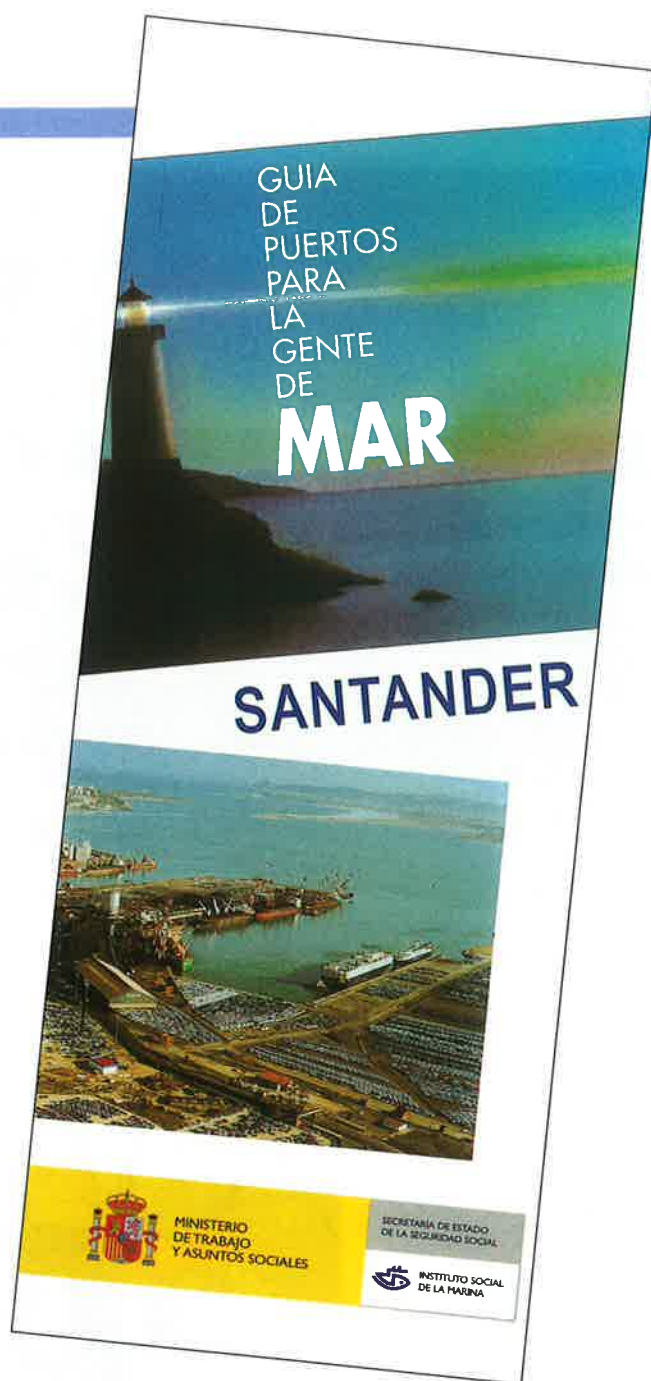
La Guía del Puerto de Santander para la Gente de Mar ofrece una aproximación histórica y cultural a la ciudad y a la provincia, con referencias de interés a sus fiestas y a su gastronomía. Presenta asimismo una propuesta de excursiones y visitas turísticas señaladas e información de interés general y datos sobre comunicaciones y ocio—hoteles, oficinas de servicios, museos, monumentos, edificios públicos— que se completan con un plano de la ciudad y un mapa de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Los trabajadores del mar encontrarán también datos de especial valor sobre consulados, consignatarios, estibadores portuarios, cofradías, centrales sindicales y otros de interés marítimo, así como ubicación, direcciones y puntos de contacto de los servicios e instalaciones de la Dirección Provincial y sobre las hospederías que el ISM

■ La Guía ofrece información útil para conocer la ciudad y sobre los servicios que el ISM pone a disposición de los trabajadores del mar.

ofrece a los trabajadores del mar en el litoral español y en el extranjero. La Guía es de difusión gratuita y se encuentra disponible en todas las Casas del Mar de su ámbito geográfico.

Las Guías para la Gente del Mar pretenden dar a conocer a los trabajadores del mar, y de manera especial a los marinos transeúntes que acuden a las hospederías de las Casas del



Mar, los servicios que el ISM pone a su disposición en esa localidad concreta.

Con la publicación de las Guías de Puertos para la Gente del Mar, el ISM cumple con el Convenio número 163 de la OIT sobre bienestar de la gente de mar en el mar y en el puerto, uno de cuyos objetivos es facilitar los medios y servicios de bienestar acuerdos a la gente de mar, así como la financiación de los mismos. Para dar cumplimiento a este compromiso, el ISM cuenta con las Casas del Mar y las Hospederías, en las que se facilita un buen servicio asistencial y resi-

dencial a los trabajadores del mar en tránsito, cualquiera que sea su nacionalidad.

El ISM ha editado hasta el momento las Guías de los Puertos de Tarragona, Valencia, Cartagena, Huelva, Bilbao, A Coruña, Barcelona, Las Palmas, Vigo, Vilagarcía de Arousa (Pontevedra), Cádiz, Gijón, Tenerife, Málaga, Palma de Mallorca y Pasajes (Guipúzcoa), y tiene previsto continuar con estas publicaciones hasta finalizar el proyecto. A lo largo de este año se presentarán las Guías de los Puertos de Alicante, Castellón y Almería. ■

Se ha cerrado un año negro para la gran familia marítima pesquera. La actualidad del sector que se había desarrollado en los meses precedentes en un clima de normalidad ha quedado eclipsada durante las últimas semanas por el hundimiento del viejo petrolero "Prestige" con unas 55.000 toneladas en sus tanques a 250 kilómetros de las costas gallegas, mientras en su agonía vertió en diferentes puntos otras más de 15.000 toneladas. Casi 1.000 kilómetros de litoral gallego han sido afectados por una marea negra que ha sembrado la destrucción y la muerte con efectos hoy incalculables para el medio



ambiente y la actividad pesquera, mientras centenares de pequeñas manchas de fuel desembarcaban también en playas del Cantábrico. La Administración Central y la Comunidad Autónoma han puesto en marcha diferentes líneas de apoyo directo a los afectados para paliar la falta de ingresos que sufrirán durante muchos meses miles de familias cuya única forma de vida era la mar. Un desastre que ha puesto también de manifiesto la respuesta solidaria de toda la sociedad. 2002, como hace una década con el "Mar Egeo" frente a A Coruña, será un año que marcará la historia del sector de la pesca en Galicia.

GALICIA SE VISTIÓ DE LUTO

Premiado como mejor barco especial y por su innovación

BUQUE-HOSPITAL “ESPERANZA DEL MAR”, UN AÑO DE SERVICIO A LA FLOTA PESQUERA

El nuevo buque-hospital “Esperanza del Mar” cumplió el pasado mes de octubre su primer año de servicio a la flota pesquera española y lo hace con un intenso bagaje marinerero. En este tiempo ha navegado 81.126 millas, ha realizado 1.907 actuaciones sanitarias y 233 de apoyo logístico; ha prestado asistencia a 830 trabajadores y a 87 buques. En el último año ha sido presentado ante organismos internacionales vinculados con el ámbito marítimo y laboral: la Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo, donde el Instituto Social de la Marina ha recibido unánimes elogios por esta iniciativa que acerca la asistencia sanitaria a los trabajadores del mar. Y ha recibido tres importantes distinciones que le califican como el mejor barco de servicios especiales y destacan su carácter innovador y su condición de único al servicio de una flota pesquera.

El “Esperanza del Mar”, que cada final de mes rinde viaje en su puerto base de Las Palmas tras haber prestado asistencia sanitaria y apoyo logístico a la flota pesquera española que faena en el caladero mauritano, es heredero del viejo buque del mismo nombre que el Instituto Social de la Marina puso en servicio en 1982.

Aunque ni en su estampa, ni en dotación técnica, ni en confort interior tenga nada que ver con su predecesor, el nuevo buque-hospital se



asemeja al viejo barco en que, como aquél, empieza a tejerse en torno a él una amplia red de historias de mar, cuajadas de servicios arriesgados, mareas complicadas, asistencias difíciles y anécdotas divertidas o dramáticas, según como le toque a Neptuno.

Cumpliendo estrictamente con su función, el esplendoroso “Esperanza del Mar”, que salía de los astilleros en septiembre de 2001, ha atendido 1.192 consultas radiomédicas, 278 ambulatorias a bordo del propio barco y 9 con desplazamiento del personal sanitario a otros barcos pesqueros. Ha registrado 208 hospitalizaciones, con una estancia media de 5,18 días, y en su quirófano se han efectuado 82 intervenciones quirúrgicas. El 51,9 por cien de los ingresos a bordo fueron por causa de accidente y el 48,1 restante por enfermedad. Ha administrado 31 vacunas.

De los 830 trabajadores asistidos, el 54,4 por ciento fueron españoles, el 5,1 por cien marroquíes y el 40,5 de otras nacionalidades.

De las 233 actuaciones de apoyo logístico, 38 fueron para asistencia de buzos, 130 evacuaciones desde el propio buque hospital, cinco desde otros pesqueros, diez a través de helicóptero. De los 87 barcos asistidos,

el 70 por ciento eran españoles, el 6 por ciento marroquíes y el 24 por ciento de otras nacionalidades.

Mejor barco especial

El “Esperanza del Mar” ha recibido tres importantísimos premios este año que le acreditan como el mejor buque para servicios especiales, uno de los buques más relevantes del año 2001 y el único buque asistencial civil expresamente dirigido a prestar asistencia a una flota pesquera.

La primera de estas distinciones, mejor buque para servicios especiales, le fue concedido por la publicación “Lloyd’s List” en el marco de la Feria Marítima de Hamburgo. En esta primera edición de premios organizada por la prestigiosa revista se ha pretendido resaltar la innovación en la construcción naval y el avance en tecnología marítima.

Integraban el jurado de estos premios representantes de instituciones internacionales vinculadas al sector naval, entre ellas la Sociedad de Arquitectos e Ingenieros Navales, la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación, la Organización Marítima Internacional, el Instituto de Ingeniería, Ciencia y Tecnología Naval y el Consejo Europeo de Equipamiento Marítimo.

Con anterioridad, las revistas "The Royal Institution of Naval Architects" (The RINA) y "Maritime Reporter and Engineering News" le seleccionaron como uno de los barcos más relevantes del año 2001 y destacaron su carácter altamente innovador como barco sanitario y de asistencia logística.

Presentación internacional

El "Esperanza del Mar", bien conocido entre los trabajadores del mar, ha sido presentado en diversas instancias internacionales. La primera de estas presentaciones tenía lugar al inicio de su segunda marea, en noviembre de 2001, en el puerto mauritano de Nouadhibou, donde el ISM cuenta también con un centro asistencial.

Asistieron a los actos organizados con este motivo los embajadores de España, Francia y Alemania, la delegada de la Comisión Europea y otros miembros del Cuerpo Diplomático acreditado en Mauritania, así como una nutrida representación del sector pesquero de aquel país, de las autoridades locales y de Nouakchott y de los consignatarios de barcos españoles en el puerto de Nouadhibou.

El 20 de mayo de 2002, coincidiendo con el 75 periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, la directora general del ISM, M.^a Antonia Lucena, presentaba el buque-hospital ante la Organización Marítima Internacional, en Londres.

El 16 de octubre Lucena Varea hacía la presentación del "Esperanza del Mar" ante la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en Ginebra, durante la reunión del Grupo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo.

En todos los casos el ISM ha recibido vivos elogios por esta iniciativa considerada una innovación en la protección de los trabajadores del mar y destacando su condición de único buque sanitario y de apoyo logístico en todo el mundo al servicio a una flota pesquera.

Ejercicios de salvamento

Coincidiendo con la presentación del buque-hospital en Nouadhibou, se desarrolló un simulacro de Salvamento en colaboración con el Servicio Aéreo de Rescate. Participa-

ron en el mismo un helicóptero Súper Puma HD-2 1 y un Fokker F-27.

El día 5 de febrero, durante la Presidencia comunitaria de España, se realizó un ejercicio aéreo-marítimo de simulacro de salvamento en aguas próximas al puerto de Arrecife de Lanzarote, con el nombre "Arrecife 2002". Presidió el supuesto táctico el secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, a quien acompañaba María Antonia Lucena Varea, directora general del Instituto Social de la Marina, y fue seguido también por representantes de otros países comunitarios.

Además del ISM, que intervino con el buque-hospital y con el Centro Radio Médico Español, participaron en la operación medios y efectivos de la Dirección General de Marina Mercante, de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, del Ejército del



Aire, de la Guardia Civil, de Cruz Roja y de la Compañía Telefónica de España.

Este tipo de ejercicios se inscriben en el programa habitual de mantenimiento de los efectivos asistenciales del ISM, con los que se pretende actualizar y mejorar los procedimientos empleados y la coordinación entre los medios participantes.

Convenios de colaboración

Por otra parte, el Instituto Social de la Marina y el Gobierno de la Comunidad Autónoma de Canarias trabajan desde hace meses sobre dos convenios de colaboración vinculados al buque-hospital.

El primero de ellos firmado el 9 de diciembre de 2002 con la Con-

sejería de Educación, Cultura y Deporte, a través del Instituto Canario de Ciencias Marinas, tiene por objeto regular el marco de la colaboración científica y tecnológica entre el ISM y el Instituto Canario de Ciencias Marinas (ICCM) en el campo de las ciencias marinas, tanto en el ámbito de la investigación como de la formación de los trabajadores del mar.

El segundo convenio trataría de establecer la colaboración entre la Consejería de Sanidad y Consumo, a través del Servicio Canario de la Salud y el ISM para la asistencia sanitaria telemática del buque-hospital "Esperanza del Mar" por el Hospital General de Gran Canaria Dr. Negrín.

El ISM mantiene ya un convenio de colaboración con el Instituto Nacional de Meteorología por el que in-

tegra el buque-hospital en el Programa ASAP, de ámbito mundial, para una mejor observación de la atmósfera superior y del conocimiento de las interacciones tierra-atmósfera. El "Esperanza del Mar" es el único buque español que proporciona esta información.

Intervenciones inusuales

Además de las asistencias sanitarias y de apoyo logístico que le son propias al "Esperanza del Mar", el buque-hospital ha realizado en este año de servicio algunas intervenciones inusuales. En los últimos días del mes de julio, cuando el barco navegaba hacia su puerto base tras un mes de estancia en el caladero subsahariano, la tripulación del barco sanitario, sin cuya colaboración y entrega no podría entenderse cabalmente la función social que desarrolla el buque, avistó y recogió un calamar gigante

del género *Architeuthis*. El cefalópodo, de seis metros de longitud, fue entregado al Instituto Canario de Ciencias Marinas (ICCM), entidad que tiene suscrito un proyecto de colaboración con la Universidad de Las Palmas. Se trata del segundo ejemplar de calamar gigante encontrado en aguas canarias, después del que se recogiera en 1861, y el hallazgo fue muy valorado en medios científicos.

Un año es un espacio corto en la vida de cualquier barco, pero el "Esperanza del Mar" no es un barco cualquiera. El diario de un año en el "Esperanza del Mar" guarda las claves de la vida cotidiana en la mar y el recuerdo de algunos de esos momentos que acaban siendo decisivos en la existencia de los seres humanos. Como el hundimiento del "Peix de Mar XVI", cuya tripulación sería rescatada por el "Feber III" y transbordada al "Peix de Mar XV". O los 17 tripulantes del "Onudak III", rescatados sanos y salvos por el "Rojamar" y conducidos a Dakar. O la vía de agua en el "Ondartzape", o el "Hichan II", taponadas en precario por los buzos y arribando a puerto con ayuda del buque-hospital. O las evacuaciones realizadas con mar arbolada, desde pesqueros zarandeados por las olas a la lancha de salvamento convertida en un juguete de la tempestad, que concluyen felizmente.

En otros casos, el diario de a bordo se limita a ser testigo de algún drama cuyo secreto guarda únicamente el mar. Como el destino de los ocupantes del cayuco (embarcación pesquera artesanal propia de la costa mauritana) de 11,65 metros de eslora, encontrado el 19 de noviembre vacío y a la deriva cuando el barco navegaba con fuerte marejada. La embarcación, convertida en un peligro para la navegación en esas condiciones, fue izada a bordo y entregada a la autoridad marítima mauritana el día 21, coincidiendo con el desembarco de cuatro hospitalizados para recibir asistencia médica en Nouadhibou.

Un año, en fin, en la historia del nuevo "Esperanza del Mar" y en la de las gentes de mar que, en un momento difícil, tuvieron la fortuna de encontrarse en su derrota. ■

Así fue el 2002 en el Instituto Social de la Marina

FORMACIÓN, PREVENCIÓN, COOPERACIÓN INTERNACIONAL

Durante el año 2002, el Instituto Social de la Marina continuó impulsando proyectos de formación y de cooperación internacional con distintos países africanos e iberoamericanos con el objetivo de cumplir con lo que es la razón de ser de esta entidad que es la mejora de las condiciones de vida, salud y trabajo de la gente del mar. Además de realizar los trabajos propios de gestión de prestaciones sociales, como entidad gestora del Régimen Especial del Mar de la Seguridad Social, el ISM realizó otras actividades vinculadas al Programa de Sanidad Marítima, tanto en su vertiente de prevención como asistencial.

Así, se pusieron en marcha dos campañas institucionales para prevenir los riesgos laborales en los trabajadores del mar y se llevó a cabo durante ocho meses la campaña de Asistencia Médica Embarcada para atender sanitariamente a los más de diez mil trabajadores que acuden anualmente a las costeras del bocarte, del bonito y del pez espada.

También cabe mencionar que el buque-hospital "Esperanza del Mar" fue presentado a nivel internacional en dos de los más importantes organismos relacionados con el sector marítimo pesquero como son la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT).



Si el año 2001 estuvo marcado por la entrada en servicio del nuevo buque hospital "Esperanza del Mar", en el año 2002 es importante destacar su presentación a nivel internacional y los pre-



mios que, también a nivel internacional, ha recibido.

El 20 de mayo la directora general del Instituto Social de la Marina presentó el buque hospital "Esperanza del Mar" ante la Organización Marítima Internacional en su sede de Londres, coincidiendo con la celebración del 75 periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima. Ante un público experto encabezado por William A. O'Neill, secretario general de esta organización y el vicesecretario general, E. Mitropoulos, y la directora general de Relaciones Internacionales, Olga Bósquez, María Antonia Lucena hizo la historia del buque hospital y los trabajos que ha realizado desde su entrada en servicio en 1982, resaltando que es el único buque sanitario y de apoyo logístico en todo al servicio de una flota pesquera.

Con posterioridad, el 6 de octubre la máxima responsable del Instituto Social de la Marina presentó el buque hospital en la Organización Internacional de Trabajo, coincidiendo con la reunión del Grupo sobre las normas relativas al trabajo marítimo.

Acompañada por la directora del Departamento Marítimo de la OIT Cleopatra Doumbia-Henry, el director de la Oficina de la OIT en España, Juan Hunt, y el consejero laboral de la Embajada de España en Ginebra, Carlos López Monis, María Antonia Lucena, aprovechó para, además de presentar el "Esperanza del Mar", explicar el Programa de Sanidad Marítima en su conjunto. Fueron numerosos los asistentes que manifestaron su deseo de que el ISM presentara el "Esperanza del Mar" en sus respectivos países.

En ambas ocasiones al finalizar la intervención de la directora general del ISM se proyectó un vídeo en el que se refleja en imágenes la asistencia sanitaria a bordo que ofrece el Instituto.

Premios

A lo largo del año 2002 el "Esperanza del Mar" ha recibido dos premios. Las revistas "The Royal Institution of Naval Architects" (The RINA) y "Maritime Reporter and Engineering News" coin-



cidieron en otorgar las máximas calificaciones al buque hospital y situarle entre los barcos más relevantes del año 2001, por su carácter innovador como barco sanitario y por el hecho de que sea el único en el mundo.

También la publicación "Lloyd's List" calificó al "Esperanza del Mar", coincidiendo con la celebración de la Feria Marítima de Hamburgo, co-

mo el mejor buque para servicios especiales.

Cooperación internacional

En los últimos doce meses el Instituto Social de la Marina ha impulsado una serie de actividades en el marco del programa de cooperación internacional, que se inició en 1992, y que hasta el momento se ex-

tiende a diversos países de África e Iberoamérica.

La participación del ISM en este tipo de programas viene realizándose a instancias de los países interesados en potenciar y desarrollar su sector pesquero, conocedores de la larga trayectoria y dedicación a la promoción profesional y laboral de los trabajadores del mar de este organismo y de la amplia infraestructura de medios ma-

teriales y humanos disponibles, así como de su experiencia en la planificación y ejecución de programas formativos, sociales y sanitarios.

La formación es el eje de los programas de cooperación internacional y se realiza a través de distintos cursos que o bien se imparten en el país que lo solicita o bien se realizan en el Centro Nacional de Formación Marítima que el ISM tiene en la localidad pontevedresa de Bamio, que es un elemento de vital importancia para este programa de cooperación internacional.

En la actualidad el ISM tiene proyectos en marcha con países de África e Iberoamérica. Entre los primeros están Mauritania, Senegal, Túnez, Mozambique y Namibia, y entre los segundos Cuba, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Colombia, Perú, Ecuador y El Salvador.

Acuerdo con Cuba

Fruto del Acuerdo de Asistencia Técnica, firmado entre el ISM y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en noviembre de 2001, fue el programa de actividades formativas que desarrolló el ISM en La Habana durante los cinco primeros días del mes de julio. El programa de formación estuvo coordinado por la directora provincial de Málaga, Rocío Blanco, y contó con módulos de Seguridad Social, Formación Sanitaria, Régimen de Trabajo-Descanso y Sistema Retributivo.

En el transcurso de su estancia en La Habana, la directora general del ISM, María Antonia Lucena, tuvo la oportunidad de entrevistarse con el ministro cubano de Trabajo y Seguridad Social, Alfredo Mo-

rales, quien se mostró interesado por conocer las últimas reformas introducidas en España en materia de seguridad social así como en ampliar el marco de colaboración con el ISM.

Taller de Administración Pesquera

En febrero, el Instituto Social de la Marina participó en el Taller Regional sobre Administración de la Industria Pesquera y la Biodiversidad en los Países de la Comunidad del Mercado Común del Caribe (CARICOM), celebrado en Los Roques (Venezuela)

El objetivo de este Taller fue elaborar un documento final en el que se recogieron las líneas de actuación concretas sobre las que el CARICOM pidiese cooperación al Gobierno de España. El representante del ISM fue el director de la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera de Isla Cristina (Huelva), José Carlos Macías, quien en su ponencia tuvo la oportunidad de explicar a los participantes en el Taller la labor que realiza el ISM.

Cooperación con Costa Rica

A petición del Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura (INCOPECA), la directora general del ISM viajó a Costa Rica para estudiar la posibilidad de poner en marcha un programa de cooperación técnica con el objetivo de desarrollar la pesca artesanal en aquel país. De seguir adelante este proyecto, se trataría de formar técnicos en artes de pesca y navegación, seguridad marítima y formación sanitaria en manipulación y conservación de las capturas, capacitación de técnicos gerenciales para el



manejo de una lonja y una fábrica de hielo que se pretende establecer en la localidad de Puntarenas.

En septiembre, el Instituto Social de la Marina coordinó las Terceras Jornadas para el Análisis de la Pesca Artesanal,

organizadas por la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI) en Cartagena de Indias (Colombia). El encuentro de carácter técnico se había convocado a instancias de diversos países iberoamericanos con el objetivo de mejorar las

condiciones de vida de los trabajadores del sector y fomentar el intercambio de experiencias en los países participantes.

Finalmente, cabe recordar que, en junio, quince representantes de siete países de Iberoamérica, pertenecientes a las administraciones, organizaciones empresariales y de trabajadores relacionados con el sector marítimo, participaron en el "Curso sobre Seguridad y Salud en el Trabajo en el Sector Pesquero", que se celebró en los Centros de Formación de la OIT en Turín y en el Centro Nacional de Formación Marítima que el ISM tiene en Bamio. El objetivo del curso fue dar a conocer en profundidad la normativa de la OIT en materia de seguridad y salud en el Trabajo

Formación y prevención

La formación y la prevención son dos actividades esenciales para el Instituto Social de la Marina. Además del Plan de Formación Permanente para el personal de la casa, el ISM desarrolló durante el año que finaliza un Programa de Formación dirigido expresamente a los trabajadores del mar con el que se ha dado respuesta a la continua evolución de los mercados de trabajo que requieren un alto nivel de especialización y de polivalencia del trabajador.

Sólo en los seis primeros meses del año el ISM había impartido 364 cursos que habían sido seguidos por 5.804 alumnos, lo que representaba que ya se había cumplido el 53 por ciento de los objetivos previstos.

De especial importancia ha sido en este año el Plan de Formación diseñado para los trabajadores afectados por el paro en aguas de Marruecos, al no renovar este país el acuerdo pesquero. Para realizarlo se efectuaron 1.520 entrevistas a los tripulantes en paro para diseñar planes de reinserción personalizadas. En total el proyecto contempló la realización de 63 cursos con más de 12.000 horas lectivas.

En el ámbito de su Programa de Formación, el ISM desarrolla actividades docentes de formación reglada, ocupacional y continua, siempre inscritos en el marco del Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional y de los criterios definidos por los organismos internacionales como la OIT.

Para llevar a cabo esta formación el ISM cuenta con una infraestructura integrada por las Casas de Mar, así como con Unidades Móviles, Centros Estables de Seguridad y Simuladores de Pesca y Navegación. Cuenta también con siete Escuelas de Formación Profesional Náutico Pesqueras y con los dos Centros Nacionales de Formación Marítima, el de Bamio y el de Isla Cristina.

Por lo que se refiere a la Asistencia Médica Embarcada tanto las actividades llevadas a cabo por el buque hospital "Esperanza del Mar" como las del "Científico" se resumen en dos reportajes recogidos en este mismo número de "MAR". ■



CAMPAÑAS DE PREVENCIÓN

A lo largo de 2002 el ISM diseñó dos campañas de prevención de riesgos laborales en los trabajadores del mar. La primera de ellas fue presentada por la directora general del ISM en Santander coincidiendo con el inicio de la AME 2002. Bajo el lema "Tú puedes evitar bajas en el mar", su objetivo, según explicó María Antonia Lucena, era "alentar a los trabajadores del mar a actuar en situaciones difíciles y a mejorar su formación participando en los cursos de formación sanitaria que organiza el ISM".

La segunda ha sido una campaña de publicidad institucional, que presentó el secretario de Estado, Gerardo Camps, acompañado de la directora general del ISM, María Antonia Lucena, que, con el lema "Siempre a tu lado" fue dirigida a



los trabajadores del mar, a sus familias, a las asociaciones empresariales, a los sindicatos y cofradías de pescadores. Su objetivo: concienciar sobre la necesidad de extremar la prevención de los accidentes, dada la singularidad del sector marítimo, tanto en las condiciones de vida como en el trabajo a bordo.



Jornadas Técnicas en el marco de la Presidencia española de la UE

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

El Instituto Social de la Marina organizó, a primeros de junio, unas Jornadas Técnicas sobre "La protección social de los trabajadores del mar", que 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. Celebradas en el Centro Nacional de Formación Marítima que el ISM tiene en Bamio, fueron inauguradas por el secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps y la directora general del Instituto, María Antonia Lucena. En las Conclusiones que elaboraron los expertos que participaron en este seminario se dejó constancia de que es un modelo a seguir el Programa de Sanidad Marítima que ha diseñado el ISM para la protección sanitaria de los trabajadores del mar.

Las Jornadas Técnicas, organizadas por el ISM, 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 trabaja-



dores del mar estén protegidos frente a cualquier contingencia que pueda sobrevenir y que sus derechos a percibir pensiones estén garantizados.

A este encuentro asistieron más de 130 expertos procedentes de 15 países de la Unión Europea y de Iberoamérica, así como una numerosa representación de técnicos de la Seguridad Social española y representantes del sector marítimo pesquero, de armadores y de sindicatos.

La protección de los trabajadores del mar

Las Jornadas, que estuvieron coordinadas por Jesús Martínez Girón, catedrático de Derecho del Trabajo de la Universidad de La Coruña, se desarrollaron en tres 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 marítimas".

En el transcurso 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".

También se habló de la prevención de los riesgos laborales y de la importancia que tiene para evitarlos la debida formación y se expusieron detalladamente cuáles son los riesgos específicos del trabajo en el mar y especialmente en el sector pesquero, y se enumeró la abundante legislación específica que existe al respecto.

Programas públicos de sanidad

Otra cuestión a tratar fue la salud y sanidad marítimas, toda vez que los trabajadores embarcados se accidentan y enferman. Al final hubo acuerdo total en



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

Sistema de protección integrado

Según puso de relieve la directora general del ISM, María Antonia Lucena, estas Jornadas fueron una excelente plataforma para que "se conozca internacionalmente la labor que lleva a cabo el Instituto Social de la Marina".

Precisamente sobre las actividades de

este organismo centró su conferencia inaugural el secretario de Estado de la Seguridad Social, quien 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 de 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".

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

Conclusiones

Al finalizar las Jornadas los expertos participantes en los dis-

tintos paneles elaboraron una serie de conclusiones entre las que cabe mencionar que "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".

Asimismo los expertos concluyeron que "se consideran especialmente eficaces en concepto de actividades preventivas los reconocimientos 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". ■





PRESIDENCIA ESPAÑOLA DE LA UNIÓN EUROPEA

TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES CUMPLIÓ SUS OBJETIVOS

El año 2002 se inició marcado por la Presidencia española de la Unión Europea. Con el lema "Más Europa más empleo y más cohesión social" el Gobierno se propuso impulsar un amplio debate sobre las estrategias comunitarias necesarias para poder acomodar su desarrollo a los escenarios actuales. En este marco el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales organizó 34 actos que giraron en torno a tres ejes fundamentales: empleo y condiciones de trabajo, seguridad social y asuntos sociales.

En relación con el empleo y las condiciones de trabajo hay que destacar los compromisos, alcanzados en la cumbre de Barcelona, celebrada en marzo y conocida en la terminología comunitaria como "cumbre de primavera", que consolidaron la estrategia alcanzada por los Quince hace dos años, en Lisboa, para hacer de la Unión

Europea la zona más competitiva del mundo en el año 2010.

Más de 20 millones de puestos de trabajo

El corazón de esta estrategia está en la consecución del pleno empleo, es decir, que la tasa global de empleo se eleve al 70 por ciento (en la actualidad es de 6 puntos menos), lo que supone crear 20 millones de empleos nuevos, de los que entre 11 y 12 deberán ser para

las mujeres y 5 para los mayores de 55 años.

El presidente del Gobierno, José María Aznar, entonces también presidente del Consejo de la UE, dijo que "queremos crear más de 20 millones de puestos de trabajo en esta década. Queremos eliminar todo tipo de trabas para la incorporación al mercado de trabajo, para lo cual actualizaremos nuestros sistemas fiscales y de protección social y evitaremos los obstáculos existentes para buscar o aceptar un trabajo. De hecho, se trata de que aceptar un empleo sea mucho más atractivo que percibir un subsidio".

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, reforzamiento de la Estrategia Europea de Empleo y la aprobación de expedientes tan importantes como el Estatuto y



la Directiva sobre la Sociedad de Cooperación Europea o el Plan de Acción relativo a las capacidades y la movilidad.

Seguridad Social

Para los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, también ha sido importante destacar la labor realizada por España durante su Presidencia, ya que con los acuerdos alcanzados en el Consejo de Empleo y Política Social, celebrado el 3 de junio, se logró, 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 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 este fijada en 63.

Salud y seguridad en el trabajo

Entre otros 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.

Igualdad entre hombres y mujeres

También durante la Presidencia española se concluyó con acuerdo el 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 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 de junio fueron muy bien acogidas las versiones definitivas tanto del Estudio como de la Guía de las Buenas Prácticas

Tarjeta Sanitaria Única

También durante la Presidencia española se decidió la implantación de la Tarjeta Sanitaria Europea, que fue presentada por el presidente del Gobierno, José María Aznar, quien obsequió con un primer modelo al presidente de la Comisión, Romano Prodi. Esta tarjeta dará derecho a recibir atención sanitaria en cualquier país de la Unión, sustituir al formulario E-111 que ahora es necesario solicitar al INSS cuando se desea viajar o trabajar temporalmente en la Europa comunitaria. ■

PRESUPUESTOS PARA IMPULSAR LA PROTECCIÓN SOCIAL

La Seguridad social gastará en 2003 77.303 millones de euros, lo que representa un crecimiento del 6,7 por ciento con respecto al año anterior y supone destinar 4.838 millones de euros más a la protección social. De esta cantidad, 61.828 millones de euros se destinarán al pago de las pensiones, con un incremento del 6,6 por ciento con respecto a 2002. Según ha explicado el secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, "este presupuesto para el próximo año tiene como finalidad principal consolidar y potenciar los niveles de bienestar social alcanzados, en un marco de seguridad, de solidaridad y de garantía de sostenibilidad del Sistema". Se trata, según el responsable de la Seguridad Social, de continuar la línea iniciada en 1996, de potenciar las políticas de gasto social para impulsar los niveles de bienestar social alcanzados, en el marco de unas cuentas saneadas y estables.



Con este presupuesto, la Seguridad Social aumenta su participación en el Producto Interior Bruto (PIB), que pasa del 9,93 por ciento en 2002 al 10,3 por ciento en 2003.

El superávit alcanza el 0,55 del PIB

Para 2003 la Seguridad Social presenta, por quinto año consecutivo, un presupuesto equilibrado en sus ingresos y gastos, con un superávit financiero de 3.909 millones de euros, el 0,5% del Producto Interior Bruto (PIB). Según los responsables de la Seguridad Social, este presupuesto colaborará en el objetivo de alcanzar la estabilidad presupuestaria en el conjunto de las Administracio-



nes Públicas y sirve de base para la creación de empleo y el mantenimiento del crecimiento de empleo, de acuerdo con el Programa de Estabilidad de España 2001-2005, aprobado por el Parlamento en abril de 2002 y comprometido ante las instituciones europeas.

Aumenta el Fondo de Reserva

El superávit previsto no sólo permite contribuir a la estabilidad presupuestaria sino que también hará posible incrementar el Fondo de Reserva de las pensiones con una nueva dotación de 1.202 millones de euros. No obstante, los responsables de Seguridad Social advierten que esta cantidad es una estimación inicial, ya que su dotación definitiva queda abierta a las diferencias entre su incremento anual según el

IPC previsto y las desviaciones de la inflación en los últimos ejercicios. El incremento se traducirá en una mejora de la cuantía futura de las prestaciones.

Las bases mínimas del Régimen General y asimilados, así como las de los Regímenes Especiales de Autónomos, Agrario y Hogar aumentan en igual porcentaje que el salario mínimo interprofesional.

Mantenimiento del poder adquisitivo

Otro punto a destacar es que estos Presupuestos para el año 2003 también dan cumplimiento al mandato legal de garantizar el mantenimiento del poder adquisitivo de todas las pensiones, actualizándolas en función del IPC (Índice de Precios al Consumo) del año 2003 y compensándolas por la probable desviación del índice de precios de este año con una única paga extra.

Según ha informado el secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, ante la Comisión de Presupuestos del Congreso de los Diputados, "pase lo que pase con la inflación el superávit de la Seguridad Social está más que garantizado en 2002 y en 2003". Y también aseguró que, como está previsto en el Acuerdo de Pensiones, subirán todas las pensiones mínimas y de viudedad.



En la misma línea, se ha hecho una estimación también prudente de los ingresos por cotizaciones sociales, que son la principal fuente de financiación del sistema.

Los gastos de la Seguridad Social

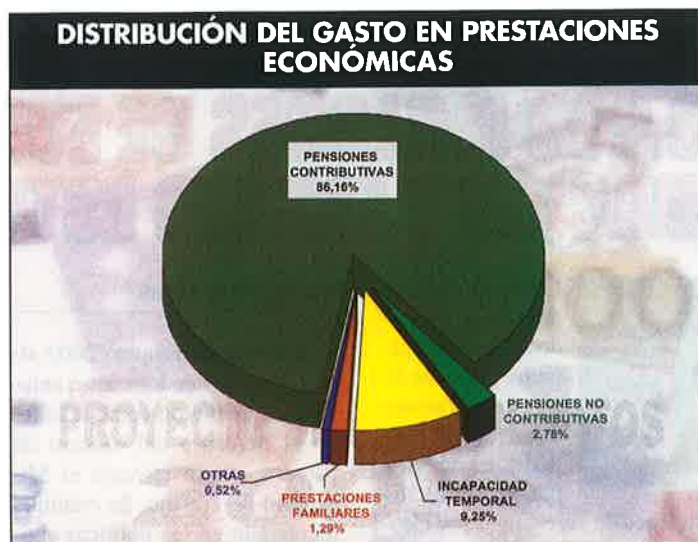
De los 77.303 millones de euros a que asciende el Presupuesto de la Seguridad Social para el próximo año, el 92,74 por ciento se destinan a la protección social del Sistema y el 1,9 por ciento a la gestión de servicios comunes de Tesorería, Informática y Control Interno. Las operaciones de activos y pasivos financieros completan el presupuesto, con una participación en el mismo del 5,32 por ciento.

A prestaciones económicas la Seguridad Social destina el 90,3 por ciento, es decir **69.820 millones de euros**, lo que representa un incremento del 7,1 por ciento con relación a 2002.

Al pago de las pensiones se destinaron **61.828 millones** de euros, con un incremento del 6,6 por ciento sobre el año 2002. De este gasto, **60.024 millones de euros corresponden a pensiones contributivas**, con un incremento de 6,8 por ciento, que recoge el aumento previsto en el número de pensiones, el mantenimiento de su poder adquisitivo con una revalorización del 2 por ciento según el IPC previsto, y otros efectos como el de sustitución en la cuantía de las pensiones que causan baja por las nuevas altas.

A las **pensiones no contributivas** se destinan **1.804 millones de euros**, con un aumento previsto sobre el presupuesto del ejercicio actual del 2,8 por ciento, que incluye el incremento de los beneficiarios y el 2 por ciento de actualización del IPC previsto.

La **incapacidad temporal** contará en 2003 con una dotación de **4.623 millones de euros**, un 14,8 por ciento más que



Los Presupuestos del Instituto Social de la Marina

Los Presupuestos asignados al Instituto Social de la Marina, como entidad gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar ascienden para el año 2003 a **1.390.463 miles de euros**, lo que supone un incremento de un 4 por ciento con respecto al año pasado, en que la asignación fue de **1.336.260 miles de euros**.

De este volumen de recursos, el gasto previsto en gestión directa es de **1.332.531 miles de euros**, equivalente al **95,8 por ciento** del presupuesto, mientras que la dotación a las Comunidades Autónomas por la gestión de los servicios sanitarios y sociales asumidos asciende a **57.932,92 miles de euros**, que representan el **4,2 por ciento** restante. Dentro de las partidas asignadas a la gestión directa, los programas de prestaciones económicas: pensiones y otras prestaciones, absorben el **89,5 por ciento**, los asistenciales el **6,4 por ciento** y los de administración, que contienen actividades de inscripción y afiliación de empresas y trabajadores, el **4,1 por ciento** restante.

en 2002. Este crecimiento responde, según los responsables de la Seguridad Social, al incremento del colectivo protegido (número de afiliados) y recoge además el efecto de la desviación registrada en el año anterior. Si se tiene en cuenta este hecho y si se toma como referencia el gasto liquidado en el año 2001, el incremento interanual se sitúa en el 3,9 por ciento.

Las prestaciones por **maternidad y riesgo durante el embarazo** recibirán en 2003 una asignación de **995 millones de euros**, lo que supone un aumento del 8,1 por ciento con

respecto a 2002. Este incremento se debe al aumento del empleo femenino, que viene situándose en más del doble que el masculino, así como al aumento del número de nacimientos. Conviene recordar que la prestación de riesgo durante el embarazo se creó por la Ley 39/1999, de 5 de noviembre, para promover la conciliación de la vida familiar y laboral de las personas trabajadoras.

A **prestaciones familiares** se destinan **889 millones de euros**, que representan un aumento del 5,3 por ciento, y las **restantes prestaciones**, que

consisten esencialmente en indemnizaciones y entregas únicas reglamentarias y ayudas equivalentes a la jubilación anticipada, ascienden a **472,3 millones de euros**.

Ingresos de la Seguridad Social

Según los datos facilitados por la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, su presupuesto para el próximo año se presenta equilibrado, ascendiendo **los ingresos** al igual que **los gastos a 77.303 millones de euros**. De esta cantidad, **71.702 millones de euros** corresponden a **cotizaciones sociales**, **4.294 millones de euros a transferencias del Estado** y **el resto a otros ingresos**. La reducción que experimenta con respecto al año anterior (83.375 millones de euros) obedece a las razones ya expuestas de las transferencias a las CCAA de la asistencia sanitaria y los servicios sociales.

Cotizaciones

Por **cotizaciones sociales** la Seguridad Social prevé ingresar el próximo año **71.702 millones de euros**, un 6,7 por ciento más que en 2002, como consecuencia del crecimiento del empleo, los incrementos salariales, la mejora de los procesos de recaudación y los avances en el control informático de la morosidad. Por regímenes, el General supone el 73,3 por ciento del total.

Según los datos del presupuesto, se reduce la presión contributiva de las cotizaciones, que pasan del 10,01 por ciento del PIB en 2002, según datos de previsión de liquidación, al 9,82 por ciento presupuestado para 2003. Esta previsión contempla la ampliación de las reducciones y bonificaciones en beneficio de la contratación y de la permanencia en el empleo de las mujeres y de los colectivos más vulnerables al desempleo. ■

V Plan de Empleo

MÁS DE 13.000 MILLONES DE EUROS PARA FORMACIÓN Y EMPLEO ESTABLE

Más de 13.000 millones de euros ha invertido el Gobierno durante 2002 para crear puestos de trabajo. Según el V Plan de Acción para el Empleo, que el Ejecutivo presentó a la Comisión europea en primavera, las medidas en las que se ha invertido este presupuesto beneficiaron a 1.140.000 parados, que recibieron 1.630.000 acciones de inserción. Este Plan ha continuado incidiendo, como los anteriores, en la puesta en marcha de políticas activas a las que durante el año que acaba se han destinado 4.586,63 millones de euros, casi 413 millones más que en el año anterior.



El Plan de Empleo de 2002 ha atendido a 1.140.000 parados para facilitarles el encuentro de un trabajo. Para lograrlo ha dispuesto de 13.164 millones de euros, un 3 por ciento más que el año anterior. La fórmula para que los desempleados recobrasen la actividad ha sido la formación. En formación ocupacional se gastaron casi 1.000 euros para más de 2,5 millones de trabajadores.

De nuevo las prioridades del Plan de Empleo fueron las mujeres y los mayores de 55 años, porque su tasa de actividad es menor que la media europea. En ambos casos los empresarios que han contratado a estos colectivos han tenido descuentos en sus cotizaciones a la Seguridad Social. Un rebaja que ha sido más alta si los contratos realizados han sido estables.

Políticas activas

El Plan de Empleo 2002 sigue las líneas de los cuatro anteriores, que dieron como resultado el descenso del número de parados, según informa el Ministerio de Trabajo. Se continuó incidiendo en las políticas activas de empleo, cuya dotación fue de 4.586,63 millones de euros, casi 413 millones más que el año anterior. Esta dotación ha sido destinada, esencialmente a formación, cumpliendo el principal objetivo marcado en la cumbre de Lisboa del año 2000, que fue "convertir a la economía europea basada en el conocimiento, en la más competitiva y dinámica del mundo, capaz de crecer económicamente con más y mejores empleos y con mayor cohesión social".

De los 4.596,63 millones de euros destinados a esta partida, 845,18 millones fueron destinados a la formación ocupacional; 497,75 a la formación-empleo; 953,93 millones de euros para la formación continua, y para el fomento del empleo y la inserción profesional se destinaron 1.251,06 millones de euros, y para otras acciones, 1.038,71 euros.

Novedades del Plan de Empleo 2002

Entre las principales novedades con las que contó el V Plan de Empleo del Reino de España figuraron las actuaciones dirigidas a reducir la desigualdad entre hombres y mujeres en materia de empleo; destacó el Plan Integral de Apoyo a la Familia y la puesta en marcha del Observatorio de Igualdad de Oportunidades entre hombres y mujeres.

También son mencionable las medidas incentivadoras para incrementar la participación de los mayores en el mercado de trabajo, prolongando la vida activa más allá de la edad de jubilación.

Asimismo continuaron las medidas de apoyo a la contratación estable de colectivos desfavorecidos así como de apoyo al trabajo a tiempo parcial. Para este capítulo de bonificaciones se destinaron 1.833 millones de euros.

Balance

Desde que se elaboró el primer Plan de Empleo, en el año 1998, el mercado laboral español, según datos de Trabajo, ha experimentado una evolución positiva. Se ha incrementado en 900.000 el número de personas activas, se han generado 1.900.000 empleos y se ha reducido en más de un millón el número de desempleados. Esto quiere decir que España ha creado el 23 por ciento de todo el empleo de la Unión Europea desde 1997.

Este Plan de Empleo es el quinto que elabora España, siguiendo las directrices previstas en la estrategia europea por el empleo establecida en Luxemburgo en 1997. También será el último, según dicha estrategia. Como es habitual, el Plan fue elaborado por una amplia Comisión Interministerial, coordinada por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, las Comunidades Autónomas y las Corporaciones Locales, así como con las organizaciones sindicales y empresariales más representativas.



Nueva etapa en el diálogo social

EL GOBIERNO MEJORA LA REFORMA DEL DESEMPLEO

El Gobierno y los sindicatos iniciaron a primeros de octubre una nueva etapa en el diálogo social. El ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana, se reunió con los secretarios generales de Comisiones Obreras y de la Unión General de Trabajadores, José María Fidalgo y Cándido Méndez, respectivamente, y con los vicepresidentes de la CEOE, Juan Jiménez Aguilar, y de CEPYME, Jesús Bárcena, el 7 de octubre para explicarles las mejoras que el ejecutivo había introducido en el Decreto Ley de Reforma del Desempleo sin desnaturalizar el texto originario, que había aprobado el Gobierno el 24 de mayo.



Entre las mejoras introducidas figuran la restricción de los salarios de tramitación, el reconocimiento a percibir prestaciones por desempleo a los fijos discontinuos o la compatibilidad de la indemnización con el subsidio de desempleo. Para el ministro de Trabajo “este ejercicio de flexibilidad del Gobierno ha sido valorado y reconocido por los sindicatos”.

Eduardo Zaplana ha destacado que el Gobierno, con estas mejoras que ha introducido vía enmiendas parlamentarias, presenta

das por el Partido Popular, CIU y Coalición Canaria, “no se ha apartado en absoluto de los objetivos y la filosofía iniciales de la reforma del desempleo” y, ha afirmado, “lo que ha hecho el Gobierno ha sido un importante esfuerzo para buscar puntos de encuentro que, sin desnaturalizar el anterior texto, permitieran que ese ejercicio se valorara por parte de los sindicatos”.

Satisfacción en los agentes sociales

Este esfuerzo fue reconocido tanto por los representantes de UGT, Cándido Méndez, y de CCOO, José María Fidalgo, como por Juan Jiménez Aguilar y Jesús Bárcena, quienes manifestaron su satisfacción porque las mejoras introducidas, “sin modificar sustancialmente el texto del Decreto Ley, lo mejoran técnicamente y lo hacen más funcional y operativo”.

Salarios de tramitación

El principal punto de las mejoras propuestas por

el titular de Trabajo fue la vuelta a los salarios de tramitación, que son los que cobra un trabajador despedido mientras los tribunales deciden si el despido es procedente o no. También se da la posibilidad a los empresarios de consignar la indemnización en el juzgado en cuarenta y ocho horas, quedando cerrado el contencioso a la espera de sentencia.

Otra enmienda introducida en el Decreto es la de dar un plazo de cien días a los trabajadores parados para buscar trabajo por su cuenta, y será a partir de esa fecha cuando el INEM buscará el denominado “empleo adecuado”, que también se clarifica. Se tendrá en cuenta que el desplazamiento no supere el 25 por ciento de la jornada laboral, que haya transporte adecuado, y las características familiares y profesionales del parado.

Además, en los despidos será compatible el cobro de una indemnización con el de las prestaciones por paro. Los trabajadores autónomos podrán cobrar el desempleo de una sola vez para poder poner en marcha un negocio y si contratan un empleado indefinido tendrán importantes bonificaciones a la Seguridad Social.

Los trabajadores fijos discontinuos, que son los que trabajan todos los años durante el mismo periodo de tiempo, cobrarán el paro cuando no estén trabajando.

Finalmente, otro punto que se mejoró en el Real Decreto fue el del cobro de las vacaciones no disfrutadas. El empresario tendrá que pagarlas y cotizar por el seguro de desempleo y la Seguridad Social.



Con el consejo de los empresarios y Comisiones Obreras **NUEVO MODELO DE JUBILACIÓN GRADUAL Y FLEXIBLE**

A primeros de 2002, el Gobierno, con el apoyo de las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME y del sindicato Comisiones Obreras, puso en marcha un nuevo sistema de jubilación más flexible y gradual, cuyo objetivo es estimular y ampliar la permanencia de los trabajadores en el mercado laboral. Según las reformas aprobadas, un trabajador podrá jubilarse a los 61 años si ha cotizado 30 años y lleva seis meses en el paro.



Aunque estas medidas entraron en vigor a primeros de año, se materializaron en Ley el 12 de julio, instaurándose lo que se ha denominado como un sistema de "jubilación a la carta" y con ella se implantaron una serie de medidas entre las que destacan:

- Modificación de la regulación de la jubilación parcial, de forma que sea posible compatibilizar la percepción de una pensión de jubilación con el desarrollo de actividades laborales a partir de los 65 años.
- Posibilidad de acceder a la jubilación anticipada, a partir de los 61 años y siempre que cumplan unos determinados requisitos, a quienes no ostentaran la condición de mutualistas en 1 de enero de 1967.
- Reducción de los coeficientes reductores aplicables a



quienes se jubilan anticipadamente como consecuencia de la extinción involuntaria de sus contratos de trabajo, situándolos en una franja que oscila entre el 6 y el 8 por ciento.

- Exoneración del pago de cotizaciones por contingencias comunes de los trabajadores por cuenta ajena y propia de 65 o más años.
- Posibilidad de que el porcentaje aplicable a la base reguladora de la pensión de jubilación pueda superar el 100 por cien cuando se trabaje más allá de los 65 años.
- Bonificaciones del 50 por ciento respecto de trabajadores contratados de forma indefinida con 55 o más años de edad.
- Se introdujeron importantes medidas para desincentivar y limitar el uso de aquellas prejubilaciones abusivas de empresas que pretendían

umentar sus beneficios y sus cuentas de resultados a cargo del sistema.

Posteriormente, el 31 de octubre el Consejo de Ministros aprobó dos Reales Decretos que desarrollaban reglamentariamente lo dispuesto en la Ley, por lo que quedó establecido que las personas ya jubiladas y que lo deseen de forma voluntaria puedan volver a la vida laboral, compatibilizando un empleo a tiempo parcial con el percibo de su pensión.

El jubilado parcial tiene, según estas medidas, la condición de pensionistas a efectos del reconocimiento y la percepción de las prestaciones sanitarias, tanto médicas como farmacéuticas, así como de las prestaciones de servicios sociales.

Además, la Ley de Jubilación Gradual y Flexible introduce la exoneración del pago de cotizaciones a la Seguridad Social por contingencias comunes (salvo incapacidad temporal) en caso de que los trabajadores tengan 65 o más años de edad y acrediten 35 o más años de cotización efectiva.

En España, hoy existen casi 600.000 trabajadores con una edad comprendida entre 60 y 64 años y 102.000 trabajadores de más de 65 años. En consecuencia, más de 700.000 trabajadores pueden verse beneficiados tanto de estas exenciones como de las bonificaciones del 50 por ciento en las cuotas que también se contemplan para los mayores de 60 años que permanezcan en su puesto de trabajo, contratados de forma indefinida con una antigüedad de 5 o más años en la empresa. ■



En julio, renovación del Gobierno

EDUARDO ZAPLANA, MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

Nada más finalizar España la presidencia europea, José María Aznar remodeló su gobierno. El 9 de julio dio a conocer al nuevo Ejecutivo con el que se proponía afrontar los dos últimos años de legislatura y su último mandato presidencial, ya que anunció que no iba a presentarse a las próximas elecciones. En esta remodelación fue nombrado ministro de Trabajo y Asuntos Sociales Eduardo Zaplana, quien hasta su designación era presidente de la Comunidad Valenciana. Sustituyó a Juan Carlos Aparicio



El titular de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana, de 47 años, es licenciado en Derecho por la Universidad de Alicante y comenzó su actividad

política en 1977 en las filas de la extinta Unión de Centro Democrático. En 1990 decidió militar en el refundado Partido Popular de José María Aznar. Fue alcalde de Benidorm hasta noviembre de 1994, en que empezó a prepararse para conseguir la presidencia de la Comunidad Valenciana, lo que hizo en julio de 1995.

Diálogo social

Eduardo Zaplana dejó bien claro desde su toma de posesión que venía con la mejor predisposición, con la mejor voluntad, con el mejor ánimo y con el mayor entusiasmo "para hacerme cargo de esta importantísima responsabilidad, para seguir trabajando en el fomento del diálogo social y en las reformas necesarias para conseguir el pleno empleo, la mayor cohesión social



posible y ocuparme de aquellos sectores de la sociedad española que más os necesitan".

En este sentido, cabe destacar que el titular de Trabajo obtuvo su primer éxito al abrir, el 7 de octubre, una nueva etapa en el diálogo social al anunciar a los agentes sociales las mejoras que el Gobierno había introducido en la reforma del desempleo, "sin desnaturalizar el texto original". Estas mejoras fueron especialmente bien acogidas por las organizaciones sindicales, que se habían opuesto al Decreto inicial aprobado por el Gobierno.

Siete días después Eduardo Zaplana consiguió reunir la mesa de negociación de Prevención de Riesgos Laborales, inactiva desde hacía un año, y en la que tanto el ejecutivo como los agentes sociales se comprometieron a elaborar un Plan contra los accidentes laborales antes de finalizar el año.

Objetivos

El 10 de septiembre Eduardo Zaplana compareció ante la Comisión de Política Social y Empleo para explicar las prioridades y proyectos a acometer durante

su mandato. Tal y como ya había anunciado en su toma de posesión de que una de estas prioridades era la de favorecer a los más desfavorecidos, Zaplana anunció un nuevo incremento de la partida presupuestaria destinada a Asuntos Sociales en los presupuestos para el año 2003.

En esta área de asuntos sociales el ministro de Trabajo anunció medidas especiales tanto para los discapacitados como para los mayores, las familias, la juventud, la inmigración y la violencia doméstica. Asimismo, anunció que enviaría a las Cortes los Proyectos de Ley de regulación del Fondo de Reserva y de creación de la Agencia Nacional de la Seguridad Social.

Otros nombramientos

A su llegada al ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana remodeló su equipo más directo, nombrando subsecretario del Departamento a José María Olano; a Antonio Luis Martínez Pujalte, director de su gabinete y a Antonio Lis Darder, director general del Instituto de Migraciones y Servicios Sociales (IMRSO). ■

Carmen Fraga, secretaria General de Pesca Marítima

Carmen Fraga, eurodiputada por el Partido Popular y miembro de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, fue nombrada el pasado mes de enero nueva secretaria general de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en sustitución de Samuel Juárez.

Leonesa de 54 años, Carmen Fraga ha desarrollado en los últimos años diferentes puestos de responsabilidad fundamentalmente en el Parlamento Europeo. En su toma de posesión señaló su decisión de llevar adelante una política basada en el diálogo y el consenso con el sector.

En los últimos meses la nueva secretaria general de Pesca Marítima relevó a varios altos cargos de su departamento.

LA REFORMA DE LA POLÍTICA COMÚN DE PESCA

Tras más de dos años de conversaciones y contactos con el conjunto del sector de la pesca y las diferentes Administraciones en toda la Unión Europea, Bruselas aprobó la primavera pasada su propuesta para la reforma de la Política Pesquera Común (PCP). Este documento fue radicalmente rechazado desde un primer momento por todo el sector de la pesca y por una serie de países del Sur encabezados por la Administración española. Para los representantes del sector pesquero y para el propio Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el documento de la Comisión no recogía prácticamente ninguna de las posiciones reclamadas por España. En contra de esta propuesta de reforma se han manifestado además todos los partidos políticos así como la propia Comisión de Pesca del Parlamento Europeo.

P

ara el comisario de Agricultura, Franz Fischler, el sector de la pesca se ha ido deteriorando en los últimos años con efectos graves sobre los caladeros comunitarios ante la existencia de un esfuerzo pesquero superior al que sería recomendable. El comisario mantiene su viejo planteamiento de que sobran barcos y faltan peces, situación que, para evitar males mayores, exigiría limitar drásticamente las posibilidades de pesca en aguas comunitarias. Y, para ello, la medida más efectiva se plantea mediante una reducción de las flotas en todos los países miembros.

Frente a esta posición España ha encabezado en los últimos meses un movimiento de oposición al que se han sumado España, Italia, Grecia, Portugal e Irlanda y que la propia Comisión ha tratado de romper los últimos meses con modificaciones parciales a la propuesta de reforma en función de sus necesidades. Para este grupo de países denominado como "Amigos de la Pesca" es inaceptable la propuesta comunitaria para la reforma y consideran que no se pueden adoptar unas medidas





tan drásticas y generalizadas sin disponer antes de unos estudios científicos de mayor fiabilidad. En esta línea se estima que no se puede eliminar media flota comunitaria por considerar que no hay recursos y con la posibilidad de tener a corto plazo unos caladeros recuperados y falta de barcos.

La propuesta comunitaria contempla la necesidad de reducir el esfuerzo pesquero entre un 30% y un 60% hasta el año 2006. Esta medida supondría eliminar del sector 8.592 barcos, de los que 1.326 serían españoles. En términos de tonelaje, el ajuste sería de 352.000 TRB, de las cuales 70.000 serían españolas. De acuerdo con esta propuesta, España sería el país que tendría mayores ajustes en sus flotas, solamente por detrás de Italia. En el conjunto de la Unión Europea, la propuesta significaría eliminar unos 28.000 empleos directos.

En materia de política de estructuras, los planteamientos iniciales la Comisión señalaban la decisión comunitaria de eliminar todo tipo de ayudas tanto para la modernización de embarcaciones como para la exportación de barcos a terceros países o para la constitución de empresas mixtas. Solamente se mantenían ayudas para mejorar la habitabilidad de los barcos.

España rechazó radicalmente ese planteamiento por estimar que el sector de la pesca en España sigue necesitado de un proceso de mejor y modernización de acuerdo con las actuales reglamentaciones comunitarias que están en vigor hasta 2006. En este punto han estado siempre de acuerdo la Administración y las organizaciones del sector. Fren-

Bruselas planteó una dura propuesta basada en el desguace de 8.600 barcos, de los que 1.300 serían españoles, una fuerte reducción del esfuerzo pesquero y la eliminación de ayudas para ordenar las flotas.

España encabezó un movimiento de oposición de los países del Sur contra el plan de la Comisión y rebatió los datos manejados por el comisario Franz Fischler.

te a esa política de eliminación de ayudas para construir o modernizar las flotas, la propuesta contempla un incremento de los fondos para el desguace con una asignación de 406 millones de euros y una ayuda complementaria de otros 272 millones de euros para la recolocación de esos

trabajadores. No se descarta tampoco la posibilidad de disponer de otros 82 millones de euros para atender problemas sociales de las flotas afectadas.

En su propuesta, Bruselas reconoce el fracaso en los últimos años de la Política Pesquera Común y del sistema de Total Admisible de Capturas (TACs). Desde esta perspectiva, se aboga igualmente por cambios en la gestión de los recursos con medidas como la aplicación de cuotas plurianuales o una serie de medidas encaminadas a mejorar el uso de las artes de pesca y el aumento de inspecciones para proteger los recursos. Entre otras medidas más importantes, la propuesta inicial también contempla la constitución de Consejos Regionales de Pesca, alternativa que fue rechazada desde un primer momento por España por estimar suponía un proceso de re-nacionalización de la PCP.

En España con motivo de la propuesta de reforma se puso en marcha una Mesa de la Pesca que ha desarrollado sus trabajos durante los últimos meses para la elaboración de una contrapropuesta. Estos estudios, tomando como referencia los propios datos de la Comisión sobre la situación de los caladeros, ha sido remitida para su análisis a las autoridades comunitarias. Según sus conclusiones, en el caso del sector pesquero español, no sobran 1.326 barcos, como señalaba la propuesta comunitaria, sino solamente 240. España estima que Bruselas ha utilizado datos incorrectos sobre caladeros y recursos. El sector espera la decisión definitiva de la Unión Europea. ■

PLAN DE PESCA PARA EL MEDITERRÁNEO

La Comisión de la Unión Europea ha hecho público un primer informe - comunicación sobre un futuro plan de acción sobre el Mediterráneo para la ordenación de los recursos pesqueros. Este Plan, sobre el que todavía no hay una propuesta de reglamento, se pretende desarrollar en los próximos tres años.

El Mediterráneo supone aproximadamente el 46% del conjunto de la flota comunitaria con 42.354 barcos de los que 33.954 tienen menos de 12 metros de eslora. De esa cifra total, España posee 4.255 embarcaciones. Esa flota significa sin embargo sólo el 12% de las capturas totales de la flota comunitaria. Sin embargo, por las especiales condiciones de esta pesquería, la flota supone 106.000 puestos de trabajo que equivalen al 42% de los empleos de la flota dedicada a las capturas en aguas comunitarias.

Debido a las especiales condiciones de la zona, pesquerías compartidas entre varios países, dominio de las pesquerías artesanales, carencia en muchos casos de datos científicos, la no existencia de una política uniforme sobre aguas jurisdiccionales, la Política Pesquera Comunitaria no se ha aplicado en estas aguas igual que en el resto de los caladeros de la Unión Europea en cuestiones tan importantes como medidas de conservación de recursos y Total Admisible de Capturas.

El objetivo de la Comisión es aplicar en el Mediterráneo una política igual a la que se desarrolla en el resto de los caladeros con el objetivo de garantizar una gestión responsable y equilibrada de los recursos pesqueros y am-

bientales. La complejidad de las pesquerías mediterráneas plantea la necesidad de llevar a cabo una gestión global y coherente. Entre los objetivos más importantes que se plantean en este plan se hallan los siguientes: lograr una definición sobre un planteamiento concertado en lo referido a la jurisdicción de las aguas ya que en este momento cada país tiene diferentes distancias. Una reducción global de la pesca en cuanto hay especies sometidas a una presión excesiva. En este sentido se quiere lograr una mayor información sobre capturas en cuanto en muchos casos las mismas no pasan ningún control y van para autoconsumo o ventas directas. Imposición en lo posible de limitaciones de capturas. Una modificación de los actuales métodos de explotación para lograr una reducción de los efectos nocivos sobre las pesquerías y el medio ambiente. Mejorar el control y la aplicación de la normativa comunitaria. Consolidar la infraestruc-

Se pretende que las medidas se desarrollen en un periodo de tres años.

tura científica y mejorar la información, así como conseguir una mayor implicación de los interesados en el proceso de consulta. Bruselas, a diferencia de otras ocasiones, no ha barajado ninguna cifra sobre reducción de flotas o esfuerzo pesquero, pero es evidente que se producirán ajustes de barcos, para lo cual ya se contempla la aplicación de fondos IFOP.

Para la FEOPE se trata de un primer documento positivo para la pesca en el Mediterráneo. ■

Bilbao
22/25 de Enero
de 2003

SINAVAL'2003
Feria Internacional de la Industria
Naval, Marítima y Portuaria

euro fishing

Feria Internacional
de la Industria Pesquera

FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA** 

Apdo. 466-Tel.+34 944 285 400-Fax. +34 944 424 222-48080 BILBAO-www.feriadebilbao.com/sinaval

PLAN DE ACCIÓN PARA LA FLOTA DE MARRUECOS

El pasado mes de marzo se puso en marcha el Plan de Acción de la Administración española para la flota pesquera afectada por la no renovación del acuerdo con Marruecos. Este Plan contempla tanto las ayudas contempladas por la Administración comunitaria como las aplicadas por la Administración española. El desarrollo de este Plan supuso la terminación de la política de ayudas directas a los pescadores y armadores afectados. Como se recordará, los pescadores percibieron durante un periodo de dos años una ayuda mensual de 151.500 pesetas y los armadores unas cantidades variables en función del tipo de barco. Estos pagos se hicieron a través del Instituto Social de la Marina para los pescadores y desde el Ministerio de Agricultura para los armadores.



Frente a las posiciones iniciales de la Comisión, España logró que la Unión Europea introdujera una serie de mejoras en materia de indemnizaciones a los trabajadores afectados, elevando las mismas de 10.000 a 12.000 euros, o para las primas a proyectos empresariales de los pescadores, que pasaban de 50.000 a 60.000 euros.

En conjunto, las disponibilidades presupuestarias para desarrollar este plan se elevan a unos 600 millones de euros, de los cuales Bruselas aportará 186,3 millones de euros. Para acceder a las ayudas contempladas en este Plan se requiere como requisito mínimo haber percibido los apoyos por la no renovación del acuerdo pesquero durante un periodo de seis meses entre el 1 de enero de 2000 y el 31 de diciembre de 2001.

Para la presentación de las solicitudes de ayuda el plazo finalizará el próximo 31 de marzo. La resolución de las mismas se deberá hacer antes del 30 de junio y la fecha límite para el pago de las ayu-

Las acotaciones previstas suponen en conjunto unos 600 millones de euros

El 31 marzo finaliza el plazo para la presentación de solicitudes

das es el 31 de diciembre de 2003.

En el capítulo de las ayudas se prevén tres escenarios. En primer lugar se hallan las ayudas para la modernización de los buques con un incremento del 30% sobre las cifras forjadas en su día con carácter general cuando se trata de hacer modificaciones. Se elimina la exigencia de que hayan tenido que pasar cinco años desde la concesión de la ayuda para su construcción.

En el caso de paralización definitiva con actuaciones como desguace, sociedades mixtas o transferencia a un tercer país, las ayudas previstas con carácter general se incrementarán un 20%. Se ha rebajado de 10 a cinco años la edad mínima para aplicar las primas correspondientes a barcos con edades entre los 10 y los 15 años.

Finalmente, se contempla una tercera vía de ayudas socioeconómicas con carácter general, que se incrementaran también un 20%.

Con este Plan se contemplan igualmente una serie de modificaciones encaminadas a la ordenación pesquera para facilitar al sector los procesos de construcción y modernización de buques. Entre otras modificaciones destaca la no exigencia de una relación en el volumen entre el mayor y el menor de los barcos aportados de baja para una nueva construcción cuando el 80% del tonelaje y volumen afectado bajo cubierta corresponda a barcos afectados por este Plan. Igualmente se le exime de las exigencias sobre el ejercicio de la actividad pesquera inmediatamente anterior al inicio del nuevo expediente para la nueva construcción. ■

RENOVACIÓN DE ACUERDOS PESQUEROS EN ÁFRICA

La Comisión de la Unión Europea ha proseguido en el último año la firma de acuerdos pesqueros con varios países africanos de gran interés para la flota española de altura. En líneas generales, la flota que operaba en aquellas aguas ha mantenido las condiciones con las que venía faenando. Destaca el nuevo acuerdo con Mozambique tras años sin que existiera un compromiso, lo que supone reemplazar los acuerdos privados que tenían los armadores españoles para estar en ese caladero.



El pasado mes de febrero, Bruselas y las autoridades de Sao Tomé e Príncipe suscribieron un acuerdo que entró en vigor el mes de junio por el que se asegura la posibilidad de estar en aquellas aguas a 38 barcos españoles. En conjunto, el acuerdo supone el acceso a ese caladero de 36 barcos atuneros cerqueros congeladores, de los que 18 serán españoles, dos barcos atuneros cañeros y otros 25 palangreros de superficie, de los que 20 son españoles. Igualmente se contempla el desarrollo de una campaña experimental de un año de duración para barcos españoles. Este acuerdo tiene vigencia para tres años y el coste para las arcas comu-

nitarias es de 2,2 millones de euros por todo el periodo de vigencia.

En el primer semestre de este año se firmaron igualmente dos nuevos acuerdos con Angola y Senegal.

En el caso de Senegal se trata de un acuerdo muy importante que supone consolidar la posición de la flota en esas aguas.

Según las condiciones fijadas, tendrán acceso a ese caladero 95 barcos, de los que 45 se dedican a la captura de especies demersales y otros 50 para la pesca de especies migratorias. El compromiso supone ampliar las posibilidades de pesca a nuevas especies para barcos marisqueros y cañeros que se hallaban anteriormente en caladeros de Marruecos. Este acuerdo tiene una duración de cuatro años. La aportación

comunitaria será de 16 millones de euros/año, mientras los armadores, verán incrementado su canon entre el 2,5% y el 5% frente a las peticiones de Senegal de aumentar un 10%.

El nuevo acuerdo con Angola entró en vigor el pasado tres de agosto y tiene una vigencia de dos años. En función del mismo, podrán faenar en esas aguas 22 arrastreros marisqueros españoles, entre los cuales hay varias embarcaciones que se hallaban en el caladero de Marruecos. Para especies altamente migratorias se mantienen 15 licencias para atuneros cerqueros, lo que supone tres menos que en el acuerdo anterior. Igualmente podrán faenar 18 palangreros de superficie. Bruselas aportará anualmente 15,5 millones de euros. Finalmente, ha sido suscrito un nuevo acuerdo con Mozambique con una duración de tres años que entrará en vigor en enero de 2003. En virtud de este compromiso podrán faenar 10 barcos arrastreros marisqueros, 35 buques atuneros cerqueros congeladores y 14 palangreros de superficie. Bruselas pagará anualmente una cuota de 4,09 millones de euros, en su totalidad destinados a financiar proyectos para desarrollar la pesca en ese país. Este acuerdo supone la reanudación de las relaciones pesqueras, que estaban en suspenso desde septiembre de 1993.

Y por otra parte, Argentina abrió ligeramente la mano en materia de pesca autorizando a faenar a 15 barcos al norte del paralelo 48, donde se hallan los caladeros más ricos. Esa decisión no ha supuesto sin embargo acabar con la marginación de Argentina a los barcos congeladores españoles. ■

Se han suscrito nuevos compromisos con Sao Tomé, Senegal, Angola y Mozambique.

El Tribunal de la UE fallo a favor de España

FIN DE LA GUERRA DE LA ANCHOA

El año que finaliza ha sido escenario del final de la llamada "guerra de la anchoa" que durante los últimos años había enfrentado a España con la Comisión de la Unión Europea. El Tribunal de Justicia da la Unión Europea vino a dar la razón tanto a las autoridades españolas como al propio sector, al señalar la ilegalidad de los acuerdos que se habían venido adoptando entre Portugal y Francia en medio de la indiferencia de las autoridades comunitarias.



raíz de la decisión del Alto Tribunal, la administración de la Unión Europea puso en marcha los correspondientes reglamentos. Lo curioso es que esa decisión no se hubiera adoptado con anterioridad, razón por la cual los pescadores españoles barajaron en un momento la posibilidad de reclamar daños y perjuicios a las autoridades comunitarias.

La "guerra de la anchoa" se inició en 1995 cuando los gobiernos de Francia y Portugal acuerdan un trasvase de cuotas entre diferentes especies,

algo habitual entre los países miembros. Lo significativo de este caso es que los portugueses cedían a los franceses una cuota de 3.000 toneladas de anchoa para su captura en el Golfo de Vizcaya por una can-

tividad de bacalao. La cuota cedida estaba asignada para su captura en el Golfo de Cádiz.

Las autoridades españolas y el conjunto del sector señalaron desde un primer momento que en el marco de las reglas de juego comunitarias una cosa era la cuota asignada en el Golfo de Vizcaya otra la perteneciente al Golfo de Cádiz, siendo imposible el trasvase de las posibilidades de captura de una a otra zona. A pesar de ello y de las protestas españolas, ese intercambio se ha estado realizando durante los últimos años hasta que esta campaña se produjo el fallo del Tribunal de la Unión Europea.

Los acuerdos sobre trasvase de cuotas entre Francia y Portugal son ilegales.

La cuota de pesca de anchoa en aguas del Golfo de Vizcaya es de casi 30.000 toneladas, de las que el 90% corresponde a los barcos españoles. Los franceses, en líneas generales, no han llegado a cubrir sus cuotas, razón por la cual llegaron a un acuerdo sobre intercambios con la flota portuguesa.

En los últimos años, y a consecuencia de ese acuerdo, han sido numerosos los conflictos entre pescadores españoles y franceses con la anchoa como cuestión de fondo. En el último año, los franceses se negaron a que los barcos españoles realizaran descargas en sus puertos, medida que fue igualmente denunciada ante las autoridades comunitarias.

España y Francia han mantenido recientemente nuevos contactos para lograr que las relaciones futuras en la zona se desarrollen en un clima de entendimiento. ■



Acuicultura y campañas marítimas

EL IEO EN 2002

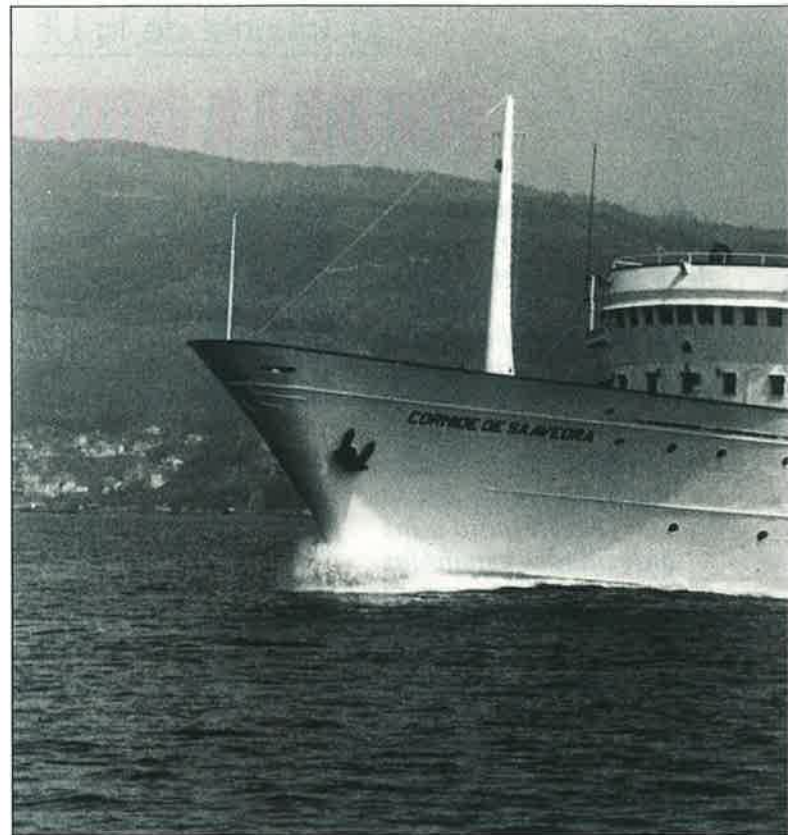
Al igual que en años anteriores, la revista MAR ha dado cabida en sus páginas a algunos de los proyectos desarrollados por el Instituto Español de Oceanografía durante el año que ahora finaliza. Entre estas actividades se recogieron los proyectos de acuicultura de cultivo de macroalgas y de besugos, así como las campañas MEDITS, Argo y TUNIBAL.



Las algas están cada vez más presentes, y de muy variadas maneras (sector agroalimentario, en medicina, en farmacia), en los productos que consumimos a diario, de ahí la gran importancia del desarrollo del proyecto de investigación de cultivo de macroalgas, concretamente de *Laminaria saccharina* y de *Undaria pinnatifida*, que se lleva a cabo desde el Centro Oceanográfico de Santander, coordinado por Juan Manuel Salinas.

Al inicio del citado proyecto, hace ahora cuatro años, el objetivo se centraba en el desarrollo del cultivo de semillas. Ahora, una vez logrado ese objetivo, se trabaja en líneas de investigación tan diversas como la consecución de pienso para la alimentación de almejas en las fases juveniles. Pero el trabajo de los investigadores va más allá, dado que también vienen realizando una labor de asesoramiento a los industriales para buscar las aplicaciones a los productos que se obtienen y, en ocasiones, ayudarles en las estrategias comerciales.

En el mismo Centro Oceanográfico de Santander se está llevando a cabo otro proyecto de investigación que le convirtió, hace años, en el centro pionero en Europa: la cría del besugo en cautividad. En pocos años, como aseguraba a nuestra revista Carlos Fernández Pato, responsable de estos trabajos, podrá iniciarse la comercialización de la producción de esta especie. Un hecho aún más relevante para la



Acuicultura, estudios sobre la salinidad y temperatura del agua, fluctuaciones de abundancia de especies demersales en el Mediterráneo o el estudio de las primeras fases del ciclo vital del atún, fueron algunos de los trabajos de los investigadores de IEO en 2002.

industria acuícola en el Cantábrico, que, en estos momentos, se centra exclusivamente en la producción de rodaballo.

Tras la obtención de reproductores, y una vez superada la fase de aclimatación y la obtención de puestas en cautividad, ahora los trabajos se centran en mejorar la supervivencia larvaria y su crecimiento.

Estudio de los océanos

Otros proyectos de investigación no tienen a la pesca como primer objetivo, aunque de su desarrollo se verá beneficiado el sector. Éste es el caso del proyecto Argo, cuya misión es poner en marcha un sistema que sirva para detectar la temperatura y salinidad del agua del mar. Los datos recogidos, junto a los de otros estudios que se vienen realizando dentro del Sistema Mundial de Observación Oceánica, servirán para mejorar los conocimientos sobre el clima.



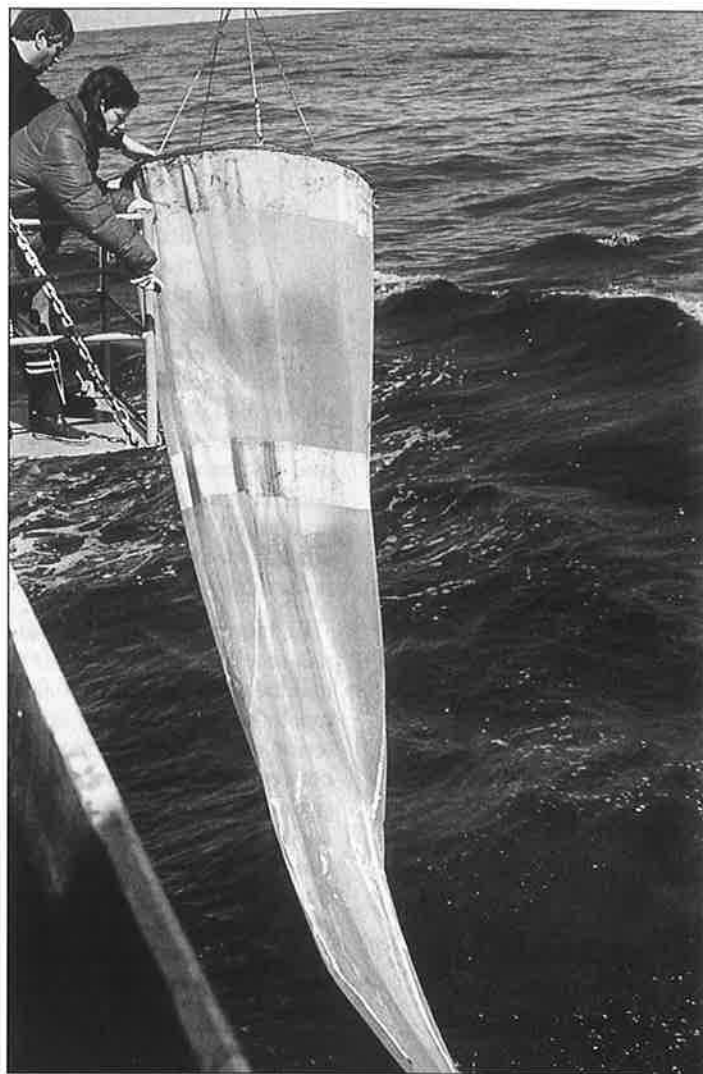
A través de este proyecto se lanzarán al mar unos tres mil perfiladores sumergibles para obtener la información antes señalada. La Unión Europea participa en estos trabajos a través de Gyroscope, que se encargará de poner en el agua ochenta de estos aparatos, de los que España es responsable de veinte. De su realización se encargan científicos del IEO, Universidad de Las Palmas e Instituto de Ciencias del Mar de Barcelona. El coordinador español del proyecto es el investigador del IEO Gregorio Parrilla.

Además de proporcionar los datos para las investigaciones científicas que se están llevando a cabo, la información obtenida por estos aparatos tiene una aplicación inmediata para la navegación y el sector pesquero, ya que al conocerse la temperatura y la salinidad, los pescadores dispondrán de unos datos de gran importancia para decidir dónde lanzar sus redes. Esta

información se puede conocer con sólo acceder a la página web coriolis.eu.org/coriolis.

La pasada primavera se cumplió el noveno aniversario de la puesta en marcha del proyecto MEDITS, promovido por la Unión Europea, destinado a establecer las fluctuaciones de abundancia de una treintena de especies demersales en el Mediterráneo. Gracias a este ambicioso proyecto, en el que participan más de cien científicos de veinte centros de investigación europeos, ahora se conocen las tendencias generales de las especies capturadas, que, salvo alguna oscilación, se mantienen en un valor casi constante.

Por parte española, además del Centro Oceanográfico de Málaga, participan los de Murcia y Baleares, el Instituto de Ciencias del Mar del Consejo Superior de Investigaciones Científicas de Barcelona y la Universidad de Alicante. En total, veinte investigadores coordinados por Luis Gil de Sola.



Con los datos obtenidos se pueden prever reclutamientos y establecer pautas y consejos para la conservación de los recursos. A partir de la información proporcionada por los investigadores, la Administración podrá establecer las pertinentes medidas de gestión de los recursos.

Atún rojo en el Mediterráneo

Hasta el inicio del proyecto TUNIBAL, únicamente se habían realizado trabajos exploratorios ocasionales que permitieron en su día confirmar las puestas de túnidos y aportar datos sobre su distribución y abundancia. Ahora, se trata de dar un paso más y realizar un estudio completo sobre el

comportamiento de los adultos frente a las condiciones climáticas y ambientales en el momento de la puesta y la ecología de las larvas resultantes.

Estos trabajos, que están coordinados por José Luis López-Jurado, físico, y en los que el biólogo Francisco Alemany se encarga del seguimiento de las larvas, pretenden un estudio de las primeras fases del ciclo vital de esta especie, desde la puesta hasta el final de la fase larvaria, un periodo importantísimo, ya que de él dependerá en gran medida el número de reclutas que llegarán a incorporarse a la pesquería, sometida en las últimas décadas a una fuerte sobreexplotación. ■

BUENAS PERSPECTIVAS PARA LA SARDINA

En la última campaña del IEO de evaluación de pelágicos se pudo apreciar una mejoría notable en la situación del stock de sardinas. La estimación de la biomasa fue de 174.000 toneladas, notablemente superior a la del año pasado, aunque aún estamos lejos de las 260.000 toneladas, registro histórico de los años 80, como señalaba a MAR Pablo Carrera, responsable de la citada campaña.

Se encontraron menos cardúmenes, pero más densos, lo que se traduce en una mayor biomasa. La principal diferencia con la campaña de 2001 es que disminuyó el área de distribución, pero aumentó la densidad de los cardúmenes. La edad 1 sigue siendo abundante, aunque la dominante es la edad 2, debido al efecto del buen reclutamiento de 2000.

La biomasa en las Rías Baixas se eleva hasta las 29.000 toneladas, frente a las 10.000 toneladas registradas en la anterior campaña. Las mayores concentraciones, como viene siendo habitual, se localizaron en la zona de Muros y en la Ría de Pontevedra. Entre Galicia y Asturias se detectó un poco menos de sardina que el año anterior. Más hacia Asturias, el tamaño de los ejem-

plares equivalía a la edad de entre 4 y 5 años, por lo que la estructura demográfica sigue siendo similar, dominando la población adulta, lo que resulta positivo, ya que ello garantizará futuras puestas.

Desde el Cabo Peñas hasta el Golfo de Vizcaya la distribución de sardina ocupaba prácticamente toda la plataforma. Y no sólo de sardina, con una talla media de 22 centímetros, sino también de huevos. El incremento en la cornisa cantábrica ha sido notable, ya que la estimación alcanza las 145.000 toneladas, lo que viene a duplicar lo detectado en 2001.

La situación en Portugal no está mejorando de la misma forma que está sucediendo en nuestras aguas, pero es que, como señala Pablo Carrera, nosotros partíamos de una situación muy mala. El investigador del IEO, al igual que

sus compañeros del Instituto de investigación Pesquera y del Mar (IPIMAR) de Portugal, es partidario de mantener las paradas biológicas, al tiempo que destaca la importancia de estas medidas proteccionistas, junto a unos buenos reclutamientos, como elementos determinantes en la mejoría del stock.

Sardinias y dinamita

La nota negativa viene de los desaprensivos que siguen capturando sardinias mediante explosivos. Una práctica que, como se denunció en esta revista, está sufriendo un importante incremento, con unos efectos devastadores que pueden dar al traste con los esfuerzos para recuperar el stock de sardinias.

Según señaló a esta revista el investigador del IEO Pablo Carreras, "la tasa de mortalidad provocada por los explosivos en huevos y larvas es muy superior a la ejercida sobre la población adulta. La parte que más sufre es la más pequeña, como el plancton, con lo que también se elimina su alimento".

La situación, definida como "terrorismo puro y duro" por Xavier Aboi, secretario general del mar de la Confederación Intersindical Galega (CIG), sigue igual. A pesar de la vigilancia y de las medidas adoptadas, los pescadores siguen oyendo detonaciones frente a las zonas de Arousa, Vigo y Camariñas. Las asociaciones de cerco señalan que las medidas adoptadas siguen siendo insuficientes, a la luz de lo que está ocurriendo. La Federación de A Coruña y numerosas cofradías piden a la Consellería de Pesca que se incrementen las inspecciones y los controles. ■



Las volantas:

PROHIBIDAS, PERO NO ELIMINADAS

Un año después de su prohibición, por parte de la Unión Europea, las volantas o redes de enmalle a la deriva siguen invadiendo el Mediterráneo. Según un avance del informe que está elaborando WWF/Adena, y al que ha tenido acceso MAR, Marruecos dispone al menos de unos 350 barcos que faenan con este tipo de redes. Si ello resulta altamente preocupante, más aún lo es que pescadores franceses e italianos sigan utilizando estas redes con total impunidad.



Cuando se cumple un año desde que la Unión Europea prohibió la utilización de redes de enmalle a la deriva en sus aguas, resulta que un centenar de barcos italianos siguen faenando con estas artes de pesca. Un número de barcos que coincide con los denunciados en un informe elaborado por la propia Comisión Europea sobre las actividades de los volanteros en 2000, y donde se señalaba que no se adherían al proceso de reconversión y manifestaban, además, su intención de seguir faenando

con estas redes. No se puede, pues, hablar de sorpresa.

Raúl García, de la organización WWF /Adena, señaló a esta revista que el Gobierno italiano está intentando negociar con la UE más dinero para el desmantelamiento de esta flota, aunque una buena parte de los armadores sigue en su postura de no abandonar la utilización de estas redes. Carmen Fraga, cuando era miembro del Parlamento Europeo, afirmó a MAR que, con respecto a la situación ita-

liana, “este problema se va a quedar enquistado por los siglos de los siglos”. Una afirmación que viene a corroborar el gran conocimiento que tiene de este problema y la forma de actuar de las autoridades italianas.

En el informe que está elaborando la organización ecologista se destaca también la aparición de una nueva flota en el Golfo de León. En este caso se trata de barcos franceses que están utilizando redes de hasta siete kilómetros de

longitud y que operan en el mar de Liguria, en una zona declarada como santuario de cetáceos. Aunque esta afirmación se basa en denuncias formuladas por pescadores italianos que todavía no han podido ser comprobadas por los miembros de WWF/Adena.

Volantas en el Sur

En estas páginas, durante el proceso de reconversión de las redes de deriva, se recogieron las denuncias formuladas por Greenpeace de que las volantas, en vez de ser destruidas, estaban siendo vendidas a los países del Norte de África. Ahora, con el informe que está elaborando Adena, se comprueba este extremo, al constatar la aparición de la mayor flota de volanteros en el Mediterráneo formada por barcos marroquíes. Unos 350, según las estimaciones realizadas hasta el momento, dedicados a la captura del pez espada. Los pescadores españoles se ven doblemente perjudicados, ya que además de una competencia desleal, el producto de las capturas de esta flota se vende en España.

El Mediterráneo no se ve libre de las volantas. Habrá que esperar a que el Plan de Acción para el Mediterráneo, presentado recientemente por la Comisión Europea en el marco de la Política Común Pesquera, y donde se propone explícitamente prohibir su uso en el conjunto de la cuenca a través de la Comisión General para la Pesca en el Mediterráneo (CGPM), llegue a buen puerto. Eso, y que el comisario Franz Fishler se decida a actuar contra los infractores de la normativa europea. ■

EL PARLAMENTO EUROPEO CONDENA LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA

El Parlamento Europeo dejó oír su voz respecto a las banderas de conveniencia, expresando la más firme condena a su uso por parte de la industria pesquera.

Al mismo tiempo reclamó la adopción urgente de medidas concretas por parte de la Unión Europea.

En un reciente Consejo de Ministros España aprobó la aplicación de sanciones a los españoles enrolados en buques con bandera de conveniencia.



A partir de un informe elaborado por iniciativa del Grupo de Los Verdes del Parlamento Europeo, y que fue aprobado por unanimidad, se instó a prohibir las descargas de estos productos pesqueros en los puertos de la UE; convertir en delito el comercio con pesca capturada en barcos con pabellón de conveniencia y penalizar las infracciones de la normativa pesquera a bordo de estos barcos y congeladores de transporte.

Otro de los aspectos destacados del informe aprobado es el llamamiento que se hace para que los Estados miembros no permitan la transferencia de barcos pesqueros a países con banderas de conveniencia. También se solicita la condena del uso de fondos públicos para dichas transferencias.

En el citado informe se recoge que España ya prohíbe las subvenciones para dichas transferencias. Nuestro país aprobó, el 26 de noviembre de

1999, un Real Decreto sobre control de la actividad pesquera en buques de terceros países en aguas españolas. Sin embargo, y a pesar de que Greenpeace saludó como muy positiva la medida adoptada por España, critica que el cumplimiento de la misma en el puerto de Las Palmas sigue dejando bastante que desear.

Medidas enérgicas

Como señaló la ponente del informe, Patricia MacKenna, "el Reglamento de Control se aplica solamente a los buques en aguas de la UE y a los buques de la UE en alta mar y en aguas de terceros países. Debería ser de aplicación también a los nacionales de la UE en buques que no sean de la UE". Aunque la extraterritorialidad podría plantear problemas a algunos países, como se señalaba en el propio informe, se ponía el ejemplo de España, que enmendó su legislación a fin de prever la suspensión de la licencia de un capitán por un periodo de hasta cinco años si comete una infracción grave a bordo de un barco

con bandera de conveniencia. Abundando en esta dirección, en el último Consejo de Ministros de octubre, se aprobó un Real Decreto sobre aplicación de sanciones en materia de pesca marítima a los españoles enrolados en estos buques. La norma no tipifica infracciones ni establece sanciones, ya regulados por Ley, sino que pretende fijar el modo de proceder cuando el Estado del pabellón no ejerza la jurisdicción que le corresponde sobre los buques pesqueros por él abanderados.

De acuerdo con el Real Decreto, los titulados españoles que decidan enrolarse con funciones de mando en un buque extranjero deberán comunicar al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación los datos de identificación del último buque de pabellón español en el que ha prestado servicio y del buque de destino. Asimismo, se prohíbe el desembarque e importación en territorio español de las capturas procedentes de buques dedicados a la pesca ilegal. ■

CRECE EL ENFRENTAMIENTO EN LA CBI

La 54 reunión de la Comisión Ballenera Internacional supuso, como ya viene siendo habitual, un aumento del enfrentamiento entre los países conservacionistas y los que pretenden, con Japón y Noruega a la cabeza, iniciar la caza comercial de cetáceos. La agresividad de Japón aumenta, año tras año, ante el paso del tiempo y la falta de argumentos reales que avalen su postura. Ya reconoce abiertamente un secreto a voces: la compra de votos para lograr sus objetivos.



Amenazadas, CITES), sí ha propiciado un nuevo equilibrio de fuerzas dentro de la CBI. Ello supone una grave amenaza para el mantenimiento de la moratoria, ya que si bien Japón no dispone aún del número de votos necesario para eliminarla, resulta suficiente para la introducción de cambios en los reglamentos para que se acelere la vuelta a la caza comercial.

Siguen las matanzas

A pesar de las trabas existentes, el resquicio de la "caza comercial" sigue proporcionando a Japón la posibilidad de capturar ballenas que acaban en los restaurantes más selectos, donde alcanza un elevado precio. A comienzos de noviembre, cinco balleneros partieron del puerto de Shimonoseki (sede donde Japón decidió que se celebrara la pasada reunión de la CBI que le tocaba organizar) para realizar su campaña antártica en la que prevén capturar unos 400 ejemplares.

En el lado positivo, destacar que sigue aumentando el número de países que apuestan por la industria turística de avistamiento de cetáceos. Son ya 87, e ingresan más de mil millones de dólares al año. Canarias es el segundo lugar más visitado del mundo, tras los Estados Unidos, para disfrutar de estos avistamientos (unos 800.000 turistas al año). Para reforzar aún más la protección de estos cetáceos, el Gobierno canario declaró el Parque Natural Marino de las Ballenas como Espacio Natural Protegido. Se extiende entre la Punta de Teno y la Punta de Rasca, al este de la isla de Tenerife, y unas cuatro millas mar adentro, comprendiendo alrededor de 69.500 hectáreas. ■

Las peticiones de Brasil, para la creación de un santuario ballenero en el Atlántico Sur, y de Nueva Zelanda y Australia, que volvían a presentar su petición para un santuario en el Pacífico Sur, no lograron salir adelante por la oposición de Japón y sus "socios", entre los que figuran países con una gran potencia pesquera y tradición ballenera como Mongolia, Santa Lucía, San Kitts y

Nevis, Dominica o las Islas Salomón, entre otros.

La compra de votos es, en estos momentos, la única línea argumental de Japón. El pasado año, según la organización ecologista Greenpeace, invirtió más de 50 millones de euros (8.318 millones de pesetas) en la compra de votos. Gracias a estas "inversiones" logró frenar la creación de esos dos nuevos santuarios balleneros, aunque no logró que se aprobara su petición de incrementar las cuotas de cap-

tura de rorcual aliblanco en 50 ejemplares más cerca de sus aguas costeras. La venganza consistió en impedir el permiso de caza a los pueblos aborígenes de Estados Unidos, Rusia y Canadá, con lo que se les priva de uno de sus escasos recursos de subsistencia.

Aunque la política de compra de votos aún no le ha permitido eliminar la moratoria (volvió a intentarlo con nulo resultado en la última reunión de la Convención del Comercio Internacional de Especies

LAS GRANJAS DE ENGRASE DE ATÚN ROJO

A pesar de las voces que se alzan desde organismos internacionales, organizaciones ecologistas y foros científicos, entre otros, las granjas de engrase de atún rojo siguen creciendo sin parar en el Mediterráneo.

Entre 1996 y 2001, la producción en esta zona se ha multiplicado por veinte. La confusión y el oscurantismo dominan estas actividades.

Científicos y ecologistas, ante la actual situación, siguen reclamando una moratoria sobre su instalación hasta que se realicen estudios serios sobre su impacto, tanto ambiental como sobre la diezmada población de atún rojo en el Mediterráneo.



Greenpeace, WWF/Adena, y la Asociación Naturalista del Sureste (ANSE), dentro de una campaña conjunta en la que reclaman una moratoria para la instalación de estas granjas, denuncian la opacidad con la que se gestiona el trámite de impacto ambiental y que en el mismo deberían ser consultadas otras instituciones, como por ejemplo el Instituto Español de Oceanografía (IEO).

Algunas de estas granjas siguen instalándose en zonas protegidas o en hábitats ricos en *Posidonia oceanica*, como es el caso de una de las que se instalarán en Cataluña, o como la granja situada en las inmediaciones de la cala de Bolete, Cabo Tiñoso, Cartagena, emplazada en una zona de alto valor ecológico de la costa murciana.

Tampoco parece que estén surtiendo efecto las llamadas de atención realizadas desde organismos internacionales, dirigidas, especialmente, a la falta de control sobre las capturas y de cómo pueden estar afectando al crítico estado del atún rojo del stock oriental. Se estima que estas empresas están acaparando cerca de la mitad de la cuota anual de esta especie para todo el Atlántico Este. Sólo las existentes en Murcia copan el 25% de la cuota. El pasado año, el Foro Científico de Pesca en España señalaba que el *enjaulamiento de atún está empeorando de forma indudable la situación, distorsionando aún más el sistema de administración aplicado a esta pesquería, además del posible impacto negativo en los ecosistemas.*

El Subcomité Científico Consultivo del Consejo General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) también ha llamado la atención sobre este aspecto.

La propia Comisión Europea, en su reciente comunicación sobre acuicultura (septiembre 2002), en el marco de la reforma de la Política Común Pesquera (PCP), viene a reconocer la problemática que implica esta actividad para la conservación del atún rojo.

Y siguiendo con un somero repaso de lo que opinan distintos organismos internacionales, nada sospechosos de opiniones interesadas, citar la reflejada en la última reunión mixta ICCAT-CGPM sobre grandes pelágicos, donde se afirmaba que la presión añadida sobre la población de túnidos que suponen estas granjas "no está siendo adecuadamente considerada en las deficientes estadísticas de captura de este túnido".

Los pescadores artesanales se están viendo muy perjudicados por esta actividad. Y es que o pasan a trabajar de asalariados de estas empresas, o sus posibilidades de pesca son cada vez más reducidas. Aparte de los impedimentos físicos que suponen estas instalaciones, para el engrase del atún se están pescando grandes cantidades de pequeños y medianos pelágicos, entrando en competencia con las flotas artesanales que explotan esos recursos. Además, buena parte de estas capturas van directamente a las granjas, sin pasar por lonja, con lo que no se realiza ningún tipo de control. ■



ADAPTADA LA JORNADA LABORAL EN EL MAR A LAS NORMAS EUROPEAS

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales incorporó a nuestro derecho la directiva comunitaria que reglamenta las condiciones de tiempo de trabajo de la gente del mar. Pocas fueron las modificaciones realizadas, ya que nuestra legislación laboral contemplaba buena parte de las normas europeas.

Entre las incorporaciones son destacables la coordinación entre la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y Marina Mercante para controlar el tiempo de trabajo y su repercusión en la seguridad laboral y marítima.



Otra modificación relacionada con el tiempo se produce al ampliarse en una hora —desde las seis hasta las siete de la mañana— de la prohibición del trabajo nocturno de los trabajadores menores de 18 años en los barcos de Marina Mercante.

En lo que respecta al descanso entre jornadas de los trabajadores, la adaptación de la normativa europea no cambia nada. Y, por tanto, se mantiene la diferencia de dos horas a favor de trabajadores enrolados en barcos mercantes respecto al descanso que disfrutaban los marineros a bordo de buques dedicados a la pesca. Esta diferencia de dos horas de descanso mínimo entre los trabajadores que se dedican a una u otra actividad ha sido calificada por distintos organismos como una discriminación en numerosas ocasiones; pero hasta la fecha no se ha resuelto esta diferencia.

El control es uno de los aspectos en el que la modificación se hace más notable, ya que se establecen criterios de coordinación entre la Inspección de Trabajo, la Seguridad Social y Marina Mercante para controlar las jornadas de trabajo de los marineros. El objetivo final de estos criterios es el establecimiento de tripulaciones mínimas imprescindibles a bordo para aumentar la seguridad de las naves.

Los representantes de los sindicatos —especialmente las secciones de pesca— piden que se cumplan los horarios y los descansos establecidos, ya que los accidentes laborales se producen principalmente en las etapas finales de las jornadas por el cansancio al no ser respetados los horarios. ■

Entre las modificaciones realizadas y recogidas en el Real Decreto 285/2002 destaca el ámbito de aplicación de la jornada laboral. Con la adopción de las normas comunitarias se modifica la situación del personal a bordo que no podía acogerse a la jornada laboral pactada. Hasta la adopción de la directiva europea tenían que permanecer siempre a disposición cuando las necesidades lo requirieran el capitán, el pi-

loto o patrón de cabotaje, el médico y el personal de inspección. Ahora, es únicamente el capitán o la persona que ejerza el mando de la nave quien no se aplicará las normas recogidas en el decreto sobre la jornada de trabajo, siempre que no esté obligado a montar guardia. Por tanto, el personal de inspección, médicos, jefe de máquinas, sobrecargos, mayordomos y oficiales a cargo de un servicio se acogen a la jornada.

Esta norma no podrá ser aplicada en el caso de fuerza

mayor en que sea necesario su trabajo para garantizar la seguridad del buque, de personas, de carga, o para socorrer a otros buques que se encuentren en peligro.

Otro aspecto modificado es el tiempo de la jornada. Los trabajadores no podrán trabajar más de doce horas, incluidas las horas extraordinarias. Esta jornada es de aplicación tanto si el buque se encuentra en puerto como si está navegando. Como en el caso anterior, en caso de fuerza mayor se podrá transgredir la norma.

EL TRÁFICO PORTUARIO ALCANZA LOS 350 MILLONES DE TONELADAS

Puertos del Estado marcó un récord histórico el pasado 2001 al alcanzar 348,4 millones de toneladas de movimiento de mercancías. Esta cifra supone un incremento del 3 por ciento respecto al ejercicio anterior y mantiene el crecimiento de los tráficos por sexto año consecutivo. El puerto de Bahía de Algeciras continuó al frente del tráfico nacional, seguido de Barcelona y Valencia.

El comercio marítimo en nuestro país tuvo durante el año 2001 un comportamiento positivo que permitió incrementar el tráfico de mercancías. El aumento en los 50 puertos gestionados por 27 Autoridades Portuarias que coordina Puertos del Estado creció el 3 por ciento.

Por Autoridades Portuarias, Bahía de Algeciras lideró el tráfico total nacional con 52,7 millones de toneladas. Esta cifra supone un incremento del 11 por ciento respecto al ejercicio anterior. Barcelona con 32 millones ocupa el segundo lugar, seguida por Valencia con más de 28 millones. Ambos puertos experimentaron crecimientos en sus tráficos del 6 y 12 por ciento respectivamente.

En cuanto a tráficos se refiere destacó el crecimiento notable del segmento de mercancía general transportada tanto en contenedores como en camiones, que se incrementó en un 8 por ciento. Otro segmento que tuvo un comportamiento positivo fue el de graneles líquidos, aunque su incremento no llegó más que al uno por ciento. También cerró con resultados positivos el segmento de graneles sólidos, debido especialmente a los buenos resultados que presentaron los puertos de Barcelona y Valencia.

En el capítulo de tráficos que sufrieron descensos durante el 2001 se sitúan el tráfico local de mercancías y la pesca fresca. Este último segmento descendió un 2 por ciento, lo que supone 5.600 toneladas. A pesar de esta tendencia negativa, Vigo, puerto líder en este tipo de tráficos,

aumenta en cuatro puntos el volumen de movimientos mientras que la mayoría de los puertos retrocede. Por tanto, se muestra una tendencia a la concentración del movimiento de pesca fresca en Vigo.

En el ámbito normativo el Ministerio de Fomento ha presentado en fechas recientes el borrador del anteproyecto de Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General. El nuevo marco jurídico tiene como uno de sus objetivos la reducción de costes de las operaciones en los puertos y pretende garantizar el principio de autosuficiencia económica basada en la competencia entre los distintos puertos. La reducción global del coste del paso de mercancías potenciará la situación geoestratégica de las infraestructuras de nuestro país.

El nuevo texto unificará el régimen jurídico del servicio portuario de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías, para que estén en las mismas condiciones que el resto de los servicios que se prestan en los puertos.

El anuncio del anteproyecto fue criticado por los sindicatos al utilizar un mecanismo fuera de lugar y tono que menosprecia el papel que tienen los agentes sociales. Éstos mantienen su petición de constituir una mesa de negociación en la que se debata la desregulación del sector portuario, y mientras tanto han organizado paros en los servicios de estiba para protestar por la liberalización del sector. ■



APROBADO EL DECRETO DE PESCA EN GALICIA

El nuevo Decreto aprobado por la Xunta de Galicia integra en una norma única todo lo relativo a las cofradías y, entre otras innovaciones, limita el poder del patrón mayor, crea la figura del gerente para aportar profesionalidad y transparencia administrativa y capacita a los responsables autonómicos de Pesca para solventar situaciones graves. La norma ha sido tachada por los órganos representativos de los pescadores como intervencionista y poco unitaria. Y, como consecuencia de las diferencias en torno al texto, las Federaciones Provinciales de A Coruña, Lugo y Pontevedra, a través de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP), recurrieron el Decreto aprobado por la Xunta de Galicia para regular a los pósitos gallegos.



El Decreto que articula las normas por las que se regulan las cofradías de pescadores y sus federaciones aprobado por el Gobierno autónomo gallego, que entró en vigor el pasado mes de septiembre, ha creado gran malestar entre los pescadores gallegos por excederse en sus funciones de tutela y organización de los pósitos.

La norma está estructurada en diez capítulos, y son el segundo, donde se especifican las funciones del patrón mayor, el quinto, en el que se establece la intervención de la Administración tutelar cuando se intuya que la indebida gestión de la cofradía puede poner en peligro su existencia, y el noveno, en el que contempla la regulación del procedimiento electoral, los que han creado malestar entre los representantes de los pescadores.

Aparte de estos capítulos, desde el punto de vista de las cofradías la capacidad de Pesca para decidir de forma directa tanto la disolución como la fusión de las cofradías de pescadores (artículos 67 y 68) —que hasta la aprobación del decreto era una decisión tomada por acuerdo interno del pósito o por sentencia judicial—, no tiene precedentes en las normas que han regulado estas corporaciones ni en la Ley de Pesca Marítima del Estado aprobada en el 2001.

En lo que respecta al proceso electoral, las cofradías gallegas consideran una intromisión en la capacidad electoral de sus socios la eliminación de listas cerradas en el sistema de votación. Por su parte, desde Pesca se argumenta que el sistema español electoral establece un mismo sistema para todas las organizaciones de igual categoría. Por tanto, fue necesario igualar el sistema electoral, puesto que no era posible que unas cofradías utilizaran listas

abiertas y otras mantuvieran las listas cerradas.

Así mismo, y respecto al capítulo noveno, los representantes de cofradías alegan que existe discriminación respecto a los armadores jubilados al eliminar su capacidad electoral y representativa. También se quejan por la limitación al patrón mayor de tres mandatos que el decreto impone. Esta limitación impuesta a los pósitos no se ha establecido antes en otras corporaciones de carácter público tales como Ayuntamientos, Diputaciones, Cámaras de Comercio, etc.

Finalmente desde la FNCP se ha hecho hincapié en el principio de unidad que impide regular por Decreto. A esta afirmación se la contrarresta desde la Xunta con las numerosas visitas realizadas por los responsables de la norma a los pósitos para explicar el Decreto y la falta de alegaciones que se presentaron respecto a los puntos que ahora se han recurrido. ■

PLAN ESTRATÉGICO DEL SECTOR PESQUERO



El proyecto Acuipesca integrado por todos los interlocutores con capacidad de decisión desarrolla un plan estratégico que reduzca los desequilibrios entre el sector pesquero y otros sectores económicos de nuestro país. Para tal fin, sindicatos, empresarios, cofradías, entidades públicas y administraciones apuestan por la adaptabilidad de las empresas y los trabajadores del sector marítimo pesquero a través del uso de nuevas tecnologías como forma para resolver la heterogeneidad de las problemáticas de este sector.

El plan estratégico desarrollado en el proyecto tiene como finalidad favorecer la adaptabilidad de los trabajadores del sector marítimo pesquero hacia otros sectores económicos en alza, incrementar la calidad del trabajo en el sector para los que permanezcan y la reorientación de los trabajadores, a través de proyectos alternativos, vinculados con el sector turístico y la acuicultura. En el proceso de adaptación hacia cada uno de los distintos ámbitos la formación y la aplicación de la tecnología juegan un papel determinante.

Los contenidos del proyecto han sido planificados por los integrantes de la Asociación de Desarrollo, en la que están

incluidos la Asociación de Empresarios Marítimos y Pesqueros (EMPA) y el sector del Mar del sindicato Unión General de Trabajadores (UGT).

La ejecución del proyecto se lleva a cabo sobre seis puntos clave. El primero describe la situación del sector en su conjunto. Se obtendrán datos del sector pesquero y acuícola relacionados con el perfil de las empresas y trabajadores, tipología y dimensión de las empresas, número de buques y trabajadores, y edades y niveles formativos de los empleados: competencias y capacidades. Toda esta información se utiliza para evaluar las posibilidades de mantenimiento de empleo y, en cada caso, las opciones de reorientación a otros sectores mediante la cualificación por medio de cursos formativos.

El segundo punto se centra en el equilibrio laboral entre ambos sexos en un sector en el que la mujer siempre ha tenido un papel que ha sido escasamente reconocido. El proyecto plantea propuestas formativas que faciliten la incorporación de la mujer a puestos de trabajo detectados.

La incorporación de las nuevas tecnologías es el tercer punto, y pretende la formación de trabajadores y empresarios en función del tipo de flota, de los caladeros en los que faenan y la zona geográfica donde se ubican. Aparte de la enseñanza de las nuevas tecnologías también se hace hincapié en la legislación sobre medio ambiente y desarrollo sostenible.

El punto cuarto plantea el desarrollo del proceso de adaptación de las estructuras productivas en el nuevo marco institucional de las cofradías de pescadores, las organizaciones de productores y las organizaciones interprofesionales. El marco europeo impone su adaptación, así como la definición de perfiles profesionales y de sus necesidades formativas en función de la demanda empresarial de la zona.

El quinto punto especifica la reorientación de la mano de obra excedente y la búsqueda de nuevas salidas empresariales que puedan ser compatibles con la pesca o la acuicultura.

Y finalmente la evaluación e identificación de buenas prácticas promovidas por iniciativas similares realizadas con anterioridad a Acuipesca en las distintas zonas de nuestro litoral para que puedan llevarse a cabo en otros puntos de la costa. ■

La Comisión proponía fuertes ajustes

ESPAÑA FRENÓ EL RECORTE DE CUOTAS PESQUERAS 2002

Como cada campaña, la asignación de TACs y cuotas pesqueras en aguas comunitarias fue uno de los debates más importantes en el seno de la Comisión Europea para el año 2002.

Y como ha sucedido en casi todas las ocasiones anteriores, las pretensiones de recortes planteados por Bruselas se quedaron lejos de las cifras iniciales.

En este caso, España fue protagonista a la hora de frenar los planteamientos de la Comisión.

El ministro español de Agricultura y Pesca Miguel Arias Cañete defendió la necesidad de proteger el desarrollo de los caladeros y los recursos, pero también los intereses de los pescadores para su propia supervivencia. Frente a los planteamientos de la Comisión de lograr una rápida recuperación total de todos los caladeros comunitarios, España defendió una recuperación más lenta pero manteniendo un equilibrio entre recursos y la actividad económica. Una vez más, como sucede en este momento, se abogó por la necesidad también de disponer de informes científicos mucho más profundos antes de adoptar una decisión drástica sobre ajustes de cuotas. En esa línea se abogó por potenciar los trabajos de

investigación en coordinación con el propio sector.

Al igual que sucediera en campañas anteriores, Bruselas planteó un arranque de negociaciones proponiendo unos ajustes de cuotas por encima del 40% en especies muy importantes para la flota española como es el caso de la merluza.

Mejoraron las posibilidades para la captura de merluza en aguas comunitarias frente a la reducción del año anterior.

Las negociaciones en Bruselas dieron lugar a un acuerdo final donde los recortes se limitaron a mínimos. En el caso de la merluza, las cuotas españolas en aguas comunitarias que un año antes se habían reducido de forma muy importante experimentaron un incremento medio del 6%. En el caso de España, junto a la merluza, destacó también la mejora de las posibilidades para la pesca de la caballa.

En la parte negativa de ese acuerdo destacó por otra parte la rebaja en las posibilidades para la pesca de especies como el abadejo, la bacaladilla, la cigala, el jurel y el lenguado. El acuerdo fue igualmente negativo para el gallo. En la anchoa se mantienen las posibilidades de pesca en el Golfo de Vizcaya.

La Administración española sostuvo una vez más, a la hora de las negociaciones para asignar TACs y cuotas, la necesidad de que los países miembros cumplan las exigencias comunitarias en materia de ajuste de flotas como se ha hecho en España. El representante español, Miguel Arias Cañete, destacó también la posibilidad de que Bruselas penalizara con cuotas a los Estados que no estén cumpliendo con las directrices en materia de estructuras pesqueras.

El conjunto del sector pesquero coincidió en señalar que, aunque no se trataba de las cuotas que hubieran sido necesarias para la flota, sí se trataba del mejor acuerdo posible en un contexto especialmente negativo ante el clima existente sobre deterioro de caladeros. ■



EL TONELAJE DE LA FLOTA ESPAÑOLA CONSOLIDA UN SÉPTIMO AÑO DE CRECIMIENTO POSITIVO



El pabellón marítimo español ya sumaba, a principios de 2.002, una mejora del 52,4 por ciento respecto a sus mínimos de 1994, por lo que expertos del sector consideran superada la última crisis, incluso frente a una balanza de fletes internacionales desfavorable. Han sido siete años consecutivos de crecimiento, y –en el último compulsado, 2001– el tonelaje de la flota española creció un 21 por ciento.



Doscientos cuatro buques integran la flota mercante española, que significan un registro bruto de 1.802.654 GT y 2.046.872 tpm.

Por tipos de buques, hay que destacar el importante aumento de portacontenedores (18%) polivalentes y carga general (23%), frigoríficos (44%), de pasaje (18%), petroleros (13,8%) y ro-ros (6,8%), produciéndose la única reducción en los graneleros.

Dato destacable de coyuntura es, así mismo, el hecho de altas en buques mercantes de nueva construcción, que se entregaron catorce, cuatro de pasaje, tres ro-ros, tres tanques petroquímicos, dos buques de carga general, un petrolero de crudo y otro buque frigorífico. Estas nuevas incorporaciones permiten a la flota española reducir ligeramente su edad media (a los 18,5 años) frente a la media mundial de 19.

A las alturas de junio último, el sector celebró en España el 50 aniversario de su institución patronal, ANAVE, dentro de un clima ilusionado en el que se ha inscrito el reciente impulso de Bruselas al sector marítimo y la concesión de la tasa por tonelaje (“tonnage tax”) a los navieros españoles. Este importante estímulo fiscal a los transportistas marítimos nacionales significa su ansiada homologación con los comunitarios, la recuperación de una mayor cobertura para nuestro comercio exterior y el fomento de la inversión, con expresos beneficios para la industria de astilleros y auxiliar.

La comisaria de Transportes de la UE, Loyola de Palacio, resumió este marco favorable del sector como una prueba de la sensibilidad política de

Bruselas hacia el protagonismo del comercio marítimo, que permitirá mirar con optimismo a la flota española, que es un sector de futuro –añadió– y debe superar el estereotipo del naviero internacional, ahora que se le presentan nuevas vías de negocio y resortes de riqueza.

Bruselas ha alcanzado el compromiso de los estadosmiembros para rediseñar las rutas marítimas, mejorar las tecnologías marinas, la seguridad del transporte, aligerar la burocracia y abrir los servicios portuarios a la libre competencia, y la flota española –la de mayor tradición en el negocio– verá reimpulsado así, su potencial y estrategia.

El presidente de ANAVE, Alfredo Pardo, expresó a la junta general su satisfacción



por que el sector se reafirme, tras prolongada crisis, como una industria de carácter vital para la economía española. Frente al déficit crónico de nuestra balanza de fletes, se ha ganado cobertura, inversión y empleo, en un año internacionalmente difícil, con mercados enrarecidos... Demandó un esfuerzo integrador de navieros, transitarios, consignatarios, estibadores, asti-

lleros, etc., para converger con una sana competencia entre los transportistas terrestres y, de paso, aliviar la grave problemática congestiva y medioambiental que se empieza a producir en los mapas de transporte centro-europeos.

Con las vías marítimas como solución de futuro, Bruse-las ha diseñado un ambicioso objetivo que, en libre competencia, sólo podrá alcanzarse redoblando el esfuerzo y la integración del sector, dotándolo de nuevas tecnologías y medios, y diseñando los nuevos buques polivalentes de las próximas autopistas marítimas. Para el presidente de la patronal europea del sector, Emmanuele Grimaldi, se ha superado el mal augurio del 11 de septiembre de 2001 y ya son perceptibles los primeros rasgos de recuperación en el transporte marítimo.

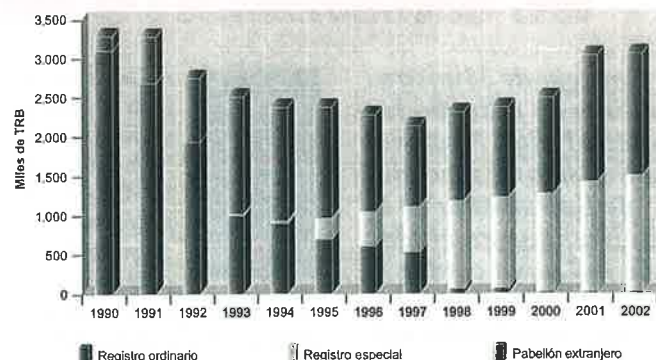
Para el ministro de Fomento, Álvarez-Cascos, el cincuenta aniversario de ANAVE significa el doble reto del camino dejado atrás y el estímulo de dinámica que ofrece la nueva época a un negocio básico de la economía española, que transporta la mayor parte de sus producciones al mercado exterior por este medio.

Marco favorable al sector

La flota española será una de las principales beneficiarias del nuevo marco jurídico-fiscal del transporte marítimo, cuyo diseño en el Libro Blan-

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE CONTROLADA POR EMPRESAS NAVIERAS ESPAÑOLAS

Datos final de cada año salvo 2002 (datos a 15 de junio)



co acomoda un esquema de rutas muy favorables para la situación geográfico-estratégica de nuestros puertos. Otros aspectos favorables y expectativas han sido revisados por la referida asamblea ANAVE.

En el presente año 2002, por primera vez en la historia, las navieras nacionales podrán aplicar el régimen especial del Impuesto de Sociedades, el llamado "tonnage tax", que no depende de sus beneficios sino únicamente del tonelaje de sus flotas.

El sector hace suyos los propósitos de la Unión Europea que se refieren a un crecimiento más equilibrado de los distintos modos de transporte, y el apoyo a los de mayor capacidad de crecimiento, como el marítimo

Ha habido recortes importantes y generalizados en los fletes de petróleo, carga seca y contenedores, se estancó la demanda

de transporte marítimo, si bien el tonelaje transportado creció un módico 0,3 ciento.

La contratación de buques, aunque elevada, se moderó en 2001, y el cincuenta por ciento de los encargos se refirió a petroleros. La industria de astilleros reveló una vez más el liderato de Japón (43,6%) sobre Corea (36%).

El tráfico portuario español registró en 2001 un importante aumento del 3,3 por ciento, siendo la carga containerizada de hasta un 8 por ciento del total. En razón a que cada vez se usan buques de mayor porte, sigue decayendo el número de entradas en puerto.

Las exportaciones españolas registraron una caída de un 26 por ciento en 2001, siendo Estados Unidos el país al que más productos derivados del petróleo se exportaron desde España.

En febrero de 2002 se constituyó la Asociación Española para la Promoción del Cabotaje de Corta Distancia, que preside el director general de ANAVE, Manuel Carlier.

El sector aguarda con expectación la próxima Ley de Marco Económico y Fiscal de las Autoridades Portuarias, que contemplará la reclasificación de los servicios Portuarios, el régimen tarifario, incentivos al cabotaje de corta distancia, etc. ■

BUQUES MERCANTES DE TRANSPORTE DE PABELLÓN ESPAÑOL

Tipos de buques	1981		1985		1990		1995		2000		2001		2002	
	Bqs	TRB	Bqs	TRB	Bqs	TRB	Bqs	GT	Bqs	GT	Bqs	GT	Bqs	GT
Petroleros y obos	104	4.674	74	2.668	57	1.619	25	458	20	585	20	665	19	659
Graneleros	77	1.064	76	1.275	43	797	0	0	1	16	0	0	0	0
Carga general	263	741	182	540	92	176	20	31	12	31	14	38	14	38
Portacontenedores	58	145	61	167	43	114	23	90	23	157	26	186	25	182
Roll-on/ roll-off	40	70	51	94	48	81	37	209	39	310	39	330	40	330
Frigoríficos	49	77	45	85	21	33	13	22	10	21	11	29	11	29
Gaseros	15	58	16	69	9	25	5	17	3	9	3	9	4	104
Pasaje y ferries	43	170	41	128	48	115	62	250	61	351	63	413	62	405
Otros	50	119	55	178	55	150	44	136	31	130	28	133	28	133
TOTAL	699	7.118	601	5.204	416	3.110	229	1.213	200	1.611	204	1.803	203	1.880

Bqs: Número de buques. TRB: Miles de TRB. GT: Miles de GT.

Datos al final de cada año, salvo 2002 (datos a 15 de junio).

MÁS MEDIOS PARA DOTAR EL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO 2002 - 2005

El Consejo de Ministros último de julio dio luz verde al Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en el Mar y de la Lucha contra la Contaminación, que, con propósito trienal, será financiado netamente por los Presupuestos Generales del Estado, con una dotación de 296 millones de euros.

En la presentación del mismo, el ministro de Fomento, Álvarez-Cascos, destacó entre sus contenidos “el impulso coordinador de todos los medios salvamentistas y la madurez de prestación del servicio Navtex –transmisión de mensajes y avisos de seguridad– en todas las costas españolas. “La vigilancia operativa y el rescate se entrecruzarán con una red integral de centros regionales y locales para la respuesta inmediata a la llamada de socorro, para lo que se han firmado los respectivos convenios con las Comunidades Autónomas y los organismos internacionales del sector.

El nuevo Plan de Salvamento reordena los Centros de Coordinación de Salvamento (CCS) en cada ámbito geográfico a partir del Centro Nacional, ubicado en Madrid, e in-

corpora el servicio Navtex en idioma español, dentro del Sistema Mundial de Socorro. Se licita así mismo el Contrato de Socorro para la Seguridad de la Vida en el Mar –por seis años– que sustituye al que prestaba Telefónica, y asegura la continuidad del mismo desde centros de comunicaciones de Bilbao, A Coruña, Valencia, Málaga, Las Palmas y Tenerife.

Este esfuerzo marítimo y conservacionista incide en la preocupación de la Organización Marítima Internacional (OMI), que ha datado en 2.003 su más energética respuesta de lucha contra los vertidos marinos y residuos, que previene la obligatoriedad –para todos los buques de más de 400 toneladas de registro bruto– de entregar en puerto, y bajo documento oficial, todas las sustancias de desecho, desde las aguas de lastre hasta los aceites, gases y desperdicios.

En realidad, ésta una vieja aspiración del legislador, que sigue sin ser cumplida desde 1994, en que se impuso, y cabe esperar que con los nuevos medios de vigilancia que incorpora el Plan se recorte sensiblemente la problemática de las manchas de aceite sobre la superficie marítima.

El Plan Nacional de Salvamento es compatible con la recomendación de la Organización Marítima Internacional (OMI) que, para los países limítrofes, postula vigilancias comunes de áreas concretas. Y así, la Prefectura Marítima de Tolón (Francia) y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima española han firmado el “Plan Golfo de León, al respecto.

Al mismo propósito de vigilancia medioambiental, Bruselas lanza este primer año de vigencia del Plan español su proyecto “Ecoports”, un sistema de seguimiento on-line para los cincuenta más importantes puertos comunitarios, que abarcará a los de Barcelona y Valencia, durante los próximos tres años de vigencia del presente Plan.

El Plan español reparte sus costes financieros en la dotación de más medios y embarcaciones, a tenor de las inversiones necesarias y el gasto corriente, que vuelven a crecer por los imperativos de mejora del sistema. Para el ministro de Fomento, Álvarez-Cascos, “la política española de seguridad marítima es hoy un referente en la Organización Marítima Internacional, y nuestros expertos son los autores de las principales propuestas salvamentistas legisladas últimamente”. ■



TRIPULANTES DE SESENTA Y CINCO PAÍSES YA TRABAJAN EN ESPAÑA

El mar y las profesiones marítimas se han vuelto los segmentos productivos más internacionales de la economía española, ya que emplean a marineros procedentes de sesenta y cinco países, sin contar los apátridas. Estos inmigrantes que trabajan en el mar español vienen, en mayor tasa, de Marruecos, Portugal, Senegal y Cabo Verde, y desempeñan sus tareas en barcos con sede en Galicia, País Vasco, Catalunya, Valencia y Canarias.



El sector reconoce también la necesidad de incentivar a los jóvenes nacionales que abandonan la mar por los oficios terrestres y contener la existencia de un “mercado negro” de falsas titulaciones que arrancan de certificaciones fraudulentas e imperan en banderas de conveniencia, siempre en perjuicio de la seguridad marítima y la vida en el mar.

España cuenta actualmente con 94.007 cotizantes al Régimen Especial del Mar, cuya mitad trabajan en la pesca extractiva, pero la dificultad para encontrar tripulantes “regulares” se extiende también al marisqueo, la marina mercante, la estiba, etc., a pesar de que ya existe una auténtica Babel y conviven aquí indios, japoneses, ucranianos, armenios, pakistaníes, etc. Pero su común carencia, la de titulaciones, supera aun la idiomática, en un oficio mucho más peligroso y exigente que los terrestres.

Titulados a los que confiar tareas de mando u organización a bordo puede decirse que no existen o no se conocen, en la mayoría de nuestros puertos, ya que la mayoría de los procedentes de terceros países acceden indocumentados, y mucho menos con diploma bajo el brazo.

Las principales Comunidades Autónomas pesqueras reciben inmigrantes por flujos irregulares y de proximidad geográfica —portugueses, senegaleses y marroquíes en Galicia, por ejemplo; rumanos, argentinos, etc., en los puertos mediterráneos—, y se impone la racionalización y la seguridad de contar con plantillas mínimas y estables. ■

El número de trabajadores inmigrantes que se enrolan en los barcos españoles —principalmente en los pesqueros— ha crecido el 10 por ciento en el último año, referido a los que lo hacen reglamentariamente, es decir, habiendo obtenido el permiso de residencia antes de ser contratados.

Aunque en las bases de datos del Instituto Social de la Marina constaban 8.903 demandantes de empleo al finalizar 2001, lo cierto era que faltaban marineros no cualificados, y encontrar titulados para tareas de mando resultaba aún mucho más difícil. El

mar español se ha hecho un medio laboral en profunda etapa de cambio. Podría decirse que, como en otros muchos sectores de la economía, los inmigrantes “con papeles” suplen las carencias de mano de obra nacional, pero la especificidad del trabajo marítimo es más exigente, hostil y peligrosa.

En determinadas épocas del año y zonas costeras los armadores no encuentran suficientes marineros de base, y en cuanto a oficiales aun menos, por lo que en algunos casos tienen que suspender una costera o reconvertir un plan de trabajo. Es por lo que el sector echa mano de los 2.231 trabajadores inmigrantes que hay actualmente em-

pleados y reclama, con prontitud, que se agilicen los permisos de residencia y se revisen las titulaciones náuticas, para salvar estos desequilibrios.

El fenómeno no es, ni mucho menos, de exclusiva incidencia en España; ya ha sido denunciado reiteradamente por la Federación Internacional del Trabajadores del Transporte (ITJ), y responde a la visible realidad de que “no hay titulaciones marítimas suficientes, en vigor, en toda Europa por lo que se refiere a marineros de base, y lo que es más alarmante aún, el progresivo envejecimiento de los colectivos de oficiales y personal con mando”.

EL AÑO DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD MARÍTIMA

En refuerzo de las propuestas de la comisaria de Transportes, Loyola de Palacio, sus programas "Erika I y II", el Consejo de Ministros de la Unión Europea dio luz verde a la creación de la Agencia de Seguridad Marítima. Será la encargada, con un plazo de un año para empezar a funcionar, del control de las inspecciones, la identificación de los buques de riesgo, la vigilancia del progresivo abandono de los petroleros de casco simple.

El impulso de la presidencia española de la UE ha remozado este año la sensibilidad por el viejo proyecto de una Agencia Europea de Seguridad Marítima, por cuya sede pujan Lisboa, Nantes, El Pireo y Génova. Al fin, el Consejo de Ministros de la UE ha firmado la creación de este organismo para "reforzar la calidad del sistema transportista marítimo.

Los esfuerzos políticos se iniciaron en 1993, a partir del documento "Por una política de mares seguros", en plena sensibilidad por los hundimientos del "Mar Egeo" y el "Braer", pero el más próximo aldabonazo de la catástrofe del "Erika" disparó la actividad de respuesta, que la comisaria De Palacio materializó en sus programas concretos, que aludían a un calendario de abandonos para los petroleros

de mayor antigüedad y casco simple.

Precisamente en el "Erika II", legislado por De Palacio, se daba cuenta de la existencia en la Unión Europea de más de 5.000 barcos subestándar y de que el 50 por ciento de las mercancías que navegaban por las aguas de los Quince tenían la consideración de peligrosas. Al propósito de mejorar los controles y seguimientos se imponía la necesidad de la Agencia, que nacerá además elevando a 1 millón de euros el fondo de indemnizaciones por vertidos, otro importante fallo del sistema anterior, pues resultaba siempre árido el problema de las responsabilidades pecuniarias por el daño medioambiental, e irrisorias las dotaciones del referido fondo.

Con la Agencia Europea de Seguridad Marítima se persigue la tarea inspectora a realizar con rigor e independencia,

prohibiendo expresamente que la lleven a cabo los constructores o armadores, y vigilar estrechamente los cometidos de las sociedades de clasificación. Se propende a aligerar los contenidos de los manuales de seguridad y unificar criterios internacionales.

Pero el nacimiento de la Agencia ha venido a coincidir con nuevas implantaciones de sistemas de identificación de buques, la exigencia de la "caja negra" en todos los mayores de 300 toneladas de desplazamiento, y una panoplia de reglamentaciones de pura seguridad añadida. La presidencia española de la Unión Europea sumó a este calendario de entrada en servicios los próximos Centros Integrados de Seguridad Marítima de Ceuta y Melilla, en la sensible zona del Estrecho.

Todo el sector ha aplaudido el diseño de los comunitarios en materia de seguridad marítima, que afecta al común del sistema transportista en sus segmentos de tripulaciones, barcos y cargas, pero el cometido concreto de la Agencia deberá perfilarse en el triple estamento de los Estados de bandera, Estados de puerto y sociedades de clasificación.

Un capítulo especial que afectará a los buenos efectos del proyecto será el referido a las actuaciones de la Agencia para los casos de apresamientos de pesqueros comunitarios por terceros países. Y así mismo habrá que madurar la "bandera comunitaria" y la intervención de Bruselas en los referidos apresamientos, motivos de seria indefensión de los intereses europeos, en la mayoría de los casos. ■



EL TRAZADO DE LAS AUTOPISTAS MARÍTIMAS

El 31 de mayo y 1 de junio los ministros de Transportes de la Unión Europea dedicaron un Consejo informal en la materia, que les reunió en Gijón, de forma que la presidencia española de la UE aportaría el debate del transporte marítimo del futuro, Este documento de líneas y propuestas históricas aspira a fundamentar el trazado de las "autopistas marítimas" como respuesta integral al comercio interior de los Quince, y, así ha sido asumido por la Comisión Europea.

Por la parte española, la comisaría de Transportes, Loyola de Palacio, y el ministro de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos, sintetizaron el propósito de "lograr cadenas de transporte marítimo-terrestre con una alta relación calidad/precio". Era el bautizo oficial del llamado cabotaje de corta distancia ("Short Sea Shipping"), que se definió como "el movimiento de mercancías y pasajeros por mar, entre puertos situados geográficamente en Europa, a base de cadenas intermodales marítimo-terrestres que puedan competir, en igualdad de condiciones, con el transporte terrestre.

La guía de medidas prioritarias, que este Consejo de Ministros aprobó para su traslado a la Comisión Europea y los protagonistas económicos, se resumió en los siguientes puntos programáticos:

- La simplificación, armonización y racionalización de los procedimientos y documentaciones del tráfico interportuario, despacho, aduanas, estiba y otros servicios al transportista.
- Promover un marco de cooperación interportuaria que aligere trámites y abarate costes, incorporando al sector los nuevos medios de comunicación, información y electrónica.

- Integración de las infraestructuras y planificación estratégica especialmente referida hacia la intermodalidad ferroviaria, lo mismo en puertos marítimos que fluviales.

- Realización de un nuevo mapa de las fachadas marítimas y los corredores intra europeos, con la máxima cooperación intra fronteriza, hacia la construcción de las "autopistas marítimas".

- Apelación fundamental a la iniciativa privada y al régimen de merca-

do abierto y estable por parte de todos los protagonistas industriales del transporte, hacia una red de puntos focales de intermodalidad nacional y regional.

- Mejora de la flota al servicio del nuevo cabotaje con el compromiso medioambiental de recorte a las emisiones y residuos, cumplimiento puntual de las normas de seguridad marítima y construcción de nuevos barcos especializados en el nuevo régimen de distancias.

El plan de acción diseñado por los ministros de Transporte se remite a un posterior estudio de un sistema de tarificación por el uso de infraestructuras que los Estados miembros deben madurar, en la apuntada línea de libre competencia y acceso a la prestación de servicios portuarios.

Las conclusiones del citado Consejo informal de Ministros pasan a estudio de la Comisión Europea y su Consejo de mediados de 2004 deberá evaluarlas definitivamente. En su discurso de despedida a los colegas comunitarias, el ministro Álvarez-Cascos se felicita del grado de consenso obtenido en la materia, tras esta reunión de Gijón, que progresaba sobre los acuerdos ya habidos en las precedentes de Bruselas, Livorno, Málaga y Luxemburgo, sobre las "guide lines" del Libro Blanco del Transporte Europeo.

Resaltó el papel creciente del sector marítimo y su oportunidad histórica de solución al grave problema de congestión viaria y medioambiental, a lo que estas políticas de alcance propenden, y a las que España se ha sumado con el peso específico propio de su tradición marítima. ■



ARTÍCULO	Revista	Mes
Acuicultura		
Aprobada la creación del observatorio nacional de acuicultura	404	Abril
En pocos años se podrá comercializar la producción de besugo	404	Abril
Los acuicultores piden a la UE que ponga orden en el sector	406	Junio
Las granjas de atún colonizan el Mediterráneo	409	Octubre
Gobierno		
Renovación del Gobierno	407	Julio-Agosto
Grandes reportajes		
Salón náutico de Barcelona: náutica para todos	401	Enero
Expo-Náutica 2002	406	Junio
Hablar bajo el agua	409	Octubre
La reproducción del atún rojo	410	Noviembre
En busca del calamar gigante	410	noviembre
Instituto social de la marina		
La campaña "Asistencia médica embarcada 2001" cumplió sus objetivos	401	Enero
Plan de formación para los trabajadores afectados por el paro en aguas de Marruecos	401	Enero
El ISM y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de Cuba firman un acuerdo de asistencia técnica	401	Enero
Operación de salvamento "Arrecife 2002"	402	Febrero
La oferta formativa de Bamio para 2002	402	Febrero
El ISM participó en el "taller" sobre administración de la industria pesquera y la biodiversidad en el Caribe	403	Marzo
Plan de formación permanente para el ISM para el año 2002	403	Marzo
Cursos de formación del ISM para el sector marítimo	403	Marzo
Campaña de prevención de accidentes a bordo organizada por el ISM	404	Abril
El buque sanitario "Científico" inició la campaña de asistencia médica embarcada	404	Abril
El ISM estudia la realización de proyectos de cooperación con Costa Rica	405	Mayo
Plan formativo del ISM para los trabajadores del caladero marroquí	406	Junio
Bamio, la gran escuela del mar	406	Junio
El ISM presenta en la organización marítima internacional el buque hospital "Esperanza del Mar"	406	Junio
Curso sobre seguridad y salud en el trabajo en el sector pesquero	407	Julio-Agosto
Ame: asistencia ambulatoria de las Azores al Gran Sol	407	Julio-Agosto
La directora general abrió el curso de formación que el Instituto Social de la Marina ha impartido en Cuba	407	Julio-Agosto
El ISM coordina las terceras jornadas para el análisis de la pesca artesanal en Cartagena de Indias	408	Septiembre

ARTÍCULO	Revista	Mes
El buque hospital "Esperanza del mar", calificado entre los mejores barcos del año 2001	408	Septiembre
El "Esperanza del Mar" buque hospital del ISM: la leyenda con tecnología punta	408	Septiembre
Los presupuestos del Instituto Social de la Marina	409	Octubre
El Instituto Social de la Marina presentó el buque hospital "Esperanza del Mar" ante la Organización Internacional del Trabajo	409	Octubre
Camps presenta la campaña del ISM de riesgos laborales	410	Noviembre
"Prestige": el Gobierno pone en marcha ayudas al sector pesquero	410	Noviembre
El ISM participa en el seminario "Experiencia en gestión de salud"	410	Noviembre
Finalizó la campaña AME	411	Diciembre
Marina mercante		
España asume la vicepresidencia 1.ª de la Organización Marítima Internacional	401	Enero
Faltan marineros	402	Febrero
El Parlamento europeo, contra las banderas de conveniencia	402	Febrero
Hacienda impulsa a los transportistas marítimos con la "tasa por tonelaje"	403	Marzo
Éxito del "Ejercicio A Coruña 2001" en el que intervinieron 250 personas y observadores	403	Marzo
La naval de Sestao bota el primero de los LNG del "macro-contrato" para Repsol-YPF	404	Abril
En marcha la Agencia Europea de Seguridad Marítima	404	Abril
El Sistema de Identificación Automática (AIS) de buques entra en vigor en julio	405	Mayo
Solución de consenso al cabotaje de corta distancia para 2010	406	Junio
Amplia modificación financiero-fiscal y laboral del calendario marítimo 2002	406	Junio
Conclusiones del Consejo Informal de Ministros de Transportes de la Unión Europea	406	Junio
El tonelaje de la flota española creció un 21% en 2001	407	Julio-Agosto
Elaboración de un documento internacional para los marinos	407	Julio-Agosto
Ajuste en la actividad de la flota	408	Septiembre
Un solo buque español detenido en 2001	408	Septiembre
Se incrementaron en un 2% los rescates en 2001	408	Septiembre
En marcha el plan nacional de salvamento 2002-2005	409	Octubre
Unión Europea: vuelven las ayudas temporales a la construcción naval	409	Otubre
Se disparan los precios de las primas	411	Diciembre
Medio Ambiente		
Goma 2 contra las sardinas	401	Enero
Proyecto del IEO para el cultivo de microalgas	403	Marzo
España participa en el Plan		

ARTÍCULO	Revista	Mes
Internacional para el Estudio de los Océanos	405	Mayo
Aguas de baño marítimas: situación estable	405	Mayo
Espacio natural protegido, al oeste de la isla de Tenerife	407	Julio-Agosto
Guerra abierta en la Comisión Ballenera Internacional	407	Julio-Agosto
Reunión de expertos en biorremediación marina	408	Septiembre
La fluctuación de las especies demersales se mantiene casi constante	408	Septiembre
España legisla la protección de tiburones y aves marinas	409	Octubre
Otros		
Aetinape reclama medidas sociales para el sector	401	Enero
La flota reivindica la humanización del trabajo en el mar	403	Marzo
Pesca y Política pesquera		
La imagen del stock norte no es tan pesimista	401	Enero
La comisión considera la "Thonaille" como red de deriva	401	Enero
España frenó el recorte de las cuotas de pesca	401	Enero
Relevo en la Secretaría General de Pesca Marítima	401	Enero
Política común de pesca: flotas y estructuras pesqueras, lucha contra la pesca ilegal	401	Enero
Argentina abrió la mano a los pesqueros españoles	401	Enero
Cofradías de bajura venden en la Red	401	Enero
Leve mejoría de la balanza comercial pesquera	402	Febrero
Plan de acción para la flota de Marruecos	402	Febrero
La industria conservera, contra las importaciones masivas de atún	402	Febrero
Plan estratégico para el sector pesquero español	402	Febrero
NAFO sube la cuota de fletán negro a las 44.000 toneladas	403	Marzo
Campañas experimentales para encontrar nuevos caladeros	403	Marzo
Planes para recuperar los stocks de merluza y bacalao	403	Marzo
Nuevo protocolo de pesca con São Tomé e Príncipe	403	Marzo
Frente común de los países del Sur para la reforma de la PCP	403	Marzo
Plan para la renovación de la flota de Barbate	403	Marzo
La UE entrará en una nueva organización pesquera en el Pacífico	403	Marzo
Modelo singular para regular la pesca en el Mediterráneo	403	Marzo
Las campañas en Perú y Uruguay finalizan con buenos resultados	404	Abril
La flota comunitaria es una ruina	404	Abril
El From promociona nuevas especies pesqueras	404	Abril
La Xunta y las Cofradías de Pontevedra mantienen el plan experimental del pulpo	404	Abril

ARTÍCULO	Revista	Mes
Angola y la UE prorrogan el acuerdo de pesca	405	Mayo
La Comisión de la UE aprobó la propuesta para reformar la política pesquera	405	Mayo
Chile dio luz verde para las descargas en sus puertos	405	Mayo
El Tribunal de la UE falló a favor de España en la "guerra de la anchoa"	405	Mayo
El percebe y el erizo gallego tendrán etiqueta de garantía	405	Mayo
Se ha duplicado la estimación de sardina en el Cantábrico	406	Junio
El sector reclama una política pesquera para el Mediterráneo	406	Junio
La reforma de la política pesquera divide a la UE	406	Junio
Bruselas quiere aumentar los controles sobre la pesca	406	Junio
La flota de bajura gallega tiene un plan	406	Junio
España presentará una alternativa a la propuesta de Fischler	407	Julio-Agosto
Las organizaciones de productores, pieza clave para el sector pesquero	407	Julio-Agosto
Nuevos protocolos de acuerdos pesqueros con Senegal y Angola	407	Julio-Agosto
Los puntos negros de la reforma pesquera	407	Julio-Agosto
La Xunta aprobó el decreto de cofradías	407	Julio-Agosto
Las organizaciones pesqueras comunitarias contra la propuesta de reforma de la política pesquera	408	Septiembre
Recursos para la flota andaluza que operaba en Marruecos	408	Septiembre
La flota del "cerco a la luz" ante el reto del siglo XXI	408	Septiembre
La demanda de pescado sigue en alza	409	Octubre
España rebate los datos de Bruselas	409	Octubre
Los "amigos de la pesca" presentaron una alternativa a la reforma de la política pesquera común	409	Octubre
Bruselas suaviza su propuesta de reforma de la política pesquera común	409	Octubre
Bruselas prohíbe el traspaso de cuotas entre Francia y Portugal	409	Octubre
Las cofradías gallegas reclaman su libertad e independencia	409	Octubre
El ICCAT hace frente a la pesca ilegal	410	Noviembre
"Prestige": el enésimo desastre	410	Noviembre
Las volantas siguen en el Mediterráneo	410	Noviembre
Acuerdo de pesca con Mozambique	410	Noviembre
Bruselas: nueva política pesquera	410	Noviembre
Presupuestos pesca 2003	410	Noviembre
"Prestige": Todos con Galicia	411	Diciembre
Acuerdo de pesca con Guinea	411	Diciembre
Consejo de pesca	411	Diciembre
Jornadas de pesca en Celeiro	411	Diciembre
Ley de pesca de Andalucía	411	Diciembre
Puertos y Costas		
Siglo y medio impulsando infraestructuras	401	Enero
El anteproyecto de la ley de puertos apunta a la autofinanciación del sistema	404	Abril
El tráfico portuario marca un récord histórico	404	Abril

ARTÍCULO	Revista	Mes
La autoridad portuaria de Gijón invertirá 420 millones de euros en la construcción de un nuevo dique .	406	Junio
El puerto de Santander diversifica sus servicios para captar tráfico	407	Julio-Agosto
Los puertos, motores de la economía regional	409	Octubre
Sanidad marítima		
Enfermedad de Alzheimer	401	Enero
La lepra	402	Febrero
Ántrax o carbunco	403	Marzo
Actitud ante el atragantamiento por un cuerpo extraño	404	Abril
Síndrome de apnea obstructiva del sueño Modificado el contenido de los botiquines a bordo	405	Mayo
Dolores de espalda	406	Junio
¡Buen viaje!	407	Julio-Agosto
Ejercicio físico, fuente de vitalidad	408	Septiembre
La hemorragia digestiva	409	Octubre
La aspirina	410	Noviembre
Trabajo y Seguridad Marítima		
Más Europa, más empleo y más cohesión social	401	Enero
Todas las pensiones mantienen su poder adquisitivo	401	Enero
Nuevo modelo de jubilación gradual y flexible	401	Enero
La vida laboral en Internet	401	Enero
La Unión Europea mantiene sus objetivos de pleno empleo para 2010	401	Enero
Las pensiones de viudedad subieron por encima de IPC	402	Febrero
La enciclopedia de la salud y seguridad en el trabajo, en Internet	402	Febrero
La Seguridad Social recaudó 877 millones de euros por vía ejecutiva en 2001	402	Febrero
La Unión Europea fomentará el empleo a los mayores de 55 años y la prolongación voluntaria de la vida laboral	402	Febrero
Reforzar el diálogo social, mejorar la calidad del empleo	402	Febrero
Primeras bases de cotización en euros para los trabajadores del Grupo II del régimen especial del mar	402	Febrero
Los Quince proponen medidas comunes para combatir la violencia que sufren las mujeres	403	Marzo
Euroacuerdo para crear 20 millones de empleos en 2010	403	Marzo
Juan Carlos Aparicio clausuró el seminario "Aprendiendo sobre seguridad y salud en el trabajo"	403	Marzo
Recuperados más de 765,5 millones de euros en cuotas de la Seguridad Social	403	Marzo
Una sociedad para todas las edades	403	Marzo
La ONU aprueba un plan de acción para hacer frente al envejecimiento	404	Abril
El fondo de reserva de la Seguridad Social cuenta ya con 6.000 millones de euros	404	Abri
Trabajo ya ha puesto en marcha el 70% del acuerdo de pensiones	404	Abril

ARTÍCULO	Revista	Mes
I Feria Internacional del Mayor	404	Abril
Seguridad Social: Gestión más rápida y de mayor calidad	404	Abril
La jornada de trabajo en el mar se adapta a Europa	404	Abril
Más formación, más empleo estable	405	Mayo
Hay que garantizar la protección social de los trabajadores migrantes	405	Mayo
Conferencia Iberoamericana: Fortalecer la solidaridad internacional en el ámbito de la Seguridad Social	405	Mayo
Gerardo Camps: "Las nuevas formas de trabajo no deben tener menor o distinta protección social"	405	Mayo
La salud y la seguridad en el Trabajo, principal reto de la Política Social Europea	405	Mayo
España presentará a Bruselas un informe sobre la viabilidad de las pensiones	405	Mayo
El Gobierno aprobó la reforma de las prestaciones por desempleo	405	Mayo
Trabajo y Asuntos Sociales cumplió todos los objetivos	406	Junio
La mejora de la protección social de las gentes del mar, a debate	406	Junio
Eduardo Zaplana, nuevo ministro de trabajo y asuntos sociales	407	Julio-Agosto
Juan Carlos Aparicio: "Hemos cumplido todos los objetivos que nos habíamos fijado"	407	Julio-Agosto
Biografía de Eduardo Zaplana	407	Julio-Agosto
Editada la "Guía laboral y de asuntos sociales 2002"	408	Septiembre
La Seguridad Social envía la vida laboral a veinte millones de trabajadores	408	Septiembre
José Marí Olano, nuevo subsecretario de Trabajo y Asuntos Sociales	408	Septiembre
Gerardo Camps defiende la unidad de la Seguridad Social y la igualdad territorial	408	Septiembre
Trabajo y agentes sociales se comprometen a elaborar un plan contra los accidentes laborales	409	Octubre
El Gobierno introduce mejoras en la reforma del desempleo	409	Octubre
Presupuestos de la Seguridad Social 2003: más protección social, aumenta el fondo de reserva, superávit financiero	409	Octubre
Seguridad y salud a bordo	409	Octubre
Jornadas sobre Seguridad Social y sus mecanismos de control	410	Noviembre
El Gobierno sube las pensiones	410	Noviembre
La Seguridad Social tendrá superávit hasta 2015	410	Noviembre



un producto de éxito 365 días al año

Por su competitiva relación calidad / precio.
 Por su disponibilidad permanente (sin temporada).
 Por su comodidad y sabor (idéntico al fresco).

El MARISCO Y PESCADO CONGELADO es un producto muy apreciado por los consumidores y uno de los platos más recurridos todos los días del año.

Sin duda, el aliado perfecto para su negocio y toda una garantía de rentabilidad.



SABORES DEL MAR CONGELADOS

¡Saber comer!

¡Saber vivir!



UNIÓN EUROPEA
I.F.O.P.

CONXEMAR – ANAMAR – ASPE – O.P.P.C.3 – ACEMIX



SECRETARÍA GENERAL DE PESCA MARÍTIMA



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.