

MAR

N.º 400 - DICIEMBRE 2001

Para el periodo 2001-04
**PLAN INTEGRAL DE
APOYO A LA FAMILIA**



La UE hará una aportación especial
de 30.000 millones de pesetas

**BRUSELAS
APROBÓ EL PLAN
DE AYUDAS PARA
LA FLOTA DEL CALADERO
MARROQUÍ**

El plazo para acogerse al mismo
finalizará el uno de julio de 2002

**ICCAT, CUOTAS
ESTABLES**

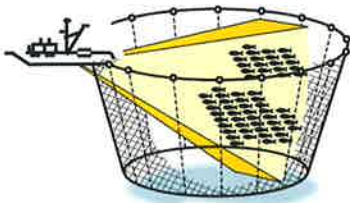


Nunca lo vió tan claro



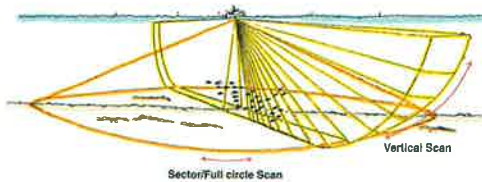
Ahora ya puede pescar a la carta

Sonares de alta velocidad y rendimiento, combinan la moderna tecnología de FURUNO de exploración Punto a Punto con la Sectorial (Array de Proyectores en Fase). Presentaciones exclusivas de la imagen sonar que proporcionan una mejor comprensión y facilidad de la captura.



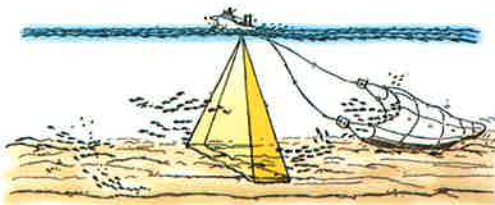
EXPLORACIÓN ABANICO EN UN CERQUERO

La exploración es realizada en modo abanico en un área seleccionada por el usuario en un cerquero. Su orientación puede ser fijada en cualquier dirección dentro de los 360°.



DUAL: EXPLORACIÓN HACIA PROA Y ABANICO DE FONDO

Detección de pesca en modo dual (hacia proa y perfil vertical) con velocidad de exploración rápida que facilita la captura de la pesca.



EXPLORACIÓN EN ABANICO VERTICAL

Exploración en abanico vertical que facilita la imagen perfil del fondo de una faena de arrastre.

FURUNO

Número uno en el mundo

FURUNO ESPAÑA, S.A.
Francisco Remiro, 2 - B. 28028 Madrid • Tel.: 91 725 90 88 • Fax: 91 725 98 97
Email: furuno@furuno.es

Distribuidores y Servicio Técnico autorizados en todo el mundo.



Carta a las gentes del mar

Queridos amigos:

Al acogerme a la hospitalidad que me brinda la revista MAR con ocasión de las fiestas navideñas, quiero, en primer lugar, compartir con vosotros, las gentes de mar, la satisfacción por la culminación de un año que ha sido intenso para cuantos trabajamos en el Instituto Social de la Marina y particularmente fructífero para los afiliados al Régimen Especial del Mar.

Como bien conocéis, el pasado mes de septiembre se hizo a la mar el nuevo buque hospital "Esperanza del Mar". El acto de entrega fue presidido por la Infanta doña Cristina, que mostró mucho interés por las características y prestaciones del barco y de las instalaciones hospitalarias. Desde Gijón, donde ha sido construido, el buque inició un periplo con escalas en A Coruña, Ribeira, Vigo, Huelva, Cádiz, Tenerife y Fuerteventura hasta su puerto base de Las Palmas. El propósito de estas escalas era presentarlo al sector marítimo pesquero, a quien, en definitiva, va dirigido.

Los dos millares largos de visitantes que han recorrido las dependencias hospitalarias, las distintas cubiertas o el puente de mando del nuevo "Esperanza del Mar" nos han hecho llegar comentarios sumamente elogiosos que nos llenan de satisfacción porque corroboran el acierto de la decisión de construir este nuevo barco asistencial y la justeza del esfuerzo inversor realizado. Como sabéis, éste es un proyecto largamente acariciado por el ISM, que empezó a plasmarse bajo el impulso del anterior director general, Rafael Mateos, y cuya culminación hemos podido concluir felizmente.

Quisiera compartir también con vosotros la emoción que sentí con ocasión del cierre del libro de honor del veterano buque hospital, que ha venido prestando asistencia en el caladero canario sahariano. Un libro que guarda el recuerdo de cuantos os acogisteis a su auxilio, de cuantos recibisteis ayuda y amparo, de quienes trabajaron en sus dependencias.

Otra noticia positiva para los trabajadores del mar ha sido la presentación de la "Carta de Servicios" del ISM, que constituye el compromiso público y expreso de la Administración de facilitar a las gentes del mar un servicio más próximo, personal y de mayor calidad. Con esta iniciativa se pretende aplicar el concepto de cali-

dad a la gestión de la Administración y asegurar la efectividad de los derechos de los ciudadanos, como usuarios de los servicios que presta el Instituto Social de la Marina.

Para cerrar este ramillete de buenas noticias para la gente de mar, recientemente hemos presentado la tercera edición de la Guía Sanitaria a Bordo, que ya ha empezado a distribuirse gratuitamente en los buques españoles. Como muchos de vosotros habéis tenido ocasión de comprobar, la Guía es un importante instrumento para orientación de los responsables sanitarios en los barcos y en las consultas médicas realizadas a distancia.

En esta edición se han incorporado las nuevas posibilidades surgidas en la atención sanitaria a los trabajadores del mar derivadas del avance en las tecnologías, que en los últimos años han propiciado la redefinición del modelo asistencial existente.

Este modelo asistencial, plasmado en el programa de sanidad marítima, especialmente en su vertiente de asistencia social, ha sido cuestión preferente a lo largo del año que ahora termina, y lo será más intensamente aún el próximo. Acorde con el mundo globalizado hacia el que avanzamos, pretendemos hacer presente la cobertura sanitaria y asistencial del ISM allí donde se encuentren la flota y los trabajadores del mar españoles. Potenciaremos los centros en el extranjero cuando sea preciso y trataremos de acercar más aún la presencia del Instituto a los pescadores y a sus familias.

Esa presencia y proximidad que quisiera que sintierais siempre y que quiero hacer patente de manera especial en estas fechas familiares y afectivas. A quienes tenéis la fortuna de celebrar la Navidad al calor del hogar y en compañía de vuestros seres queridos y a quienes el trabajo os imponga la obligada lejanía, os recuerdo que el ISM está siempre a vuestro lado y es su intención estar cada vez más próximo y más eficazmente. Todos cuantos estamos vinculados a este organismo hemos trabajado en este intenso 2001 con ilusión y buena voluntad para que lo sintierais así.

Con este bagaje os traslado los mejores deseos para el próximo año 2002 para vosotros y vuestras familias.

M.^a Antonia Lucena Varea
Directora General del ISM



Avances en el desarrollo de la acuicultura marina

Edita: Instituto de Estudios Económicos de Galicia Pedro Barrié de la Maza.

Coordinación: Fernando González Laxe.

La acuicultura se ha transformado en el recurso proteínico más importante del mundo. Según expertos españoles, produce diez veces más que cualquier forma de agricultura con la misma extensión de superficie. Asimismo, se constata que las empresas de carácter familiar, las trabas burocráticas y los productos importados son los obstáculos a los que se enfrenta en la actualidad la acuicultura en Galicia.

Éstas son algunas de las ideas contenidas en el libro

“Avances en el desarrollo de la acuicultura marina”, editado por la Fundación Pedro Barrié de la Maza, y en el que se recogen una serie de trabajos presentados por dieciséis expertos en un Seminario celebrado en octubre de 2000 por esta Fundación. En el prólogo de la publicación, Fernando González Laxe, director del seminario y coordinador de este libro, señala que *la relevancia que adquiere la acuicultura*

va en aumento. No sólo porque las cifras de producción así lo atestiguan, no sólo porque un número importante de peces y crustáceos

son susceptibles de ser cultivados, sino que también dichos productos procedentes de la acuicultura están siendo aceptados fácilmente por los consumidores, incrementando en consecuencia los niveles de demanda.

El presente libro, en el que se realiza un pormenorizado recorrido por la situación de la acuicultura en Galicia, se detiene en cuestiones relativas a las innovaciones tecnológicas en la acuicultura, como las estrategias de innovación empresarial y científica; se trata de la reproducción y los requisitos nutricionales, así como de las cadenas nutritivas y de la importancia que poseen las microalgas como base de la alimentación; se analizan, dentro de las especificidades económicas, los aspectos referidos a la comercialización y a las estrategias empresariales y de promoción.

Esta publicación, que puede resultar de gran interés a profesionales del sector y a investigadores, puede adquirirse en el *Servicio de Publicaciones de la Fundación Barrié de la Maza*, teléfono 981 22 15 25; o solicitándolo por correo electrónico a *public@fbarrie.org*; o en la dirección en la red *www.fbarrie.org*. El precio del libro es de 2.000 pesetas más el IVA. ■





Sumario

MAR 400

6	Bruselas aprobó el Plan de ayudas para la flota del caladero de Marruecos.
10	Plan Integral de Apoyo a la Familia.
14	Programa de Formación del ISM con el Fondo Social Europeo.
16	Jornadas de Celeiro por una pesca responsable.
20	La ICCAT mantuvo las cuotas pesqueras.
21	Crónica de un año.

6 **Plan para una flota.** Bruselas dio luz verde al Plan de ayudas para la flota que operaba en el caladero de Marruecos.

10 **Plan Integral de Apoyo a la Familia:** El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales junto con otros departamentos ha puesto en marcha una serie de medidas para apoyar a la familia.

16 **Jornadas técnicas en Celeiro:** El sector apuesta por unas pesquerías responsables.



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 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar. Tel. 956 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n - Tel. 964 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24. **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:** Churruca, 2 - Tel. 91 591 99 00. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n - Tel. 952 22 72 75. **Méjico:** 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. **Vilagarcía 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. Télex 23746-22107. Fax 91 319 91 34.

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

Imprime: ARTEGRAF, S.A. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. N.I.P.O.: 205-01-001-7

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 importe será de 197 millones de euros

BRUSELAS APROBÓ EL PLAN DE AYUDAS PARA LA FLOTA DEL CALADERO MARROQUÍ

Los ministros de Pesca comunitarios aprobaron en su reunión del pasado 27 de noviembre el Plan de ayudas para la reestructuración de la flota que operaba en el caladero de Marruecos. Este Plan contempla la concesión para las flotas de España y Portugal de un total de 197 millones de euros, de los que 186,3, unos 31.000 millones de pesetas, serán para el sector español. Para el ministro, Miguel Arias Cañete, se trata de un acuerdo que responde a las peticiones españolas. Los armadores y pescadores que se acojan al mismo deberán hacerlo antes del 1 de julio de 2002.

Los ministros de Pesca comunitarios ratificaron igualmente el acuerdo pesquero con Mauritania que permitirá reubicar unos 50 barcos que faenaban en el caladero de Marruecos.



La Administración española había presentado en Bruselas un Plan inicial por el que se reclamaban ayudas por un montante de 300 millones de euros, unos 50.000 millones de pesetas. Agricultura señaló que se trataba de una cifra orientativa, en cuanto las necesidades finales estarían en función de la evolución que tuviera la flota afectada por la parada, las posibilidades de reubicación de barcos en el caladero nacional y las salidas hacia otros caladeros en

el exterior. Bruselas acogió favorablemente la petición española, pero rebajó la cuantía de las ayudas solicitadas de 300 a 197 millones de euros. En las últimas semanas, consecuencia de la guerra en Afganistán y la posibilidad de ayudas comunitarias a esa zona, se temió que se produjera un ajuste en este Plan. Sin embargo, eso no ha sido así y la modificación se ha limitado a la concesión para este año de 170 millones de euros, dejando aprobada la entrega de otros 27 millones de euros para el año 2003.



En lo que afecta a las disponibilidades económicas, a los 186,3 millones de euros que van a corresponder a la flota española, unos 30.000 millones de pesetas, se sumarán otras partidas importantes que, en opinión de la Administración, serán suficientes para atender las necesidades del sector, aunque en este momento hay que esperar para ver cuál es la respuesta que dan armadores y pescadores a las ofertas puestas sobre la mesa. Se contará con otros 240 millones de euros procedentes de los fondos IFOP así como 125 millones de euros

A esa cifra se sumarán 240 millones de euros del IFOP, 125 millones de euros para diversificación de las zonas pesqueras de los Presupuestos Generales del Estado y otros 142 millones de euros cofinanciados.

Los ministros de Pesca incrementaron en un 20% sobre las cifras iniciales las ayudas sociales.

más para actuaciones de diversificación con aportación de los Presupuestos Generales del Estado y otros 142 millones de euros cofinanciados por la Administración española. En conjunto, Agricultura barajaba unas disponibilidades totales superiores para todo el proceso superiores a los 600 millones de euros, equivalentes a unos 100.000 millones de pesetas.

El desglose del Plan

De los 197 millones de euros que aportará excepcionalmente la Administración comunitaria, 79 millones de euros serán para las actuaciones de desguace de la flota, 37 millones de euros serán para acciones encaminadas a relocalizar barcos y 18 millones a tareas de modernización. A la vista de esta distribución de los fondos, en medios del sector se consideraba que se estaba primando las acciones de desguace de flota frente a otras salidas. Para el ministro de Agricultura, Miguel Arias Cañete, eso no es cierto. En su opinión, es pronto para saber cuántos barcos se van a eliminar, ya que se trata de un plan "a la carta" donde los armadores pueden elegir entre varias opciones. En todo caso, también se estima que con o sin acuerdo, un importante número de barcos, por su edad y otras condiciones, se deberían haber ido sacando de la actividad dando paso a menos barcos pero más potentes para operar en diferentes caladeros.

Según los datos que se están manejando, de la flota que inicialmente se hallaba afectada por la no renovación del acuerdo de pesca con Marruecos, unos 400 barcos con unos 4.500 tripulantes, en este mo-

El sector ha recibido con recelo el Plan al que deberán acogerse armadores y pescadores antes del 1 de julio de 2002.

mento la paralización afectaba a menos de 300 barcos. Del total de la flota afectada, se estima que unos 100 barcos se van a reubicar en caladeros de terceros países y que otros 100 podrían faenar en aguas nacionales. Para el resto, la salida sería el desguace.

El acuerdo adoptado por los ministros de Pesca comunitarios supone mantener el volumen de recursos comprometido en los últimos meses. España ha logrado que, a la hora de la asignación de los fondos, se hayan tenido en cuenta sus posiciones fundamentalmente en los aspectos sociales. En esa línea las ayudas para las prejubilaciones pasaron de 10.000 a 12.000 euros, 2 millones de pesetas, y

para el desarrollo de nuevos proyectos, el apoyo pasaría de 50.000 a 60.000 euros, unos 10 millones de pesetas. Se logró igualmente que para acceder a las ayudas, tanto armadores como tripulaciones justifiquen haber estado en el paro seis meses y no los nueve meses que se planteaban inicialmente. El Plan comunitario contempla finalmente incrementar las ayudas actuales en un 20% para operaciones de exportación y desguace, aunque para estos fines no se podrán destinar barcos con edades inferiores a los 10 años. En caso contrario, el armador debería devolver la ayuda cobrada en su día para la construcción de la embarcación. ■

Vidal Maté



Reacciones del sector

Las reacciones en el sector a la aprobación de este acuerdo han sido dispares, bajo el predominio de la prudencia, hasta ver cómo se aplican las mismas. Hay un temor generalizado a que dominen los desguaces.

- Para el consejero de Pesca gallego Enrique López Veiga, es de justicia reconocer que el Gobierno español ha peleado hasta el final para lograr el mayor número de ayudas y las mejoras posibles para la flota. En su opinión, ha sido un triunfo que se haya mantenido hasta el final la propuesta española y que, aunque no se hayan logrado todas las peticiones, se hayan obtenido importantes mejoras sociales. En esta línea destacó el incremento de los fondos para las prejubilaciones así como para cuando se quiere cambiar de actividad. Igualmente destacó el

hecho de que se hayan rebajado de nueve a seis meses que se hayan recibido ayudas para la paralización para acogerse a los procesos de reestructuración. Aunque en su opinión nada puede sustituir a un acuerdo como el de Marruecos, se han logrado ayudas mayores a las previstas.

- El consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Paulino Plata, valoró negativamente el acuerdo alcanzado en Bruselas por el que se concederán las ayudas a la flota que faenaba en Marruecos. Para Paulino Plata es un dato positivo el hecho de que los ministros de Pesca comunitarios acordasen en su última reunión elevar el importe de las ayudas sociales tanto para los procesos de prejubilación como para el inicio de una nueva actividad. Sin

embargo, el consejero andaluz advirtió sobre la necesidad de que estos acuerdos se concreten de forma favorable en el correspondiente reglamento con gran flexibilidad para no excluir de las ayudas a una parte de la flota en función de su edad. Plata teme que el acuerdo sea un campo de minas para la flota.

- José Manuel González Gil de Bernabé, de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, considera que la pérdida de un caladero como el de Marruecos es siempre un hecho lamentable debido a la intransigencia de Marruecos y a la mala estrategia negociadora llevada a cabo por las autoridades comunitarias. Frente a los temores que se habían desatado en las últimas semanas ante la posibilidad de quitar fondos de la pesca para la guerra

de Afganistán, el representante de las Cofradías estima que las ayudas aprobadas por Bruselas suponen devolver la tranquilidad al sector. Para José Manuel González Gil de Bernabé el presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Clemente Jesús Muñiz Guardado, como ponente en el Consejo Económico y Social, planteó en su día la necesidad de aumentar las ayudas sociales, algo que afortunadamente ha sido recogido en los acuerdos de Bruselas. A partir de este momento, es preciso mantener la calma y esperar a ver lo que decide el sector ante las ofertas de ayuda, señala el representante de las Cofradías.

- Manuel Souto, desde UGT Mar, señaló su satisfacción por el acuerdo logrado en Bruselas especialmente en lo que afecta al incremento en el importe de las



ayudas sociales. El dirigente sindical considera fundamentalmente que a partir de este momento se acelere la aplicación de este acuerdo para sacar la flota de una paralización que dura ya dos años.

- Para Ramiro Otero, de Comisiones Obreras, se trata de una noticia positiva, aunque hay que esperar a ver la letra pequeña a la hora de su aplicación.
- Senén Touza, presidente de la Organización Nacional de Asociaciones Pesqueras, Onape, considera que se trata de un acuerdo agrícol dulce, ya que, aunque la partida parece suficiente, hay mucho dinero para desguace destinado a zonas que han vivido tradicionalmente de la pesca, logrando un activo técnico y humano que no se debería perder.

Agricultura firmó un convenio de colaboración con la Zona Franca de Cádiz

PUESTA EN MARCHA DEL PLAN PARA LA DIVERSIFICACIÓN DE BARBATE

El Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete y la presidenta del Consorcio de la Zona Franca de Cádiz, Teófila Martínez Sáiz, junto con el alcalde de Barbate, Juan Manuel de Jesús Núñez, suscribieron el pasado mes de noviembre un convenio de colaboración para la puesta en marcha en esa localidad de un polígono industrial como instrumento para lograr una diversificación económica en la comarca. Barbate, según coinciden las diferentes Administraciones, se ha elegido como población piloto de cara a la búsqueda de alternativas a una serie de poblaciones ligadas tradicionalmente a la actividad de la pesca y que se han visto perjudicadas por la no renovación del acuerdo pesquero con Marruecos.

Con la firma de este convenio se ha iniciado la cuenta atrás para el desarrollo de diferentes actuaciones valoradas inicialmente en 1.400 millones de pesetas. Son ya varias las iniciativas empresariales que han manifestado su interés por ubicarse en la zona de Barbate desde el sector de la pesca, acuicultura al turismo. El programa para la diversificación de la actividad económica en Barbate tuvo sus orígenes en febrero de 2000 ante la iniciativa del Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM) de poner en marcha un foro encaminado a la búsqueda de medidas complementarias a la actividad económica de Barbate muy ligada a la flota pesquera. Tras una serie de reuniones técnicas, se adoptaron una serie de conclusiones, todas ellas encaminadas al desarrollo de nuevas actividades.

De acuerdo con los nuevos objetivos, el primer paso será la construcción de un polígono industrial sobre una superficie de unos 200.000 metros cuadrados.

En los últimos meses ha estado funcionando ya en la localidad gaditana la Agencia Municipal para la Diversificación Económica de Barbate. Esta Agencia elaboró un Plan por el que se contemplaban inversiones de unos 36.000 millones de pesetas. De esa cifra, 3.330 millones de pesetas eran para el desarrollo de intervenciones de apoyo al programa de acción como instalaciones deportivas, viviendas o planes de formación. Con un presupuesto de 7.250 millones de pesetas se planteaban medidas para la renovación de la flota, mantenimiento de salarios y actividades de diversificación. Finalmente, se fijaba un presupuesto de 25.882 millones de pesetas para el desarrollo de infraestructuras públicas.

Hay una inversión inicial de 1.400 millones de pesetas para la construcción de un polígono en una superficie de 200.000 metros cuadrados.

El objetivo del programa contempla por un lado atraer la inversión de empresas en la zona para su ubicación en el nuevo polígono industrial. Por otra parte, también se quiere lograr una reubicación de las empresas ya existentes sacando a las mismas del casco urbano. Junto con Barbate, también se dieron primeros para el desarrollo de iniciativas similares en otras zonas como la comarca del Morrazo en Galicia, poblaciones muy dependientes de la actividad de la pesca y concretamente del caladero de Marruecos y del Sahara Occidental administrado por Rabat. ■

V. M.

El Gobierno ha puesto en marcha el Plan Integral de Apoyo a la Familia

OBJETIVO:

MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE LAS FAMILIAS ESPAÑOLAS



El Gobierno ha puesto en marcha el Plan Integral de Apoyo a la Familia con el objetivo de incrementar la calidad de vida de las familias españolas, fomentar la solidaridad intergeneracional, apoyar a la familia como garante de la cohesión social y fomentar las medidas a favor de las familias en situación de riesgo social y otras situaciones especiales.

Como ha explicado el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, "los objetivos que persigue el ejecutivo con la aprobación de este Plan no tienen como base una política natalista, sino el apoyo suficiente para que las familias españolas puedan tener los hijos que deseen. Además, es una obligación de la Administración del Estado apoyar a las familias españolas, desarrollando políticas que faciliten su estabilidad, calidad de vida, autonomía y bienestar y que, en consecuencia, eliminen al máximo posible los obstáculos o dificultades que afectan directamente a las familias".

Según ha explicado el máximo responsable del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el acceso de la mujer al mercado laboral ha supuesto un cambio en el concepto de la familia en España, motivo por el que el Gobierno ha venido dando prioridad a las actuaciones que faciliten a hombres y

mujeres la conciliación de la vida laboral y familiar.

En este contexto, cabe destacar la cifra de afiliación a la Seguridad Social de las mujeres, dato que ha pasado de 5.728.897 afiliadas en octubre de 2000 a 6.021.575 afiliadas en octubre de este año. Además, el incremento interanual corresponde a las mujeres de 40 a 49 años, con un creci-

miento del 7,38 por ciento.

Prioridad en Seguridad Social

La prioridad que el Gobierno quiere dar a la familia se traduce en la previsión que ha estimado para el próximo año respecto al sistema de Seguridad Social. En transferencias destinadas a la fami-

lia se ha previsto la cantidad de 57.985 millones de euros para pensiones (9,6 billones de pesetas) y 1.735 millones de euros (288.686 millones de pesetas), que permitirán el pago de prestaciones por maternidad y riesgo durante el embarazo y otras prestaciones familiares.

La Ley de Conciliación de la Vida Familiar y Laboral aprobada en 1999, la aprobación del "coste cero" para las cotizaciones a la Seguridad Social de los contratos de sustitución por maternidad, la reforma del IRPF del año 1999 y la mejora de la protección familiar de la Seguridad Social son una muestra de que el Gobierno ya ha venido situando a la familia como eje de su labor. Pero, según subraya Juan Carlos



Aparicio, esta acción debe ser ahora no sólo continuada sino intensificada. Con tal objetivo se ha puesto en marcha el Plan Integral de Apoyo a la Familia 2001-2004, que contiene medidas para avanzar en la efectiva conciliación de la vida familiar y laboral, mejorar la calidad de vida familiar y garantizar el principio de continuidad demográfica o relevo generacional. No se trata en ningún caso de hacer políticas que interfieran en la vida de las familias, sino de facilitar que éstas puedan tener la seguridad y estabilidad necesarias para tomar sus decisiones.

Objetivos

El Plan Integral de Apoyo a la Familia presenta una estrategia integral, propuesta

por los ministerios de Trabajo y Asuntos Sociales, Economía, Hacienda, Fomento, Justicia, Educación y Cultura y Deportes y Ciencia y Tecnología, que se estructura en cuatro grandes objetivos: incrementar la calidad de vida de las familias, promocionando los valores de estabilidad, autonomía, comprensión y acceso a la educación y a la cultura; fomentar la solidaridad intergeneracional, reduciendo rigideces en los sistemas legales y fiscales para facilitar a las familias la adaptación a las nuevas situaciones y cambios que se están produciendo en la esfera social y demográfica; apoyar a la familia como garante de la cohesión social, mediante la implantación progresiva de un entorno jurídico y económico que favorezca dicha

Una nueva reforma del IRPF prestará una atención especial a la familia y se mejorarán las prestaciones de la Seguridad Social por hijos a cargo.

función y prestar apoyo a las familias en situación de riesgo social y otras situaciones especiales, tomando medidas urgentes y específicas para aquellas familias en riesgo de

ruptura o en las que se produce violencia.

Líneas estratégicas

Para la consecución de los objetivos fijados, el Gobierno ha marcado diez líneas estratégicas que se concretan en una extensa batería de medidas que van desde una política fiscal y de rentas, la mejora de las prestaciones de la Seguridad Social por hijo a cargo, la conciliación de la vida familiar y laboral y una política de vivienda, hasta favorecer el acceso de las familias a las nuevas tecnologías, la revisión del derecho de familia, el desarrollo de los servicios de orientación y mediación familiar, el fomento de la participación social y el acceso a la cultura y la nueva ley de protección a las familias numerosas.

Mejora de las prestaciones de la Seguridad Social

Entre las medidas más importantes, de las cincuenta contenidas en este Plan, están las referidas a las de Seguridad Social, ya que es intención del Gobierno elevar los límites de los ingresos que pueden tener las familias para percibir ayudas de la Seguridad Social por hijos a cargo. También está prevista la actualización de las cuantías de las prestaciones económicas de pago periódico por hijos a cargo; extender el derecho a las nuevas prestaciones familiares por nacimiento de hijo a partir del tercero y por parto múltiple en los supuestos de adopción y acogimiento preadoptivo o permanente e incrementar la cuantía de la prestación económica única por nacimiento del tercer hijo a cargo, que actualmente

está fijada en 75.000 pesetas.

En este capítulo de mejoras en las prestaciones de la Seguridad Social ya se ha puesto en marcha alguna de las medidas, tal y como nos anuncia el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, en declaraciones realizadas a esta revista. Se trata del Real Decreto de "Regulación de las prestaciones por maternidad y riesgo durante el embarazo", que como novedad establece que el período de descanso por maternidad, adopción y acogimiento (tanto preadoptivo como permanente) pueda disfrutarse en régimen de jornada a tiempo parcial. Con esta medida, que podrá ser ejercida tanto por la madre como por el padre, se pretende potenciar el reparto de responsabilidades entre madres y padres. Así, se posibilita que las mujeres mantengan la vinculación con su puesto de trabajo, de forma que la maternidad no sea nunca un obstáculo para su promoción profesional.

También el Real Decreto amplía el subsidio especial por maternidad a la adopción o acogimiento de más de un menor, realizados de forma simultánea. Hasta el momento, en caso de parto múltiple, junto con la prestación de maternidad, en las seis primeras semanas se abonaba un subsidio especial por cada hijo, a partir del segundo, igual al que correspondía recibir por el primero. Es decir, durante las seis primeras semanas se cobraba el doble de la cuantía de la prestación por maternidad si nacían gemelos, y triple si nacían trillizos, etc.



El Plan contempla nuevas medidas de acceso a la vivienda, la revisión del derecho de familia y una nueva Ley de protección a las familias numerosas.

Ahora el subsidio especial se amplía también a las adopciones y acogimientos de más de un menor siempre que se realicen de forma simultánea. Este subsidio será abonado en un solo pago al término del período de seis semanas posteriores al parto o al término de la decisión administrativa o judicial en caso de acogimiento, o de la resolución judicial en caso de adopción.

Política fiscal y de rentas

Según lo establecido en el Plan Integral de Apoyo a la Familia, el Gobierno tiene entre sus prioridades impulsar una nueva reforma del IRPF que prestará especial

atención a la familia y hará hincapié en el aumento de las reducciones fiscales actualmente existentes, con el fin de compensar las rentas familiares en función de las cargas familiares que soportan y de favorecer la formación de hogares independientes. Aunque el núcleo principal de las medidas fiscales se concentre en torno al IRPF, el Plan contempla la posibilidad de incorporar algunas medidas adicionales en otras figuras tributarias. Las medidas más destacadas son las siguientes:

– Ayuda a las madres en los tres primeros años de maternidad. Se aplicará sin límite por nivel económico y consistirá en una compensa-

ción por el coste económico y laboral de la maternidad. Será compatible con la deducción por hijos.

– Ayuda especial a las familias numerosas. Compensación adicional a partir del tercer hijo.

– Ayuda fiscal al empleo de familias con hijos. Cuando un parado deje de recibir prestaciones por desempleo por reincorporarse al trabajo, será compensado en el IRPF durante el tiempo que le corresponde la prestación.

– Ayuda fiscal a las familias para el cuidado de hijo y ascendientes. Se facilitarán guarderías o personal contratado para cuidar a los hijos pequeños, a personas discapacitadas y dependientes.

– Un tratamiento fiscal del alquiler de viviendas que permita mejorar la oferta y reducir el precio estimulando el arrendamiento del elevado número de viviendas que se encuentran sin habitar.

– Compensar las declaraciones del IRPF de los cónyuges en los casos en que una sea negativa y otra sea positiva. Se evita así que una familia tenga que realizar pagos adelantados, poco justificables económicamente, a la Hacienda Pública en el momento de liquidar el impuesto.

– Sucesiones y donaciones. Actualización por parte de las Comunidades Autónomas del vigente valor máximo de 20 millones de pesetas, al que alcanza la bonificación del Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones para las Transmisiones de la Vivienda Habitual. ■

Concha H. Carazo



"Todas las mejoras sociales, fiscales y de rentas beneficiarán a los trabajadores del mar y sus familias"

El Gobierno ha aprobado recientemente el Plan Integral de Apoyo a la Familia que considera a ésta como la institución fundamental de nuestra convivencia. Sin embargo, consciente de que la incorporación de la mujer al mercado de trabajo, el descenso de la natalidad y el envejecimiento progresivo de la población española son cambios reales, ha tenido en cuenta que el éxito del futuro de esta nueva sociedad depende de que las familias puedan desarrollar libremente el papel que les corresponde. Por ello ha puesto en marcha este Plan Estratégico a favor de la institución mejor valorada por los españoles, según las encuestas, la familia, que pretende ser, según la ha definido el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, "una carta de navegación con la que tener bien definido el rumbo". Para explicar el alcance de las medidas contenidas en este proyecto, el titular de Trabajo ha hecho estas declaraciones a la revista "MAR".

¿Cuáles han sido los principios que han inspirado este Plan Integral de Apoyo a la Familia?

Este Plan busca incrementar la calidad de vida de las familias españolas, fomentar la solidaridad intergeneracional y apoyar a la familia como garante de la cohesión social. Por eso, se fomenta principalmente la puesta en marcha de medidas a favor de aquellas familias en situación de riesgo social o en otras situaciones especiales. Son más de cincuenta medidas enmarcadas en diez líneas estratégicas que tienen como objetivo esencial facilitar el apoyo necesario para que las familias españolas puedan tener los hijos que deseen.

Y esas líneas estratégicas, precisamente, tienen en cuenta todos los factores económicos y sociales que intervienen en las nuevas necesidades familiares, y en la que han colaborado varios Ministerios. Líneas que van desde una política fiscal y de rentas, a la mejora de las prestaciones de la Seguridad Social por hijo a cargo, la conciliación de la vida familiar y laboral, la política de vivienda o el acceso de las familias a las nuevas tecnologías.

Desde la perspectiva de la Seguridad Social, ¿cuáles son las principales novedades de este Plan Integral?

Existen varias medidas relacionadas con la Seguridad Social. Se ampliará el límite máximo de ingresos anuales establecidos para tener derecho a las prestaciones de la Seguridad Social por hijo a cargo, y se actualizarán las cuantías de las prestaciones económicas de pago periódico por hijo a cargo, extendiendo el derecho a las nuevas prestaciones familiares por naci-

miento de hijo, a partir del tercero, y por parto múltiple a los supuestos de adopción y acogimiento preadoptivo o permanente o incrementando la cuantía de la prestación económica única por nacimiento de tercer hijo a cargo.

También el desarrollo de la Ley de conciliación de la vida familiar y laboral. Se contempla la ampliación de la ayuda de la Seguridad Social para que las mujeres desempleadas sean contratadas después de la maternidad y se establecerá una bonificación del 100 por 100 de la aportación empresarial durante un año en los supuestos de suspensión de contrato de trabajo por maternidad cuando se produzca la reincorporación de esta mujer a su puesto.

¿Qué medidas serán las que primero se pondrán en marcha y a quién beneficiarán?

Ya podemos celebrar la puesta en marcha de alguna de las iniciativas del plan de familia. La semana siguiente de aprobarse este Plan Integral, el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto por el que se regulan las prestaciones por maternidad y riesgo durante el embarazo. Este Real Decreto desarrolla reglamentariamente la Ley de Conciliación de la Vida Familiar y Laboral, incidiendo, significativamente, en el subsidio por maternidad.

En este punto, el Real Decreto regula la posibilidad de que el descanso por maternidad, adopción y acogimiento pueda disfrutarse en régimen de jornada a tiempo parcial. Pero también regula la nueva prestación de riesgo durante el embarazo, que tiene como principal finalidad proteger la salud de la mujer trabajadora embarazada.

La norma introduce también otras iniciativas importantes, con el objetivo de facilitar la conciliación de la vida familiar y laboral: ampliar el subsidio especial de maternidad a la adopción o acogimiento de más de un menor; la percepción, por parte del padre, de la prestación de maternidad en los casos en que la madre trabajadora no reúna el requisito de cotización mínima exigible para el percibo de una prestación o la ampliación del ámbito de cobertura de la prestación por riesgo durante el embarazo a las trabajadoras autónomas y a las integradas en el Régimen Especial de Empleados de Hogar.

Como usted sabe, el colectivo marítimo-pesquero desarrolla su trabajo alejado del núcleo familiar, ¿existen medidas concretas en este Plan para él? ¿Cómo se beneficiarán las mujeres de los trabajadores del mar, acostumbradas a afrontar en soledad las responsabilidades familiares y de su propio trabajo, ya que muchas de ellas están incorporadas al mundo laboral?

Evidentemente, todas las mujeres de los trabajadores del mar que se encuentren en alguna de las situaciones contempladas en el Plan de Familia se beneficiarán de estas medidas. De hecho, la situación de estas muchas mujeres se encuadra dentro de esos colectivos más necesitado de ayuda por parte de las Administraciones Públicas.

Obviamente, serán familias que notarán todas las modificaciones de la política fiscal y de rentas en función de las cargas familiares y todas las iniciativas relacionadas con el incremento de la calidad de vida de las familias españolas o el fomento de la solidaridad intergeneracional les afectarán también especialmente. ■

C. H. C.



Fondo Social Europeo

"Programa de Formación en Seguridad y Salud en el Trabajo Marítimo"

FONDO SOCIAL EUROPEO-ISM, FINANCIACIÓN CONJUNTA

A un total de 11,37 millones de euros (1.892 millones de pesetas) asciende la financiación que el Fondo Social Europeo ha concedido al Instituto Social de la Marina, para el período 2000-2006, para la realización del proyecto denominado "Programa de Formación en Seguridad y Salud en el Trabajo Marítimo" que se enmarca en el Programa Operativo denominado "Iniciativa Empresarial y Formación Continua", que va dirigido a los trabajadores ocupados del sector marítimo de las Comunidades Autónomas de Asturias, Galicia, Andalucía, Canarias, Murcia, Comunidad Valenciana, Ceuta y Melilla (consideradas por la Unión Europea como regiones Objetivo 1) y del País Vasco, Cataluña, Madrid y

**Bruselas
aporta 11,37
millones de
euros (1.892
millones de
pesetas) para
el período
2000-2006.**

Baleares (Objetivo 3), con el fin de asegurar la actualización de su nivel de competencia y la mejora de sus conocimientos en materia de Seguridad Marítima y Formación Sanitaria, siguiendo las directrices marcadas por la Organización Marítima Internacional y la Unión Europea.

El total de inversión que tiene previsto el Instituto Social de la Marina para este programa durante el período 2000-2006 es de 17,56 millones de euros (2.992,4 millones de pesetas), de los cuales, como se ha señalado, 11,37 millones de euros (1.892 millones de pesetas) serán de financiación del Fondo Social Europeo.

Las acciones formativas que el Instituto Social de la Marina ha incluido en este Plan van dirigidas a asegurar el nivel de competencia y reforzar la estabilidad en el empleo de los trabajadores del mar, al tiempo que colaborar con las empresas para dotar a los buques de tripulaciones debidamente formadas, de acuerdo con lo establecido en los convenios y normas internacionales relativos a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación como la manera más eficaz de prevenir siniestros marítimos y la contaminación del mar.

Las materias a las que se da prioridad en la puesta al día de estos trabajadores tienen un carácter de anticipación y se centran en: formación sanitaria, seguridad de la vida humana en la mar y medio ambiente y bienes más allá del propio buque.

Iniciativa empresarial y formación continua

El Programa Operativo "Iniciativa Empresarial y Formación



Continua", que se integra en el Marco Comunitario de apoyo para las intervenciones estructurales comunitarias en virtud del Objetivo 1, se estructura en torno a un eje que tiene como fin el refuerzo de la estabilidad en el empleo y asegurar el nivel de competencias de los trabajadores. Para ello las actuaciones previstas son la formación continua en seguridad y salud en el trabajo marítimo y de acompañamiento que se basan en campañas de sensibilización y de difusión de las actuaciones así como en la promoción y desarrollo de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales en el sector marítimo. Estas medidas se comple-

mentan con las de publicidad de las acciones formativas realizadas en materia de prevención de accidentes. Estos mismos objetivos son los que tienen las acciones formativas destinadas a las regiones Objetivo 3.

Para llevar a cabo las acciones formativas descritas en las regiones Objetivo 1, que son Canarias, Galicia, Asturias, Murcia, Ceuta, Melilla, Andalucía y Comunidad Valenciana, el Instituto Social de la Marina ha previsto un total de 13,75 millones de euros (2.289,1 millones de pesetas), de los que 13,3 millones de euros (2.217 millones de pesetas) se destinarán al

refuerzo de la estabilidad en el empleo y la adaptabilidad por medio de la formación continua y medidas de acompañamiento tales como la sensibilización y la difusión de actividades, y el resto, 432.153 euros (71.904.209 pesetas), a asistencia técnica. La primera de las partidas será financiada en un 70% por el Fondo Social Europeo y la segunda en un 75%, de manera que el total de la financiación será en este programa de 9,6 millones de euros (1.606 millones de pesetas).

Por lo que se refiere a las regiones Objetivo 3, que son: País Vasco, Cataluña, Madrid y Baleares, el presupuesto total es de 3,8 millones de euros (632.266.800 millones de pesetas). De ellos, 3,6 millones de euros (598.989.600 pesetas) se emplearán para formación continua, que será financiada en un 45%, y otros 122.852 euros (20.440.853 pesetas) para asistencia técnica. El primero de los programas cuenta con una cofinanciación europea del 45 por ciento, mientras que la segunda con un 50%. En total 1,7 millones de euros (283 millones de pesetas).

DESTINATARIOS

Este Plan está dirigido a los trabajadores del sector marítimo ocupados residentes en el ámbito geográfico de las Direcciones Provinciales siguientes:

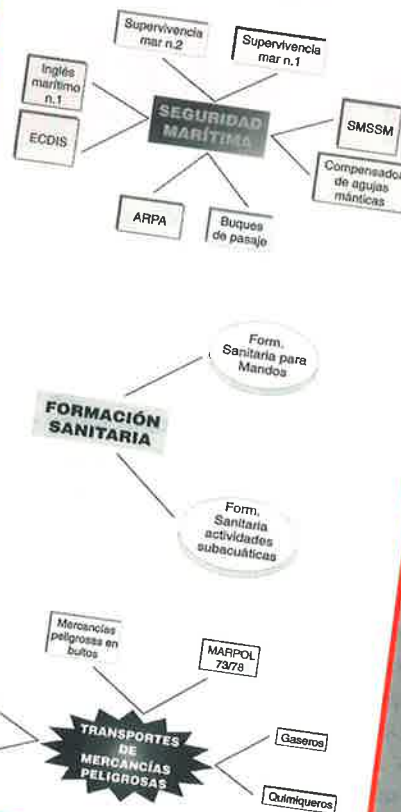


De acuerdo con el objetivo de este Programa Operativo del FSE, para estos cursos se dará preferencia a los solicitantes que acrediten alguna de las **situaciones laborales** siguientes:



OBJETIVO

Asegurar la actualización del nivel de competencias de los trabajadores del mar, desde la perspectiva de la mejora de los conocimientos en las siguientes técnicas.



mar niveles 1 y 2; lucha contra incendios niveles 1 y 2; ARPA; ECDIS y navegación meteorológica; operador general del SMSSM y compensador de agujas náuticas, entre otros.

Por último, en lo que a transporte de mercancías peligrosas se refiere los cursos de formación son obligatorios para titulados superiores y personal con responsabilidades de carga y descarga que vayan en buques petroleros con gas inerte y lavado en crudo, gaseros y químicos. También se imparte MARPOL 73/78.

Durante el año 2000, primero de este Programa Operativo, se impartieron 597 cursos con 3.653 alumnos formados.

Destinatarios

Todas estas acciones formativas están dirigidas a trabajadores ocupados pertenecientes tanto a las regiones Objetivo 1 como fuera del mismo (Objetivo 3) que estén dados de alta en el Régimen Especial del Mar y ocupados en empresas del mar o dados de alta en la Seguridad Social y tengan los requisitos para incorporarse al trabajo en el mar. También podrán recibir los cursos de formación señalados los trabajadores embarcados en buques civiles extranjeros o aquellos que están completando el período de formación básica para la obtención de un título profesional de las Marinas mercante o de pesca.

Medios

Para la ejecución de este programa de formación el Instituto Social de la Marina cuenta con una infraestructura integrada por los Centros de Formación Marítima de Bamio (Galicia) y de Isla Cristina (Andalucía); las aulas formativas de las Casas del Mar existentes en todo el litoral; las Unidades Móviles de Seguridad Marítima, los Simuladores de Pesca y las Escuelas de Formación Náutico Pesqueras de Bueu (Pontevedra), Gijón, Santa Eugenia de Ribeira (A Coruña), Bermeo (Vizcaya), Baleares, Almería, Isla Cristina (Huelva) y Las Palmas. ■

Cabe recordar que durante el anterior Programa Operativo correspondiente a los años 1994 a 1999 el ISM recibió ayudas con cargo al Fondo Social Europeo por un importe total de 1.592 millones de pesetas (9,57 millones de euros), de los que 1.491 millones de pesetas (8,96 millones de euros) correspondieron a regiones Objetivo 1 y 101 millones de pesetas (0,61 millones euros) a regiones Objetivo 3.

Objetivos

Dentro del objetivo general de reforzar la estabilidad en el empleo de los trabajadores afiliados en el Régimen Especial del Mar, el Instituto Social de la Marina se ha planteado como objetivo estratégico el asegurar la actualización del nivel de competencias de dichos trabajadores. Para ello, este organismo, dentro del Programa Operativo en que se ubica, deno-

minado "Iniciativa Empresarial y Formación Continua" viene desarrollando acciones formativas en el subsistema de la formación continua, orientadas específicamente al campo de la Seguridad y Salud en el Trabajo y la Prevención de Riesgos Laborales, especialidades casi inexistentes en el campo formativo, pese a la alta accidentalidad, del sector pesquero en particular.

Las actuaciones que se están desarrollando para este fin pretenden mejorar la adaptación de los trabajadores del mar a los nuevos tipos de buques, desde la perspectiva de mejora de los conocimientos en técnicas de seguridad, los nuevos sistemas de comunicación, así como las exigencias internacionales de formación en determinados tipos de buques dedicados al transporte de pasajeros y de mercancías peligrosas, por lo que respecta a la Marina mercante y cualquier otro requerimiento de

adaptación a las novedades tecnológicas.

Acciones formativas

Las acciones formativas concretas que el ISM está llevando a cabo en este programa operativo, cofinanciado por el Fondo Social Europeo, son en materia de formación sanitaria las obligatorias relativas a los cursos básicos de primeros auxilios de nivel 1 y las de nivel 2 y 3 dirigidas a técnicos de barcos de pesca artesanal o semi-industrial y a titulados superiores de la Marina Civil, respectivamente. También dentro del campo de la Formación Sanitaria se están desarrollando cursos de actividades subacuáticas destinadas a buceadores profesionales y a formación de formadores, entre otros.

En cuanto a la formación en Seguridad Marítima, los cursos que el ISM está impartiendo son los relativos a supervivencia en la

C.H.C.

RUMBO HACIA LA PESCA RESPONSABLE

Expertos, científicos, representantes de la Administración y del sector pesquero se han dado cita un año más para abordar la situación de los recursos, la flota y los mercados durante dos días en la VI Jornadas Técnicas de Pesca, organizadas por la Cofradía y el Grupo Puerto de Celeiro. Las ponencias han versado sobre los distintos ámbitos que afectan a la actividad pesquera, mostrando la necesidad que el sector tiene de obrar un cambio de mentalidad hacia la pesca responsable como única vía para despejar el futuro de la flota de bajura e informando a los marineros sobre los cambios experimentados en los distintos ámbitos determinan la pesca.

La cofradía de Pescadores "Santiago Apóstol" de Celeiro ha reunido en sus VI Jornadas Técnicas de Difusión del Sector Pesquero a más de 250 profesionales que representan a administraciones, pescadores, empresas pesqueras, y el mundo científico y universitario. Cita tras cita este foro se consolida como punto de encuentro para exponer y debatir las distintas perspectivas que cada uno de los ponentes tiene sobre la situación que atraviesa el sector y las soluciones necesarias para la gestión de la flota, los recursos y su comercialización.

La información aportada por los asistentes a las jornadas es esencial para los miembros de la cofradía; pero también se puede extrapolar a otros puntos del litoral peninsular, ya que el Puerto de Celeiro, al contar entre su flota con barcos palangeros de fondo en los caladeros de Gran Sol, arrastreros de litoral, espalderos, cerqueros y de bajura, es buen reflejo de la situación que atraviesa la pesca gallega en estos momentos.

En la primera ponencia, el asesor técnico de la Dirección General de Recursos Marinos, Ricardo Arnáiz, analizó la situación y las perspectivas de renovación de la pesca de bajura y subrayó la implicación de los marineros de la flota de bajura celeirense con la pesca responsable. Para avalar su afirmación aportó datos recogidos por la unidad técnica de pesca de bajura dependiente de la Consejería. Estos datos, recogidos por seis biólogos y un equipo de muestreadores que realizan una decena de salidas semanales en distintas embarcaciones, confirman el menor número de lances realizado por los marineros de Celeiro y más cantidad de tallas pequeñas devueltas al mar que las realizadas por otras flotas de bajura del litoral.

Este menor esfuerzo pesquero repercute de forma positiva en la recuperación de las pesquerías, como es el caso de la sardina, que tras tocar fondo la pasada década debido a la sobre-explotación se está recuperando paulatinamente. El *stock* de los recursos pelágicos en el Cantábrico, de acuerdo con los datos aportados por el biólogo

del Centro Oceanográfico de A Coruña Pablo Carrera, se mantiene estable en torno a las 80.000 toneladas en el caso de la sardina. Esta cifra, aunque lejana a las 180.000 toneladas de la década de los 80, supone cierta estabilidad de las poblaciones de esta especie. La recuperación más notable se ha producido durante el 2001 en las Rías Bajas.

La campaña de evaluación de los recursos pelágicos se realiza mediante la combinación de métodos básicos en la acústica y la utilización de bombas de agua en alta mar. El primero analiza las poblaciones y el segundo aporta información acerca de la cantidad de huevos de sardina existente.



DE PESCA

COFRADIA DE PESCADORES DE CELEIRO



Regulación de la actividad pesquera

El aspecto económico de la regulación pesquera en Galicia fue analizado por Manuel Varela la Fuente, Catedrático del Departamento de Economía Aplicada de la Universidad de Vigo, quien revisó en su intervención el cambio sufrido en el acceso a

■ **"La Cofradía de Celeiro confía en poder contar con el apoyo institucional de la Administración en una actividad de carácter formativo que nos sirve para profesionalizar y reciclar a nuestros pescadores".**

José M. Sánchez

■ **"El principal objetivo de las jornadas es ofrecer al pescador información, formación y asesoramiento de primera mano".**

Máximo Díaz Méndez

los recursos y la evolución de la tecnología. Estos dos factores han abocado a la regulación pesquera en sus distintas formas, tales como vedas, derechos de pesca, acceso a caladeros, etcétera. Para Varela las regulaciones se deben aplicar teniendo en cuenta las pesquerías, ya que cada tipo de pesca o especie es di-

ferente y, por tanto, la regulación tiene que adecuarse a cada caso. Así, valga como ejemplo, la regulación del marisqueo debe distinguir entre aguas estatales, comunitarias e internacionales. Varela, en su intervención, señaló que el sector pesquero gallego ha sufrido todas estas transformaciones en la misma

línea que el resto de la pesca a escala mundial, y de forma especial tras la implantación de las Zonas Económicas Exclusivas de las 200 millas en 1977. Además, a estas transformaciones hay que sumar las circunstancias institucionales particulares sobre el sector debidas al desarrollo de las competencias autonómicas y la adhesión de España a la política pesquera de la Unión Europea. Y a todas estas regulaciones hay que añadir que el sector pesquero recibe el impacto de las medidas adoptadas por otros países en los que las flotas de altura faenan mediante distintas figuras jurídicas. La respuesta de los pescadores a las distintas regulaciones, según Varela, se muestra en la *insatisfacción con el cumplimiento de las normas y con el resultado de la sobre-explotación de las pesquerías.*

También hizo referencia en su intervención al mecanismo de regulación conocido como licencias restrictivas y/o transferibles y a la diferente acogida que han tenido por el sector. Por un lado, los gestores de empresas de altura y gran altura abogan por este mecanismo; mientras que, por otro, los representantes de la bajura no ven con buenos ojos esta fórmula. Las reformas a realizar en el sector deberían asentarse en los aspectos que han arrastrado mayor consenso tales como: sistema de licencias con transferibilidad, restricciones en determinados *inputs* y control del esfuerzo, y con sistemas de cuotas que fuesen transferibles.

Varela presentó algunas recomendaciones económicas que están recogidas en el cuadro I.

Etiquetado: garante de calidad

La implantación del etiquetado como enseña del comercio responsable fue el tema desarro-



llado por el secretario general del Fondo de Regulación y Ordenación de Mercados (FROM), Enrique Rolandi, quien incidió en el importante papel del consumidor, como último eslabón de la cadena, a la hora de reclamar la información sobre lo que compra.

Nuestro país es sin duda un mercado muy atractivo para exportadores de productos pesqueros de otros países debido al desequilibrio entre las capturas de nuestra flota y a la demanda de los consumidores. Por tanto, la implantación de distintivos de calidad es indispensable para diferenciar sobre dónde y cómo se han capturado los productos del mar, ya sean frescos o congelados. En la actualidad la implantación del etiquetado es superior en los primeros eslabones de la cadena e inferior en los últimos. De este modo, en las lonjas es conocida la obligatoriedad del etiquetado por un 75 por ciento del personal; este porcentaje va decreciendo hasta llegar al 50 por ciento de consumidores que desconocen la norma de que el pescado debe mostrar el etiquetado en su punto de venta.

La Ley de Pesca Marítima del Estado, que entró en vigor el pasado mes de marzo, fue el tema tratado por la subdirectora de general de Ordenación Sectorial de la Secretaría General de Pesca Marítima, Estrella Goytre, quien recordó el contexto histórico en el que se ha aprobado la norma que llena el vacío legal existente, debido a que la antigüedad de la ley de protección del recurso la hacía ineficaz.

La ponente se esmeró en explicar las competencias de las autonomías y las del Estado. Recordó que *las Comunidades tienen competencias en marisqueo y acuicultura, siempre y cuando se extraigan re-*



ursos con artes de marisqueo, porque si se hace con artes de pesca pasaría a ser pesca marítima y se sometería a otra legislación. Además, abordó las medidas adoptadas sobre los buques con bandera de conveniencia. En lo relativo al papel de las cofradías de pescadores y las organizaciones de productores pesqueros, señaló que las primeras son Corporacio-

nes de Derecho Público, sin ánimo de lucro, representativas de interés económicos, que actúan como órganos de consulta y colaboración de las administraciones competentes en materia de pesca marítima y ordenación del sector pesquero, y que *son, en muchos sentidos, más importantes que una organización de productores pesqueros.*

Recordemos que éstas son entidades oficialmente constituidas a iniciativa de los productores a fin de garantizar el ejercicio racional de la pesca y la mejora de las condiciones de venta de su producción.

Añadir valor a la pesca

El presidente del Colegio de Economistas de A Coruña, An-





tonio Grandío, planteó los retos a los que se enfrenta la empresa pesquera en la actualidad el segundo día de las jornadas.

Tras la apuesta innovadora iniciada por la cofradía de Ce-leiro, Grandío propuso al sector la diversificación como receta para completar el sistema. Afirmó que se deben afrontar los nuevos retos en los mercados de los grandes núcleos urbanos. La elaboración y manipulación del pescado o la creación de empresas conserveras es el siguiente eslabón de la cadena productiva que se tiene que desarrollar por el sector pesquero de la comarca. Este paso es esencial y produciría un alto valor añadido a los productos del mar.

La gestión y la política pesquera comunitaria cerraron las Jornadas. El director gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo, José R. Fuertes, presentó la perspectiva de los armadores sobre el plan de recuperación de la merluza del Norte establecido por el Consejo de Ministros de Pesca comunitario, que redujo el total de capturas admitidas

(TAC) casi el 50 por ciento y ha determinado medidas de control e inspección a bordo y en tierra, además de ampliar la abertura de mallas de arrastre hasta los 100 mm. Fuertes manifestó que *los resultados de las actividades pesqueras y las opiniones de los técnicos de pesca no concuerdan con las predicciones científicas*; por tanto, se opone a reducciones drásticas de la flota y de los TACs. Aunque también afirmó estar dispuesto a establecer medidas, tanto técnicas sobre las artes de pesca como de conservación. Y el subdirector general de Asuntos Comunitarios y de Control de la Secretaría General de Pesca Marítima expuso la propuesta española para la reforma de la Política Común Pesquera (PCP) que se negocia este año.

Las Jornadas, un año más, ha permitido a expertos de los distintos ámbitos del sector presentar a los pescadores información de la problemática que atañe a la pesca. ■

J. M. S.

Cuadro I Recomendaciones económicas para el sector pesquero

La intervención de Manuel Varela Lafuente *Economía de la Pesca: presente y futuro de la regulación pesquera en Galicia*, en las Jornadas fue un resumen del libro publicado por Pedro Barrié de la Maza con idéntico título. Se recogen aquí algunas de las recomendaciones económicas para el sector pesquero:

- La gestión de cada pesquería deben realizarse en función de sus condiciones naturales, institucionales y económicas.
- Reducir la incertidumbre en las pesquerías en aguas distantes creando empresas mixtas que generen la estabilidad suficiente para incentivar la inversión y fomentar las actitudes conservacionistas.
- Anteponer en aguas comunitarias el criterio de la rentabilidad global de las pesquerías.
- Diseñar sistemas de licencias, cuotas de especies y cuotas de esfuerzo transferible en aguas comunitarias, estatales y autonómicas.
- En pesquerías de altura y gran altura, dentro y fuera de las aguas comunitarias, podría extenderse la experiencia de mercados de derechos de la flota de los 300. La introducción de cuotas individuales, de días de pesca o licencias transferibles contribuye a dejar en manos de los agentes privados los ajustes entre flotas y recursos, en función de su propia eficiencia.
- Las dificultades de implantación de estos sistemas de mercado y su primer impacto pueden ser mitigados involucrando a los pescadores afectados en el proceso inicial y en la gestión posterior.
- Integrar la política de recursos con la política de estructuras. La disminución de la financiación pública debe ir en paralelo a la concesión de derechos privados a los pescadores. La Administración tendría que preocuparse más por garantizar los derechos de pesca que de subvencionar los buques, especialmente si se mantiene la sobre dimensión de la flota.
- En acuicultura es necesario conseguir el dominio de la tecnología adecuada (las empresas españolas son dependientes) y fomentar la adecuación empresarial en dimensión y gestión en lo referido al cultivo en granja (rodaballo, lubina, dorada).
- Prestar atención a las tendencias de los mercados. En un mundo cada vez más globalizado el protagonismo será de los grandes transformadores y distribuidores. En este contexto la dimensión e integración, jugarán un papel esencial y el sector en nuestro país se caracteriza por la atomización y unas altas dosis de protección.
- Conocer el valor que una comunidad otorga en función de su realidad socioeconómica a la pesca. Su futuro se asentará en un tejido empresarial y económico fuerte en las distintas actividades relacionadas con la pesca: transformación y comercialización.

Todos los países a favor de una actividad responsable

LA ICCAT MANTUVO CUOTAS PESQUERAS

El pasado mes de noviembre, Murcia fue escenario de la XVII reunión ordinaria de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún en el Atlántico (ICCAT). La reunión acabó sin un acuerdo por falta de quórum para la regulación de las diferentes pesquerías, por lo que se mantienen las cuotas vigentes hasta la fecha a la espera de los debates que se deben llevar a cabo en octubre de 2002. El presidente de la Comisión optó por una "parada de reloj" a la vista de la situación hasta el 28 de octubre del próximo año.

En España, las organizaciones Arpoan y Anapa, ambas integradas en la Cooperativa de Armadores de Vigo, calificaron los resultados como un éxito en las negociaciones por parte de la delegación comunitaria. Para la pesquería del pez espada en el Atlántico Sur se mantienen las cuotas actuales de 2.633 toneladas, mientras para el Atlántico Norte siguen vigentes también las establecidas para el trienio 2000-2002 fijadas en su día en Río de Janeiro.

Por parte de la delegación comunitaria en esta Conferencia se planteó de entrada la necesidad de unas pesquerías responsables de los recursos pesqueros en las aguas bajo la regulación de ICCAT la defensa del medio ambiente, así como una política de apoyo a los países en vías de desarrollo donde los caladeros son una de sus principales fuentes de ingresos. Entre las cuestiones más importantes debatidas en el desarrollo de la Conferencia destacó el

interés de todos los países miembros para luchar contra la pesca ilegal, encabezada fundamentalmente por los barcos de las llamadas banderas de conveniencia. Consecuencia de la actividad de estas flotas, según los asistentes a la reunión, se mina la eficacia de los acuerdos que se adoptan en

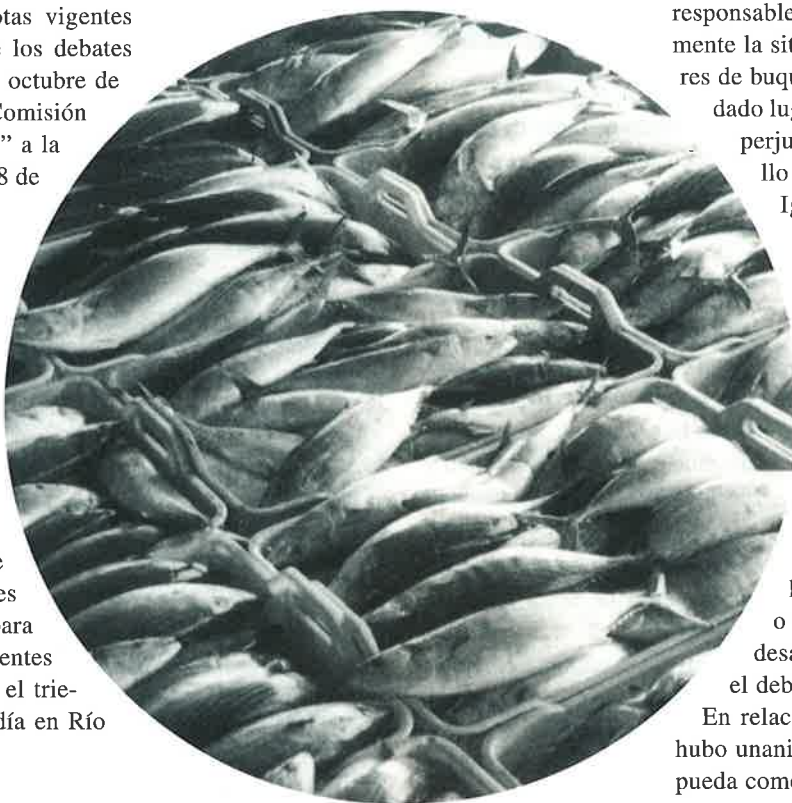
el seno de la ICCAT de cara a la recuperación de los recursos. En relación con este tema, se ha creado un grupo de trabajo que desarrollará su actividad en los próximos meses con una reunión prevista para mayo de 2002.

Junto a la necesidad de unas pesquerías responsables, la Conferencia debatió igualmente la situación del "charteo" o alquiler de buques en estas pesquerías que han dado lugar a conflictos de intereses que perjudican igualmente el desarrollo de una actividad responsable.

Igualmente se puso sobre la mesa la transferencia de cuotas entre países y sus repercusiones. En relación con estas cuestiones, los países miembros de la ICCAT mantuvieron dos posiciones. De un lado, los Estados en vías de desarrollo apoyaron el "charteo" como una vía para desarrollar su industria pesquera. En esta posición se hallan países como Brasil, Argelia o Namibia, mientras los países desarrollados optaron por trasladar el debate a la Comisión de la ICCAT.

En relación con el comercio de cuotas, hubo unanimidad casi total para que no se pueda comerciar con las mismas.

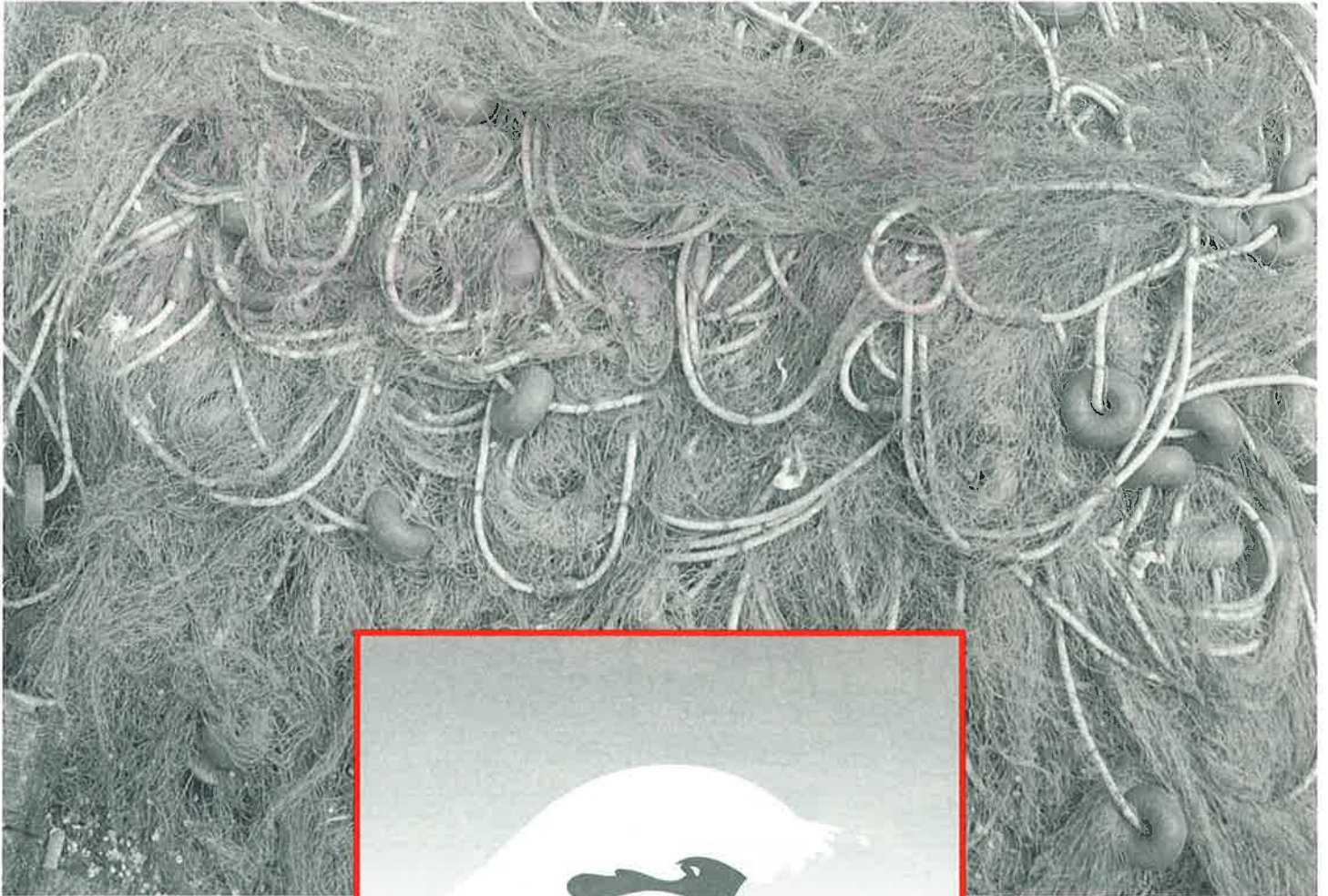
Generalmente, en el seno de la ICAAT las decisiones se adoptan por unanimidad. La oposición de Estados Unidos a la adopción de una recomendación sobre la pesquería del atún rojo y la imposibilidad de lograr un acuerdo dieron lugar a un final de la reunión de Murcia bajo la imagen del desacuerdo, posponiendo las decisiones hasta octubre de 2002.



La falta de quórum en la reunión de Murcia hizo que las decisiones se hayan aplazado hasta octubre de 2002

Vidal Maté

2001



La no renovación del acuerdo de pesca con Marruecos y en lo que afecta al Instituto Social de la Marina la entrada en servicio del nuevo buque hospital "Esperanza del Mar" han marcado la actualidad en el sector marítimo pesquero durante los últimos doce meses.

En la crónica general de este año, una parte muy importante del sector de la pesca ha estado marcada por la decisión comunitaria del pasado mes de abril por la que se daban por rotas las negociaciones con Rabat para renovar el Acuerdo de Pesca con Marruecos. Esa decisión supuso el amarre forzoso inicialmente de cerca de 400 embarcaciones con unos 4.500 trabajadores, cifras que han descendido en los meses siguientes a medida que se han ido buscando salidas para la flota. En materia de pesca, el último año ha sido escenario de los traba-

jos previos a la recta final de las negociaciones que deben desembocar en 2002 en la reforma de la Política Común de Pesca. Siguiendo la línea del año anterior, se consolidó el buen momento que viven tanto el sector de los astilleros, a pesar de los problemas por la competencia desleal de los países asiáticos, fundamentalmente

Corea, como también la actividad de la marina mercante. El Ministerio de Trabajo y Asuntos sociales sacó adelante tres cuestiones importantes como la Reforma Laboral, el Acuerdo de Pensiones y finalmente la Ley Integral de Apoyo a la Familia. En lo que afecta a esta casa, se mantuvo e impulsó la política de colaboración con varios países iberoamericanos y, como noticia estrella, la entrada en servicio, dentro de los plazos previstos, del nuevo barco hospital "Esperanza del Mar", con un coste de 3.500 millones de pesetas.

BRUSELAS DIO LUZ VERDE PARA LA REORGANIZACIÓN DE LA FLOTA QUE OPERABA EN ESE CALADERO

Las negociaciones para la renovación del compromiso en materia de pesca que se mantenían desde hace más de un año, al final quedaron definitivamente rotas ante la imposibilidad de acercar posiciones entre los responsables comunitarios y las autoridades de Rabat. La Comisión consideró que ya se habían dado plazos suficientes para lograr un acuerdo y que lo mejor era asumir la realidad y dar por zanjadas las conversaciones con Marruecos. La decisión suponía la necesidad de buscar salidas para una flota inicialmente de casi 4.500 tripulantes a bordo, aunque el problema al final afectará a un número mucho más reducido de barcos y de trabajadores al haberse producido salidas por otra parte.

NO HUBO ACUERDO DE PESCA CON MARRUECOS



El anterior acuerdo de pesca con Marruecos finalizó el 30 de noviembre del año 1999. En aquella fecha, los barcos españoles que operaban en ese caladero, en las aguas de Marruecos y en las del Sahara Occidental administradas por Rabat, se vieron obligados a regresar a puerto a la espera del

resultado de unas negociaciones que apenas si han existido en todo ese período. Bruselas ha tratado de mantener en todo momento la iniciativa de las negociaciones sin que en todo ese tiempo se produjera una respuesta en consonancia con las peticiones comunitarias. La UE intentó en diferentes ocasiones un compromiso de Rabat. Sin embargo, la principal respues-

ta de Marruecos se concretó en un permanente aplazamiento de las negociaciones, rechazando de plano la renovación del anterior acuerdo de pesca.

A lo largo de los últimos dos años, se puede decir que prácticamente no han existido negociaciones. Marruecos ha sido como una especie de frontón ante las

posiciones comunitarias. Al final, Bruselas entendió el pasado mes de abril que se habían terminado las negociaciones y que se daba luz verde a los países afectados para poner en marcha procesos para la reordenación de sus flotas con ayudas comunitarias. La decisión comunitaria no causó sorpresas en el sector. Era algo que se esperaba. Se trataba de un acuerdo y de unos caladeros de interés para las flotas comunitarias y más concretamente para la española, pero la negociación resultaba imposible cuando una de las partes se hallaba totalmente cerrada al diálogo.

Bruselas tiene un presupuesto para la firma de acuerdos de pesca de 50.000 millones de pesetas. De esa cifra, 21.000 millones de pesetas correspondían a los pagos comunitarios a Marruecos. Para la renovación del nuevo acuerdo de pesca, Rabat no ponía como principal exigencia las compensaciones financieras, sino un recorte tanto en las capturas como en el número de embarcaciones que faenaban en aquellas aguas. La pretensión de Rabat era lograr unas compensaciones iguales a los años precedentes, pero recorriendo el número de barcos así como sus posibilidades de captura.

Ante esa situación, Bruselas, con la posición favorable de España, estimó que al cabo de dos años de negociaciones prácticamente bloqueadas, era necesario dar una salida al problema. La respuesta fue iniciar un proceso de reordenación de la flota que operaba en esas aguas en función de un Plan aprobado finalmente en las últimas semanas tras muchos meses de debates.

España planteaba inicialmente un programa con 240 millones de euros procedentes de los actuales fondos IFOP junto a otros 300 millones de pesetas que aportase Bruselas. En total, 540 millones de euros equivalentes a unos 90.000 millones de pesetas. Fren-



te a estas peticiones, Bruselas dio luz verde a unas ayudas de 197 millones de euros, 32.800 millones de pesetas, para afrontar el problema. La Administración española recibió con satisfacción esa aportación a la que se sumaban otros 142 millones de pesetas de fondos nacionales, lo que elevaba las disponibilidades totales a unos 115.000 millones de pesetas.

Al inicio del paro de la flota que operaba en el caladero de Marruecos los barcos afectados se acercaban a los 400 con 4.500 personas embarcadas. Sin embargo, a medida que han ido pasando los meses, se ha ido reduciendo el número de barcos así como el de marineros, hasta bajar la cifra a unas 300 embarcaciones con menos de 3.000 personas. Desde el comienzo de la parada, los marineros, así como los armadores, han percibido las compensaciones correspondientes, variables en el caso de los armadores en función del tamaño de la embarcación, y de 151.500 pesetas para los marineros. Estas ayudas pagadas desde hace dos años terminarán el 31 de diciembre de este

año. La Administración espera que esa nueva situación no provoque problemas y que sea un acicate para que los armadores se decidan por las diferentes salidas que se deben dar a las flotas.

De acuerdo con las condiciones de la flota que operaba en aquellas aguas, se estima que un 40% de la flota puede ir al desguace. Se trata, fundamentalmente, de barcos pequeños y muy viejos para los que con o sin acuerdo se debería haber dado una salida. El Gobierno español esperaba que de los 300 barcos afectados por la parada, cerca de un centenar busquen salidas vía empresas mixtas, fundamentalmente en caladeros africanos. El Ministerio de Agricultura ha desarrollado en los últimos meses una actividad intensa para abrir negociaciones con esos países, aunque luego sea Bruselas quien lleve a cabo las negociaciones. Hay esperanzas de que parte de la flota se reubique en otros caladeros. Una parte de los barcos en paro, los de menor tamaño, se podrían ubicar en algunos caladeros nacionales. Junto a las salidas en el mar, la Administración buscó también soluciones en tierra. En esa línea se ha elegido Barbate como punto de referencia para ofrecer alternativas diversificando la actividad en el mar. El sector apuesta por que se vuelquen los esfuerzos para que pueda seguir en la actividad de la pesca el mayor número de barcos. Administración y armadores se temían un nuevo ajuste de posibilidades de pesca en función de los intereses de grupos de presión de Marruecos ligados a otras flotas que operan en esas aguas. Pero en ningún caso se pensaba que no se iba a firmar un nuevo acuerdo. Rabat impuso su ley en sus aguas en contra de los intereses españoles, pero las autoridades de Rabat, en este caso, no pueden alegar razones financieras ni biológicas para la defensa de sus recursos. ■

◆ **El sector dispondrá de un total de unos 115.000 millones de pesetas para hacer frente al problema tanto con medidas para la flota como para los trabajadores en tierra.**

◆ **España busca salidas para la flota en otros caladeros, aunque se asume el desguace de casi el 40% de las pequeñas embarcaciones.**

2001

CRÓNICA
DE UN AÑO

SUPONDRÁ UNAS INVERSIONES TOTALES
DE MEDIO BILLÓN DE PESETAS

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de acuerdo con la reglamentación comunitaria, aprobó a primeros de este año un Real Decreto por el que se establecía la normativa básica para la concesión de ayudas al sector de la pesca en función de los programas comunitarios al efecto con una duración de seis años entre el 2000 y el 2006. Las previsiones contemplan unas ayudas comunitarias de 282.000 millones de pesetas procedentes de los fondos IFOP, cifra a la que se suman otros 57.300 millones de pesetas de la Administración española. Sumando las ayudas públicas a la aportación privada, las inversiones totales se elevan a medio billón de pesetas. Las Comunidades Autónomas presentaron sus planes de actuación el pasado otoño.

PLAN 2000/2006 PARA MEJORAR LAS ESTRUCTURAS DEL SECTOR PESQUERO



En los últimos años, España ha sido uno de los países comunitarios que mejor han cumplido los programas para la reestructuración del sector de la pesca. Con motivo del plan anterior, hasta 1996, dado que se trataba de una iniciativa nueva, se produjeron algunos retrasos.

Sin embargo, en los años siguientes se logró ajustar las inversiones reales a las previsiones hechas en los diferentes programas, lo que se ha traducido en mejoras sensibles desde la producción, el ajuste y la mejora de las flotas, hasta los procesos de transformación y comercialización de los productos de la pesca. Sin embar-

go, Administración y sector coinciden en que los procesos de reestructuración de las flotas aún no han terminado y que se imponen ajustes en las mismas para hacer frente a los problemas que se plantean por la pérdida de algunos caladeros y la búsqueda de otros en aguas más lejanas. De acuerdo con ese panorama, se imponen

◆ **Las ayudas comunitarias del IFOP serán de 282.000 millones de pesetas, a los que se suman otros 57.300 millones de la Administración española.**

procesos de reconversión y mejora de las flotas actuales. En unos casos, la salida se plantea simplemente mediante la eliminación de unas unidades para su sustitución por otras de porte más importante. Pero, junto a la salida de construir nuevas embarcaciones, también existen otras posibilidades como simplemente el desguace, el paso de un barco a la bandera de un tercer país, las empresas mixtas definitivas o las asociaciones temporales. España tiene una gran confianza en el desarrollo de las empresas mixtas como salida fundamental a los problemas de una flota sin caladeros, y con ello la posibilidad de entrar en aguas de terceros países bajo otra bandera.

Junto a las salidas para este tipo de flota, fundamentalmente la que opera en caladeros exteriores, el Plan también propugna soluciones para la flota costera artesanal donde se hacen indispensables mejoras para aumentar fundamentalmente la seguridad de este tipo de embarcaciones así como las condicio-



Autorización para aumentar la potencia en barcos con menos de 12 metros de eslora

El Ministerio de Agricultura dio luz verde la primavera pasada para que aumentaran su potencia los barcos con menos de 12 metros de eslora. Esta medida afectaba a varios miles de embarcaciones sobre un total de las 18.000 que constituyen el censo actual de barcos de pesca en España. Los armadores de ese tipo de barcos tenían de plazo hasta el pasado mes de septiembre para presentar sus peticiones y contaban con seis meses más para llevar a cabo los trabajos.

La autorización del Ministerio de Agricultura es una medida que fue solicitada previamente a las autoridades comunitarias. Bruselas mantiene duras restricciones para aprobar el aumento en la potencia de las embarcaciones. España reclamó esa posibilidad fundamentalmente alegando razones de seguridad. La Administración española entendía que aumentando la potencia para ese tipo de embarcaciones no se incrementaban sus posibilidades de capturas. El objetivo era aumentar la seguridad de los marineros. Muchos de esos pequeños barcos, en ocasiones, sufren problemas cuando se hallan en alta mar al no disponer de motores con potencia suficiente para regresar a puerto.

Los barcos arrastreros con menos de 12 metros de eslora eran la única excepción para acceder a la autorización para aumentar la potencia de las embarcaciones.

nes de trabajo de los marineros. El Plan considera entre sus múltiples medidas las paralizaciones temporales, el desarrollo de las pesquerías experimentales, el fomento de la acuicultura, así como otras cuestiones como mejoras portuarias para facilitar el trabajo de los pesqueros, mejora de los procesos de transformación y comercialización y, en conjunto, una mejora de la imagen de la pesca para lograr un mayor valor añadido de la misma.

Además de las ayudas directas para la actividad de la flota desde las capturas en el mar hasta su comercialización, el Plan aborda igualmente otras cuestiones como las medidas socioeconómicas para las zonas dedicadas a la pesca, establecimiento de planes de jubilaciones, primas individuales cuando se abandona de actividad o ayudas para jóvenes pescadores. ■

2001

CRÓNICA
DE UN AÑO

TUVO EL APOYO DE TODOS LOS GRUPOS
PARLAMENTARIOS

El pasado mes de marzo entró en vigor la nueva Ley de Pesca Marítima del Estado tras su aprobación en el Parlamento con el apoyo de todos los grupos políticos. Con esta disposición se sientan las bases para el desarrollo de la política de la pesca en España en el marco de la Unión Europea y de acuerdo con las competencias de las Comunidades Autónomas. La aprobación de una Ley de Pesca Marítima era una de las cuestiones pendientes en el sector. La Administración socialista contemplaba la misma en su programa de la última legislatura. Igualmente figuraba entre los compromisos de la Administración popular en la primera legislatura. En ese tiempo se desarrollaron los trabajos más importantes sobre la misma, con lo que en la legislatura actual solamente se ha procedido prácticamente a dar los últimos retoques para su presentación en el Parlamento y su aprobación con un acuerdo general.

APROBADA LA LEY DE PESCA MARÍTIMA



L La nueva Ley de Pesca es fundamentalmente una Ley de Bases que a partir de este momento se debe desarrollar con una serie de reglamentos. Administración y los partidos de la oposición coinciden en señalar que se trata de una Ley que llena un vacío legislativo, que pone al día normas anteriores a la propia Constitución y que clarifica las competencias entre la Administración central y las Comunidades Autónomas. En la parte negativa, desde la oposición se critica el hecho de

que sea una Ley excesivamente general, donde lo importante será el desarrollo que se haga de la misma. Por parte de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores también se ha recibido con satisfacción una disposición que aglutina la normativa existente. Desde este colectivo se acogió igualmente de forma positiva esta nueva Ley en cuanto reconoce el papel de las Cofradías en el sector marítimo pesquero.

La Ley de Pesca Marítima, aunque lo fundamental va a ser

el desarrollo que se haga de la misma en cada una de sus múltiples facetas, encierra una gran importancia social y económica para el conjunto del sector. Con la nueva Ley se sientan las bases para toda la política extractiva abogando en todos sus puntos por unas pesquerías responsables, la conservación de los recursos y una política rigurosa de control en las capturas tanto para las que se hagan en aguas comunitarias o nacionales como sobre los desembarcos procedentes del exterior. La nueva

◆ Se trata de una disposición con la que se sientan las bases para la política del sector en el marco de la Unión Europea y de acuerdo con las competencias de las Comunidades Autónomas.

normativa sienta las bases y la filosofía sobre medidas de protección y regeneración de caladeros así como sobre la gestión de los mismos. Se marcan las reglas de juego en los procesos de comercialización y transformación de los productos del mar, formación de los profesionales, medidas de control desde las capturas a la comercialización, inspecciones, infracciones y sanciones con un alto endurecimiento de las mismas.

Igualmente, con la nueva disposición se sientan las bases sobre la representatividad en el sector con la constitución del Consejo Nacional Pesquero entre el Ministerio de Agricultura y las Comunidades Autónomas así como del Comité Consultivo entre el Ministerio de Agricultura y los representantes del sector. ■



Los fines

Los fines de la nueva Ley se concretan en los siguientes puntos:

- Velar por la explotación equilibrada y responsable de los recursos pesqueros, favoreciendo su desarrollo sostenible, y adoptar las medidas precisas para proteger, conservar y regenerar dichos recursos y ecosistemas.
- Mejorar las condiciones y adoptar las medidas precisas para proteger, conservar y regenerar dichos recursos y sus ecosistemas.
- Mejorar las condiciones en que se realizan las actividades pesqueras y el nivel de vida de los pescadores.
- Adaptar el esfuerzo de la flota a la situación de los recursos pesqueros.
- Potenciar el desarrollo de empresas competitivas y económicamente viables en el sector pesquero, facilitando su adaptación a los mercados.
- Fomentar la mejora de las estructuras productivas de los sectores extractivo, comercializador y transformador, mejorando el

aprovechamiento e incrementando el valor añadido de los productos pesqueros.

- Promover la formación continuada de los profesionales del sector pesquero.
- Fomentar el asociacionismo en el sector pesquero.
- Promover medidas compensatorias de los desequilibrios económicos y sociales que puedan producirse en las regiones dependientes de la pesca.
- Asegurar el abastecimiento y fomentar el consumo de los productos, con especial incidencia en los excedentarios e infraexplotados.
- Fomentar un comercio responsable de los productos pesqueros que contribuya a la conservación de los recursos.
- Mejorar la calidad de los productos, la transparencia del mercado y la información al consumidor.
- Fomentar la investigación oceanográfica y pesquera.

OBJETIVOS

La presente Ley, de conformidad con los principios y reglas de la política pesquera común y de los Tratados y Acuerdos internacionales, tiene por objeto:

- ▶ La regulación de la pesca marítima, competencia exclusiva del Estado, conforme a lo establecido por el artículo 149.1.19.ª de la Constitución.
- ▶ El establecimiento de la normativa básica de ordenación del sector pesquero, de acuerdo con el artículo 149.1.19.ª de la Constitución.
- ▶ El establecimiento de normas básicas de ordenación de la actividad comercial de productos pesqueros y la regulación del comercio exterior de los mismos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 149.1.3.ª y 10.ª, respectivamente, de la Constitución.
- ▶ La programación de la investigación pesquera y oceanográfica de competencia del Estado, en el ámbito de la política de pesca marítima, de acuerdo con el artículo 149.1.15.ª de la Constitución.
- ▶ El establecimiento del régimen de infracciones y sanciones en materia de pesca marítima en aguas exteriores, de la normativa básica de ordenación del sector pesquero y de la comercialización de los productos pesqueros.

2001

CRÓNICA
DE UN AÑO

BRUSELAS RECLAMABA UN AJUSTE
MUY SUPERIOR

FUERTE REDUCCIÓN DE LAS CUOTAS PESQUERAS EN LA UE

La Comisión de la Unión Europea aprobó para este año un duro ajuste en las posibilidades de pesca en los caladeros comunitarios ante el deterioro progresivo de los mismos como consecuencia de la sobrepesca. Estos recortes afectaron fundamentalmente a especies de mayor valor como merluza, gallo, rape o cigala. Bruselas reclamaba unos mayores ajustes de cuotas. España fue uno de los países que mantuvieron una posición más cerrada contra las reducciones drásticas de las posibilidades de pesca de un año para otro por dos razones. Primero, porque este tipo de actuaciones ponía en peligro la estabilidad de las empresas pesqueras. Segundo, porque si en una campaña no hay ningún recorte en las posibilidades de pesca de un determinado caladero y en la campaña siguiente se quiere imponer un recorte superior al 50%, eso supone que se han producido fallos muy importantes tanto a la hora de conocer recursos como en el control posterior de una pesquería.



En contra de lo que sucedía hace algunos años, cuando iban por un lado los informes técnicos y por otra parte las decisiones de los políticos en materia de pesca, en la actualidad se ha tomado una mayor conciencia general en el conjunto de los países miembros ante la evidencia de la reducción de los recursos y, como consecuencia de todo ello, se asumen con mayor fuerza las recomendaciones de los técnicos. Fruto de este nuevo clima conservacionista en el

marco comunitario y en un ambiente donde la propia Comisión reconoce el fracaso de la Política Pesquera Común para el mantenimiento de los recursos, Bruselas aprobó para este año pasado un importante recorte de las posibilidades de pesca que afectan especialmente a las especies de más valor.

Inicialmente, Bruselas pretendía unas reducciones de cuotas que llegaban en algunos casos hasta el 80%, porcentaje que se consideraba por los países con más intereses en la pesca, como era el caso de España, como una propuesta difícilmente justificable de un año para otro. En el caso de la merluza,

las posiciones comunitarias partían de un recorte del 78%. Los informes técnicos señalaban la situación de los stocks fuera de los límites de seguridad, situación que acabó con un recorte medio de las posibilidades de pesca para esta especie del 46,8%. Samuel Juárez, secretario general de Pesca Marítima, se mostró no solamente partidario de ese ajuste serio, sino también de dar a conocer la situación al sector para que se tomara conciencia del problema. Para otras especies también de gran importancia para España como rape, gallo o cigala, las propuestas iniciales de la Comisión suponían unos recortes que iban desde el 19% al 55%. Esta situación también se recondujo a porcentajes de ajuste inferiores, aunque importantes para España. Las capturas de gallo se redujeron el 15% y el 10% para rape y cigala. El ministro español Miguel Arias Cañete, desde las posiciones netamente conservacionistas que ha mantenido la Administración en los diferentes foros y en apoyo de las pesquerías responsables, señaló la necesidad de potenciar los estudios técnicos para que en todo momento las posibilidades de pesca se ajusten a la situación real de cada caladero y que no haya que adoptar medidas drásticas en un determinado momento como se pretendía para esta campaña. ■

◆ **La merluza sufrió el mayor recorte con el 46,8%, frente a la propuesta comunitaria del 78%.**

La Comisión de la Unión Europea ha iniciado la cuenta atrás para la reforma de la Política Pesquera Común, que deberá estar aprobada antes del 31 de diciembre de 2002.

España es uno de los más firmes defensores de una reforma en profundidad ante los múltiples fracasos de la normativa actual y se aboga por avanzar hacia el funcionamiento de una sola flota comunitaria frente a cualquier intento por parte de otros países de una progresiva renacionalización de la actividad.

RECTA FINAL PARA LA REFORMA

ESPAÑA QUIERE MÁS CAMBIOS EN POLÍTICA PESQUERA COMÚN

Para la elaboración de esta reforma, Bruselas planteó como punto de partida el llamado "Libro Verde", donde se hacía un análisis de la situación actual de las pesquerías en el marco comunitario y se planteaban algunas alternativas para el futuro. Ese documento ha sido objeto de debate por el conjunto de las organizaciones ligadas a la actividad de la pes-

ca, desde la producción a la comercialización y los industriales. Por parte de Bruselas también se ha hecho un importante trabajo de campo en reuniones con los subsectores afectados en todos los países miembros con intereses en la pesca. Una primera conclusión de todos esos trabajos y debates es la existencia de una doble posición en el marco comunitario. Países, como España, defensores de ir mucho más lejos en el desarrollo de una auténtica Política Pesquera Común, mientras desde el norte de la Unión Europea se abunda por el mantenimiento de la situación actual e ir incluso en algunos puntos a una cierta renacionalización de la actividad en la pesca.

El llamado "Libro Verde" parte del reconocimiento de la existencia de problemas en el sector de la pesca comunitario que no se han resuelto en los últimos 20 años y que, en algunos casos, incluso se han agravado. Bruselas reconoce que no se ha logrado una explotación sostenible de los recursos pesqueros y que muchas poblaciones se hallan al límite de la extinción al haberse consentido cuotas y cupos por encima de las posibilidades de pesca a consecuencia de presiones políticas al margen de los estudios científicos. En la parte positiva se reconoce que gracias a la PPC se han logrado evitar conflictos entre las flotas, aunque no se han erradicado completamente. Con todo ello sobre la mesa, Bruselas señala

la necesidad de ir a una reforma de la actual regulación donde fundamentalmente se pretende una mejor gestión de los recursos, eliminar la sobrepesca, ajustar la capacidad de las flotas a las posibilidades de capturas y una mayor coordinación de las políticas nacionales. La propuesta comunitaria, entre las medidas más innovadoras, no rechaza la posibilidad de fijar cuotas plurianuales entre tres y cinco años.

Para la Administración española, así como para el conjunto del sector, las propuestas de cambio planteadas por la Comisión son insuficientes para resolver los problemas actuales y, sobre todo, se hallan muy lejos del camino para avanzar decididamente en la construcción real de una Política Pesquera Común donde hubiera una sola flota. España, entre otras propuestas, propugna cuotas plurianuales así como una gestión multispecífica de los recursos para evitar descartes. Igualmente se propone la instauración de cuotas individuales transferibles para flotas no artesanales. España se opone a la estabilidad relativa y a que las cosas sigan como están. No se opone a que se mantenga el actual régimen de acceso a la zona entre las 0 y las 12 millas. Para la Administración española es fundamental que no se mantengan las discriminaciones de las flotas a la hora de acceder a los caladeros en el marco comunitario. ■



◆ **La nueva regulación deberá estar aprobada antes del 31 de diciembre de 2002.**

2001

CRÓNICA
DE UN AÑO

La Secretaría General de Pesca Marítima inició un proyecto para el control de los fondos de las reservas marinas mediante cámaras submarinas. La experiencia se inició en Tabarca y Columbretes y permitirá un mejor conocimiento de las reservas. Los datos obtenidos serán de gran importancia en el estudio sobre el "efecto reserva" que vienen realizando, entre otros, los investigadores del IEO sobre estas zonas protegidas, a las que, desde el pasado mes de agosto, se ha sumado la reserva de la isla de La Palma.

TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN EN LAS RESERVAS MARINAS

Los investigadores del Instituto Español de Oceanografía (IEO), junto con los de las universidades de Alicante, Murcia, Barcelona y La Laguna, están dedicando una buena parte de sus esfuerzos al estudio del "efecto reserva". Es decir, al estudio sobre las respuestas de los ecosistemas marinos al cese de la pesca tras el establecimiento de un área protegida. Estos trabajos son relativa-

mente recientes, ya que, destinados específicamente a este objetivo, dieron comienzo hace tan sólo tres o cuatro años, y están financiados por la Unión Europea y las Administraciones Estatal (a través de la Secretaría General de Pesca Marítima) y Autonómicas.

Con una reserva marina se busca la protección de un ecosistema y/o la recuperación de especies sobre-explotadas. Gracias a estos estudios, lo que

se pretende es saber cómo ha reaccionado ese entorno protegido a las medidas adoptadas. Apenas se dispone de trabajos realizados con anterioridad a la creación de una reserva sobre producción pesquera y volumen de capturas, para poder comparar los resultados. Sin embargo, como señaló a esta revista Raquel Goñi, bióloga y coordinadora de los trabajos realizados por el IEO, hay bastantes experiencias de que la respuesta es muy satisfactoria.

Sobre las especies sedentarias es sobre las primeras en que se aprecia la bondad de esta protección, ya que salvaguarda fases esenciales de su ciclo vital. Respecto a las especies que tienen una mayor movilidad, la protección deberá afectar a áreas mayores o estar dirigida a zonas de cría o de reproducción, como es el caso de ciertas especies de peces demersales. Para lograr óptimos resultados sobre las especies protegidas, los estudios previos para la delimitación de una reserva deberán establecer la localización y extensión más adecuadas. Mientras que un área demasiado pequeña no proporcionaría apenas protección, una extensión excesivamente grande podría limitar innecesariamente la pesca u otras actividades humanas.





Y para valorar mejor los resultados de esa protección es para lo que la Secretaría General de Pesca Marítima (SGPM) está poniendo en marcha un proyecto para la vigilancia de los fondos marinos mediante cámaras submarinas. La experiencia piloto se inició en Tabarca para, poco más tarde, extenderla a Columbretes. La SGPM encargó al Instituto de Ecología Litoral (IEL), tras seleccionar el proyecto que habían presentado, la puesta en marcha de estos trabajos.

Cámaras submarinas

Tras un largo trabajo de puesta a punto de los materiales a emplear y de los puntos de la reserva que serán elegidos para realizar dicha observación, se inician los trabajos de observación. El método presenta grandes ventajas. El

primero es el de la sencillez. Una vez designados los puntos de observación, se introduce una cámara en el agua. Un peso, la hace permanecer fija en un punto y, mediante un pequeño motor, gira describiendo una circunferencia. El proceso dura unos dos minutos. Se la saca y se la lleva a otro punto. La operación se repite todos los meses y se realiza durante tres días, a poder ser consecutivos y con similares condiciones climáticas, como explicó a MAR Santiago Jiménez, responsable del IEL para la realización de estos trabajos. Toda la operación supondrá una media hora de grabación al mes. Tras un estudio previo realizado por los expertos del IEL, se redactará un informe que será remitido a la Secretaría General de Pesca Marítima.

La mecánica para la realización de los trabajos es tan

sencilla que la puede realizar personal no especializado, como los propios guardas de la reserva. De esta simplicidad se deriva otra ventaja, la económica, de gran importancia. Y es que la vigilancia, los materiales y embarcaciones se llevan prácticamente todo el presupuesto destinado al mantenimiento de una reserva marina. Para el seguimiento científico apenas queda un 1,5 por ciento.

Además, gracias a este programa se podrá disponer de una serie de datos obtenidos con un mismo método, frente a los datos de un momento determinado proporcionado por otros estudios. Se pretende simular lo que es un muestreo lo más fiable estadísticamente. Con los resultados obtenidos, los expertos podrán adoptar medidas de gestión para mejorar los recursos en las reservas.

Unas reservas que, durante el presente año, se han visto incrementadas con la delimitación de la correspondiente a la isla de La Palma, la 17.^a del Estado español y la tercera del archipiélago canario, junto a la de isla Graciosa (1995) e isla de El Hierro (1996). Esta nueva reserva marina, propuesta por la Comunidad Autónoma de Canarias y el sector pesquero, viene a destacar la importancia de las singulares características y diversidad del ecosistema de esta zona. De fondos abruptos y plataforma marina de escasas dimensiones, en la zona delimitada se encuentran numerosas especies de flora y fauna, junto a otras pesqueras difíciles de observar en las islas occidentales del archipiélago. Existen, además, fondos de anémonas tropicales que constituyen un reducto por su escasa presencia en otras zonas. ■



ASÍ FUE EL AÑO 2001 EN EL
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

El año 2001 tendrá una especial significación en la historia del Instituto Social de la Marina, ya que la puesta en servicio, en octubre, del nuevo buque hospital "Esperanza del Mar" ha sido el acontecimiento que ha marcado las actividades de este organismo durante los últimos doce meses. Sin embargo, y a pesar de la intensidad de los trabajos realizados para llevar a cabo este proyecto, el Instituto Social de la Marina ha continuado realizando numerosas actividades, además de las propias como entidad gestora de la Seguridad Social de los trabajadores del Régimen Especial del Mar, con el fin de mejorar las condiciones de vida, salud y trabajo del colectivo al que protege.

FORMACIÓN, COOPERACIÓN Y SERVICIOS



La mejor presentación de todas las actividades que el Instituto Social de la Marina llevó a cabo durante el año 2001 está contenida en la "Carta de Servicios" que presentó el secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, en Huelva, en el mes de septiembre. Este documento constituye la pública manifestación del compromiso de los empleados del ISM de facilitar a las gentes del mar un servicio más próximo, personal y de mayor calidad.

Compromiso de calidad

Según ha explicado la directora general de este organismo, María Antonia Lucena, la "Carta de Servicios" ha nacido con la decidida intención de aproximar la Administración al ciudadano al que ha de servir y con el objetivo de aplicar el concepto de calidad a su gestión y de asegurar la efectividad de los derechos de los ciudadanos, como usuarios de los servicios que presta la entidad. "En esta Carta -ha dicho la directora general- quiero establecer con las gentes del mar compromisos concretos de calidad, dirigidos a la satisfacción de sus expectativas".

En la "Carta de Servicios" se explicitan la relación de servicios que presta el ISM y,



las formas de colaboración y participación que se establecen con el ciudadano, así como los indicadores del nivel de calidad de los servicios prestados.

Prevención y formación

Durante el año que ha finalizado, el ISM continuó realizando campañas de prevención para mejorar las condiciones de trabajo del colectivo marítimo-pesquero. En este marco se inscribió la de prevención de accidentes en cubierta, que, bajo el lema **“Por tu seguridad NO DEJES NINGÚN CABO SUELTO”**, tuvo como objetivo que las tripulaciones de los buques, especialmente los pesqueros y los mercantes, se concientasen de los riesgos laborales que se pueden producir en las cubiertas de los barcos, que es donde mayor concentración de trabajadores se da y, por tanto, más accidentes se producen. Esta campaña forma parte de otra más genérica puesta en marcha durante el año 2000 con el eslogan **“Tu seguridad a bordo no es un juego”**, que pretende que los trabajadores del mar no minusvaloren los riesgos de accidentes y tomen parte activa para evitarlos y prevenirlos.

Dentro de las tareas de formación y promoción de la gente del mar, el Instituto Social de la Marina continuó realizando estas labores en todas sus direcciones provinciales, impartiendo cursos de supervivencia en el mar, en sus distintos niveles, y los de lucha contra incendios utilizando las unidades móviles con que cuenta el organismo. Por su parte, el Centro de Formación Marítima de Bamio también continuó con su programación de cursos, cuyo objetivo es con-



tribuir a mejorar las competencias profesionales de la gente del mar y potenciar y ampliar las expectativas laborales de estos profesionales.

En este apartado es preciso recordar un dato positivo facilitado por los responsables del Centro, y es que el 70% de los alumnos que recibió formación en el Centro de Formación Marítima de Bamio durante el pasado año encontró

trabajo en tareas profesionales relacionadas directamente con los cursos recibidos.

Cooperación con Iberoamérica

Durante el año 2001 continuaron desarrollándose las actividades del Programa de Formación Marítima para Iberoamérica que el ISM desarrolla en colaboración con la Agencia Española de Coope-

ración Internacional (AECI). Con este programa se pretende mejorar las condiciones laborales y sociales de los trabajadores del mar de los países ribereños iberoamericanos que hayan solicitado la colaboración, y conseguir que la formación sea un instrumento para incrementar las competencias profesionales del colectivo marítimo pesquero y potenciar sus posibilidades laborales.

Dentro de las actividades llevadas a cabo durante el pasado año, cabe mencionar la colaboración del Instituto Social de la Marina en la modernización del puerto artesanal de Ilo, la puesta en marcha en el mismo de la comercialización de pescado por medio del sistema de subasta en lonja y la entrega de un simulador de pesca y navegación al Centro de Entrenamiento pesquero de Paita, en el marco del Proyecto PADESPA-PERÚ 1999-2004.

A tal efecto la directora general del ISM, María Antonia Lucena, viajó a estas localidades costeras de Perú para asistir personalmente a



la inauguración de las instalaciones mencionadas y comprobar "in situ" el desarrollo de los trabajos en los que, en materia de cooperación y formación pesquera, participa el ISM en el marco del proyecto de Apoyo al Desarrollo del Sector Pesquero y Acuícola de Perú y que financia la AECI.

También en este marco de cooperación con Iberoamérica se celebró en mayo el Curso de Seguridad Marítima y Control de Recursos Marinos, que fue impartido por los profesores del Instituto Social de la Marina Gabriel Tauriz, Gonzalo Abalo y Cipriano Rodríguez en las instalaciones del Parque Nacional Galápagos (República del Ecuador), dentro del Programa Araucaria de la Agencia Española de Cooperación Internacional.

A su clausura asistió la directora general del ISM, María Antonia Lucena, quien tuvo la oportunidad de explicar la participación del ISM en dicho programa a la Ministra del Ambiente de la República de Ecuador, Lourdes Luque, y reunirse con distintas asociaciones y representantes del sector pesquero artesanal del archipiélago así como con directivos del Instituto Nacional Galápagos.

Ya en octubre, se celebraron las "II Jornadas para el Análisis de la Pesca Artesanal" en el Centro Iberoamericano de Formación de La Antigua (Guatemala), coordinadas por el Instituto Social de la Marina y la AECI. El objetivo de las mismas fue dar a conocer mecanismos útiles para la mejora de las infraestructuras de la pesca artesanal, la forma de captura, la instrumentación de mecanismos de comerciali-



zación y el fomento de la creación de asociaciones y redes de protección social para este sector. Ésta fue la segunda vez que se organizó una convocatoria de este tipo. La primera edición tuvo lugar en Cartagena de Indias (Colombia) en el año 2000.

La jornada de clausura contó con la presencia de la directora general del ISM, quien mostró su satisfacción por el desarrollo de las jornadas y su agradecimiento a la AECI y manifestó su voluntad de seguir colaborando con ella en cuantas iniciativas promue-

va de cara a mejorar las condiciones de trabajo de los trabajadores de la pesca artesanal de los países iberoamericanos que lo requieran.

Campaña SANIMAR 2001

Como viene sucediendo desde hace once años, el ISM puso en marcha también en el 2001 la campaña de Asistencia Médica Embarcada (AME) o SANIMAR, como es popularmente conocida, para atender sanitariamente a las flotas que faenan en aguas del Cantábrico y del Atlántico Norte. Como novedad de este año hay que destacar que la AME no se ha limitado a atender, como tradicionalmente venía haciendo, a la flota bonitera, sino que esta campaña ha sido ampliada a las flotas del bocarte y del pez espada. A tal efecto el ISM fletó el buque "Remolcagure Bat", preparado para ser utilizado como hospital.

Atendiendo a las peticiones formuladas por las cofradías de pescadores del Cantábrico, el ISM amplió en 2001 a ocho meses, de abril a noviembre, la campaña de Asistencia Médica Embarcada, en apoyo de la flota que faena en aguas del Cantábrico y Atlántico Norte, estimada en un millar de barcos y unos 10.000 tripulantes. La cobertura asistencial se extendió a la costera del bocarte y a la flota que faena en el Atlántico Norte en la pesca del pez espada, manteniendo la asistencia a la costera del bonito.

El buque fletado "Remolcagure Bat", que se halla pertrechado especialmente para atender cualquier emergencia sanitaria, cumplió su misión atendiendo durante los meses de abril a septiembre 313 consultas, de las que 101 fueron

radiomédicas. En 56 ocasiones se requirió asistencia ambulatoria a bordo del buque hospital y otras 56 requirieron asistencia ambulatoria en los propios barcos pesqueros. De los 89 trabajadores atendidos 82 fueron españoles. También se realizaron 24 evacuaciones, de las que 19 fueron al buque sanitario, cuatro a través de helicóptero y una a través de otro barco. También prestó 19 asistencias técnicas, de las cuales 11 fueron por suministro de combustible, y en seis ocasiones se requirió la actuación de los buzos.

“Guía Sanitaria” y otras publicaciones

También durante el 2001 el Instituto Social de la Marina continuó con su plan de publicaciones, y en esta ocasión la que merece figurar en primer lugar es la tercera edición de la “Guía Sanitaria a Bordo”, que, distribuida gratuitamente a todos los buques españoles, se concibe como un instrumento de capital importancia en las consultas médicas realizadas a distancia y para orientación de los responsables sanitarios de los buques en su tarea. Está concebida como un manual práctico que prevé las situaciones más frecuentes a bordo en caso de accidente y enfermedad.

En esta edición se han incorporado las nuevas posibilidades surgidas en la atención sanitaria a los trabajadores del mar debidas a los avances habidos en las tecnologías sanitarias, que en los últimos años han propiciado la redefinición del modelo asistencias existente.

Asimismo, el ISM continuó durante el pasado año con la publicación de las Guías de



Puertos para la Gente de Mar. Durante el año que ha finalizado vieron la luz las correspondientes a los puertos de Gijón y Santa Cruz de Tenerife. Con ellas el ISM pretende dar a conocer a los trabajadores del mar, especialmente a los marineros transeúntes que acuden a las hospederías de las Casas del Mar, los servicios que el Instituto pone a su disposición en cada localidad concreta al tiempo que sirven de instrumento sencillo y práctico para conocer la ciudad y sus lugares de interés.

Con estas y otras publicaciones, como esta misma revista “MAR”, de periodicidad mensual, el ISM cumple con el Convenio 163 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre el bienestar de la gente del mar, tanto embarcada como en puerto, cuyo objetivo es facilitar y financiar los medios y servicios adecuados para contribuir a mejorar el bienestar de este colectivo.

Otras actividades

Sería imposible recoger en este resumen todos los trabajos realizados por el ISM durante el año 2001. Pero hay que recordar que ha seguido trabajando en la mejora de gestión de las prestaciones, en la incorporación de nuevas

tecnologías a dicha gestión o en la ampliación de la cobertura social.

No obstante, dentro de lo que son dichas prestaciones hay que mencionar que durante los últimos doce meses este organismo se ha ocupado de gestionar las ayudas extraordinarias concedidas a la flota pesquera por expiración del acuerdo de pesca suscrito entre la Unión Europea y el Reino de Marruecos, cuya nómina ha ascendido en el período diciembre 2000-octubre 2001 a 9.850 millones de pesetas.

Asimismo, en los nueve primeros meses del año el Instituto Social de la Marina concedió un total de 814 prestaciones de carácter social por un importe de 43,6 millones de pesetas, siendo las más numerosas destinadas a situaciones de grave necesidad, a educación especial, a accidentes o muertes a bordo, repatriación de tripulantes o ayudas a toxicómanos.

Premio

Y para finalizar el resumen hay que recordar la fecha del 23 de marzo, “Día Meteorológico Mundial”, en el que el Instituto Nacional de Meteorología concedió al buque hospital “Esperanza del Mar” un galardón especial con el que se quiso reconocer la colaboración que, desde 1988, viene prestando este buque en la captura de información meteorológica. Coincidiendo con el acto de entrega del premio, los directores generales del ISM y del Instituto Meteorológico, María Antonia Lucena y Enrique Martín Cabrera, firmaron un acuerdo de colaboración mediante el cual se han instalado en el nuevo buque hospital “Esperanza del Mar” equipos de estudio y análisis para continuar capturando información imprescindible para la comunidad meteorológica. ■



SUSTITUYÓ AL VETERANO BUQUE HOSPITAL DEL MISMO NOMBRE, QUE LLEVABA 20 AÑOS EN SERVICIO

Sin duda todos los actos relacionados con la entrada en servicio del buque hospital "Esperanza del Mar" marcaron el calendario de las actividades del Instituto Social de la Marina durante el año que acaba de finalizar. La primera fecha importante de ese calendario fue el 25 de enero, cuando el nuevo buque fue puesto a flote en el astillero gijonés donde estaba siendo construido. Fue un importante acto que contó con la presencia del secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, la delegada del Gobierno en Asturias, Mercedes Fernández, y la directora general del ISM, entidad armadora del buque, María Antonia Lucena.

ENTRÓ EN SERVICIO EL NUEVO "ESPERANZA DEL MAR"

Fue a las dos en punto de la tarde del 25 de enero cuando el agua del Cantábrico comenzó a inundar el dique del astillero IZAR-Gijón (antigua Juliana Constructora Gijonesa, S.A.) en el que se encontraba el "Esperanza del Mar" sobre una cuna de construcción. Dos horas más tarde, se abrieron las compuertas que cerraban el dique y los remolcadores "Arbeyal" y "Torres" abocaron al buque hospital, ya a flote en el agua, hacia la dársena de armamento, situada en paralelo al dique seco, y allí

lo atracaron para que el astillero adjudicatario comenzara la etapa final de construcción.

Compromiso

A este acto de flotadura, que se producía sólo un año y tres meses después de que el proyecto de construcción del buque hospital fuera presentado oficialmente en el ISM, asistieron el secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, la delegada del Gobierno en el Principado de Asturias, Mercedes Fernández, y la directora general del Instituto So-

cial de la Marina, María Antonia Lucena, así como altos cargos de este organismo.

Gerardo Camps destacó en el transcurso del acto que "la construcción del nuevo buque hospital supone para el ISM, organismo dependiente de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el cumplimiento de uno de sus compromisos más ambiciosos: acercar la sanidad marítima a las flotas pesqueras españolas allá donde se encuentren".

Entrega oficial

Pero la fecha más señalada en la todavía corta historia del nuevo "Esperanza del Mar" ha sido, sin duda, el 10 de septiembre de 2001, cuando S.A.R. la Infanta Cristina presidió el acto de entrega oficial del buque hospital al Instituto Social de la Marina. La ceremonia tuvo lugar en el helipuerto del barco en presencia de tres ministros del Gobierno: el de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio; el de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, y el de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete; el presidente del Gobierno Autónomo de Asturias, Vicente Álvarez Areces; la alcaldesa de Gijón, Paz Felgueroso; el secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo



Camps, y la directora general del ISM, María Antonia Lucena, así como de centenares de invitados y toda la tripulación del buque formada en la cubierta.

Fue el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, el encargado de dar la bienvenida a bordo a la Infanta de España, quien a continuación hizo entrega de la bandera nacional al capitán del barco, Carlos García. Después de ser bendecida por el párroco del puerto de El Musel, José Luis Álvarez, la enseña nacional fue izada en el mástil del "Esperanza del Mar" por el primer oficial de la tripulación, Gonzalo de la Vega.

A continuación la Infanta y las primeras autoridades recorrieron el buque, cuya zona hospitalaria les fue explicada por el jefe del equipo médico, doctor Alfredo Lago, y la del puente de mando por el capitán del "Esperanza del Mar". En todo momento Doña Cristina se mostró muy interesada por todo lo que le era mostrado haciendo numerosas preguntas sobre el funcionamiento del hospital y el equipamiento técnico, mostrando, al final y fuera de protocolo, su deseo de conocer la cocina y la sala de máquinas.

La Infanta dejó como recuerdo de su paso por el buque hospital una placa conmemorativa e inauguró con una cariñosa dedicatoria el Libro de Honor del barco.

Presentación oficial

Después de varios días de estancia en Gijón y tras realizar unas segundas pruebas técnicas de mar, el buque "Esperanza del Mar" partió hacia el puerto de A Coruña para iniciar su camino hacia Las Palmas de Gran Canaria, donde tiene su base, atracando en varios puertos para ser presentado oficialmente al sector marítimo-pesquero.



Más de dos mil personas pudieron visitarlo durante sus estancias en A Coruña, Riveira, Vigo, Huelva, Cádiz, Tenerife, Fuerteventura y Las Palmas. primeras autoridades de las Comunidades Autónomas, como el presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga, o de Canarias, Román Rodríguez, responsables municipales, provinciales y representantes del sector: cofradías de pescadores, armadores, autoridades portuarias, consignatarios, las comisiones ejecutivas provinciales del ISM, trabajadores de este organismo y pescadores atendidos por el veterano "Esperanza del Mar", acompañados por sus familias, tuvieron la oportunidad de conocer con todo detalle el buque hospital, quedando gratamente impresionados por la funcionalidad de sus instalaciones y el moderno equipamiento con que

cuenta tanto desde el punto de vista sanitario como del técnico y de telecomunicaciones.

Relevo

Finalmente, el día 3 de octubre llegó el momento del relevo del veterano "Esperanza del Mar" por el nuevo buque. El acto se celebró en el arsenal militar del puerto de Las Palmas de Gran Canaria, muelle habitual de atraque. La ceremonia, presidida por el secretario de Estado, Gerardo Camps, y la directora general del ISM, María Antonia Lucena, fue íntima y sencilla, consistiendo en la entrega por parte de Gerardo Camps al capitán del buque, Roberto González, de los galardones que ha ido recibiendo el antiguo buque así como de una imagen de María Auxiliadora,

muy querida por la tripulación, para su guardia y custodia en el nuevo barco. El acto se cerró con la firma en el Libro de Honor del antiguo barco por parte de la directora general del ISM y en el del nuevo buque por Gerardo Camps. Era el cierre de una etapa y el inicio de otra.

Dos días más tarde el "Esperanza del Mar" partió hacia aguas de Senegal y Cabo Verde para atender sanitariamente a la flota pesquera española allí concentrada. En el futuro el buque hospital se trasladará a aquellos mares donde sea necesaria su presencia, según las demandas de la flota.

Futuro

Por lo que respecta al veterano "Esperanza del Mar", que estuvo en servicio 20 años, tuvo una honrosa despedida con unas maniobras de simulacro de salvamento, en aguas próximas a Las Palmas de Gran Canaria, a primeros del mes de febrero, y, en la actualidad, los responsables del Instituto Social de la Marina trabajan junto con otras instituciones en la búsqueda de una retirada digna para un buque hospital que cuenta en su haber con más de 5.500 días de mar, más de 60.00 atenciones sanitarias, 24.500 consultas radio-médicas y asistencias en 54 naufragios. ■



SEGURIDAD SOCIAL 2002

A un total de 83.375 millones de euros (13,9 billones de pesetas) asciende el presupuesto de la Seguridad Social para el año 2002. Ello supone 6.517 millones de euros (1,1 billones de pesetas) más que en el ejercicio anterior, con un incremento del 8,5 por ciento. De esta cantidad, 57.986 millones de euros (9,6 billones de pesetas) se destinarán al pago de las pensiones, con un incremento presupuestario del 6 por ciento sobre el año 2001.

PRESUPUESTOS PARA CONSOLIDAR EL BIENESTAR SOCIAL

Según el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, "el presupuesto de la Seguridad Social para el próximo año tiene como principal objetivo consolidar y potenciar los niveles de bienestar social alcanzados, mejorando nuestro sistema de protección social y garantizando su futuro. Se orienta también a favorecer el crecimiento económico y el empleo, que es la base sobre la que se asientan las pensiones y demás prestaciones del Sistema".

Para conseguirlo el titular de Trabajo ha explicado que "los presupuestos del Departamento dan un fuerte impulso tanto al mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones como a las políticas de solidaridad para asegurar el reparto solidario entre todos de los beneficios del crecimiento económico".

Crecimiento y euros

También ha señalado el Ministro que para lograr los fines

de creación de empleo y la consolidación y potenciación de bienestar social, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales cuenta con un presupuesto consolidado para el próximo ejercicio de **99.791,7 millones de euros** (16,6 billones de pesetas), lo que representa un **crecimiento del 8,6 por ciento**, el más elevado de los últimos años en términos homogéneos, es decir, comparando el presupuesto del 2002, en el que se aplica el nuevo modelo de financiación autonómica, con el del 2001 adaptado a las mismas circunstancias.

lones de euros (644.142 millones de pesetas), cifra que equivale a un 0,56 por ciento del Producto Interior Bruto, lo que significa "garantía de estabilidad", según el Ministro de Trabajo, quien también la subrayado que los recursos del Sistema para 2002 se mantienen en un marco de suficiencia financiera, permitiendo no sólo la cobertura de una protección y servicios mejorados, sino también que las cuentas de la Seguridad presentarán superávit financiero por cuarto año consecutivo.

Según los datos facilitados por los responsables del Ministerio de Trabajo este incremento es superior al del presente año, que fue de un 7,6 por ciento, y al de los tres años anteriores, y muy superior al crecimiento nominal de la economía (5,9%), cuadruplicando el crecimiento previsto del IPC que es de un 2%.

También ha hecho notar Juan Carlos Aparicio que los presupuestos del próximo año son los primeros que se han elaborado íntegramente en euros y que **incorporan el nuevo sistema de financiación autonómica**.

Superávit

El superávit que la Seguridad Social prevé alcanzar en 2002 se sitúa inicialmente en 3.871 mi-

Los gastos de la Seguridad Social en 2002

De los 83.375 millones de euros (13,9 billones de pesetas) a que asciende el presupuesto de la Seguridad Social para el próximo año, el 93,5% se destinará a funciones que constituyen la protección social del sistema y el resto a la gestión de la misma. A prestaciones económicas se destinan 65.046 millones de euros (10,8 billones de pesetas), el 78 por ciento del presupuesto total, con un aumento del 6,80 por ciento.

La mayor parte del gasto de estas prestaciones corresponde a las pensiones, que para el próximo año contarán con **57.986 millones de euros** (9,6 billones de pesetas), con un incremento del 6 por ciento sobre el año 2001. De este gasto, **56.231 millones de**

El Fondo de Reserva se incrementará hasta los 575.000 millones de pesetas

En los Presupuestos del próximo año, la dotación del Fondo de Reserva será de 1.052 millones de euros (175.000 millones de pesetas), que unido a los 400.000 millones de pesetas previstos para 2001 permitirá acabar el próximo con una dotación de al menos 575.000 millones de pesetas, según ha informado el secretario de Estado de la

Seguridad Social, Gerardo Camps. Esta cifra supone casi una mensualidad ordinaria de la nómina de pensiones. Según explica Camps, ésta no es la primera vez que el Gobierno modifica al alza la dotación del Fondo de Reserva. En este sentido ha señalado que en el año 2000 se había presupuestado una dotación

inicial de 60.000 millones de pesetas, que luego se amplió a 40.000 millones más hasta alcanzar la cifra de 100.000 millones de pesetas al terminar el ejercicio.

En los presupuestos de 2001 se previó incrementar este Fondo en 90.000 millones, de forma que al finalizar el ejercicio alcanzara la cifra de 190.000 millones de pesetas, pero el Secretario de Estado ha afirmado que el Gobierno tiene previsto aprobar una nueva ampliación de la dotación del Fondo, de forma que al finalizar el presente año, cuente con 300.000 millones de pesetas, 210.000 más de lo previsto.

En la actualidad el Fondo de Reserva de las pensiones cuenta con 144.686 millones de pesetas que están invertidos en activos financieros públicos: bonos, letras y obligaciones del Tesoro, y depositados en el Banco de España.





euros (9,4 billones de pesetas) corresponden a **pensiones contributivas**, con un crecimiento del 6 por ciento, debido a un aumento del 1,05 por ciento en el número de pensiones, al 2 por ciento de la revalorización según el IPC (Índice de Precios al Consumo) previsto, y el resto a otros efectos, entre ellos el de sustitución en la cuantía de las pensiones que causan baja por las nuevas altas.

A **pensiones no contributivas** se han destinado **1.755 millones de euros** (292.007 millones de pesetas), con un aumento previsto sobre el presupuesto del ejercicio actual del 5,78 por ciento, que incluye el incremento de los beneficiarios y el 2 por ciento de actualización en función del IPC previsto.

Los ingresos de la Seguridad Social en el 2002

Según los datos facilitados por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el presupuesto de la Seguridad Social se presenta equilibrado, ascendiendo los ingresos al igual que los gastos a 83.375 millones de euros (13,9 billones de pesetas). De esa cantidad **67.215 millones de euros** (11,2 billones de pesetas) corresponden a **cotizaciones sociales**, **14.444 millones de euros** (2,4 billones de pesetas) a

transferencias del Estado y el resto a otros ingresos.

La reducción que experimenta el año 2002 con respecto al pasado ejercicio (15,7 billones de pesetas) es debida, al igual que en el apartado de gasto, a que se han eliminado del presupuesto de ingresos las transferencias a las Comunidades Autónomas por la asistencia sanitaria y los servicios sociales

del INSALUD y el IMSERSO, ya que han sido asumidos por aquéllas.

Como ya se ha dicho, por **cotizaciones sociales** la Seguridad Social prevé ingresar el próximo año **67.215 millones de euros** (11,2 billones de pesetas), un 8,4 por ciento más que en 2001, como consecuencia del crecimiento del empleo, los incrementos salariales, la mejora de los procesos de recau-

Los presupuestos asignados al 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 2002 a 1.336.260 miles de euros (222.335 millones de pesetas), lo que supone un incremento del 6,3 por ciento con respecto al pasado año, en que la asignación fue de 209.138 millones de pesetas.

De este volumen de recursos, el gasto previsto en gestión directa por parte del Instituto Social de la Marina asciende a 1.255.976 miles de euros, equivalente al 93,9% del presupuesto, mientras que la dotación a las Comunidades Autónomas, por la gestión de los servicios sanitarios y sociales asumidos, asciende a 80.292 miles de euros (3.359 millones de pesetas), que representa al 6,1 por ciento restante.

Dentro de las partidas asignadas a la gestión directa, los programas de prestaciones económicas, pensiones y otras prestaciones absorben el 90,1%, los asistenciales el 4,8% y los de administración que contienen actividades de inscripción y afiliación de empresas y trabajadores el 5,1 por ciento restante.

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

Transferencias del Estado

Las **transferencias del Estado a la Seguridad Social**, que se destinan a financiar el gasto causado por las prestaciones y servicios no contributivos, alcanzan la cifra de **14.444 millones de euros** (2,4 billones de pesetas). Esta cifra supone un 53,7 por ciento de disminución con respecto al ejercicio anterior y una participación en el presupuesto consolidado de un 17,3 por ciento. Esta reducción es consecuencia de la exclusión del presupuesto de gastos de la Seguridad Social de la asistencia sanitaria del INSALUD y de los servicios del IMSERSO, transferidos a las Comunidades Autónomas.

Separación de fuentes de financiación

Para el próximo año, según lo contenido en los presupuestos, la Seguridad Social dará un paso en la separación de las fuentes de financiación al contar con una dotación del Estado de 306,3 millones de euros (50.972 millones de pesetas) para financiar los complementos a mínimos de las pensiones. Esta cantidad representa, según los responsables de la Seguridad social, prácticamente la doceava parte del importe total de los complementos a mínimos, que en un período que no superará los 12 años, a partir de 2001, deberán ser financiados en su totalidad por el Estado.

El presupuesto de la Seguridad Social para 2002 contempla también la financiación por parte del Estado en su totalidad de los servicios sociales y sanitarios del Instituto Social de la Marina no contributivos, por un importe de 121,6 millones de euros (20.233 millones de pesetas). ■

2001

CRÓNICA
DE UN AÑO

EL GOBIERNO APROBÓ LA LEY DE
REFORMA LABORAL

A primeros del mes de marzo, el Gobierno aprobó la Ley de Reforma Laboral con el objetivo de incentivar la creación de empleo estable y mejorar su calidad. Las nuevas medidas adoptadas por el Ejecutivo, ante la falta de acuerdo de los agentes sociales, consisten básicamente en ampliar los colectivos a los que se puede aplicar el contrato de fomento del empleo fijo, la flexibilización del contrato a tiempo parcial y la introducción de varias medidas para limitar el empleo temporal. En la nueva normativa el

Gobierno asumió el máximo de propuestas en las que existía mayor coincidencia entre empresarios y sindicatos.

Así lo destacó el propio presidente del Gobierno, José María Aznar, quien aseguró que "la nueva ley pretende mantener el crecimiento económico y la creación de empleo, profundizando en la reforma de 1997 y aplicando el 90% de lo que empresarios y sindicatos han acordado, pero no firmado".

UNA REFORMA PARA INCREMENTAR EL EMPLEO Y MEJORAR SU CALIDAD

Para el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, la reforma laboral busca el "interés general" y conseguir cinco objetivos: **fomento de la contratación indefinida; limitación de la contratación temporal abusiva; fomento del acceso de la mujer al mercado laboral; potenciación del trabajo a tiempo parcial e integración laboral de colectivos con mayores dificultades.**

Para conseguirlo, junto con la extensión del contrato indefinido de fomento del empleo, la norma aprobada por el Gobierno introdujo limitaciones a la contratación temporal abusiva, estableciendo una indemnización de ocho días por año trabajado al extinguirse el con-



trato laboral. Asimismo, se modificaron los tipos de cotización por desempleo con reducciones si se realiza un contrato indefinido o incrementos si el contrato es temporal.

Bonificaciones

Otro paquete de medidas estableció bonificaciones, por valor de unos 300.000 millones de pesetas, en las cuotas que pagan los empresarios a la Seguridad Social dirigidas a estimular la contratación de mujeres y frenar la expulsión del mercado de trabajo de los mayores de 55 años. Dicha cantidad está siendo compensada a la Seguridad Social por el INEM.

Novedades en el fomento de la contratación indefinida

Se extendió la figura creada en la Reforma Laboral de 1997 del **contrato indefinido con coste de despido de 33 días por año trabajado a los siguientes colectivos:**

Jóvenes de 16 a 30 años (antes sólo afectaba a los de 18 a 29 años).

Mujeres desempleadas en profesiones con menor índice de empleo femenino.

Mayores de 45 años.

Parados que lleven más de seis meses inscritos como demandantes de empleo (antes sólo parados de larga duración).

Minusválidos.

Limitación de la contratación temporal

La norma aprobada por el Gobierno introdujo una serie de limitaciones a la contratación temporal, con el objetivo de evitar el abuso en este tipo de contratación y hacer que la creación de empleo sea cada vez más estable.

◆ **La nueva Reforma Laboral extiende el contrato indefinido de fomento del empleo, con indemnización de 33 días, a los jóvenes de entre 16 y 30 años, mujeres desempleadas en profesiones donde están subrepresentadas y desempleados con más de seis meses en el paro.**

Para ello se ha establecido para los contratos temporales una indemnización de ocho días por año trabajado a la extinción del contrato laboral, ya que hasta el momento no existía ninguna penalización para este tipo de contratos. Otra de las medidas para limitar la contratación temporal se refiere a la regulación del contrato eventual, donde se reduce la duración máxima de este tipo de contratos de los trece meses y medio actuales a doce meses con el objetivo de limitar este tipo de contratos a una duración anual.

Además se modificó el Estatuto de los Trabajadores para equiparar los derechos de los contratados temporalmente con los contratados de forma indefinida. El empresario tendrá también que informar de las vacantes de contratos indefinidos que se produzcan en la empresa.

Fomento del trabajo a tiempo parcial

La nueva normativa introdujo también una serie de medidas de fomento del trabajo a tiempo parcial. En primer lugar, se mejora la regulación del contrato a tiempo parcial indefinido, permitiendo una mejor adecuación a las necesidades de nuestro mercado laboral y a la aproximación a los niveles europeos.

Se elimina el límite máximo del 77 por ciento de la jornada laboral en los contratos a tiempo parcial, permitiendo su adecuación plena a las necesidades personales de los trabajadores y de las empresas, al tiempo que se mantienen los niveles de protección social.

◆ Los contratos temporales tendrán una indemnización de ocho días por año trabajado.



Asimismo, se flexibiliza la distribución horaria de la jornada, estableciéndose el cómputo de la misma sobre el total de horas trabajadas, independientemente de su distribución.

El nuevo marco legal flexibilizó también el contrato fijo discontinuo, permitiendo que su regulación quede establecida mediante convenios colectivos con el objetivo de adecuarlo a las especificidades de cada sector.

Integración de colectivos con dificultades

El Gobierno ha querido seguir haciendo especial hincapié en la incorporación al mundo laboral de aquellos colectivos cuya inserción laboral ofrece mayores dificultades. Para ello, en la norma aprobada se han introducido algunas modificaciones en el contrato de formación e inserción.

En el caso del contrato de formación se amplían los colectivos beneficiarios del mismo a:

- Trabajadores inmigrantes durante los dos primeros años de permiso de trabajo, con el fin de favorecer la integración de este colectivo en la sociedad.
- Parados de larga duración con más de tres años en desempleo.
- Parados en situación de exclusión social.
- Trabajadores de Escuelas Taller, Casas de Oficio y Talleres de Empleo.

Además, se ha regulado un nuevo contrato de inserción, financiado con cargo a fondos públicos, para favorecer la inserción laboral de los desempleados a través de la mejora de su ocupabilidad. ■

Las claves de la reforma

- **Fomento a la contratación indefinida:**
 - Extensión del nuevo contrato indefinido a parados con más de seis meses en el INEM.
 - Jóvenes entre 16 y 30 años.
 - Mujeres desempleadas.
 - Mayores de 45 años.
- **Limitación a la contratación temporal:**
 - Indemnización por despido de 8 días.
 - Duración máxima de un año del contrato eventual.
- **Fomento del trabajo a tiempo parcial:**
 - Eliminación del límite máximo del 77% de la jornada laboral.
 - Flexibilización de la distribución horaria.
- **Bonificaciones a las cuotas de la Seguridad Social:**
 - Bonificación del 100%, durante un año a la contratación de desempleadas tras el periodo de maternidad.
 - Bonificación del 50% en las cuotas por contingencias comunes para la contratación de mujeres entre 16 y 45 años.
 - Se incrementan las bonificaciones del 60% al 70% para parados de larga duración y del 55% al 60% para mayores de 45 años.
 - Se amplían las ventajas para mayores de 55 años y parados de más de seis meses.

FIRMARON EL PACTO PARA MEJORAR LAS PENSIONES

En abril el Gobierno firmó con los empresarios y el sindicato Comisiones Obreras el "Acuerdo para la mejora del Sistema de Protección Social", cuyo objetivo es beneficiar a más de cuatro millones de pensionistas y a dos millones y medio de trabajadores autónomos. Este Acuerdo introdujo importantes modificaciones en el sistema de pensiones de cara a garantizar su supervivencia futura. La rúbrica del pacto se realizó en el Palacio de la Moncloa entre el Presidente del Gobierno, José María Aznar, y los máximos representantes de las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME, José María Cuevas y Antonio Masa, y el Secretario General de CCOO, José María Fidalgo.

El nuevo acuerdo en materia de protección social mejora, desarrolla y consolida el Sistema de Seguridad Social en el marco de las Recomendaciones del Pacto de Toledo y del Acuerdo Social de octubre de 1996, que firmó el Gobierno con los dos sindicatos mayoritarios y que garantizó por Ley, por primera vez, la subida de las pensiones de acuerdo con el Índice de Precios al Consumo (IPC) anual.

Asimismo, entre los fines de este acuerdo figura la de

consolidar la estabilidad económica financiera del Sistema de la Seguridad Social, de forma que pueda afrontar los retos de futuro a los que tiene que hacer frente todo sistema de protección social. Las medidas alcanzadas en este acuerdo implican también el reforzamiento del principio de contributividad y avanza en el principio de equidad y solidaridad del sistema.

Estabilidad económica

Con el objetivo de otorgar estabilidad económica al Sis-

tema de Seguridad Social y garantizar su pervivencia futura, la propuesta de acuerdo, en línea con la Recomendación primera del Pacto de Toledo y las previsiones de la Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de Seguridad Social, culmina el proceso de separación de las fuentes de financiación del sistema. Para ello, los complementos a mínimos se financiarán con sucesivas aportaciones del Estado, que se fijarán en las Leyes de Presupuestos, en un plazo no superior a 12 años.

Además, continuando con el desarrollo de la Recomendación segunda del Pacto de Toledo, la propuesta de acuerdo fija la dotación final del Fondo de Reserva en una mensualidad ordinaria del gasto en pensiones, más el correspondiente prorrateo de las pagas extraordinarias, de manera que la cantidad con la que se dotará dicho fondo oscila en torno a los 800.000 millones de pesetas y está previsto llegar a la misma a finales del año 2004. En cualquier caso las partes consideran que sería deseable incrementar la cuantía de dicho Fondo hasta un importe de un billón de pesetas.

El acuerdo contempla la mejora de la cuantía de algu-



nas pensiones, especialmente aquellas situaciones de mayor necesidad o de cuantía de pensiones más reducida. Así, en la pensión de viudedad se mejora con carácter general, y de forma progresiva, el porcentaje aplicable a la correspondiente base reguladora a efecto de su cálculo. Este porcentaje pasará del 45 al 52%. En el supuesto de que el pensionista viudo o viuda tenga cargas familiares y esta prestación sea su única principal fuente de ingresos, el porcentaje aplicable quedará fijado en el 70%.

También se ha aprobado la posibilidad de que los viudos puedan casarse sin perder su pensión siempre que se trate de personas mayores o incapacitadas, que la pensión sea su principal fuente de ingresos o que se trate de personas con bajos niveles de renta.

Asimismo, se han visto mejoradas las pensiones de orfandad al ampliarse el límite para percibir las de 21 a 22 años si falta uno de los progenitores y de 23 a 24 años si existe orfandad absoluta. También se han incrementado las cuantías de las pensiones mínimas de jubilación y viudedad para los beneficiarios de menos de 65 años y para los pensionistas del extinguido Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez (SOVI).

Estas mejoras afectarán a un colectivo de casi cuatro millones y medio de personas.

Esta medida se deberá también complementar con la posibilidad de acceder a las pensiones de incapacidad permanente aunque el trabajador tenga 65 o más años.



◆ **El acuerdo firmado por el Gobierno y los agentes sociales mejora y desarrolla el Sistema de Protección Social, da estabilidad económica y financiera y refuerza los principios de contributividad, solidaridad y equidad.**

El Acuerdo ha modificado también las condiciones de acceso a la jubilación anticipada del modo siguiente:

1. Se mantiene este derecho a aquellas personas que

comenzaron a cotizar antes del 1 de enero de 1967.

2. Podrán acceder a la jubilación anticipada a partir de los 61 años los trabajadores afiliados a la Seguridad Social con posterioridad a esa fecha siempre que, entre otros, acrediten los siguientes requisitos: un período mínimo de cotización de 30 años; se encuentren inscritos en las oficinas del INEM como demandantes de empleo durante un plazo de, al menos, seis meses a la fecha de solicitud de la jubilación anticipada; estén incluidos en el Régimen General y la causa de extinción no sea imputable al trabajador.

Por último, los coeficientes redactores aplicables a los dos supuestos de jubilación anticipada se modifican en función de los años cotiza-

dos, situándose entre el 6 y el 8 por ciento.

Agencia de la Seguridad Social

El acuerdo aborda asimismo la estructura organizativa del Sistema de Seguridad Social, siguiendo lo establecido en la Recomendación séptima del Pacto de Toledo, al comprometerse el Gobierno a remitir a las Cortes Generales un Proyecto de Ley de creación de la Agencia de la Seguridad Social en el plazo de un año, con el fin de lograr una integración orgánica y funcional de las funciones de afiliación y recaudación y gestión de prestaciones. Con esta Agencia se pretende también la simplificación, racionalización, economía de costes y eficacia social, además de la descentralización funcional. ■



IV PLAN DE EMPLEO DEL REINO DE ESPAÑA

El Gobierno presentó a la Comisión Europea, en los plazos previstos, el Plan de acción para el Empleo 2001, que ha beneficiado a 1.100.000 desempleados, que han recibido a lo largo del año más de 1.500.000 acciones de inserción con una dotación presupuestaria superior a los dos billones de pesetas. Este Plan, el cuarto que el Reino de España presentó en Bruselas, siguiendo las directrices comunitarias, tuvo como objetivos: la creación de empleo, la mejora de su calidad y favorecer el acceso de las mujeres al mercado de trabajo así como reducir el paro al mismo nivel que los socios comunitarios.

MÁS DE DOS BILLONES DE PESETAS PARA CREAR PUESTOS DE TRABAJO

La estructura del Plan sigue prácticamente las mismas líneas que los planes anteriores y se realiza sobre los cuatro pilares de la estrategia europea de empleo: mejorar la capacidad de inserción profesional, desarrollar el espíritu de em-

presa, fomentar la capacidad de adaptación de los trabajadores y de las empresas y reforzar la política de igualdad de oportunidades.

Entre sus directrices introduce como novedad el reforzamiento de la dimensión regional, el aprendizaje a lo largo de la vida y la ampliación del contenido en materia de seguridad y salud laboral.

En cuanto a la dimensión regional, dado que los problemas de mercado de trabajo difieren según las regiones y que en algunas zonas el desempleo se sitúa por debajo de la media de la UE, los responsables del Ministerio de Trabajo consideraron que las políticas activas no se distribuyan homogéneamente por todo el territorio sino que se adecuen a esas diferencias. Por ello, en las zonas geográficas con mayor paro los Presupuestos Generales del Estado aportarán más fondos para realizar acciones de inserción.

Políticas activas

En líneas generales este Plan de Empleo siguió las líneas de los tres anteriores, que han dado como resultado el notable descenso del número de parados. Continuó incidiendo en las políticas activas de empleo, cuya dotación fue de 683.565 millones de pesetas (un 32,3% del total de los 2,1 billones

movilizados) y se incrementa en unos cien mil millones más que el año anterior. Esta dotación irá destinada a la formación, cumpliendo el principal mensaje de la Cumbre de Lisboa, celebrada el pasado año, que fue "convertirse en la economía basada en el conocimiento más competitiva y dinámica del mundo, capaz de crecer económicamente con más y mejores empleos y con mayor cohesión social". De ahí la necesidad de establecer un sistema de formación permanente, a lo largo de la vida, que garantice la existencia de una oportunidad de formación a todos los ciudadanos con independencia de la situación en que se encuentren.

Claves del Plan de Empleo

El Plan de Acción para el Empleo se articuló, siguiendo las directrices de la Unión Europea, en torno a cuatro pilares básicos: mejorar la capacidad de inserción profesional; desarrollar el espíritu de empresa y la creación de empleo; fomentar la capacidad de adaptación de las empresas y de sus trabajadores y reforzar las políticas de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.

Éstas son las principales líneas de actuación que se llevaron a cabo:

- Modernización del Servicio Público de Empleo a través del

FONDOS MOVILIZADOS EN EL PLAN DE EMPLEO 2001

(Millones de pesetas)

Fondos	1988	1999	2000	2001
Fondos totales	1.255.000	1.497.286	1.930.940	2.116.760
Políticas Activas de Empleo:				
- Formación Ocupacional				137.135
- Formación-Empleo				79.392
- Formación Continua				142.872
- Inserción Profesional y Fomento del Empleo				209.761
- Otras Acciones				114.405
Subtotal				683.565
Otros Programas:				
- Formación Profesional de Base/Inicial				287.295
- Renta Activa de Inserción				50.000
- Bonificaciones a la Contratación				294.000
Subtotal				631.295
Líneas de Crédito				
- Línea ICO-PYME				500.000
- Avales para Fondos de Titulización de Activos				300.000
- Préstamos Participativos				1.900
Subtotal				801.900
TOTAL				2.116.760

proyecto SISPE (Sistema de Información del Servicio Público de Empleo). El objetivo es crear una Red Nacional de Empleo para cubrir las necesidades de comunicación entre las oficinas de empleo y el INEM para que la Administración tenga una visión global de la situación laboral de cualquier ciudadano, con independencia de la Comunidad Autónoma en que se encuentre y tenga o no transferidas las competencias en materia de empleo.

- Puesta en marcha de un Plan de Acción para parados de muy larga duración que lleven más de dos años ininterrumpidos en desempleo.

- Continuación del Plan de Choque en municipios con especiales características de desempleo. Se prevé la actuación en 25 municipios con una participación de 2.500 desempleados y una inversión de 5.000 millones de pesetas.

- Desarrollo de acciones en el seno del Plan INFO XXI, en el ámbito de la formación en nuevas tecnologías, que afecta tanto a desempleados como a la formación del profesorado y a la mejora de las pequeñas y medianas empresas.

- Se pone en marcha un Centro de Información y una Red de Creación de Empresas (CIRCE), con una dotación de 621 millones de pesetas, que asesorará electrónicamente los trámites para la creación de empresas.

- Se contemplan reformas fiscales para favorecer el empleo, entre las que destacan el Programa de Fomento del Empleo Estable, fijado en la nueva reforma laboral, a través del cual se estima que se realizarán 800.000 contratos en un año con un coste de 294.000 millones de pesetas.

- Programa de apoyo financiero a las PYMES dotado con 801.900 millones de pesetas.



- Elaboración de un Estatuto de la Nueva Empresa con el fin de facilitar la creación de empresas, eliminando trámites y gastos de constitución.

- Facilitar la actividad de las mujeres empresarias autónomas mediante la elaboración de un Programa de Asesoramiento, cuyo presupuesto es de 350 millones de pesetas.

- También se recoge por primera vez en el Plan el Programa INFO XXI destinado al desarrollo de las nuevas tecnologías, impartiendo, entre otras medidas, un módulo de alfabetización digital para formar a 260.000 trabajadores: 9.000 activos, 140.000 desempleados y 30.000 participantes en los programas de formación de Escuelas Taller y Casas de Oficios. ■

Grandes cifras del PNAE 2001

- Más de 2,1 billones de ptas., 185.000 millones más que el año anterior.
- Incremento de las dotaciones para políticas activas (15%) y líneas de crédito (34%).
- Más de 1.500.000 acciones de formación y empleo en beneficio de 1.100.000 desempleados. Más del 60% de las acciones (900.000) irán destinadas a mujeres.
- Más de 2.200.000 trabajadores, incluidos los autónomos, se beneficiarán de la formación continua.
- El importe acumulado de los años 1998-2001 asciende a 6,8 billones de ptas.

Principales novedades del PNAE 2001

- **Profundiza en la modernización de los Servicios Públicos de Empleo, dotándolos de mejores infraestructuras de comunicaciones para la creación de una Red Nacional de Empleo.**

- **Amplio paquete de medidas de integración social. Colectivos:**

- Parados de larga, muy larga duración y en situación de exclusión social: Renta Activa de Inserción, Plan de Acción, etc.

- Discapacitados.

- Inmigrantes y emigrantes.

- **Aplicación de los Acuerdos derivados del Diálogo Social, como los relativos a la Formación Continua y la Protección Social.**

- **Proyectos de Ley de Formación Profesional y de Calidad de la Formación para facilitar el acceso al empleo y el establecimiento de un Sistema Nacional de Cualificaciones que**

facilite la movilidad laboral y la formación a lo largo de la vida.

- **Aplicación del Plan INFO XXI para el desarrollo de la formación en la Sociedad de la Información.**

- **Acuerdo con las empresas del sector para formar y contratar a 14.000 profesionales en nuevas tecnologías:**

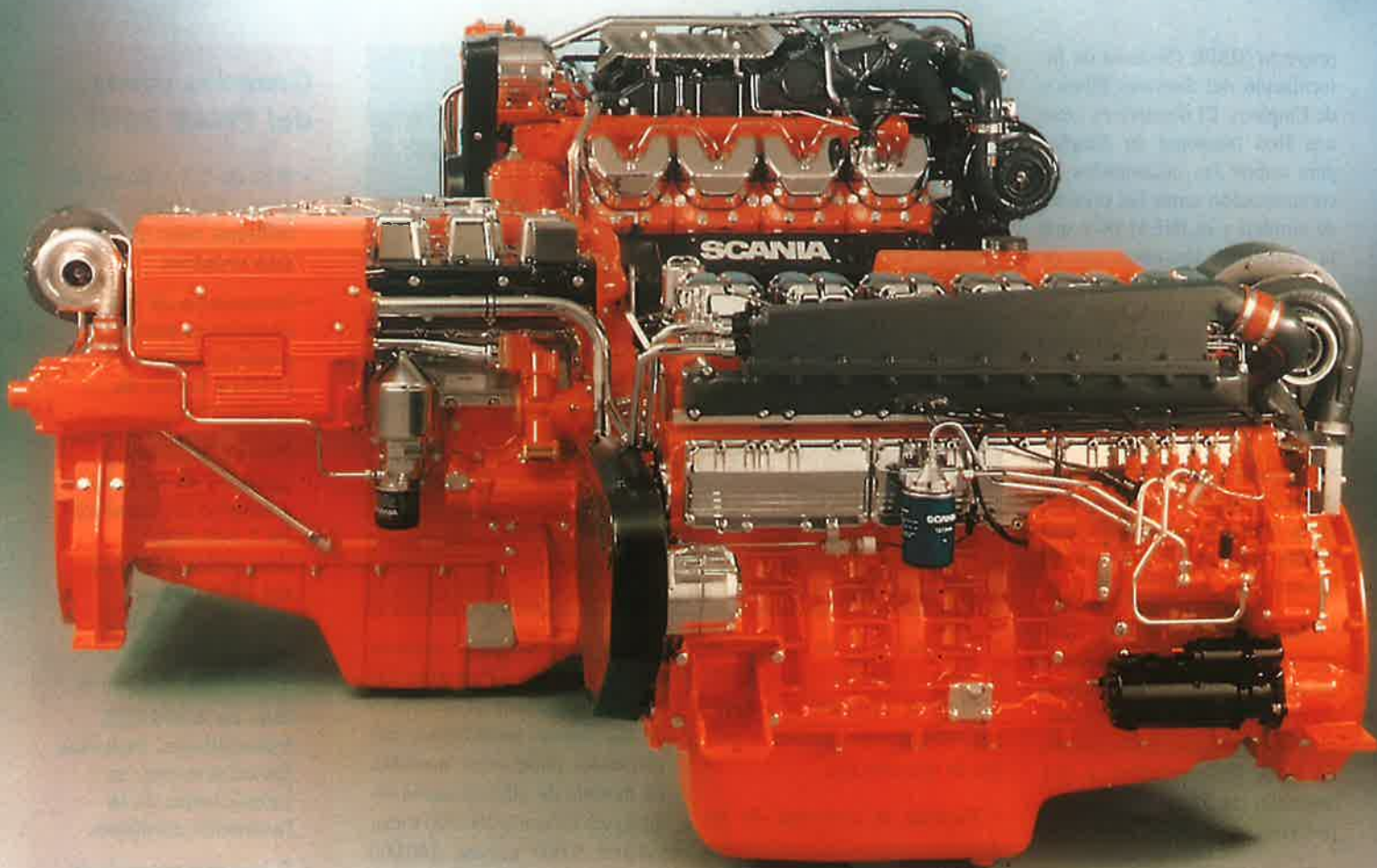
- Comprende un Plan de Intervención rápida con un módulo de alfabetización en los programas formativos y Escuelas Taller y Casas de Oficios.

- **Objetivo: formar a 260.000 personas en el año 2001.**

- **Se pone en marcha un nuevo modelo para la creación de empresas, dirigido a la simplificación de trámites.**

- **Medidas de fomento de la permanencia en activo de los trabajadores.**

NUEVA GAMA DE MOTORES MARINOS



Economía operativa.

Propulsores y auxiliares marinos para salas de máquinas desasistidas.

Mínimo consumo de combustible y aceite.

Certificación de todas las sociedades clasificadoras.

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.

Los motores marinos Scania son líderes gracias a los constantes avances tecnológicos del grupo Scania desde 1891 (más de 100 años). El éxito se basa en una larga experiencia y numerosas investigaciones en el Departamento de Investigación y Desarrollo y la fidelidad de todos sus clientes en el sector marítimo.



SCANIA

División de Motores Marinos e Industriales

2001

CRÓNICA
DE UN AÑO

Desde el pasado 1 de enero, todos los productos frescos de la pesca deben tener la correspondiente etiqueta donde se indique el tipo de pescado, así como el lugar de procedencia, arte con el que fue capturado y el tipo de frescura. Con esta medida, la Comisión de la Unión Europea pretende dar una mayor seguridad a los consumidores sobre el tipo de producto que se comercializa, a la vez que, con este sistema, se consigue también un mayor control sobre la propia actividad en el sector desde la producción al consumo.

DESDE EL PASADO 1 DE ENERO ES OBLIGATORIO EN TODA LA UNIÓN EUROPEA

SE IMPLANTÓ EL ETIQUETADO DE PESCADO



La Administración española se adelantó a la comunitaria en sus esfuerzos para conseguir el etiquetado de los productos frescos o refrigerados de la pesca con el convencimiento de que se trata de un proceso lento de aplicación compleja. Los responsables del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación eran conscientes de este problema ante las dificultades que se han producido en los últimos años para generalizar la aplicación del etiquetado en el sector de las frutas y hortalizas.

En el caso del sector de la pesca y la acuicultura, España

se adelantó a las exigencias comunitarias con la publicación de un Real Decreto el 18 de marzo de 1999 por el que se exigía el etiquetado en los productos de la pesca. La Administración se daba un plazo inicial de seis meses, hasta el 18 de septiembre de ese mismo año, para que se acometiera ese proceso de cambio desde la producción a la comercialización. Para ello, desde la Secretaría General de Pesca Marítima se pusieron en marcha diferentes ayudas para la elaboración de etiquetas, equipos técnicos, etc., apoyando al sector en ese proceso de cambio. Pasado ese primer plazo, aunque el etiquetado era ya obligatorio, su implantación era sin embargo muy escasa. La Administración pesquera, consciente del problema, optó en aquel momento por hacer la vista gorda pero manteniendo la presión y la información sobre el sector para que todas las partes implica-

das fueran entrando progresivamente por el nuevo sistema. Poco a poco se han ido notando los resultados, primero en las grandes cadenas y posteriormente en los establecimientos tradicionales. Con la entrada en vigor desde el pasado 1 de enero de la nueva Organización Común de Mercado para los productos de la pesca se ha generalizado el empleo del etiquetado para ese tipo de productos.

El pasado mes de octubre, la Comisión de la Unión Europea aprobó nuevas normas para aumentar las exigencias sobre el grado de información que deben llevar las etiquetas y que entrarán en vigor para el 1 de enero de 2002. Hasta la fecha, según las disposiciones comunitarias, sólo era obligatorio incluir datos sobre las características del producto en el momento de la venta mayorista. En el futuro, las exigencias afectan también al nombre comercial, métodos de producción o zona de captura, frescura, etc., algo que ya obligaba con la normativa española.

Con el etiquetado se considera gana el consumidor al saber qué es exactamente lo que está comprando, pero también supone un valor añadido para el productor que apueste por la calidad y la transparencia.

El siguiente paso en el etiquetado es el referido a los productos congelados. ■

◆ **En España se había comenzado a exigir progresivamente desde 1999 para todo el pescado fresco y se ultima otra normativa para el pescado congelado.**

2001



El fin del año 2001 supondrá, también, la desaparición de las redes de enmalle a la deriva de las aguas comunitarias. Sin embargo, nada parece indicar, más bien al contrario, que vayan a eliminarse la polémica y los escándalos que han acompañado a estos nocivos artes de pesca.

Más de cien rederos italianos ya han anunciado su intención de seguir pescando con estos artes.

La flota que sí se ha reconvertido, al igual que ocurre en el caso francés, lo está haciendo a unos artes igualmente nocivos y que, a buen seguro, van a prolongar la polémica. Que ello no sea así dependerá de la voluntad de la UE.

LAS VOLANTAS DESAPARECERÁN CON EL 2001

Al finalizar el año 2000, la guerra de cifras sobre los barcos autorizados a faenar durante ese periodo con redes de enmalle a la deriva era de tal calibre, y la postura de la Comisión Europea, tan confusa, que lo único que podía afirmarse con total seguridad era el mantenimiento de la fecha para su eliminación, acorda-

da en junio de 1998. Ahora, llegado el momento de la ilegalización de este arte de pesca en las aguas comunitarias, la confusión sigue presente. Que ello no sea así dependerá única y exclusivamente del interés de la Comisión Europea en poner orden en el sector.

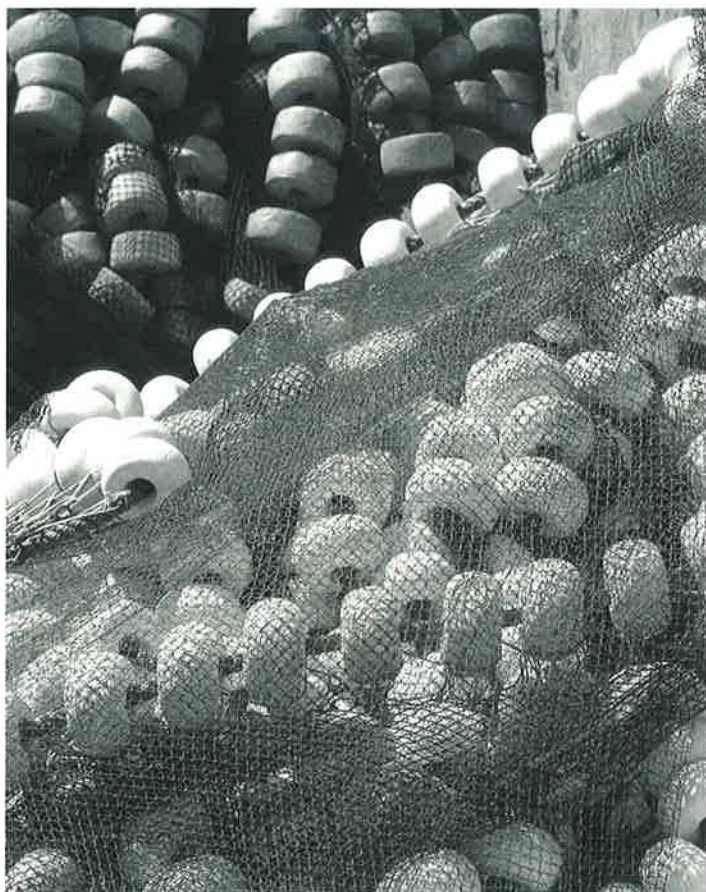
La delicada situación actual quedó reflejada en un informe elaborado por la propia Comisión sobre la utilización de las volantas en el año 2000. En dicho informe se destacan las irregularidades, fundamentalmente, por parte de Francia e Italia. Más de cien barcos rederos italianos han anunciado su intención de seguir pescando con volantas, declarándose prácticamente en rebeldía ante la legislación comunitaria. En este sentido, la eurodiputada Carmen Fraga ha formulado una pregunta por escrito a la Comisión sobre si "estudia algún tipo de sanción contra una flota que será ilegal a partir del 1 de enero de 2002".

A esta situación se une, según el citado informe de la Comisión, que los inspectores italianos no disponen de suficientes conocimientos técnicos relacionados con la pesca, ni sobre la normativa comunitaria ni nacional.

Las argucias de Francia e Italia

Pero ésta no será la única decisión urgente que deberá tomarse, si se pretende atajar el caos que ha reinado durante todo el periodo de eliminación de las volantas que media entre la aprobación del Reglamento 1239/98, aprobado el 8 de junio de 1998, y el fin del año 2001. La flota italiana que optó por la reconversión lo está haciendo, en un amplísimo porcentaje, a un arte que puede resultar igualmente polémico: la "ferratará". Este arte, según la legislación italiana, podrá llegar a reducir el ancho de malla hasta los 100 mm y dos kilómetros de longitud en la zona de las tres millas italianas, a pesar de lo cual captura un buen número de juveniles de especies migradoras. Esta situación parece contravenir la política pesquera comunitaria, cuyo objetivo es el desarrollo sostenible, como también ha manifestado en otra pregunta Carmen Fraga.

Francia no podía esperar con los brazos cruzados la ilegalización de las redes de enmalle a la deriva. Por un lado, y según el citado informe de la Comisión, ya tenía en el año 2000 más de cien buques





faenando con el arte denominado "thonaille" para la captura del atún rojo. En realidad se trata de un arte de enmalle a la deriva de pequeño tamaño que consideran como artesanal y, por tanto, fuera del Reglamento de prohibición, en contra del criterio de la Comisión Europea. Resulta evidente que Francia no sólo no se plantea eliminar este arte de pesca sino que pretende imponerlo como arte alternativo a las redes de enmalle a la deriva. Esta situación ha motivado otra pregunta de la eurodiputada española inquiriendo sobre las previsiones de la Comisión respecto a la prohibición de este arte el 1 de enero de 2002.

Además de estas actuaciones, Francia e Irlanda han seguido manteniendo duran-



te este año que ahora termina fuertes presiones para que no se eliminen las volantas. En esta ocasión, con la elaboración de un estudio científico que respalda la utilización de estas redes, y que está impulsado por armadores de ambos países. Estas presiones fueron con-

testadas por representantes de las flotas de bajura gallega y vasca manteniendo sus exigencias de eliminación, tal como está previsto, y anunciando su intención de acudir a las autoridades judiciales europeas si la Dirección General de Pesca no acomete el programa.

A día de hoy, todo apunta a que la desaparición de las redes de enmalle a la deriva no va a suponer el final de los conflictos, sino que la polémica y el escándalo que siempre las acompañaron seguirán presentes en el próximo año. Las autoridades pesqueras españolas no sólo siguen firmes en su postura de eliminación de las volantas, sino que han dado un paso más en su lucha contra este arte de pesca. El pasado mes de octubre se conoció la decisión del Gobierno de trasladar a la Comisión Europea la propuesta de suprimir estas redes de enmalle a la deriva de las aguas que gestiona la Comisión Internacional del Atún Atlántico (ICCAT). Es un paso más para proseguir con la eliminación de este destructivo arte de pesca. ■

2001

CRÓNICA
DE UN AÑO

Entre las múltiples campañas de investigación pesquera llevadas a cabo por el Instituto Español de Oceanografía (IEO) en 2001 cabe destacar, por su interés pesquero y por la delicada situación de sus stocks, las de sardinas, merluza y la estructura de las poblaciones de las principales especies de fondo en la zona de regulación de la NAFO. También destacan los estudios sobre la incidencia biológica y económica de los descartes, un fenómeno que equivale al 25 por ciento del total desembarcado. Igualmente fue noticia la entrada en servicio del nuevo buque oceanográfico "Vizconde de Eza".

CAMPAÑAS DE INVESTIGACIÓN PESQUERA DEL IEO

Los informes científicos elaborados por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES) volvieron a poner de manifiesto la delicada situación del stock de merluza, especialmente el del stock norte (Gran Sol, Golfo de Vizcaya y Rockall). Según los datos manejados durante el año 2001 por los científicos, la situación experimentó un grave empeoramiento, por lo que solicitaron una importante reducción de las captu-

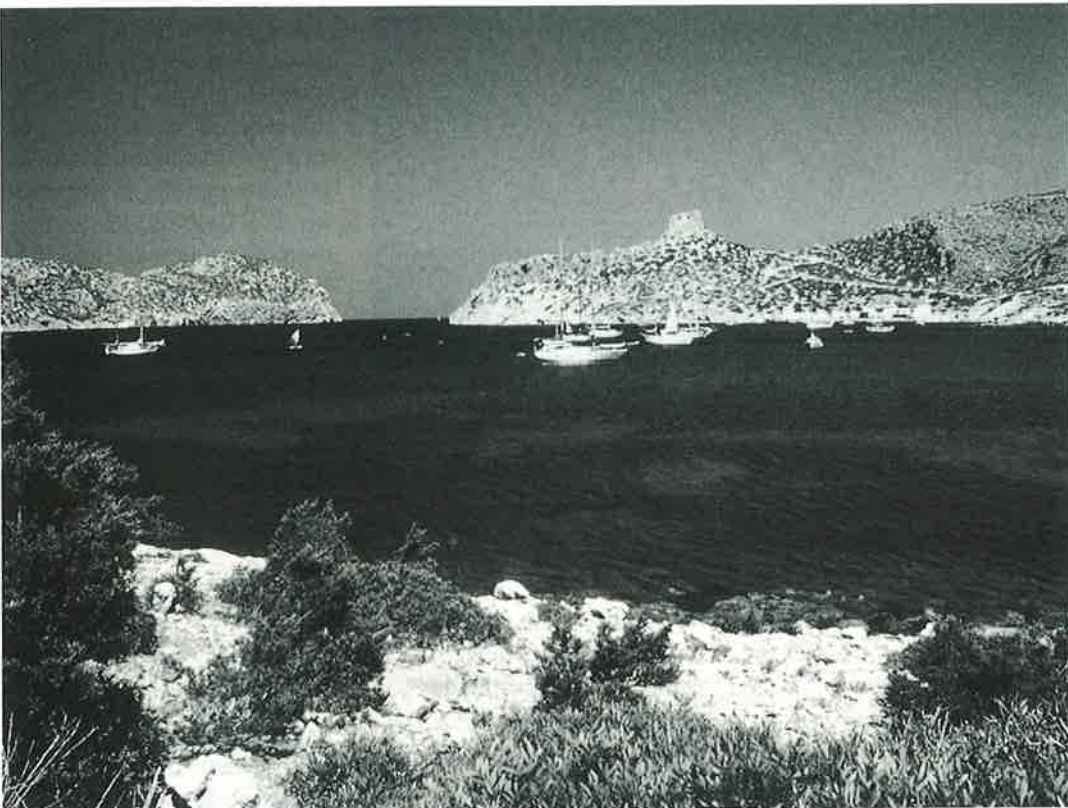
ras (que el Consejo de Ministros de la Unión Europea fijó en un 50 por ciento) y la adopción de una serie de medidas complementarias para poner freno a su continuo deterioro.

Valentín Trujillo, investigador del IEO y responsable internacional del Grupo de Trabajo de evaluación del stock norte de merluza dentro del Comité Asesor para la Gestión de las Pesquerías

del ICES, declaró a MAR que hace años que se viene señalando este peligro. Los TACs acordados [en años anteriores] no han tenido en cuenta las recomendaciones de los científicos, siempre han estado por encima de los desembarcos. La grave situación del caladero hizo que se incrementaran las peticiones del sector pesquero para que se investigara la zona oeste de Irlanda, ya que nunca había sido estudiada por los científicos comunitarios. La situación detectada en dicha zona ha abierto una pequeña puerta a la esperanza, ya que se advierte que los reclutamientos tienen cierta importancia. De todas formas, habrá que esperar a las valoraciones que se realicen tras la recogida de datos de todo el caladero por los expertos del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES).

Primera campaña

Los trabajos en la zona oeste de Irlanda los realizó el Instituto Español de Oceanografía desde el "Vizconde de Eza", el nuevo buque oceanográfico español que entró en servicio este mismo año. Su primera campaña de investigación pesquera tuvo lugar en





aguas de la zona de regulación de la NAFO. Se trataba de estimar la abundancia en el gran banco de Terranova y, con los datos obtenidos, disponer de información para realizar un diagnóstico con el que mejorar la gestión y explotación de unos recursos tradicionales para la flota española, como señaló a esta revista Xabier

Paz, investigador jefe de la campaña "Platuxa 2001".

Además de la campaña en sí, en la que se aportan datos sobre la situación de especies como la limanda, platija, fletán o bacalao, este año supuso para los investigadores un trabajo adicional, ya que tuvieron que realizar trabajos de

calibración entre el "Vizconde de Eza" y el "Playa Menduñña", que era el barco que había venido realizando estos trabajos desde que se iniciaron en 1995.

Por lo que a la campaña de investigación de pelágicos se refiere, si el pasado año los resultados obtenidos llamaban al

optimismo, en ésta presentaban síntomas inequívocamente esperanzadores, como señaló a MAR Pablo Carrera, jefe de la citada campaña. *La biomasa se ha distribuido un poco mejor. Falta un poco de sardina, pues aún estamos lejos de las 200.000 toneladas de la costa española en condiciones normales, pero la situación es esperanzadora. Estamos en vías de recuperación.*

Respecto a las otras especies investigadas en esta campaña, hay que señalar que se encontraron buenos cardúmenes de anchoa, mientras que el jurel sigue en una tendencia a la disminución con respecto a lo detectado en 1998, especialmente en el número de adultos. La caballa sigue siendo muy abundante y con una amplia distribución.

La grave situación por la que atraviesan muchos de los caladeros destaca aún más la importancia de la campaña del IEO sobre "captura retenida y descartes", y que realiza junto a otras instituciones de investigación de España y de la Comunidad Europea. Al margen de otras consideraciones, como la magnitud de la cifra de descartes (la FAO estima en unos 20 millones de toneladas los descartes mundiales de pesca marítima), nos encontramos ante uno de los problemas más frustrantes y difíciles con el que se enfrenta la gestión pesquera, y del que apenas se conocen las consecuencias biológicas y económicas. Uno de los principales objetivos de esta campaña es establecer la mortandad real que se está produciendo por clase de edades. La información obtenida se traslada al ICES para que, a la hora de evaluar la mortandad ejercida sobre una especie, se realice sobre toda la población que muere, no sólo sobre la desembarcada. ■

2001

CRÓNICA
DE UN AÑO

En el mes de mayo se dio un nuevo paso adelante en la lucha contra los vertidos tóxicos al mar. Fue en Estocolmo, en la Convención de las Naciones Unidas sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes. Noventa países (entre los que figuraba España), de los 120 asistentes, acordaron la eliminación de doce sustancias orgánicas tóxicas persistentes. Para su entrada en vigor deberá ser ratificado por un mínimo de 50 países.

CONTRA LOS VERTIDOS TÓXICOS

El trámite de la ratificación puede ser un proceso que se prolongue indefinidamente en el tiempo, como lo demuestran los numerosos acuerdos que se firman y que tardan tanto en entrar en vigor que quedan desfasados antes de ser aplicados. La política que está llevando a cabo la Unión Europea, y que se refleja en el "VI Programa de Acción Ambiental", parece decididamente encaminada a dar la batalla a estos vertidos. Dicho Programa deja claro su compromiso para ratificar el Convenio de Naciones Unidas sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes que acaba de firmarse. Además, ha ratificado y está aplicando las decisiones al respecto adoptadas en el Convenio OSPAR y en el Convenio de Protección del Medio Marino en la zona del Mar Báltico.

La prohibición del vertido de estas sustancias es de gran impor-

tancia, debido a su carácter altamente nocivo. Nadie duda ya de la incidencia de estas sustancias sobre la inmunidad y el metabolismo en los seres humanos, así como en la fauna y flora silvestres. Los mamíferos son especialmente susceptibles a la contaminación por organoclorados. Diferentes estudios realizados en países industrializados revelan que sus habitantes poseen una importante mezcla de dioxinas, furanos, PCBs y otros compuestos similares. Se han aislado alrededor de 170 compuestos organoclorados en tejidos humanos. Los niveles alcanzados en la leche materna coinciden con el elevado consumo de pescado de zonas altamente contaminadas.

Las medidas a aplicar contra estas sustancias deben tener un carácter global, como ahora se pretende desde la Convención de las Naciones Unidas, ya que, debido a su naturaleza semivolátil, una vez liberadas en el medio

ambiente pueden ingresar en la atmósfera desde los sedimentos de los suelos, desplazándose con los vientos.

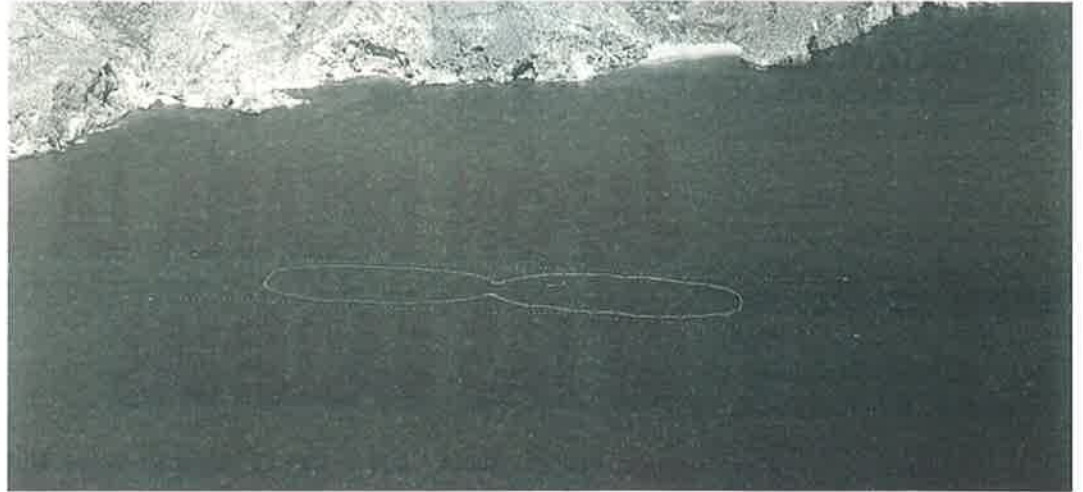
Y si los efectos perniciosos pueden desplazarse a miles de kilómetros, resulta obvio que en las zonas más contaminadas los resultados sean más dañinos. Debido a las características del Mediterráneo, con una muy lenta renovación de sus aguas, unido al desarrollo industrial de la zona, hace que nos encontremos ante uno de los puntos más contaminados del planeta y, por lo tanto, más peligrosos. Por ello, destaca aún más la falta de ratificación del Protocolo sobre Contaminación de Origen Terrestre del Convenio de Barcelona (sólo lo han ratificado cuatro países, entre ellos España), ya que se dispondría de un importante elemento para combatir esta situación, especialmente si se tiene en cuenta que el 80 por ciento de la contaminación que llega hasta el Mediterráneo lo hace desde fuentes terrestres.

Esta situación revela la falta de decisión política de muchos países y la presión que ejercen en ellos las poderosas multinacionales químicas. Por la salud de nuestros mares y de la propia especie humana, esperemos que este acuerdo sea ratificado y se cumpla lo antes posible el contenido del citado Convenio de Naciones Unidas. ■



Una nueva actividad en la piscicultura marina viene experimentando, de un tiempo a esta parte, un enorme desarrollo: las granjas de engorde de atún rojo. Ello, unido a la falta de estudios sobre el impacto ambiental de esta actividad, y junto a su instalación en zonas próximas a la costa, ha provocado cierta inquietud entre los científicos, pescadores y ecologistas.

El Instituto de Ecología Litoral (IEL) abrió un debate sobre la situación que se está creando.



LAS GRANJAS DE ENGORDE DE ATÚN ROJO

El atún es capturado mediante barcos con redes de cerco. Luego se introduce en grandes jaulas en el agua para ser remolcado hasta las granjas marinas, ubicadas junto a la costa, donde son traspasados a diferentes jaulas flotantes, según sus tamaños. Una vez allí, se les alimenta hasta alcanzar unos 200 kilogramos de peso. Toda la operación viene a durar unos seis meses.

El desarrollo de esta actividad se está produciendo a una gran velocidad, debido a los enormes beneficios que está produciendo, sin que exista un control adecuado sobre el mismo. En ocasiones hasta se instalan granjas sin permiso alguno y sin disponer de ningún estudio sobre impacto ambiental. La actividad de engorde se produce en muchos casos de forma inadecuada, echándose a los atunes más comida de la que pueden ne-

cesitar, con lo que ésta se deposita en el fondo. Ello, unido a los excrementos, produce una fuerte contaminación en la zona. Una zona, próxima a la costa, con un ecosistema extremadamente sensible y de alto valor ecológico.

En el debate se puso también de relieve la preocupación de los expertos sobre la presión que se está realizando sobre la población de atún en el Mediterráneo. Y es que esta actividad, que no puede considerarse dentro de la acuicultura, ya que en ella no se cierra el ciclo de la producción, depende de las poblaciones existentes, y que están hartamente explotadas. De seguirse el actual ritmo de creación de granjas de engorde, éstas pueden acabar acaparando toda la cuota de captura asignada a nuestro país. Por otra parte, se denunció la falta de control sobre las capturas realizadas, al tiempo que se carecía de información sobre la mortalidad que se produce durante la operación

de traslado de los atunes, y que puede ser muy alta. Además, esa mortalidad no queda reflejada en el número de capturas.

Otro de los aspectos a tener en cuenta, según los participantes en dicho debate, es la presión que se está ejerciendo sobre las especies que son capturadas para alimentar a los atunes; unas capturas que tampoco pasan por el control de las lonjas.

A este debate, que como se señaló fue impulsado por el Instituto de Ecología Litoral (IEL), acudieron representantes de las distintas Administraciones, científicos, ecologistas, empresarios del sector de la acuicultura y de granjas de engorde de atún rojo. Un debate en el que no se trataba de llegar a acuerdos, sino de abrir un proceso de intercambio de opiniones y en el que la Administración debería retomar la iniciativa en este asunto. ■



2001

CRÓNICA
DE UN AÑO

El intento de crear un santuario ballenero en el Pacífico Sur se vio frenado por Japón. Para lograrlo, ahondó en su política de compra de votos para lograr bloquear cualquier decisión en la Comisión Ballenera Internacional que intente proteger a estos mamíferos marinos. Noruega, evidentemente, le apoyó. El escándalo, que ya es habitual en las sesiones de este organismo, se vio incrementado por el reconocimiento público de dicha compra de votos realizado por un representante del Ministerio de Pesca nipón.

JAPÓN DESAFÍA LA PROTECCIÓN DE LAS BALLENAS

España, junto con otros 19 países, votó a favor de la propuesta de Australia y Nueva Zelanda de crear un santuario ballenero en el Pacífico Sur. Sin embargo, estos votos no lograron alcanzar el 75% necesario para que saliera adelante. Japón, Noruega y todos los países reclutados por el país nipón, lograron frenar la creación de un santuario que los expertos consideran de gran importancia para la protección de estos mamíferos.

Las naciones del Pacífico Sur habían reclamado en repetidas ocasiones la necesidad

de este santuario. Robert Hill, Primer Ministro de Medio Ambiente australiano, declaró tras la votación que *no llega a comprender cómo un bloque de países situados en el Caribe puede frustrar las aspiraciones de un grupo de Estados isleños ubicados en el Pacífico.*

Ante el recrudecimiento de las acusaciones de compra de votos, Maseyuku Komatsu, del Ministerio de Pesca de Japón, no tuvo empacho en reconocer esta actividad al señalar que *Japón ve estas ayudas al desarrollo como una herramienta para que los países en vías de desarrollo voten a favor de la caza de ballenas en la CBI: Para que se tenga en cuenta nuestra postura es normal que apelemos a estas herramientas.*

El escándalo no arredró a los japoneses, que persisten en su política de reclutamiento de países fieles a su política. Panamá y Marruecos se han unido este mismo año a la CBI de la mano de Japón. Gabón y Namibia han participado como observadores. Casualmente, en todos ellos su mentor ha realizado importantes inversiones económicas. María José Caballero, responsable de la Campaña de Océanos de Greenpeace, señaló a MAR que estos hechos dejan

clara la intención de Japón de proseguir con su política, una política que puede acabar con la CBI.

Junto a otras maniobras para lograr dinamitar la moratoria de la caza comercial de ballenas, en la pasada 53 reunión de la Comisión Ballenera Internacional destacó también la presencia de representantes del sector de la industria turística de avistamientos de cetáceos. Mostraron a los participantes la importancia que está adquiriendo esta industria que viene incrementando sus ingresos, desde 1994, a un ritmo anual del 16%. España es un buen ejemplo de esta pujanza, ya que a Canarias, durante el año 2000, acudió más de un millón de personas con el objeto de ver a estos gigantes del mar, convirtiéndose en el segundo país del mundo en "avistamientos", sólo por detrás de Estados Unidos. La facturación por esta actividad superó los dos mil millones de pesetas.

La presión que puede ejercer este sector puede ser de gran importancia a la hora de impedir la reanudación de la caza comercial de ballenas, que, a buen seguro, intentarán Japón y Noruega durante la próxima reunión de la CBI que tendrá lugar en Shimono-seki, Japón, en 2002. ■



Doce años después de que se iniciara el contencioso entre los armadores de las empresas conjuntas y el Reino Unido, los empresarios españoles percibieron al fin las indemnizaciones exigidas, que se sitúan en unos 20.000 millones de pesetas. La media de indemnización por barco es de unos 200 millones de pesetas. A partir de este acuerdo final con las autoridades del Reino Unido, una parte de los armadores optaron por abandonar esas aguas sacando el barco y vendiendo sus cuotas, mientras otros siguieron apostando por continuar en ese caladero a pesar de las presiones y los mayores controles de ese país. La salida fue considerada razonable por los armadores, aunque para ello ha sido necesaria una larga batalla tanto ante los tribunales comunitarios como ante los del Reino Unido frente a una situación que se estimaba manifiestamente injusta y contra una de las reglas de juego más importantes de la Unión Europea como es el libre comercio y la libertad de movimiento de empresas y capitales, como sucede en otros sectores.

CONTENCIOSO DE LAS EMPRESAS CONJUNTAS

LONDRES PAGÓ LAS INDEMNIZACIONES

El contencioso entre los armadores españoles de las empresas conjuntas y el Gobierno de Londres se inició en 1988 cuando ese país comenzó la aplicación de la llamada Merchant Shipping Act por la que se establecían unas nuevas reglas de juego para la actividad de la pesca en aguas del Reino Unido. Entre otras condiciones, se establecían una serie de exigencias a los barcos de las empresas conjuntas referidas tanto al accionariado de los propietarios de las mismas como a su nacionalidad y residencia. Entre otros puntos, se requería que las empresas estuvieran mayoritariamente en manos de capital de ese país y que tuvieran también la residencia en las islas.

Las exigencias impuestas en aquel momento por el Reino Unido supusieron en un primer momento la imposibilidad de salir a faenar al conjunto de la flota de las empresas conjuntas españolas. En algunos casos, la situación se resolvió casi de inmediato al ajustarse a las nuevas reglas de juego. Sin embargo, otros barcos no lo pudieron hacer y se vieron forzados a una parada que en el mejor de los casos se mantuvo durante cinco meses. La respuesta de los armadores de las

sociedades conjuntas ante las autoridades comunitarias hizo que, de entrada, se suspendiera la aplicación de esa norma, aunque ello supuso también la puesta en marcha de la maquinaria jurídica ante diferentes tribunales. Los armadores españoles fueron ganando sentencia tras sentencia. Sin embargo, frente a los triunfos

demnizaciones, incluso antes de que se determinasen las cuantías para cada barco por los tasadores fijados por los tribunales.

Ganada la batalla por los armadores españoles, las autoridades del Reino Unido plantearon a estas empresas nuevas exigencias para controlar y dificultar su actividad, medidas que recibieron inexplicablemente el visto bueno de la Comisión de la Unión Europea aunque eran contrarias a los principios básicos de la UE. Londres exigió a las empresas conjuntas tres condiciones para poder seguir faenando en aquellas aguas. Los barcos podían elegir el cumplimiento de una de las tres o una fórmula mixta. Estas exigencias eran el descargue del 50% de las capturas en puertos del Reino Unido, que el 50% de los tripulantes fuera de ese país o que el 50% de los aprovisionamientos se hiciera en puertos ingleses. El sector

rechazó la aplicación de esas medidas y se planteó la posibilidad de iniciar nuevos contenciosos ante la Unión Europea. Sin embargo, tras más de una década de batallas contra la Merchant Shipping Act, optaron por asumir esas exigencias cuyo incumplimiento implicaba perder la posibilidad de seguir faenando en esas aguas. ■



en los tribunales de Justicia, las autoridades del Reino Unido fueron retrasando los pagos por indemnizaciones en base a recursos en unos casos y en otros con actuaciones políticas. Al final, tras doce años de una costosa batalla, las autoridades del Reino Unido se avinieron a buscar una salida negociada para el pago de las in-

2001

CRÓNICA
DE UN AÑO

La conferencia mundial de la sección de Pesca de ITF abogó por la mejora de las condiciones socio-laborales en que trabajan las gentes del mar, la pesca responsable y la creación de un frente común compuesto por los Estados y el propio sector para acabar con los barcos que surcan los mares enarbolando banderas de conveniencia o los más de un millar de buques que navegan sin pabellón. Para los representantes sindicales del sector pesquero la laxitud de algunos Estados está colocando a muchas pesquerías al borde de la sobreexplotación y propicia la total desprotección de los trabajadores a bordo.

REPRESENTANTES SINDICALES POR LA PESCA RESPONSABLE



Los representantes sindicales de la sección de Pesca de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) abogaron por una pesca responsable y contra las banderas de conveniencia en la conferencia mundial que tuvo lugar en Las Palmas de Gran Canaria.

Durante las dos jornadas de trabajo mantenidas para unificar criterios sobre el sector pesquero, y en una manifestación en el Puerto de la Luz frente a la sede de la Autoridad Portuaria, los representantes sindicales denunciaron la falta de voluntad política de los Gobiernos para acabar con los buques de bandera de conveniencia.

Estas embarcaciones representan más del 50 por ciento del

total de la flota de marina mercante y un 10 por ciento de la flota pesquera. Están registradas en paraísos fiscales o en países que ofrecen altas exenciones tributarias para evitar el pago de impuestos y eludir el cumplimiento de las leyes internacionales sobre trabajo, seguridad y medio ambiente.

La fórmula para hacer frente a estas embarcaciones es su identificación, la determinación de los puntos donde realizan la pesca ilegal, la supervisión de sus actividades y el seguimiento de las capturas una vez en tierra. Esta información permitiría limitar la comercialización de las capturas mediante las medidas apropiadas. Para ello es obviamente necesaria la colaboración de los Estados.

Además, la sección de Pesca de la ITF pidió a los Estados adoptar medidas compatibles con el Derecho Internacional respecto a las embarcaciones sin nacionalidad que navegan en alta mar practicando la pesca ilegal o no declarada. Esta medida y la aplicación

de las sanciones impuestas sería la única forma de desalentar y eliminar estas prácticas.

Otro de los temas abordados en las jornadas de trabajo de la sección de Pesca fue la regulación internacional en materia de salud y seguridad. En este tema se destacó la escasa atención que el sector pesquero ha recibido por el Derecho Internacional, a pesar del elevado número de puestos de trabajo que genera. En la actualidad, únicamente la Organización Internacional del Trabajo (OIT) contempla unos contenidos mínimos para proteger a los trabajadores. Esta falta de regulación internacional y el incumplimiento de las normativas nacional, en los países que existen –debido a la ausencia de una cultura de la seguridad–, colocan a la pesca como la actividad económica más peligrosa con 70 muertes diarias.

En nuestro país, según los representantes sindicales que intervinieron en la conferencia, los convenios colectivos firmados por el sector pesquero son insuficientes, ya que únicamente en torno al 20 por ciento del total de los trabajadores del sector tienen una situación laboral regulada. Por tanto, la salud y la seguridad a bordo continúan siendo una asignatura pendiente, que necesita ser subsanada. Y para ello es necesario, según el secretario de pesca de UGT, Manuel Souto, “adoptar una legislación sobre seguridad marítima que aumente las inspecciones en los puertos y obligue a las flotas a operar bajo las normas de navegación”. ■

◆ **Los convenios colectivos firmados por el sector pesquero son insuficientes, ya que únicamente en torno al 20 por ciento del total de los trabajadores del sector tienen una situación laboral regulada.**

La llamada revolución informática ha entrado de lleno en el sector marítimo pesquero. Esta red de comunicaciones va a tener un impacto directo en un sector hasta hace pocas décadas anclado en la tradición, pero que está aprovechando los adelantos técnicos en todos los ámbitos. Internet ya está siendo utilizado como una herramienta que permite, a través de terminales interconectados, la comercialización de pescado, la asistencia a cursos formativos a distancia, o la contratación de fletes a través de subastas.

INTERNET ES YA UNA REALIDAD EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

El año 2001 ha sido testigo de la puesta en funcionamiento de numerosos portales en Internet dedicados al comercio electrónico. La red posibilita poner en contacto a compradores y vendedores con independencia del volumen de sus compras. En la actualidad hay portales en los que operan multinacionales como PEFA.com, y otros, como Loxanet, que tienen como objetivo la venta directa de los productos capturados por la flota de pequeñas cofradías a restaurantes y hoteles. Internet va a suponer un cambio importante en el sector.

La comercialización de pescado tanto fresco como congelado ha entrado en una nueva etapa, como lo demuestra el aumento tanto de empresas dedicadas a la gestión de canales de distribución y comercialización como el volumen de negocio que están alcanzando. Hasta ahora los grandes mercados centrales como Mercamadrid o Mercabarna han sido el punto de encuentro de los distintos operadores que comercian con productos pesqueros. A partir

de ahora, estos mercados y sus operadores tendrán que tener en cuenta los mercados virtuales.

El comercio realizado por empresas a través de portales (*business to business* B2B) en la Co-

lización de productos frescos capturados por estas cofradías a través de Internet.

Por su parte, la industria marítima también está haciendo uso de la red para realizar sus transacciones. Éste es el caso de Pormar.com, que ha iniciado su singladura a principios de 2001 y está dirigido a exportadores, importadores y transportistas marítimos, en forma de una subasta on-line que permite contratar los fletes a través de la



comunidad gallega ha superado el pasado ejercicio los 2.200 millones de ptas. Portales como World Fish Site, Pescaverticalia, Pan European Fish Auctions (PEFA), mejoran los canales de distribución mediante el acceso a la información de los mercados a tiempo real a través de las redes de lonjas, y permiten a compradores y vendedores realizar sus transacciones con transparencia y facilidad.

El comercio electrónico se muestra como una herramienta fácil de manejar y relativamente barata que también está permitiendo a pequeñas cofradías de bajura comercializar sus capturas mediante Internet, como lo muestra el proyecto puesto en marcha por los pósitos de Cangas, Lira-Carnota, Muxia y Portodoson, que forman parte de Loxanet, una empresa dedicada a la comercia-

red. Esta herramienta posibilita acceder de forma rápida a gran cantidad de información y hacer las mismas contrataciones, pero con la ventaja de permitir a transportistas, exportadores e importadores publicar en la red sus necesidades de embarque, y de esta forma llegar a más transportistas. Éstos, por su parte, al tener acceso a un elevado número de ofertas de transporte, podrán optar a las más convenientes para sus intereses pujando en la subasta para obtener el contrato.

Internet ya se está mostrando como una herramienta importante para el sector marítimo-pesquero que, aunque según los expertos tardará unos años en asentarse, va a ser determinante en todos los ámbitos del sector. ■

◆ **La comercialización de pescado tanto fresco como congelado ha entrado en una nueva etapa como lo demuestra el aumento tanto de empresas dedicadas a la gestión de canales de distribución y comercialización como el volumen de negocio que están alcanzando.**

2001

CRÓNICA
DE UN AÑO

Un informe elaborado por la europarlamentaria Rosa Miguélez destaca los factores humanos y técnicos, y las condiciones meteorológicas, como los principales responsables del alto índice de siniestralidad laboral del sector pesquero entre los Estados de la Unión Europea. Para corregir el problema es necesario llevar a cabo un plan completo de medidas de prevención y seguridad que sea aplicado por los Estados y que vaya calando entre las gentes del mar hasta crear una cultura de la seguridad en la pesca.

BRUSELAS RECLAMA UNA CULTURA DE LA SEGURIDAD EN LA PESCA



Ea pesca es el sector laboral que presenta el índice más elevado de accidentes de trabajo entre los quince Estados miembros. La elevada tasa de accidentes, que en numerosas ocasiones acaban en muerte, es debida, según un informe realizado por la europarlamentaria Rosa Miguélez, a la falta de una cultura de la seguridad en el sector marítimo-pesquero.

La falta de esta cultura queda ilustrada por un país como Dinamarca, en el que la tasa de accidentes mortales en la pesca es 30 veces superior a la de los trabajadores ocupados en tierra.

El informe sobre siniestralidad divide los tipos de accidentes en siete categorías: naufragio, hundimiento, colisión, vuelco, incendio y explosión, averías de máquinas, vías de aguas y accidentes ligados a causas meteorológicas. De acuerdo con esta tipología el número de accidentes registrados en los países de la Unión Europea ascendió en 1998 a 1.347.

La causa de los accidentes, a pesar de la heterogeneidad de

los criterios utilizados por los Estados para llevar a cabo las estadísticas, son principalmente tres: factores humanos, técnicos y condiciones meteorológicas.

La primera causa incluye la fatiga, el estrés, la negligencia, el mantenimiento deficiente y las condiciones de trabajo, entre otras. La segunda causa principal de accidentes se centra en la ausencia o mal funcionamiento de los equipos, en particular los sistemas de alarma y los de lucha contra incendios, la utilización de artes de pesca poco seguras y equipos de seguridad y supervivencia insuficientes. La última causa se centra en factores externos, especialmente los meteorológicos.

El informe presentado por Rosa Miguélez subraya la dificultad que entraña la tarea de poner en práctica un marco completo de medidas de prevención y seguridad en un sector que tiene diferencias notables entre los barcos que componen las distintas flotas. Este marco alcanzará sus objetivos si se dan los pasos necesarios: ratificación y aplicación por parte de los Estados miembros de los instrumentos internacionales y comunitarios en materia de seguridad y salud, y colaboración entre las instancias nacionales, comunitarias e internacionales para obtener el cumplimiento y la eficacia de las normas. ■

◆ **El informe "El estado de la pesca mundial y la acuicultura 2000" publicado por la FAO califica la pesca en el mar como la ocupación más peligrosa del mundo con más de 70 muertes diarias.**

Los presidentes de las tres organizaciones patronales pesqueras mayoritarias se han unido para reclamar un Pacto de Estado que ayude a resolver la difícil situación por la que atraviesan las distintas flotas que componen el sector pesquero de nuestro país. Las organizaciones empresariales, tradicionalmente desunidas, persiguen con su unión concienciar a los agentes sociales y económicos de la viabilidad de la pesca de litoral, altura y gran altura en el seno de la Unión Europea (UE) y entienden que la próxima presidencia española de la UE debe suponer un cambio en la política pesquera europea respecto a las flotas de los países del sur.

LOS EMPRESARIOS PIDEN UN PACTO DE ESTADO POR LA PESCA



Los presidentes de la Federación Española de Organizaciones Pesqueras (FEOPE) y de la Organización Nacional de Asociaciones Pesqueras (ONAPE), J. Manuel Liria y Senén Touza respectivamente, y la vicepresidenta de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca (FEABP), M.^a Carmen Aldarondo, han iniciado acciones conjuntas para defender la viabilidad del sector pesquero de litoral, altura y gran altura ante las Administraciones regionales, nacional y europea.

Ante el estancamiento en que se encuentran las flotas por la

falta de acuerdo para la renovación del convenio con Marruecos y la dificultad para encontrar nuevos caladeros, los empresarios agrupados en las tres organizaciones más representativas propusieron la redacción de un documento de mínimos que pueda ser respaldado ante las instituciones comunitarias.

La unión de las fuerzas de los representantes de los empresarios pesqueros se da en un momento trascendental. Por un lado, está la grave situación por la que pasa el sector. Por otro, está el debate sobre el futuro de la pesca en el seno de la UE para los próximos veinte años (2003-2023), que se establece en torno al Libro Verde de la UE. Y estas dos circunstancias confluyen en el tiempo con el inicio del semestre en que el Gobierno de nuestro país va a presidir la UE. Este momento, para los representantes de las organizaciones pesqueras, es el

idóneo para reorientar una política pesquera que va en detrimento de los intereses de las flotas de los países del Sur.

Desde las organizaciones empresariales se ha criticado el Libro Verde, pues perpetúa los mismos instrumentos de gestión que se han venido utilizando a pesar de reconocer el fracaso de la política actual. Además, los empresarios critican que el Libro no tenga en cuenta los principios fundamentales del Tratado de Roma y las bases del Mercado Único (libertad de personas, capitales y mercancías).

Los puntos iniciales del Pacto son siete. Primero, debate en la UE sobre la revisión de la Política Pesquera Común (PPC) después del año 2002. Segundo, financiación del período transitorio de adaptación de la flota pesquera española a la política comunitaria. Tercero, importancia para la pesca de la presidencia española de la UE. Cuarto, necesidad de potenciar la capacidad de influencia española en la política pesquera comunitaria. Quinto, fracaso de las negociaciones pesqueras con el Reino de Marruecos y la repercusión que pueda plantearse en otras flotas españolas y en otros acuerdos. Sexto, resolver la postergación que padece el sector pesquero con respecto a otros sectores económicos. Finalmente, preocupación por los efectos sociales derivados de los cambios que están produciendo en la PPC. ■

◆ **Los empresarios agrupados en las tres organizaciones más representativas propusieron la redacción de un documento de mínimos que pueda ser respaldado ante las instituciones comunitarias.**

2001

CRÓNICA
DE UN AÑO

La Administración, junto con las cofradías y sindicatos, ha optado por distintos métodos didácticos a la hora de formar o reciclar a las gentes del mar. Desde la utilización de la tecnología más avanzada, como el caso del portal en Internet que soporta un sistema de enseñanza interactiva a distancia, hasta los cursos enmarcados en el Proyecto Bitácora destinados al empleo femenino a través de la creación de empresas, la formación va adquiriendo valoración entre los integrantes del sector pesquero como una de las fórmulas más adecuadas para ayudar a paliar la situación que atraviesa.

AUMENTA LA OFERTA FORMATIVA EN EL SECTOR PESQUERO

Todos los agentes del sector pesquero, a pesar de la desunión y atomización que caracteriza a las distintas flotas, están de acuerdo en calificar de grave la situación por la que pasa el sector y en que parte de la solución al problema está en la formación. Y para formar, cualquier método es adecuado a la hora de incrementar la seguridad a bordo, mejorar la manipulación de las capturas o alcanzar una titulación superior.

Los proyectos formativos proceden de distintos ámbitos. Desde el ámbito de las Administraciones, este año se han desarrollado proyectos formativos como el portal gallego de formación pesquera "Pescagalicia.com" realizado por la Consejería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura, que soporta un sistema de enseñanza a distancia sobre temas relacionados con el sector.

Esta herramienta electrónica supone la desaparición de una barrera importante a la hora de garantizar el acceso a una formación completa y de calidad, ya que las gentes del mar pueden compatibilizar su participación en cursos de larga duración sin que por ello tengan que desatender sus ocupaciones profesionales.

◆ **Cofradías, Administraciones y sindicatos han utilizado desde los métodos tecnológicos más avanzados hasta los más tradicionales para formar a las gentes del mar.**



La Consejería está utilizando el material didáctico ya utilizado en los cursos desarrollados en las aulas y en la primera fase se imparten cursos como el de patrón costero polivalente, que es muy demandado por el sector. A éste se irán añadiendo otros. Los cursos ofrecidos a través de "Pescagalicia.com" van más allá de la telelectura, ya que el aprendizaje de cada alumno es seguido por un tutor mediante técnicas virtuales. El portal es una herramienta novedosa que se suma a las ya existentes en el ámbito formativo.

La Junta de Andalucía también apuesta por la formación como herramienta imprescindible para poner al servicio de las gentes del mar las innovaciones técnicas que se dan en el sector. De esta forma, se ha venido desarrollando el Proyecto Bitácora de Formación Integral, promovido por la Dirección General de Pesca para determinar la situación presente y las necesidades que el sector tendrá en el futuro, y de esta manera permitir

al sector pesquero formar en los perfiles profesionales más demandados para afrontar el futuro con más certezas.

Este proyecto ha ofertado cursos en materia de autoempleo destinados a la formación de empresas que permitan la inserción laboral de las mujeres que desarrollaban trabajos en el sector pesquero artesanal.

Formación en las cofradías

Por su parte, las cofradías de pescadores también han reconocido la importancia de la formación tanto en el ámbito de la seguridad a bordo como en lo que se refiere a la manipulación de las capturas. Como lo demuestra el proyecto formativo sobre la manipulación a bordo en la costera artesanal llevado a cabo por la cofradía Santiago Apóstol de Celeiro.

Tras el estudio de las condiciones higiénico-sanitarias durante la manipulación del pescado fresco de la flota artesanal realizado por docentes e inves-

LA FLOTA DE BAJURA CONSIGUE LA PROHIBICIÓN DEL "TREN DE BOLOS"

tigadores de la Universidad de Santiago de Compostela se formó a las tripulaciones de esta flota sobre la importancia de la manipulación y presentación del pescado fresco y las repercusiones directas que la presentación de las capturas tiene en la venta. Asimismo, se ha formado a los tripulantes sobre seguridad a bordo.

Otro proyecto formativo realizado por esta cofradía es la reconversión del barco arrastrero "Rocamar" en un aula tecnológica marina, que desde 1999 ha servido para formar tripulaciones e investigar. El "Rocamar", que el próximo año será sustituido, ha sido una herramienta esencial para suprimir las carencias formativas y modificar los malos hábitos de las tripulaciones. Además, ha permitido la especialización en las nuevas tecnologías, la mejora de la gestión de calidad y recursos, y de las condiciones de vida a bordo.

El barco es un proyecto formativo en constante evolución, ya que al igual que el sector extractivo cambia, de la misma forma lo tiene que hacer la tripulación de las distintas flotas en todo lo concerniente a artes, capturas, tecnología, innovaciones y gestión.

Por su parte desde las organizaciones sindicales se continúan resaltando tanto nacional como internacionalmente la importancia que tiene la formación —especialmente en lo relativo a la seguridad a bordo— para reducir el elevado número de muertes que anualmente deja este sector. Los sindicatos siguen impartiendo cursos obligatorios sobre salvamento e incendios, a los que se deberían sumar proyectos formativos dedicados a la incorporación del marinero a un puesto de trabajo en actividades relacionadas con el sector. ■

El conflicto por la utilización del sistema de arrastre utilizando "tren de bolos" en las costas asturianas, que ha enfrentado a los armadores de los puertos de Celeiro y Burela con la flota de bajura del Cantábrico-Noroeste, quedó resuelto al informar el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, sobre la prohibición de su uso dentro de las doce millas costeras.

El conflicto en el caladero del Cantábrico-Noroeste que ha enfrentado durante cerca de dos años a la flota de bajura de cofradías gallegas y asturianas con los armadores de barcos arrastreros que faenaban frente a las costas asturianas utilizando el sistema denominado "tren de bolos" en el fondo marino finalizó al reglamentar desde la Secretaría General de Pesca Marítima la prohibición de este sistema de pesca dentro de las doce millas.

El origen del enfrentamiento se inició ante la petición de las cofradías asturianas con flota de bajura que fueran declaradas ilegales las artes de pesca de arrastre conocidas con el nombre de "bolos", diseñadas para la pesca de arrastre en zonas rocosas. La flota de bajura acusaba a los arrastreros de esquilmar la pesca y arrasas los fondos marinos.

Tras el primer encuentro de la pesca de bajura del Cantábrico-Noroeste en Cedeira, los representantes de las cofradías pidieron a la Administración una política

destinada a la recuperación progresiva de la vida del mar. A tal fin pidieron la erradicación del sistema de arrastre con "tren de bolos" la prohibición del arrastre tradicional dentro de las 12 millas medidas desde la costa y la creación de una comisión de trabajo para la recuperación del caladero.

La polémica se avivó con la aprobación del Congreso de la limitación de forma precautoria de la utilización de la modalidad de arrastre con "tren de bolos" y la desestimación de la propuesta presentada en la Cámara por el Grupo Socialista e Izquierda Unida para la elaboración de un plan de recuperación integral de la zona y la prohibición del arte de "tren de bolos" en aguas de la franja Oeste en la que tradicionalmente faena la flota artesanal. Esta decisión fue tomada a la espera del estudio de los informes científicos realizados sobre el tema.

La postura del Ejecutivo no tranquilizó a los armadores de los arrastreros gallegos ni gustó a la flota de bajura. En el seno de las cofradías, tanto en el ámbito provincial como a través de la Federación Nacional, el malestar por la decisión tomada fue notorio.

El fin del conflicto se produjo durante una reunión mantenida entre el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, y los representantes gallegos y asturianos del sector de bajura en la que se les informó de la prohibición del uso del sistema de arrastre que utiliza el "tren de bolos" dentro de las 12 millas. ■





La Secretaría de Estado de Hacienda ha ampliado la partida presupuestaria dedicada a los avales públicos para la renovación de flota, así como su visto bueno a la implantación —ya a partir del 1 de enero del 2002— de una fiscalidad especial a las navieras, lo que se conoce como "tonnage tax", largamente reivindicado por el sector. Se trata de una fórmula ya existente en los comunitarios y que permite a las navieras elegir entre el impuesto de sociedades, o una tasa fija sobre el tonelaje, a la hora de bajar la fiscalidad.

AÑO HISTÓRICO PARA LA MARINA MERCANTE

Ambas medidas, respaldadas por Fomento, han quedado recogidas en la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para 2002, con lo que el sector remata así un año de balance histórico, en el que contrató a los astilleros 350.000 Gt, cifra superior a todos sus encargos de los diez últimos años.

Ha sido, pues, este 2001 un año de pronunciamientos favorables, bajo el escenario de tipos de interés en caída, repunte de los fletes y la brillante perspectiva de futuro para los grandes embarques de gas natural que se avizoran entre los grandes fletadores nacionales. Con las cifras de ANAVE a junio de 2001 (ver cuadros), el sector rompe una tendencia negativa

◆ **A partir del próximo año el sector contará con una nueva fiscalidad y mejoras en los avales públicos.**

de la última década y demuestra haber resistido sin desmayos la liberalización del cabotaje y la competencia de las navieras comunitarias.

Se trata de una perspectiva fiable, en cuanto que el sector naviero español tiene una característica de recurso vital para nuestra economía, al confiársele el 78 por ciento de las importaciones y el 51 por ciento de las exportaciones.

Las navieras nacionales dan respuesta a un comercio marítimo que crece al 8,3 por ciento en carga containerizada, muy por encima de lo que lo hace el producto interior bruto (5,7 por ciento en 2000), y ha sumado 7 millones de TEUs de carga movida, así como 16 nuevos barcos a los 322 que controla en la actualidad. No solamente se ha incorporado tecnología de anticipación y suma de tonelajes, sino que el sector español ha irrumpido en nichos de negocio futuro —alta velocidad, metaneros, ro-ro, etc.— que había desconocido en las últimas décadas, para respuesta a demandas novedosas en gas licuado, en cruceros turísticos, etc.

Los navieros reconocen un antes y un después a partir de las medidas gubernamentales de 1996 y años siguientes, en que se potenció, con instrumentos finan-

FLOTA MERCANTE DE TRANSPORTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS

Tipos de buques	Registro Ordinario		Registro Especial		Otros Pabellones		TOTAL	
	Buques	GT	Buques	GT	Buques	GT	Buques	GT
Petroleros y Obos	3	4.873	18	664.198	5	241.399	26	910.470
Graneleros	0	0	1	15.581	17	543.303	18	558.884
Carga General	2	980	11	34.441	40	101.273	53	136.694
Portacontenedores	1	1.381	19	143.268	9	52.365	29	197.014
Roll-on/Roll-off	2	2.607	38	329.015	6	46.062	46	376.684
Frigoríficos	4	5.158	6	16.143	21	66.640	31	87.941
Gaseros	0	0	3	9.384	5	47.929	8	57.313
Pasaje y Ferries	6	10.929	59	408.773	2	31.305	67	451.007
Otros	3	2.684	27	123.077	14	110.575	44	236.336
TOTAL	21	28.612	182	1.742.880	119	1.240.851	322	3.012.343

Datos a 1 de junio de 2001.

cieros y fiscales, la renovación de flota, sobre el plano inclinado favorable del Registro Especial de Canarias. Asimismo, los comunitarios concedieron a España una Oficina para la Promoción del Cabotaje de Corta Distancia ("Short Sea Shipping"), y el sector funcionó en clima de paz social tras el acuerdo ANAVE-UGT Mar, que propende a aproximar nuestra normativa laboral marítima a la de los principales países comunitarios.

El sector ha compartido las propuestas liberalizadoras del "Libro Blanco" del Transporte Europeo y ha puesto especial énfasis en la necesidad de una futura Ley sobre el Marco Económico y Fiscal de los Puertos, hacia la seguridad jurídica y el aspecto tarifario del funcionamiento de los mismos. Se considera como condición indispensable para el abaratamiento del paso de las mercancías por los puertos, sin lo que difícilmente hallaría viabilidad el proyecto de cabotaje continuado en la UE, como alternativa a la congestión de las carreteras y aerolíneas.

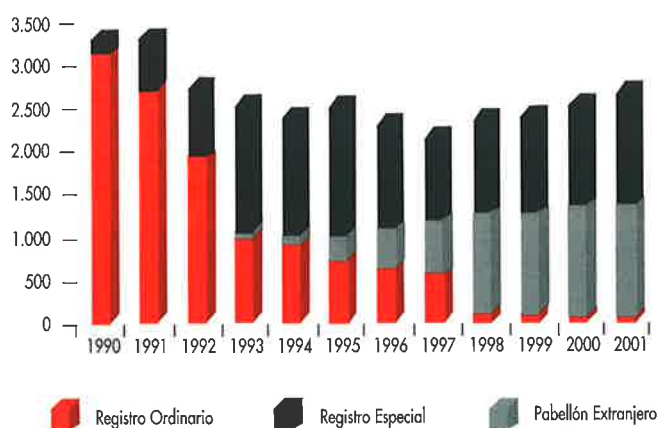
España ha asumido sin ambages la alta sensibilidad de los comunitarios sobre la problemática de la seguridad marítima, es decir, los conjuntos de propuestas conocidos como "paquetes Erika I y II", y la creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima. De hecho, la principal impulsora de este esfuerzo, la Comisaria de Transportes, Loyola de Palacio, fue invitada a presidir la última Asamblea General del Sector en Madrid –en julio pasado– e hizo una defensa definitiva de esta política de respuesta enérgica a la siniestralidad y a los comportamientos substandard.

La seguridad marítima y los cuidados del medio ambiente marino se han reconocido expresamente como cuestiones



EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE CONTROLADA POR EMPRESAS NAVIERAS ESPAÑOLAS

Datos a final de cada año salvo 2001
(datos a 1 de junio)



horizontales del negocio marítimo, en cuyos últimos años se derivó la preocupación por las mismas también en los subsectores de la pesca y los deportes náuticos. Los empresarios españoles, con la visita de la Comisaria De Palacio, han escuchado también una visión anticipada de lo que se propone la Comisión Prodi, que visualiza –en las llamadas "autopistas del mar"– el futuro de un sector moderno y competitivo, de escala global y negocio transparente.

El transporte marítimo del futuro ha vuelto a reclamarse a sí mismo una claridad normativa consecuente, que premie

al que actúe en libre competencia y desmonte los tinglados corporativos, ganando precios, simplificando trámites, mejorando tiempos de despacho, calidad y apoyo logístico, para una segunda revolución de los mercados, en que Europa tiene que retomar el liderazgo y asomarse a China e India con oferta atractiva por sus armadores y profesionales, frente a lo sublegal y lo substandard, lo mismo en construcción naval que en el negocio puro del transporte. En las mismas, le queda pendiente al sector el reequilibrio con el potencial transportista de Estados Unidos y el pleito inacabable contra los astilleros asiáticos

en el seno de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Los arranques del 2002 no han podido resultar más prometedores para los navieros españoles, cuya principal reivindicación ha sido la desprendida de un marco favorable de signo inversionista y fiscal, plasmado al fin en la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado. Del lado de la ayuda por el aval público a la renovación de flota, la Secretaría de Estado de Hacienda ampliará hasta los 90,15 millones de euros (15.000 millones de pesetas) el presupuesto próximo, mejorando lo existente desde 1999, con destino a financiar hasta el 27 por ciento del valor total del buque, a lo que ya aspiran actualmente en meta de salida Contenermar, Balearia, Suardiáz, Alcu-dia, Naviera del Odiel, etc.

Por lo que se refiere al llamado "tonnage tax", fiscalidad basada en el tonelaje de la flota operada y no en los beneficios de explotación, los navieros podrán optar a aquella si lo hacen por tiempo pre-determinado (diez años), quedarán exentos por los beneficios de sus ventas de buques y no les repercutirán al pabellón la tasa por GT, todo lo cual es especialmente favorable en los tráficos "tramp", donde la rentabilidad de las compraventas de buques supera a la arrastrada de la operación ordinaria de los barcos.

Estas medidas suponen la naturalización de nuestro sector en el área financiero-fiscal de los principales países de la Unión Europea, cuestión de pura competencia igualitaria, a la que se sumarán –con España– este año 2002 también Dinamarca e Italia, si bien la primera lo hará con carácter retroactivo al 2001, lo que da prueba del grado de exigencia y la energía con que los daneses lo había solicitado. ■

2001

CRÓNICA
DE UN AÑO

CONSTRUCCIÓN
NAVAL

Los astilleros comunitarios han sufrido un año más los problemas derivados de la competencia internacional consecuencia de las ayudas concedidas por países de Asia y, concretamente, por Corea, a las empresas del sector, lo que suponía trabajar en condiciones ventajosas.

Frente a esta situación, la Comisión de la Unión Europea ha matenido en este periodo una posición errática. Hace unos meses, las autoridades comunitarias señalaban su decisión favorable a denunciar a Corea ante la Organización Mundial de Comercio a la vez que señalaban su disposición a apoyar las ayudas para los astilleros comunitarios. Pero, frente a esa posición inicial, finalmente Bruselas ha señalado que ni denunciará a Corea ni habrá ayudas comunitarias

BRUSELAS NI CONCEDERÁ AYUDAS NI DENUNCIARÁ A COREA

El Consejo de Ministros de Industria de la Unión Europea, pese a la recomendación de la Comisión en sentido favorable a las ayudas temporales a los astilleros, las ha desestimado, finalmente, en su reu-

nión del pasado miércoles 5 de diciembre. Entendidas las ayudas como una solución transitoria mientras durase el procedimiento anti-dumping contra Corea del Sur, Bruselas no solamente las desestima, sino que no habrá ni denuncia ante la OMC. Las ministra

española de Ciencia y Tecnología, Anna Birulés señaló, con la natural sorpresa y decepción por este giro de la política UE, que "España ha hecho todos los esfuerzos necesarios para la defensa de su sector de construcción naval y seguirá con programas





propios de apoyo a los astilleros”.

Los negociadores españoles ponderan la probabilidad de retomar este expediente durante su inmediata presidencia de la Unión Europea, del próximo semestre, aunque no es frecuente que los países que presiden se muestren especialmente beligerantes en este tipo de debates, y, además, el país que nos relevará —Dinamarca— es abiertamente contrario a las referidas ayudas temporales.

Bruselas estaba dividida a la hora de contemplar este mecanismo temporal de ayudas, Ciertamente, Reino Uni-

do, Holanda, Suecia, Dinamarca, y Finlandia se opusieron a la misma, desde un primer momento, pero ha sido Francia —en la reunión de referencia— la que inclinó la mayoría en contra, al no gustarle tampoco el carácter discriminatorio de las ayudas, que solo contemplaban a porteadores y quimiqueros.

En fin, un profundo fiasco para media Europa del sector naval, porque el daño del dumping surcoreano ya está hecho y empobrece indivisiblemente a la tecnología naval de la Unión Europea. La ministra Anna Birulés defendió con vehemencia las ayudas temporales, reiterando

◆ **España no renuncia a retomar el expediente para la concesión de ayudas durante la presidencia comunitaria**

que en ningún caso deberían limitarse a potacontenedores y quimiqueros, porque todo el sector de construcción naval queda afectado por las conductas de los astilleros surcoreanos. Y, si en una primera intervención se mostró parti-

daria de las ayudas e incluso se complementarias desde España, añadió que no se renunciaría a hacerlo aquí, tras la negativa del Consejo de Ministros de la UE.

Para este, contaría con el resquicio de que Bruselas las autorizase por el mecanismo previo de la notificación caso por caso, que el Comisario de la Competencia, Monti, ha reconocido como viable al efecto.

La ministra añadió que “los astilleros españoles van a seguir siendo competitivos en cualquier caso y no renunciaremos nunca a asistirlos en investigación y desarrollo”. ■

2001

CRÓNICA
DE UN AÑO

Al cumplirse un año de funcionamiento del conglomerado IZAR, y de la "cohabitación" de astilleros militares y comerciales en España, por tanto, hay que referirse a una buena velocidad de sus productos-estrella, el programa de fragatas y los supermetaneros, pero también a los 87 proyectos vivos de I+D con que cuenta actualmente, y su aspiración a convertirse en un auténtico supermercado naval, primer vendedor de tecnología en Europa.

IZAR APUESTA POR SER UN SUPERMERCADO NAVAL

IZAR acaba de lanzar una plataforma de comercio electrónico ("e-procurement") a la que ha asignado 1.000 millones de pesetas de inversión, con Finmática España y T-Systems, para las compras, la subcontratación, el ahorro, las sinergias y la posterior venta de sus tecnologías de construcción naval. El conglomerado español de astilleros, que compra o subcontrata externamente el

para poder presentar al comprador la oferta global del buque, del servicio y la tecnología. Pero también, internamente, los más de 11.000 profesionales de IZAR precisaban tener o descargar a la red sus actividades y comunicaciones. Y esta plataforma de "e-procurement" podrá empezar a hacer compras y seleccionar ofertas ya en el 2002, pero será un punto de partida para que la "marca IZAR" comience a ofertarse en Europa entera, a sus ingenieros, armadores, etc., como supermercado naval.

co de tienda o supermercado naval, al integrar el producto completo y hacer del vendedor el interlocutor único y principal para adquirir los barcos del futuro, que son los de alto valor añadido, como los ferries, la alta velocidad, etc., donde la tecnología prima y hace y deshace líderes, acredita oficinas técnicas, modelos y planos, y los hace valer indistintamente para la construcción militar—de ciclo más largo—o la civil, más exigente, rápida y cambiante.

Siendo recurrente el viejo pleito de los astilleros europeos con el "dumping" de los constructores asiáticos, la "internetización" de IZAR será un motivo más de superación del problema, por la propia altura tecnológica de los medios, que no tratan de construir más ni más barato, sino de ganar la batalla del valor añadido.

El Plan Industrial de IZAR, que apunta al 2005, contempla a la compañía como "un motor de sinergias" en el que los éxitos indiscutibles de la tecnología militar naval van a ser "exportados" a la comercial, lo que no quiere decir que esta última deje de sumar al prestigio centenario de la construcción naval española. La "cohabitación" del astillero militar con el comercial permitirá, después de este rodaje, ofrecer al armador la solución global a su proyecto, como apenas puede hacerlo algún otro astillero del mundo.

El proyecto de "e-procurement" conforma el concepto físi-

Para los gestores de IZAR queda claro que el sector naval europeo apunta a la integración, tal como ha ocurrido en el aeronáutico, pero a diferencia de lo que ocurre en éste—series largas de aviones—las tipologías de barcos serán mucho más cambiantes y exigentes, por lo que el proceso resultará más complicado y competitivo. Y a ello se apresta el astillero español, que abrirá tienda electrónica ya este año, para intentar ser líder de oferta en construcción, reparación, transformaciones, propulsión, energía, sistemas, asistencia y mantenimiento, etc.

Tal extenso campo de actuación ha trascendido incluso a industrias de tierra, cogeneración, plantas desaladoras, motores de cuatro y dos tiempos, energía eólica, etc., por lo que *sinergia* es la palabra y *valor añadido* su predicado. Así ha cumplido IZAR su primer año de funcionamiento global y pone pies afuera con su tienda electrónica en marcha. ■



cincuenta por ciento de sus materiales constructivos, quiere arrancar el año 2002 a velocidad de crucero ya en Internet, lo que le reportaría un ahorro estimado de más de 3.000 millones de pesetas, en el primer año de funcionamiento en la red.

Sus producciones, de alto contenido tecnológico y en 27 segmentos del mercado naval, requerirían esta ordenación de sus aprovisionamientos y compras,

Nueve años después de la histórica catástrofe de la costa coruñesa, en la que el petrolero "Mar Egeo" derramó 80.000 toneladas de crudo, tres mil afectados –trabajadores del mar y el marisqueo– perciben ya indemnizaciones por valor de 13.000 millones de pesetas, al llegarse a un laborioso acuerdo entre el Estado español y el Fondo Internacional para la Compensación de Daños por Hidrocarburos (FIDAC).

MEDIO AMBIENTE

EL "MAR EGEO" INDEMNIZA A MÁS DE TRES MIL PESCADORES AFECTADOS

Una maniobra equívoca, en la mañana del 3 de diciembre de 1992, significó el embarrancamiento y la partición del petrolero, con un impresionante vertido, cuyas consecuencias examinó una Corte de Londres en prolongado pleito. Los últimos cabos del litigio se refirieron a la llegada a un acuerdo de porcentajes entre los responsables, tras de lo cual Hacienda ha empezado a librar los primeros pagos, en tanto el Estado español, asimismo, adelantó créditos a los damnificados.

La sentencia clarificó, históricamente, el daño medioambiental y sus repercusiones sobre los afectados de la zona, pescadores, acuicultores y mariscadores de A Coruña, Malpica, Caión, Lorbé, Mera, Sada, Pontedeume, Ferrol y Ares, pero esto ya ocurrió en 1996, y fue preciso continuar la porfía hasta julio de 2001, al no

ponerse de acuerdo los dos responsables finales –el Estado español y el FIDAC– sobre su porcentaje del pago total.

Los negociadores españoles obtuvieron satisfacción a sus peticiones, en el sentido de que el FIDAC debería aportar el máximo a que estuviese autorizado –en el momento de producirse la catástrofe–, unos 9.000 millones de pesetas que tenía en caja, pero el Fondo resistió este argumento con el de que ambos responsables deberían asumir la indemnización al cincuenta por ciento. Al fin, el acuerdo se estableció en los 9.000 millones del Fondo y los 4.000 del Estado español, y una Comisión Interministerial hizo el seguimiento de la problemática de los afectados, cuyas Cofradías e instituciones desarrollaron también una laboriosa gestión.

El Instituto de Crédito Oficial (ICO) instrumentó unos préstamos de adelanto para que los tres mil afectados pudiesen responder a sus situaciones de cesantía en la pesca y el marisqueo, y una vez más han sido las instituciones públicas, en definitiva, las que afrontan los resultados catastróficos desprendidos de la actividad comercial, no obstante sentenciarse negligencias o conductas imprudentes en la navegación.

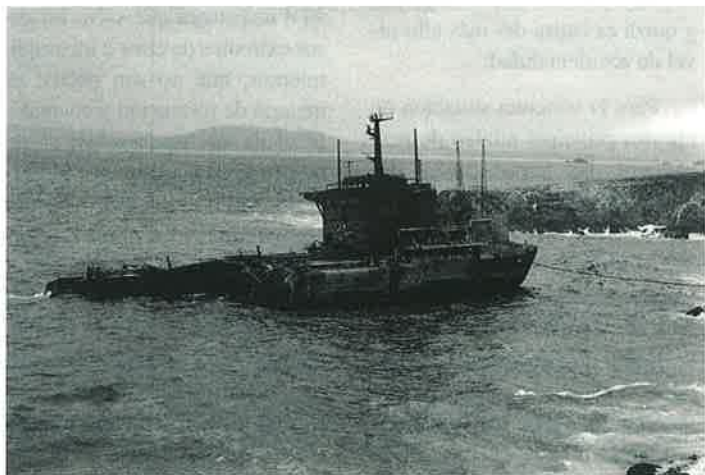
Si en el orden anecdótico el final feliz de la catástrofe queda plasmado para la posterioridad al ser instalada el ancla del

"Mar Egeo" en la Casa de los Peces de A Coruña, la conciencia medioambiental y sensibilidad ante los riesgos del transporte petrolífero por mar no se verá recompensada hasta que se institucionalicen medidas de responsabilidad más consecuentes.

Los sucesos del "Mar Egeo" –al nivel español– como el del "Erika" en la Unión Europea han conseguido, al fin, la existencia de un antes y un después en el enfoque punitivo y la seguridad de las vidas en el mar y la defensa del medio ambiente marino, y no han ocurrido en balde a la hora de diseñar la próxima Directiva de Seguridad Marítima de la Unión Europea.

La próxima creación "ex novo" de la Agencia de Seguridad Marítima Europea contemplará la solidez de un fondo de compensación para las catástrofes de vertidos de hidrocarburos con suficiencia dotacional. Y serán asimismo reforzados los instrumentos legales de afianzamiento de la responsabilidad, para que –como ha ocurrido en el caso del "Mar Egeo"– hayan pagado, en definitiva, el Estado y el FIDAC, cuando el armador fue asimismo condenado en la histórica sentencia de Londres.

Como otro tanto vendrá a ocurrir, por todos los indicios, con los pagos que se desprendan de la catástrofe del "Erika", cuyos afectados esperemos tarden ya menos de nueve años en ser indemnizados. ■





COMUNICACIONES
MARÍTIMAS

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha debido replantearse la continuidad de Radio Costera, hasta el año 2005 o más, ante los reiterados y frecuentes fallos del Sistema Mundial de Socorro (SMSSM) que se apoyan en la llamada selectiva digital. Ambos sistemas seguirán conviviendo así, hasta entonces, con el natural alivio para grandes sectores de la navegación, los unos por su temor a los fallos del sistema satelitario y digital, y los otros porque en realidad iban muy retrasados en la implantación del mismo.

RADIO COSTERA PRORROGARÁ LA ESCUCHA HASTA EL 2005

El nuevo Sistema Mundial de Socorro (SMSSM) ha sido objeto de críticas por el retraso de su implantación, ya que ésta se hallaba prevista para 1999 y puede decirse que no lo está aún en el presente, tanto por falta de infraestructuras como de formación en quienes deben operarlo. En pura teoría, el sistema digital y satelitario debiera funcionar con una pulsación de tecla o botón, pues el satélite enviaría así la señal identificativa y el código, pero la práctica presenta resultados de pobreza severa, cuando lo que está en juego es algo tan inapreciable como el valor de las vidas humanas en el mar.

Es por lo que los tradicionales sistemas de escucha ininterrumpida, lo que se conoce como Radio Costera, merece los honores de la prórroga—cuando menos— y el reconocimiento expreso de su validez. Es como si pugnasen el oído humano y la tecnología, con victoria del primero, del calor de la palabra sobre la frialdad de la pantalla. Y Radio Costera gozará de buena salud, por lo que Telefónica—su soporte— deberá volver a ser contratada, ya que finalizaba el servicio en el 2002.

Para una mayoría de usuarios, las autoridades marítimas han potenciado, ciertamente, los servicios de salvamento desde la costa, pero tal vez en demérito de los del mar, no menos importantes y complementarios. Y lo que en el común de la navegación se reconoce como fallo reiterado, falsas alarmas y errático funcionamiento, en el sector de la pesca alcanza resultados preocupantes y quizá es causa del más alto nivel de accidentalidad.

Para la concreta situación de nuestro principal núcleo de pescadores, las tripulaciones gallegas de proximidad o las que van al Gran Sol, la preparación del cambio de sistema de escucha está siendo especialmente ardua: las pequeñas embarcaciones de pesca en proximidad apenas están dotadas de medios, y las que iban al Gran Sol fueron las primeras en tener que prescindir

—al caer fuera de zona de escucha— del sistema tradicional.

Los fallos de comunicaciones, que lo son también de avisos y pistas sobre la meteorología, figuran así entre los principales argumentos de la sinistralidad del sector. De la fragmentaria implantación del nuevo sistema no pueden seguirse aún estadísticas fiables, pero las protestas forman ya clamor y reclaman un llamamiento a la responsabilidad que la Organización Marítima Internacional (OMI) ha asumido con la prórroga a Radio Costera.

Para el problema concreto de los pesqueros españoles en Gran Sol, la situación se paliará con una escucha general para todo el centro de control marítimo asumido por las autoridades de Gran Bretaña, que éstas consideran un servicio maduro y eficaz.

También se planteará, en el intermedio, una política preventiva e inspectora que salve los casos extremos de error e incumplimientos, que no son pocos, en materia de formación y adaptabilidad de las tripulaciones al supuesto salvamentista. Por último, y no menos importante, el noveno período del Subcomité de Seguridad OMI ha escuchado, al fin, la propuesta española, para que todo lo legislado en materia del Convenio de Seguridad Solas sea vertido a nuestro idioma, al mismo nivel que las lenguas oficiales inglesa y francesa. ■



El pasado 12 de septiembre la Comisión Europea lanzó el muy esperado "Libro Blanco" que hace una proyección al año 2010 de la política del transporte en sesenta medidas, de las que entresacamos las que se refieren al sector marítimo. La política común de transportes, sus directivas y reglamentos, es de las que llevan un mayor retraso dentro del acervo comunitario, y de ahí la expectación existente en todo el mercado interior.

"LIBRO BLANCO" DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN LA UE

Bajo el novedoso concepto de las "autopistas marítimas", el texto se refiere a la necesidad de complementar la Red Transeuropea de Transportes con la alternativa a la carretera que van a significar los enlaces interportuarios. Si en un primer momento, desde 1992, se apostó por el impulso a la navegación intereuropea y el llamado cabotaje de corta distancia "Short Sea Shipping" (SSS), se propende a profundizar sus estudios de viabilidad y a involucrar al sector privado en las inversiones.

Bajo el propósito de salvar los grandes cuellos de botella del sistema europeo de transportes —el "Libro Blanco" cita expresamente los obstáculos naturales de los Alpes y los Pirineos— la Comisión Europea quiere lanzar las "autopistas marítimas" con efectos 2004, en que se harán públicas las propuestas de líneas y concursos con apoyo de Bruselas.

La Comisión Europea confirma su apoyo a los sistemas especiales de fiscalidad para las empresas navieras, basados en el tonelaje de los buques ("tonnage tax") y tendrá lista una directiva

en 2002, al objeto de volver a atraer a los operadores que lo hacen bajo pabellón de terceros países.

Asimismo, el "Libro Blanco" se refiere a las directrices ("guíes") sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, para salvar las distorsiones existentes sobre la libre competencia, lo que también legislará en 2002. En la misma línea, se potenciarán los proyectos intermodales ("programas Marco Polo") y todos aquellos que salven las dificultades interfronterizas, a revisar en 2005. Igualmente, se trazan ideas básicas de revisión sobre la fiscalidad de los combustibles, tarifas y peajes, bajo el principio económico de que cada usuario soporte el precio total o coste del servicio.

En materia de seguridad marítima, se resumen los llamados "paquetes ERIKA I y II" acerca de la problemática del transporte marítimo de crudo petrolífero y defensa del medio ambiente, y se anuncia un sistema integrado de gestión y control de tráfico "desde el Bósforo al Báltico".

Con la creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima existe la intención de actuar no

solamente en los casos de accidentes en el mar y las costas, sino apoyar la lucha contra las cargas peligrosas y derrames, la inmigración ilegal y el tráfico de drogas. El "Libro Blanco" apunta a la necesidad de "acabar con la navegación subestándar", por lo que apoya la iniciativa de Japón, en el sentido de dar plenos poderes a la Organización Marítima Internacional (OMI) para que audite a los Estados de bandera y detecte a los infractores.

Bruselas quiere a definir "unas condiciones mínimas de política social a bordo", es decir, que existan criterios comunes para el embarque, la capacitación profesional, el horario y las condiciones de trabajo y de la vida a bordo, para lo que iniciará un diálogo con los empresarios y las organizaciones sindicales.

Y, con vistas a la próxima ampliación de la Unión Europea, los actuales Quince se proponen que en Europa no existan "puertos de conveniencia", indicando que el grado de exigencia tiene que ser común a todos y con normas de mínimos que deberán vigilar los respectivos controles estatales.

La Comisión Europea se da por convencida de la necesidad de actuar dentro de la Organización Marítima Internacional (OMI) "con una voz única", como modo de ampliar su grado de influencia y terminar con la desunión existente entre los Quince, para lo que se propone solicitar como tal su acceso oficial a la OMI, la OIAC y Eurocontrol, así como a las organizaciones de navegación del Rin y el Danubio. ■



2001

CRÓNICA
DE UN AÑO

SEGURIDAD
MARÍTIMA

A la altura de los diez primeros meses de 2001 ningún mercante español fue objeto de detención en puerto extranjero tras las reglamentarias inspecciones de seguridad y de cuidado medioambiental, por lo que nuestro país estaría a punto de abandonar la "lista gris" y acceder a la "blanca". Entraría así en la élite mundial de las flotas más seguras, junto con Estados Unidos, Noruega y Francia, según la categorización del Memorándum de París (MOU).

LA FLOTA ESPAÑOLA, HACIA LA "LISTA BLANCA" MUNDIAL

La flota mercante española, si consigue doblar el año con detenciones-cero, abandonaría la "lista gris" —en la que está a la par con las de Taiwán y Bahamas— y mejoraría este registro de prestigio mundial, como ya lo ha hecho en el capítulo de actuaciones inspectoras en sus puertos los últimos años. Ha contribuido así, sustantivamente, a la progresiva eliminación de los buques subestándar en las aguas europeas, que lleva a cabo el MOU de París, un convenio suscrito por diecinueve Estados europeos y Canadá, por la seguridad marítima.

Precisamente en febrero último entró en vigor en España el nuevo Reglamento de Inspección y Certificación de Buques, que sustituye al de 1971, y cuya principal novedad fue la incorporación del auto-despacho. Esta fórmula, que permite su utilización a los barcos que zarpan o arriban fuera de horario, ha significado un

avance en la fluidez de los tráficos marítimos, aunque su implantación causó problemas iniciales y sospechas en el sentido de amparar fallos de seguridad y cargas peligrosas. La nueva reglamentación también causó una pequeña grieta entre los intereses corporativos, al dividir las actuaciones ante la emergencia según la zona del buque en que ésta se produjese, ya que interviene el ingeniero naval en las averías internas del buque y el titular marino si se trata del exterior. Marina Mercante atribuyó esta problemática a los primeros tiempos de rodaje de la norma y reconoció falta de medios de inspección en las Capitanías, porque, en cualquier caso, el barco con cargas peligrosas nunca puede utilizar la fórmula del auto-despacho.

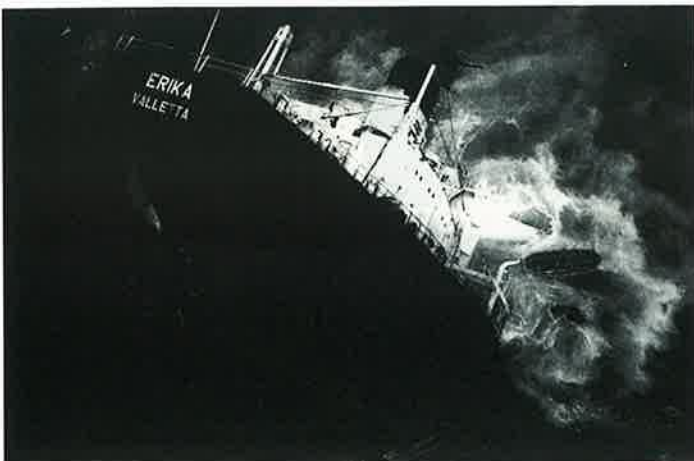
Para el director general de Marina Mercante, López-Sors, "España ha cumplido con creces la tarea inspectora del MOU de París, muy por encima de revisar el 25 por ciento obligatorio de barcos extranjeros que tocan nuestros puertos, y hemos sido todo lo estrictos que nos permitieron nuestros medios al aplicar —desde marzo— el nuevo Reglamento".

Por cuarto año consecutivo, Fomento y la Dirección General de Marina Mercante han perfeccionado —junto a Salvamento Marítimo, Cruz Roja, Defensa y Guardia Civil y la coordinación de las comunidades autónomas— la Campaña de Seguridad en la náutica de recreo. Este segmento de la navegación es inspeccionado específicamente entre los 15 de junio y septiembre, y con sufi-

cientes medios de respuesta a su espectacular crecimiento, que ya alcanza las 200.000 embarcaciones, y a las que sumó 12.000 más en el último verano. La tarjeta náutica y las instrucciones en todos los idiomas de la UE y lenguas cooficiales españolas han sumado seguridad al sistema.

Sendos acuerdos con las autoridades marítimas de Gran Bretaña han permitido al Estado español profundizar en el régimen de seguridad, inspección y control de tripulaciones en los buques pesqueros que operan a las alturas de Gran Sol, y la progresiva implantación de los equipos de salvamento y radio-balizas en las pequeñas pesquerías artesanales de nuestras costas hará de esta obligatoriedad un argumento más de seguridad en la pesca, actualmente el segmento de mayor siniestralidad.

La Organización Marítima Internacional, al cumplirse cinco años de la implantación del International Safety Management (Código ISM) para los buques de pasaje, ha advertido de su próxima ampliación a todos los mercantes, a partir del 2002, entendiéndose que sigue siendo muy elevado el número de detenciones por defectos de seguridad. En las mismas Radio Costera seguirá por cinco años más, una vez detectados los fallos del sistema satelitario SS/MM y la elevada producción de falsas alarmas, y en España, concretamente, se ampliarán los separadores de tráfico de Finisterre y Estrecho, en respuesta a los incrementos de los tráficos. ■



Con un amplio consenso parlamentario el Gobierno ha sido instado a remitir a las Cortes Generales un proyecto de Ley Reguladora de los Regímenes económico-financiero y tributario de los Puertos, en cuyo anteproyecto trabaja en la actualidad. Así lo reveló el Ministro de Fomento, Álvarez-Cascos, en el IX Congreso de Tráfico Marítimo, celebrado en Santander el pasado octubre.

PUERTOS

HACIA LA AUTOFINANCIACIÓN Y LOS SERVICIOS EN LIBRE COMPETENCIA

La Administración anuncia así “un compromiso de política portuaria estatal, que se dirige a la modernización del sistema, bajo las grandes líneas de la búsqueda de autofinanciación y libre competencia”. Este próximo marco regulador promoverá –en palabras del mi-

- Creación de fondo específico de solidaridad interportuaria.
- Competencia entre los puertos de interés general.
- Libertad de acceso de la iniciativa privada a prestar servicios.
- Libertad tarifaria en aquellos servicios en régimen privado.
- Apertura a las bonificaciones en las tasas portuarias.
- Fomento de la iniciativa privada en la financiación de instalaciones.
- Potenciación del papel regulador del ente Puertos Españoles.
- Desarrollo de un modelo de gestión de concesión extensiva del dominio público portuario.

Para el presidente del organismo público Puertos Españoles, José Llorca, el nuevo texto legal “consolidará el balance positivo del sistema en los dos últimos años, en los que los conflictos tarifarios y fiscales que amenazaban con desestabilizar el modelo de gestión y el equilibrio económico de nuestros puertos han entrado en vías de solución”.

La Administración quiere reflejar en un marco modernizador los grandes retos del negocio portuario, no ajenos al modelo de globalización, y que, en el caso de España, empieza a reclamar un futuro más abierto y de escala planetaria que necesita respuestas competitivas.

La próxima Ley de Puertos complementará así, sectorialmente, la Ley Reguladora de la Concesión de Obras Públicas, que supondrá –para los puertos–

disponer de un instrumento fundamental para fomentar la actividad privada en la financiación y explotación de infraestructuras.

Las Autoridades Portuarias se refieren a la nueva Ley como un esfuerzo modernizador de un sector cohesionado y que se autofinancia, actualmente, en tanto que avanza en el aspecto tecnológico y multifuncional hacia una nueva cultura: el proceso globalizador.

La moción aprobada por el Congreso de los Diputados, en el pasado mes de mayo, insta al Gobierno, textualmente, “a que el Ministerio de Fomento desarrolle los instrumentos de solidaridad del sistema portuario de interés general, de acuerdo con los principios de autosuficiencia global y de internalización de la totalidad de costes, sin recurrir a los presupuestos generales del Estado, como elementos que refuercen el concepto de sistema portuario en un marco de autonomía de gestión y leal competencia”. Y reconoce, asimismo, la necesidad de reajustar el funcionamiento del ente Puertos del Estado, luego de la pérdida o abandono de gran parte de sus competencias al modificarse la Ley de Puertos de 1997.

Bruselas, asimismo, prepara una nueva Directiva, por la prestación de carga y descarga por dos o más empresas en cada puerto, el abaratamiento de tarifas y la ampliación de la competencia, lo que afectará a veintitrés grandes puertos españoles. ■



nistro– “la existencia de una competencia suficiente entre los puertos y establecerá, en su caso, las obligaciones de servicio público así como las prescripciones de no discriminación, calidad y seguridad, mínimo coste y funcionalidad, en línea con los criterios de la Unión Europea”.

La nueva Ley de Puertos, cuyas líneas directrices siguen el llamado “Libre Verde de la UE” revisará todo el marco concesional y de las prestaciones de servicios en los siguientes rubros:

- Autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios.
- Autofinanciación del sistema.



ARTÍCULO	Revista	Mes
Acuicultura		
La industria de harinas de pescado gana posiciones en el mercado ...	390	Enero
Expo Rápita 2001: la acuicultura irrumpe en la feria	395	Junio
Campaña del From para promocionar la acuicultura marina y continental ..	397	Septiembre
Grandes reportajes		
La náutica en una ola histórica	390	Enero
"Sinaval-Eurofishing/2001" decanta la recuperación	392	Marzo
Fondos marinos al óleo	392	Marzo
Expo Náutica: la Feria del Mar en Madrid	394	Mayo
Un océano de historia	394	Mayo
Museos: retazos de la historia marinera	395	Junio
La náutica de recreo se consolida en Galicia	397	Septiembre
Instituto Social de la Marina		
El nuevo "Esperanza del Mar"	390	Enero
El "Esperanza del Mar" realizó una demostración de salvamento. Rescates en el mar	391	Febrero
El ISM colabora en la modernización del sector pesquero artesanal de Perú	392	Marzo
El buque hospital "Esperanza del Mar" colaborará en la toma de datos meteorológicos	392	Marzo
El "Remolcagure Bat" inició la campaña de apoyo sanitario a las flotas del bocarte, del bonito y del pez espada	392	Marzo
Bamio: la mayoría de los alumnos encontró trabajo en la especialidad elegida	394	Mayo
Comenzó la costera del bonito	395	Junio
La Directora General del ISM clausuró un curso de seguridad marítima y control de reservas marinas	395	Junio
Campaña de prevención de accidentes en cubierta	395	Junio
La oferta formativa de Bamio	396	Julio-Agosto
María Antonia Lucena: el nuevo "Esperanza del Mar" asistirá a la flota española en todos los mares del mundo	396	Julio-Agosto
El "Esperanza del Mar", ayer y hoy ..	397	septiembre
El nuevo "Esperanza del Mar"	397	Septiembre
Historia y balance del anterior "Esperanza del Mar"	397	Septiembre
Así es el nuevo buque sanitario "Esperanza del Mar"	397	Septiembre
El "Esperanza del Mar" zarpó hacia caladeros africanos para asistir a la flota pesquera	398	Octubre

ARTÍCULO	Revista	Mes
Gerardo Camps presentó la carta de servicios del Instituto Social de la Marina	398	Octubre
Programa de Sanidad Marítima. Objetivo: acercar la medicina al mar	398	Octubre
Guía Sanitaria a Bordo	399	Noviembre
El "Esperanza del Mar", presentado en Mauritania	399	Noviembre
II Jornadas de análisis de la pesca artesanal	399	Noviembre
FSE-ISM. Financiación conjunta	400	Diciembre
Marina Mercante		
La inspección de buques incorpora la de tripulaciones, mercancías y equipos operativos	390	Febrero
El sector naviero toma velocidad de crucero	391	Febrero
La UE acusa a los astilleros surcoreanos de vender "a precios temerarios"	391	Febrero
Situación laboral en los barcos con bandera de conveniencia	391	Febrero
Cerco a la flota con banderas de conveniencia	391	Febrero
IZAR nace con la cartera llena de pedidos	393	Abril
España incrementó las inspecciones a buques extranjeros en el año 2000	393	Abril
En marcha el programa de fragatas F-100 para la Armada española ...	393	Abril
Las navieras, al negocio ferroviario ..	394	Mayo
La "Operación Paso del Estrecho", con satélite y por Internet	394	Mayo
Irlanda y Gran Bretaña ya inspeccionan los barcos españoles en Gran Sol	395	Junio
La Marina Mercante registró récord de actividad en construcciones ...	397	Septiembre
El Gobierno promete ayudas complementarias a los astilleros nacionales	398	Octubre
"Operación Paso del Estrecho 2001". Fuerte crecimiento de pasajeros y vehículos	398	Octubre
Indemnizaciones del "Mar Egeo"	399	Noviembre
Buque de formación marítima	399	Noviembre
Cruceros: un sector en alza	399	Noviembre
Barcos con riesgo	399	Noviembre
Medio Ambiente		
La situación del stock Norte se ha agravado en los últimos años	390	Enero
Mareas negras: amenaza de los mares	391	Febrero
El Parlamento Europeo aprobó un documento sobre pesca y medio ambiente	392	Marzo

ARTÍCULO	Revista	Mes
Se incrementan los estudios sobre el "efecto reserva". Raquel Goñi: "Queda mucho por hacer"	393	Abril
Campaña del IEO sobre "captura retenida y descartes". María Nélica Pérez: "Es importante saber a qué edades de la población están afectando los descartes"	394	Mayo
Más del 80% de los puntos de muestreo, aptos para el baño	394	Mayo
Debate sobre el futuro de los océanos	394	Mayo
Contra los vertidos tóxicos al mar	395	Junio
Cientos de miles de aves marinas mueren al año a causa del palangre. Unas muertes innecesarias	396	Julio-Agosto
Veto a los santuarios balleneros	397	Septiembre
Operativo Ergos contra las mareas negras	398	Octubre
Basuras de origen terrestre en el mar. "La incidencia de los residuos sólidos es menor de lo que parece"	398	Octubre

Otros

Los primeros portales marítimos españoles ya navegan	390	Enero
Salvamento marítimo: más barcos y menos emergencias	391	Febrero
La carta náutica electrónica	391	Febrero
Campaña de seguridad para la náutica de recreo	396	Julio-Agosto
Agricultura autoriza aumentar la potencia en barcos con menos de 12 metros de eslora	396	Julio-Agosto
Formación e investigación a bordo	397	Septiembre
Radio Costera seguirá hasta el año 2005	398	Octubre
La Administración gallega y la cofradía de Celeiro involucran a la juventud con el medio marino	398	Octubre

Pesca y política pesquera

Acuerdo pesquero con Marruecos: recta final de las negociaciones en Bruselas	390	Enero
Fuerte reducción de cuotas pesqueras en aguas comunitarias	390	Enero
Atunes para Japón	390	Enero
Repaso a la política en el sector marítimo-pesquero	390	Enero
V jornadas técnicas de pesca de Celeiro: mercados y tecnología pesquera marcan el norte del sector pesquero	390	Enero
Londres pagó todas las indemnizaciones	391	Febrero
Plan para mejorar la estructura del sector pesquero 2000-2006	391	Febrero
Bruselas y Rabat siguen las negociaciones	391	Febrero

ARTÍCULO	Revista	Mes
Empresas mixtas: un futuro laboral incierto	391	Febrero
La flota española mejora sus posibilidades de pesca en Comores	391	Febrero
Las organizaciones de productores controlan más del 50% de la pesca desembarcada	392	Marzo
Medidas para reducir la siniestralidad en el sector pesquero	392	Marzo
Bruselas da un ultimátum a Rabat	392	Marzo
Las cofradías, ante el reto de la comercialización	392	Marzo
La flota de bajura de Celeiro, pionera en cursos de formación	392	Marzo
Espaderos españoles podrán descargar en los puertos chilenos	392	Marzo
"Interatún" agrupa a toda la industria atunera	392	Marzo
El engorde del atún rojo, a debate	393	Abril
Aprobada la Ley de Pesca Marítima	393	Abril
La UE dio luz verde para la reestructuración de la flota que opera en el caladero marroquí	393	Abril
La Administración acelera la implantación del etiquetado en el pescado	393	Abril
La Comisión Europea estudia en el Nalón medidas para salvar la anguila	393	Abril
Los acuerdos de pesca, ejes para la actividad del sector	394	Mayo
Tras la no renovación del acuerdo pesquero con Marruecos, el Gobierno busca salidas para la flota	394	Mayo
Las lonjas virtuales son una realidad	394	Mayo
Significativo incremento de sardinas en las Rías Baixas. Pablo Carrera: "Se confirman los síntomas de mejoría"	395	Junio
Barbate busca alternativas a la pesca	395	Junio
España y Canadá zanján el viejo conflicto pesquero	395	Junio
Bruselas prorrogó las ayudas para la flota del caladero marroquí	395	Junio
"Platuxa 2001". Xavier Paz: "Es una campaña de gran importancia estratégica"	396	Julio-Agosto
Aumentó la demanda y el precio del pescado	396	Julio-Agosto
España recurrió las medidas de la Comisión para recuperar el stock de merluza	396	Julio-Agosto
Pesqueros bajo control a través del sistema español de localización de buques por satélite	396	Julio-Agosto
España quiere más cambios en la política pesquera común	396	Julio-Agosto



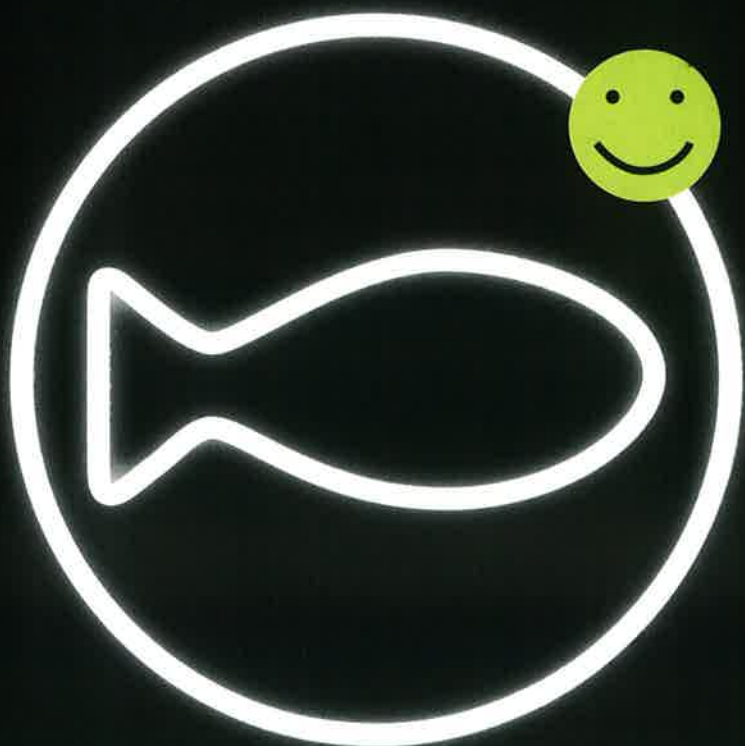
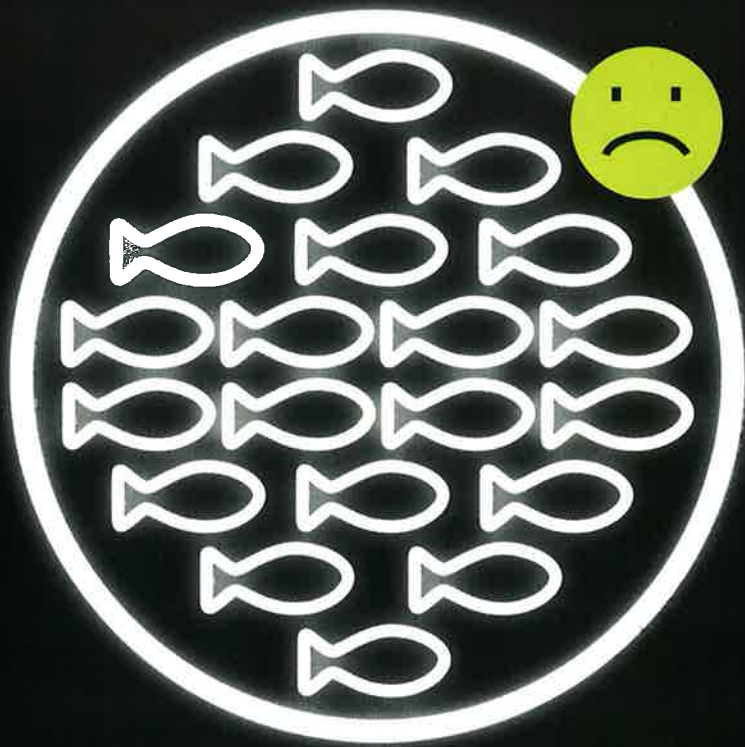
ARTÍCULO	Revista	Mes	ARTÍCULO	Revista	Mes
Noruega y España impulsan sus relaciones pesqueras	396	Julio-Agosto	La dieta mediterránea	397	Septiembre
Pacto de Estado por la pesca	396	Julio-Agosto	Planificación de los puestos de trabajo	398	Octubre
Bruselas pide transparencia en el sector pesquero	396	Julio-Agosto	Alergia a los medicamentos	399	Noviembre
Seguridad y Formación Profesional					
Cámaras submarinas controlan la evolución de las reservas	397	Septiembre	El Parlamento Europeo reclama una "cultura de seguridad" en la pesca	391	Febrero
España busca caladeros alternativos para la flota	397	Septiembre	Expertos europeos analizan la seguridad y el salvamento marítimo	395	Junio
Trabajo y Seguridad Social					
Aumentan las posibilidades de pesca en Mauritania	397	Septiembre	La Seguridad Social terminó el año con 15.236.218 afiliados ocupados	390	Enero
Bruselas dio luz verde al plan de acción para la flota del caladero marroquí	397	Septiembre	Las pensiones mantienen su poder adquisitivo	390	Enero
No consumas "pezqueñines"	397	Septiembre	En marcha las cartas de servicios de la Tesorería General de la Seguridad Social	391	Febrero
El Proyecto Bitácora rentabiliza la pesca artesanal y fomenta el autoempleo femenino	397	Septiembre	El Gobierno aprobó la Reforma Laboral. Objetivos: incrementar el empleo y mejorar su calidad	392	Marzo
Pesca aspira a un "ajuste blando" de la flota	398	Octubre	Baja el índice de incidencia de la siniestralidad laboral	392	Marzo
Bruselas firmó nuevos acuerdos pesqueros con Gabón y Seychelles		398	Más de 2 billones de pesetas para impulsar la formación y crear más puestos de trabajo	393	Abril
Los contratos de trabajo, asignatura pendiente del sector pesquero	398	Octubre	Gerardo Camps: "Nuestro sistema de Seguridad Social será el más avanzado de Europa"	393	Abril
El fin de las volantas	399	Noviembre	Gobierno, empresarios y Comisiones Obreras firman el pacto sobre protección social. Un buen acuerdo para todos	393	Abril
La UE fracasa en su política pesquera	399	Noviembre	Trabajo establece las bases de cotización para los trabajadores del grupo 11 del Régimen Especial del Mar	393	Abril
Ajuste en la flota mediterránea	399	Noviembre	El nuevo acuerdo de pensiones beneficiará a más de 8 millones de personas	394	Mayo
La guerra de la sardina	399	Noviembre	Juan Carlos Aparicio: "La gente del mar contará siempre con una protección especial"	395	Junio
Consumo de pescado en España	399	Noviembre	El Ministerio de Trabajo refuerza las medidas para erradicar los accidentes laborales	396	Julio-Agosto
Congreso de ITF	399	Noviembre	Campaña divulgativa del INSS: "La Seguridad Social es la seguridad de todos"	396	Julio-Agosto
Bruselas aprobó plan caladero marroquí	400	Diciembre	Más de 43 billones de pesetas se destinaron a las prestaciones de la Seguridad Social	396	Julio-Agosto
Jornadas técnicas Celeiro	400	Diciembre	Guía laboral y de asuntos sociales	397	Septiembre
ICCAT mantuvo cuotas	400	Diciembre	Presupuestos de la Seguridad Social 2002. Objetivo: consolidar el bienestar social	398	Octubre
Puertos y Costas					
El AVE llegará al puerto de Barcelona	392	Marzo	Política de empleo en la UE	399	Noviembre
Los estibadores piden cambios en la directiva comunitaria de servicios portuarios	393	Abril	Plan integral Apoyo Familia	400	Diciembre
Carga y descarga por dos o más empresas en cada puerto	394	Mayo			
El sector marítimo portuario busca rumbos en el exterior	395	Junio			
Comercio Exterior lanza un plan de promoción del sector marítimo-portuario	396	Julio-Agosto			
Sanidad Marítima					
Bronquitis crónica	390	Enero			
Salud y lugar de trabajo	391	Febrero			
Los cálculos y el cólico biliar	392	Marzo			
Los camarotes	393	Abril			
La hepatitis C	394	Mayo			
Enfermedad diverticular o diverticulosis	395	Junio			
Hemorragia nasal-epistaxis	396	Julio-Agosto			

CONSUMIR PEZQUEÑINES
NOS HACE DAÑO A TODOS

UNIÓN EUROPEA
Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



SECRETARÍA GENERAL
DE PESCA MARÍTIMA
FROM



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCÍAS

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

Confie siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

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



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.