

MAR

N.º 389 - DICIEMBRE 2000

2000
CRÓNICA DE UN AÑO

**EL IEO
INVESTIGA
CALADEROS
DE FLETÁN**

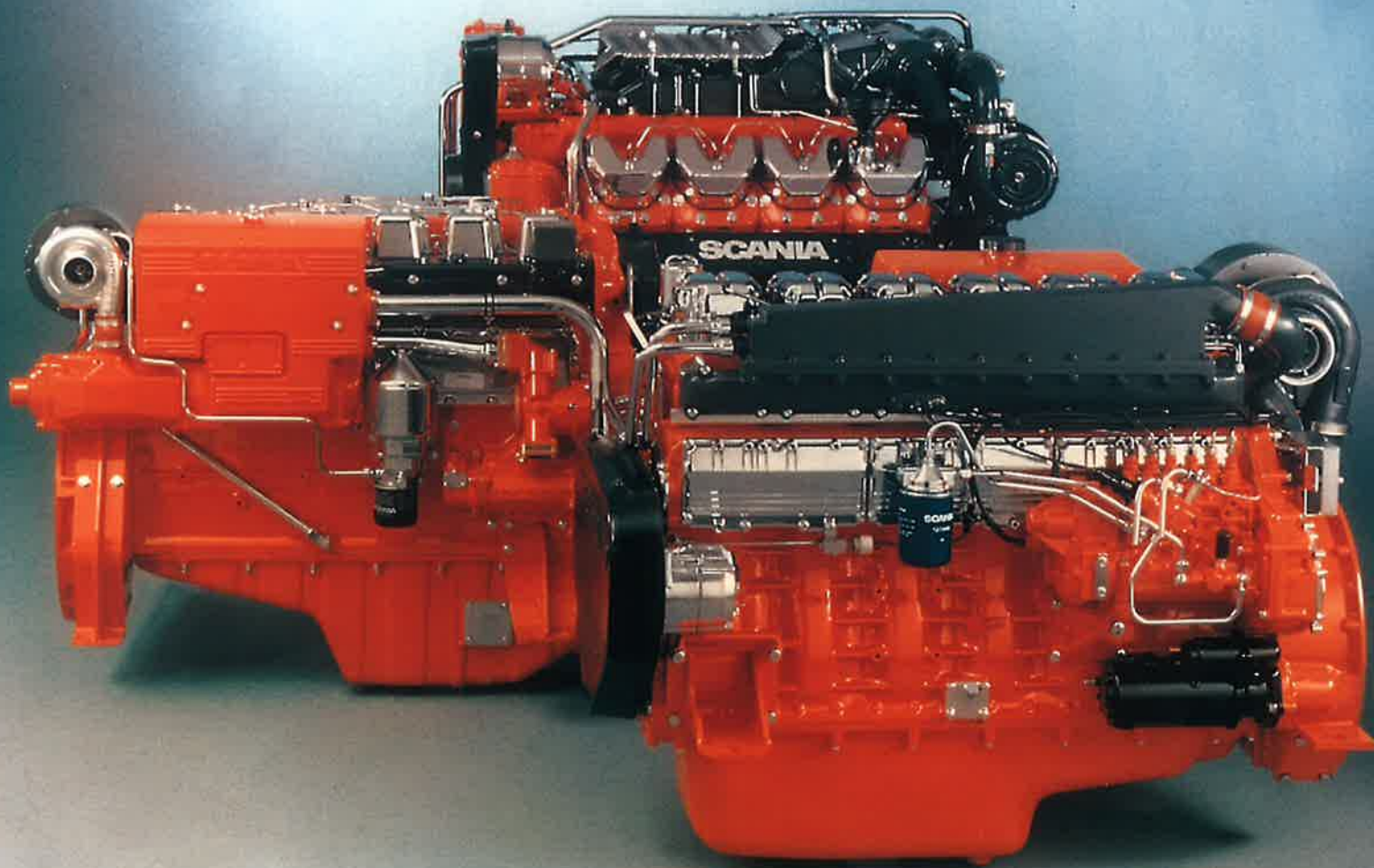
Los oyentes de RNE
le concedieron el
"Ancla de Plata"

**PREMIO PARA EL
"ESPERANZA
DEL MAR"**

Acuerdo pesquero

**BRUSELAS Y MARRUECOS
INTENTAN ACERCAR POSICIONES**

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



Carta a las gentes del mar

Queridos amigos:

Me dirijo a vosotros con motivo de una cita siempre especial: la que nos conduce a las fiestas de Navidad y al paso hacia un nuevo año. Quiero manifestaros en nombre del Instituto Social de la Marina, y en el mío propio, mis deseos de paz y felicidad, tanto a quienes tenéis la fortuna de poder compartir estas fiestas con vuestros seres queridos como, especialmente, a los que permaneceréis lejos de casa.

Quisiera recordaros que el ISM es vuestra entidad de referencia, el organismo que os acompaña todo el año y que, de manera especial en estas fechas, quiere hacer patente esta proximidad. Todo el personal del ISM nos sentimos cerca de vosotros, las gentes que tenéis la mar como lugar de trabajo, y queremos que lo sintáis así dondequiera que os encontréis.

Despedimos el año 2000 con el recuerdo inevitablemente triste por los naufragios que se han producido a lo largo del mismo; el dolor de esas ausencias nos afianza en la certeza de que es preciso avanzar en el desarrollo de medidas que mejoren la seguridad laboral en los buques, tarea en la que el ISM tiene un marcado protagonismo, como bien conocéis.

Cuando nos disponemos a adentrarnos en un nuevo siglo y a estrenar el nuevo milenio, es preciso hacer una mención al futuro que se abre ante nosotros. Un futuro en el que las que hoy definimos como nuevas tecnologías pasarán a ser herramientas usuales de comunicación y aproximación personal. Con este objetivo estamos trabajando ya en la creación de una página web del ISM, como un instrumento de comunicación e información más estrecha, más cercana, dondequiera que os encontréis, por lejos que navegéis.



Termino esta felicitación recordándoos que en el 2001 iniciará su singladura un nuevo buque-hospital. Ha sido, como, sabéis, diseñado para atender las necesidades sanitarias y de salvamento en cualquier caladero y en todos los océanos. Un barco moderno, cómodo, avanzado, operativo, que sustituirá al veterano "Esperanza del Mar", al que vuestros votos han hecho acreedor recientemente del premio "Ancla de Plata".

Con una gran esperanza, os deseo paz y felicidad para un nuevo año que nos adentra en el siglo XXI.

*M.ª Antonia Lucena Varea
Directora General del ISM*

El Estado Mundial de la Agricultura y la Alimentación 2000

Edita: **Fao**, 330 páginas.

La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación ha publicado su informe correspondiente al año 2000 donde además de analizar la situación de la alimentación y los recursos en el último ejercicio, hace un balance sobre los trabajos y las enseñanzas que se han podido sacar en los últimos 50 años en estos campos. A lo largo de más de sus 300 páginas se van desgranando los problemas y las tendencias a la hora de lograr un suministro suficiente de materias primas en todo el mundo a partir de las actividades agrícolas y pesqueras.

Según los datos y los estudios contenidos en este informe, las dificultades de muchos pueblos para acceder a una buena línea de créditos han condicionado en muchos casos su desarrollo ante la escasez de recursos de sus habitantes, dada la histórica pobreza de las zonas rurales. El desarrollo de unas políticas más activas y cercanas para la concesión de créditos ha sido uno de los fenómenos positivos de este periodo, aunque generalmente no llegan en volumen suficiente como para superar retrasos económicos estructurales. Igual-



mente, ha jugado un papel negativo en el desarrollo de la economía en las zonas menos favorecidas el estallido de numerosos conflictos armados, algo que se ha traducido en una mayor inseguridad alimentaria.

De acuerdo con los datos manejados por FAO, en los últimos años del milenio se ha producido una ligera mejoría en materia de seguridad ali-

mentaria, si bien el problema de la desnutrición sigue siendo muy grave. Hace 30 años se calculaba que eran unos 960 millones las personas que no tenían acceso a una alimentación digna y que se hallaban en niveles de desnutrición. Actualmente son más de 800 los millones de personas que se hallan con ese problema, sin que se haya dado una solución a la falta de alimentos.

En lo que afecta más concretamente al sector de la pesca, en los últimos años, según los datos manejados por FAO, se observa una clara línea descendente en el volumen de las capturas, algo que reflejaría fundamentalmente los problemas de recursos en los caladeros más importantes. En este periodo han bajado las capturas en el mar, mientras se mantiene la acuicultura marina. Igualmente, un fenómeno destacable es el ligero aumento de la acuicultura en aguas continentales, aunque en conjunto hay una línea de recorte en las disponibilidades totales de productos pesqueros. El consumo alimentario, que había tenido una curva ascendente en el sector de los productos de la pesca, ha sufrido un retroceso en los últimos años, como consecuencia de una menor oferta y la subida consiguiente de los precios.

Más que una obra-informe sobre estadísticas en el campo de la producción agrícola y pesquera y de la seguridad alimentaria, el libro constituye una reflexión sobre el pasado y el futuro de la agricultura y la alimentación en general, de cara a superar las actuales carencias para evitar que más de 800 millones de personas sufran desnutrición. ■



6 ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS

Bruselas y Rabat avanzan en las negociaciones para la renovación del acuerdo pesquero.

Sumario

MAR 389

6 Negociaciones para renovar el acuerdo pesquero con Marruecos.

10 Curso ISM/OIT en Bamio sobre protección social en el mar.

13 Premio "Ancla de Plata" de RNE al "Esperanza del Mar".

14 Campaña de investigación del IEO sobre caladeros de fletán.

18 Reunión anual de la ICATT.

21 Balance de un año.



10 CURSO ISM/OIT EN BAMIO

El ISM y la OIT celebraron un curso en Bamio sobre la protección social para los trabajadores del mar.



13 PREMIO AL "ESPERANZA DEL MAR"

Los oyentes de RNE concedieron el premio "Ancla de Plata" al "Esperanza del Mar".

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, Mery Varona, Concha Hernández Carazo y Jesús M. Salamanca. Fotos: Jesús Navarro.

Secretaría de Redacción: María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: Alicante: Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. 965 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. 951 23 82 22. Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n - Tel. 971 72 56 06.

Barcelona: Puigxurriquer, 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. Carlagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n - Tel. 964 22 14 08. Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n - Tel. 985 32 51 03.

Gulpúzcoa: Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40. Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n - Tel. 955 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. 981 28 70 00.

Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. 928 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n - Tels. 982 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Churruga, 2 - Tel. 91 591 99 00. Málaga: Puente del Carmen, s/n - Tel. 952 22 72 75.

Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 88 00. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. 922 27 11 50. Santander: Casa del Mar. Avda. Solileza, 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 03 50.

Villagarcía de Arosa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n - Tel. 986 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 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. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-00-001-2

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

ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS

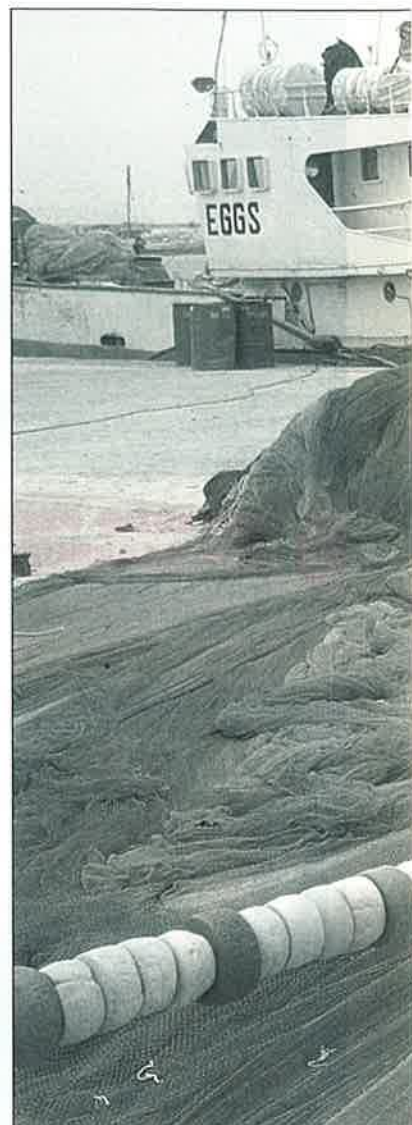
Con la mirada puesta en el uno de Enero de 2000. La Unión Europea y las autoridades de Rabat intentaban al cierre de este número acercar posiciones para la firma de un nuevo acuerdo de pesca entre Bruselas y Rabat, fundamentalmente para la actividad de la flota española con base en puertos gallegos, andaluces y canarios fundamentalmente. Tanto la Unión Europea como la Administración española se han puesto esa fecha como tope para seguir las negociaciones con Marruecos. Si no hay acuerdo en este tiempo, se comenzarían a estudiar planes para la reconversión de las flotas, algo para lo que ya se ha contado con la aprobación comunitaria. Bruselas comprometido igualmente a poner en marcha un programa específico que se debatiría en el consejo de ministros previstos para el mes de Marzo. Mientras tanto, España ha logrado que los ministros de Pesca comunitarios hayan hecho una invitación a la comisión para que, si no hay un nuevo acuerdo en las fechas previstas, se prorroguen las actuales ayudas, tanto para los tripulantes como para los armadores.

BRUSELAS Y RABAT INTENTAN ACORTAR POSICIONES

Las negociaciones para la firma de un nuevo acuerdo de pesca con Marruecos no están aportando nada nuevo sobre lo que ya se conocía de las dos últimas décadas. Por un lado, desde las autoridades de Rabat, se trata de aplazar al máximo un compromiso con el fin de lograr también las mayores compensaciones posibles de las autoridades comunitarias. Hace unos años, el objetivo de Rabat se concentraban en mayores concesiones para sus exportaciones de tomates. En este momento, parece que Rabat no está pujando por esta vía en cuanto estima que las mayores aperturas de fronteras se van a producir en los próximos años simplemente por los acuerdos que se

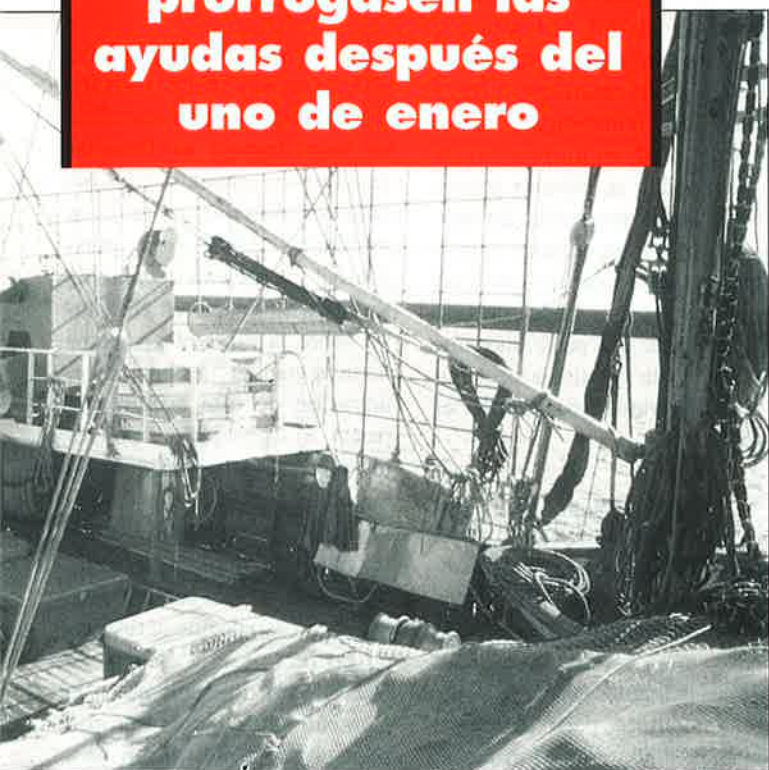
adopten en el seno de la Organización Mundial de Comercio. Rabat se ha enrocado en una serie de demandas en materia de pesca según las cuales la flota comunitaria que faenaba en aquellas aguas se debería reducir al mínimo, debería recortar al máximo sus capturas, debería pagar como en el pasado y aportar además mayores apoyos para el desarrollo del sector de la pesca en ese país.

Por parte de las autoridades comunitarias, como en ocasiones anteriores, se han iniciado tarde los contactos con Rabat. Bruselas se ha hallado en su contra la esa disposición de Marruecos para comenzar las conversaciones. Se han iniciado tarde pero, la verdad es que





Bruselas dio luz verde para que se prorrogasen las ayudas después del uno de enero



Bruselas ha mantenido en todo momento una posición de firmeza y propensa a la negociación que no se ha visto en la delegación de Marruecos .

Al cierre de este número, representantes comunitarios encabezados por el danés Stefan Smidt y la delegación marroquí, se puede decir que ya habían agotado todas las posibilidades para lograr un acuerdo. Marruecos acudió a Bruselas con el ánimo de seguir las conversaciones, pero sin mover un sólo peón de su tablero, lo que significaba prácticamente la eliminación de la flota comunitaria y seguir con una pesquería mínima con un coste como el pagado en los últimos años precedentes de 21.000 millones de pesetas más un canon de

2.500 millones de pesetas. En contra de todo lo que se puede esperar de una negociación, Rabat se ha mantenido hasta la última hora en sus posiciones iniciales sin una sola concesión mínima. Marruecos pretendía que la flota se redujera de casi 400 a solamente unos 150 barcos, que se produjeran un recorte casi total en las capturas de cefalopodos así como de recortes muy elevados en las especies pelágicas. No cedió tampoco Rabat en lo referido a las descargas en los puertos de ese país, aumento de tripulaciones, aumento del 50% en el coste del canon y la reducción de cuatro a solamente dos años el periodo de vigencia del mismo. Por todo ello, Marruecos pretendía seguir percibiendo casi 21.000 millones de pesetas.

ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS

**España
logró en
Niza el
respaldo de
la Unión
Europea
para
disponer de
fondos
importantes
si hubiera
que proceder
a la
reconversión
de la flota**

Frente a este conjunto de peticiones, la Administración comunitaria ha hecho en las últimas semanas esfuerzos importantes para lograr un acercamiento de posiciones. No se ha bajado, como suele decirse, los pantalones, pero Bruselas ha dado pasos significativos para llegar a un punto de entendimiento sin dañar gravemente los intereses de las flotas que operan en esas aguas. La Unión Europea rebajó su petición de cinco a cuatro años para para la duración del nuevo acuerdo. Se mantienen ayudas muy importantes para el desarrollo del sector de la pesca en es país. Los representantes comunitarios no han aceptado en ningún momento el recorte drástico de la flota que se plantea desde Rabat, pero han ausmido la posibilidad de una reducción progresiva de la acutal flota industrial que en unos casos podría ubicarse en otros caladeros y, en otros operar en esas mismas aguas al margen de los acuerdos oficiales como sucede en otros países. Rabat ha enfilado en los últimos años a la flota industrial como especial hincapié como lo pone de manifiesto el número de

barcos que operaban en la captura de cefalópodos y los que lo hacen el la actualida. Por parte de las autoridades comunitarias también hay una disposición favorable al aumento del volumen de los desembarcos en puertos de ese país hasta llegar incluso al 100% especialmente para una parte de la flota que tiene posibilidades de hacerlo, como son los barcos congeladores.

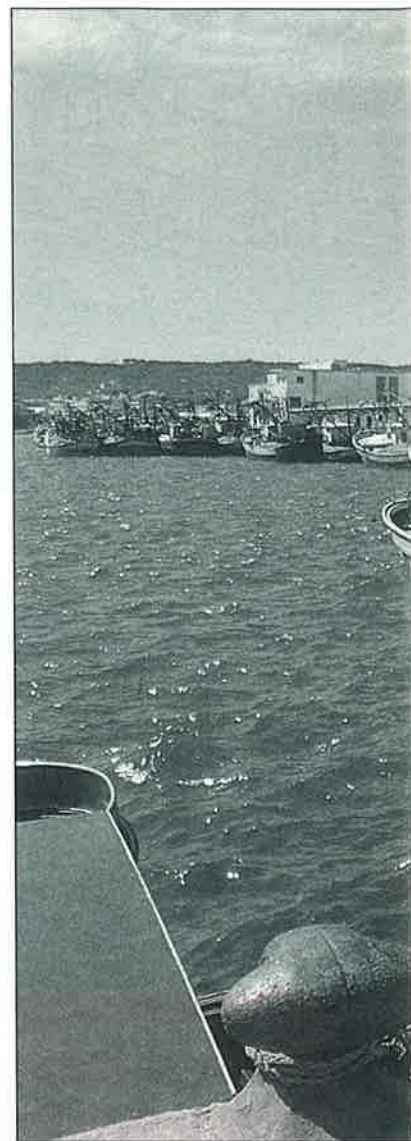
barcos que operaban en la captura de cefalópodos y los que lo hacen el la actualida. Por parte de las autoridades comunitarias también hay una disposición favorable al aumento del volumen de los desembarcos en puertos de ese país hasta llegar incluso al 100% especialmente para una parte de la flota que tiene posibilidades de hacerlo, como son los barcos congeladores.

Frente a estas posiciones comunitarias, hasta el cierre de este número, la posturar de Marruecos ha sido como un frontón. No se han producido movimientos desde el inicio de las conversaciones, razón por la cual la Comisión comunitaria y la propia Administración española se han planteado la posibilidad o necesidad de buscar otras vías para el futuro de esta flota. Ha pasado más de un año desde la parada de casi 400 barcos y la UE se puso como fecha tope el uno de enero para saber definitivamente si habrá o no un nuevo acuerdo con Rabat. Hasta la fecha, las autoridades de Marruecos no han dado ningún signo de estar en negociación.

Tras las reuniones técnicas para la renovación de este compromiso, solamente cabe esperar un decisión política, proceso que lleva directamente el comisario de Pesca Franz Fischler con las autoridades de Rabat, iniciativa que se ha producido a instancias del Ministro español de Agricultura y Pesca Miguel Arias Cañete.

Según los datos manejados por la Comisión de la Unión Europea, el 75% de los barcos que faenan actualmente en el caladero de Marruecos tienen una baja rentabilidad, razón por la cual, en un proceso de varios años se debería proceder a su reconversión. En opinión de las autoridades comunitarias, eso significa que, con o sin acuerdo, se trata de una flota donde una parte muy importante de la misma necesita reestructurarse para abordar el futuro.

España a pujado en Bruselas para la negociación de la firma de un nuevo acuerdo de pesca en condiciones similares a las habidas en los últimos años, aunque se es consciente de las dificultades que se plantean siempre para mantener una posición ante Marruecos.



Sin embargo, ante la posibilidad de que no se produjera esa firma, también se ha desarrollado un buen trabajo en Bruselas para que los armadores y los tripulantes afectados no tuvieran problemas. Desde esta perspectiva, la reciente cumbre de los jefes de Estado en Niza tuvo sobre la mesa el problema de las negociaciones para la renovación de este acuerdo de pesca. El Consejo Europeo tomó nota de la situación de las negociaciones e hizo votos para un buen resultado de las mismas de acuerdo con los intereses de la flota comunitaria. Pero, en caso de que el resultado no fuera ese la cumbre de Niza invitó directamente a la Comisión de la Unión Europea para el desarrollo de un pro-



**Miguel
Arias
Cañete
valora la
reordenación
de esta
flota en
unos
65.000
millones de
pesetas**



grama de acción específico de cara a la reestructuración de esa flota que operaba en el marco de ese compromiso así como para prorrogar el actual sistema de ayudas que se pagan en concepto de inactividad. Eso supone la posibilidad de que las ayudas que se pagan en la actualidad y que terminarían el 31 de diciembre, se podían prorrogar mas adelante hasta que no se pusiera en marcha un plan de reestructuración.

En consecuencia, no se puede hablar de un acuerdo formal para la continuidad de las ayudas, pero existen todas las posibilidades para su prórroga tras el compromiso adquirido por la cumbre de Niza. Los jefes de Estado pusieron como condición que para ello se respetasen las perspectivas financieras. Cabe recordar que durante el último año Bruselas ha dejado de pagar casi 21.000 millones de pesetas a la flota que operaba en esas aguas y que, en consecuencia, se ha producido un importante ahorro por la inactividad.

Bruselas aboga por la firma de un nuevo acuerdo siempre que los ajustes sean discretos en relación con el compromiso anterior. Pero, no está dispuesta a sacrificar la cuota con un mal acuerdo y con un coste financiero injustificado. Caso de que no se firmase ese nuevo compromiso, la Comisión propondrá un plan específico para la reestructuración de esta flota. Este estudio se debería elaborar en los próximos tres meses para que fuera estudiado por los ministros de Pesca en su reunión del mes de marzo. Aunque se está trabajando con la mirada puesta en lo peor, que no haya un nuevo acuerdo, Bruselas intenta al cierre de este número agotar todas las vías políticas de cara a lograr un compromiso aceptable para ambas partes. ■

Vidal Maté

Celebrado en los Centros de Formación de la OIT en Turín y del ISM en Bamio

CURSO SOBRE LA PROTECCIÓN SOCIAL DE LOS TRABAJADORES DEL MAR

Diecisiete representantes de diez países de América Latina (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Honduras, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela), pertenecientes a los Ministerios de Trabajo y a las Administraciones Marítimas de dichos países, han participado en el curso "La Protección Social de los Trabajadores del Sector Marítimo", que se ha celebrado en los Centros de Formación de la Organización Internacional de Trabajo (OIT) en Turín y de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio, durante los pasados días 13 a 24 de noviembre. El objetivo del curso ha sido establecer directrices de cara a mejorar y perfeccionar los sistemas de protección social de los trabajadores del mar de los países ribereños de Iberoamérica. El acto de clausura fue presidido por la Directora General del ISM, María Antonia Lucena.

Las necesidades y el interés de los países de América Latina de perfeccionar sus sistemas de protección social marítima se han ido poniendo de manifiesto reiteradamente en los distintos seminarios que se han venido celebrando en años anteriores en el marco de la colaboración que mantienen el Instituto social de la Marina y la Organización Internacional de Trabajo (OIT). La experiencia interna-

cional acumulada por estos dos organismos constituye elementos de gran valor en el establecimiento de líneas estratégicas para optimizar los sistemas de protección social de los trabajadores marítimos.

Es por esta razón por lo que el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a través del Instituto Social de la Marina, y la OIT han organizado este curso sobre "La Protección Social de los Trabaja-



dores del Sector Marítimo", con el objetivo de contribuir al perfeccionamiento de los sistemas de protección social de dichos trabajadores en América Latina.

Al curso han asistido 17 representantes de los Ministerios de Trabajo y de las distintas Administraciones Marítimas de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Honduras, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela, que son técnicos o funcionarios que desempeñan responsabilidades gerenciales relacionadas con la formulación e implementación de estrategias de protección social para el sector marítimo o funciones de representación institucional en estos temas.

Desarrollo del curso

Durante las dos semanas que ha durado el curso los participantes han podido conocer distintos aspectos de la seguridad y de la salud en el trabajo de la gente del mar, la seguridad social que los protege y sobre las condiciones de trabajo a bordo, así como los referentes a la prevención de riesgos laborales.

El curso se ha desarrollado en dos vertientes: la teórica y la práctica. La primera de ellas es la que se impartió en el Centro Internacional de Formación que la OIT tiene en la ciudad italiana de Turín, y estuvo coordinada por Félix Martín Daza, subdirector de programas de Protección Social

de la OIT. Esta primera etapa fue inaugurada por el Director Adjunto del Centro Internacional de Formación de la OIT, Antonio Grazios, y contó con la presencia de Lynn Villacorta, Directora de Programas de Protección Social de la Organización Internacional de Trabajo.

Durante siete días los asistentes recibieron información teórica sobre la OIT y los trabajos que esta organización lleva a cabo en favor del sector marítimo-pesquero a través de sus Convenios y normas. En este marco se insistió mucho en el Convenio 147, de 1976, que regula las condiciones mínimas de protección social de los trabajadores del mar. Asimismo, se explicaron los instrumentos relativos a la seguridad, salud y bienestar de los trabajadores del mar y los relativos a la Seguridad Social. Esta parte teórica corrió a cargo del representante de la OIT, Dani Apave.

Aspectos prácticos

La segunda parte del curso tuvo un carácter eminentemente práctico y se celebró en el Centro de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio. Aquí los participantes pudieron comprobar cómo este organismo, como entidad especializada, desarrolla en la práctica toda la normativa que tiene suscrita con la OIT y todo el trabajo que lleva a cabo en materia de



protección social de los trabajadores del mar como entidad gestora de la Seguridad Social para el Régimen Especial del Mar.

Esta segunda semana de trabajos en Bamio, coordinada por María Luisa Ortega, del ISM, fue inaugurada por el Subdirector General de Acción Social Marítima de este organismo, Julio Gómez Díaz, quien en su conferencia de apertura habló sobre "El ISM: ámbito de competencias y funciones". El Subdirector General explicó pormenorizadamente los trabajos que realiza el ISM tanto como entidad gestora de prestaciones sociales como en los aspectos de formación de la gente del mar, su atención sanitaria para que esta sea igual a la que reciben los trabajadores en tierra, así como otros aspectos que contribuyen a mejorar las condiciones de vida y trabajo de la gente del mar.

Por su parte el Director Provincial del ISM en Villagarcía de Arousa, Jesús Pérez, hizo un repaso a los trabajos de cooperación internacional que realiza el ISM con distintos países. Otros temas que fueron presentados en esta segunda etapa del curso fueron los relativos a explicar exhaustivamente el Programa de Sanidad Marítima que desarrolla el ISM, a través de la Subdirección General de Acción social Marítima. La asistencia sanitaria que se presta desde el ISM a los trabajadores del mar en su aspec-



to asistencial fue explicada por José Luis Moreiras, Jefe del Servicio de Prestaciones Sanitarias del ISM, y por Gabriel Táuriz, Jefe del Departamento de Sanidad Marítima del Centro de Formación Marítima de Bamio, a través de videoconferencia en conexión con el Centro Radiomédico en Madrid para que los asistentes al curso pudieran comprobar cómo se realizan en tiempo real las consultas médicas desde los barcos con el citado Centro.

La actividad preventiva del Programa de Sanidad Marítima fue analizada por José María Pérez Toribio, jefe del servicio de Sanidad Marítima del ISM. Complementaron estas exposiciones las relativas a "La aplicación en España de los Convenios relativos a la seguridad y salud en el trabajo" y "Las inspecciones derivadas de los Convenios OIT en España".

Pero la mayor parte de la actividad de esta semana estuvo centrada en los aspectos prácticos con la celebración de numerosos talleres de trabajo, debates y visitas a distintos centros representativos de la administración marítima española. Los participantes en el curso, tras conocer el Centro de Formación Marítima de Bamio, visitaron las Casas del Mar de Villagarcía de Arousa y de Cambados, donde pudieron comprobar la atención social que se presta a los marinos tanto en activo como jubilados y las enseñanzas que se

imparten en materia de seguridad en el trabajo, como es la lucha contra incendios.

También visitaron la torre de control de tráfico marítimo de A Coruña y la Capitanía Marítima de esta ciudad de la Marina Mercante, pudieron comprobar cómo se realiza la inspección de los buques con arreglo a lo dispuesto en el "Memorándum de París" y visitaron el Colegio "Mosteirón" que el ISM tiene en Sada (A Coruña) para los huérfanos de los trabajadores del mar, donde celebraron un debate sobre las inspecciones y el programa INSPECMAR. Asimismo pudieron conocer los contenidos del Módulo didáctico y el Manual sobre "La OIT y los trabajadores del mar" elaborado por el ISM

Todas las exposiciones, realizadas por expertos en los distintos temas, fueron seguidas por discusiones, trabajos en grupo, ejercicios prácticos y talleres, en los cuales los participantes intercambiaron experiencias y puntos de vista con el fin de elaborar las conclusiones finales.

Clausura

El acto de clausura de este curso estuvo presidido por la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, quien estuvo acompañada en la mesa por el Almirante Jefe de la Zona del

Cantábrico, el Subdelegado del Gobierno en Pontevedra, Alejandro Millán Mon; Luis Roca; por el director de la Oficina de la OIT en España, Juan Hunt; el Subdirector General de Acción Social Marítima del ISM, Julio Gómez Díaz; el Director Provincial del ISM en Villagarcía de Arousa, Jesús Pérez; el Jefe del Departamento Marítimo de la OIT en Ginebra, Dani Apave, y el Director del Centro de Formación Marítima de Bamio, Juan Viñas.

El primero en tomar la palabra fue el responsable de la OIT en España, Juan Hunt, quien tras agradecer el esfuerzo de todos para llevar a buen puerto el curso y elogiar las instalaciones del Centro de Bamio, abogó por continuar trabajando y aunando esfuerzos por mejorar la seguridad de los trabajadores del mar. En este mismo sentido se expresó el participante en el curso por parte de Honduras, José Rubén Pineda. A este le siguió el de Chile, Manuel Moreno Chávez, quien se encargó de leer las conclusiones (ver recuadro).

Por su parte, Dani Apave, responsable del departamento marítimo de la OIT, insistió en la necesidad de que los países suscriban los Convenios de la OIT y los apliquen para reducir la siniestralidad marítima.

Tras la intervención del Subdelegado del Gobierno en Pon-

El almirante jefe de la zona del Cantábrico visitó Bamio

Coincidiendo con la jornada de clausura del curso sobre "La protección Social de los Tabajadores del Mar", el Almirante Jefe de la Zona del Cantábrico, Luis Roca Martínez, visitó el Centro de Formación Marítima de Bamio, invitado por la Directora General del Instituto de la Marina, María Antonia Lucena. Durante su recorrido por las instalaciones del Centro, el Almirante Jefe estuvo también acompañado por el Subdirector General de Acción Social Marítima del ISM, Julio Gómez García, el Director Provincial de Vilagarcía de Arousa, Jesús Pérez, y por el Director del Centro de Formación Marítima, Juan Viñas.

La visita guiada por las instalaciones incluyó todas las dependencias docentes del Centro de Formación, entre las que se encuentra un simulador de navegación y pesca en el que las autoridades pu-



dieron comprobar las dificultades que entraña la navegación y la utilidad de este instrumento para la formación de los alumnos. Gratamente impresionado por el Centro de Formación Marítima y las prestaciones que da a la gente del mar, el Almirante Jefe de la Zona del Cantábrico manifestó a la Directora Gerente del ISM la posibilidad de abrir líneas de colaboración futuras.

tevedra, Alejandro Millán Mon, quien también había asistido a la inauguración del curso, pronunció unas palabras la Directora General del ISM, María Antonia Lucena, para poner de relieve el amplio abanico de actividades que tiene el ISM para llevar a cabo la acción protectora y la atención sanitaria a la gente del mar. Actuaciones todas ellas que se realizan de una manera integradora, teniendo en cuenta siempre las difíciles condiciones en que este colectivo desarrolla su trabajo: alejado de la familia, en un medio impredecible, etc.

Tras recordar la Directora General del ISM las tareas que el organismo que dirige lleva también a cabo en materia de formación y de cooperación internacional, hizo votos por que esta línea de colaboración entre el Instituto y la OIT continúe en el futuro, dejando la puerta abierta a que esta colaboración pueda ampliarse a otras instituciones vinculadas al sector marítimo. ■

Concha Hernández Carazo

CONCLUSIONES

Después de las conferencias recibidas y de haber conocido experiencias concretas, el grupo de los diecisiete participantes en este curso elaboraron una serie de conclusiones, que se pueden resumir en una principal: "Crear un documento de proyecto que permita dar un marco institucional de tipo internacional a las posibilidades de cooperación y colaboración entre los países de América Latina, el ISM y la OIT", puesto que los participantes consideran que "estos organismos serían fundamentales para, a través de la cooperación técnica, lograr la implantación efectiva de programas de protección social en América Latina".

En otros de los aspectos tratados en el curso también se llegó a conclusiones concretas. Así, en el campo de la Normativa Laboral Marítima, se constató que tan sólo dos países: Costa Rica y Brasil, tienen suscritos algunos de los convenios de la OIT, y en concreto el 147. Por ello se concluyó en que los Gobiernos deberán estudiar la viabilidad de ratificar los Convenios OIT del Sector Marítimo y Pesca así como lograr una normativa coherente, moderna y aplicable a todo el ámbito marítimo de la región.

INSPECCIÓN MARÍTIMA

Dado que en la semana en que se celebró el curso en el ISM los participantes pudieron conocer y analizar el modelo español INSPECMAR para las inspecciones a bordo de los buques con el fin de que se cumpla la normativa

de la OIT y han podido comprobar los medios y recursos disponibles para llevarlas a cabo en este campo, llegaron a la conclusión, entre otras, de que "las inspecciones de trabajo y seguridad social a los buques de pabellón nacional sean ejecutadas por equipos interdisciplinarios debidamente cualificados", de modo similar a como se realizan en España.

FORMACIÓN, EMPLEO Y PROTECCIÓN SOCIAL

El grupo, teniendo en cuenta la experiencia recogida a través del Instituto Social de la Marina, considera necesario: "Establecer vías de comunicación que permitan el suministro, procesamiento e intercambio de datos en materia de formación y empleo; elaborar un diagnóstico de las realidades de cada país; determinar las necesidades más urgentes de formación, proyectar alternativas de solución conjuntas y crear instancias de coordinación, evaluación y seguimiento.

Para llevar a cabo estas propuestas, los participantes creen necesario la creación de una Secretaría Técnica Regional para el manejo de información sobre formación y empleo y desarrollar un proyecto regional de formación y capacitación en el Sector Marítimo y Pesca.

COORDINACIÓN

Después de la experiencia del presente curso, los participantes consideran necesario

propiciar y estimular fórmulas de cooperación entre instituciones ligadas al sector marítimo, tanto a nivel nacional como internacional. En el primero de ellos se propone la necesidad de coordinación de las instituciones públicas respecto de sus áreas de trabajo en el sector marítimo; fomentar la participación y organización de los agentes sociales y el acercamiento del sector público al sector pesquero.

En el ámbito internacional se postula el establecimiento de políticas de colaboración y cooperación preferenciales entre América Latina y la OIT y el ISM. En este sentido los participantes consideran prioritario divulgar en todos los países ribereños de América Latina las actividades que lleva a cabo el Instituto Social de la Marina, así como los Convenios de la OIT para el sector marítimo, y establecer visitas a la región y celebración de encuentros, conferencias, seminarios, etc. que cuenten con la participación de los Gobiernos y de las entidades representativas de trabajadores y empleadores.

Por último, otras dos conclusiones en este campo de la cooperación internacional son el establecimiento de criterios generales en América Latina en el sector marítimo pesquero y la creación de ámbitos y aprovechamiento de experiencias para poner en práctica los conocimientos adquiridos en el curso.

Concedido por votación de los oyentes del programa "Españoles en la Mar"

El buque-hospital "Esperanza del Mar" recibe el premio "Ancla de Plata" de RNE

El buque-hospital "Esperanza del Mar", del Instituto Social de la Marina, ha sido galardonado con el premio "Ancla de Plata" por votación de los oyentes del programa "Españoles en la Mar" de Radio Exterior de España (RNE). El Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, y la directora general del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, recogieron el premio el pasado día 30 de noviembre en un acto celebrado en el Salón Náutico Internacional de Barcelona. Al acto asistieron también el Director General de la Marina Mercante, José Luis López Sors; el Subdirector General de Acción Social Marítima del ISM, Julio Gómez Díaz; así como la Directora de Radio Nacional en Barcelona y el Director del programa "Españoles en la Mar", Ana María Bordás y Antón Luaces, respectivamente.

El galardón fue ofrecido al Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, y a la directora General del ISM, María Antonia Lucena, por el director general de la Marina Mercante y presidente de SASEMAR, José Luis López Sors, y la directora de Radio Nacional de España en Barcelona, Ana María Bordás, en un acto que se celebró en el stand que RNE tuvo en el Salón Náutico Internacional de Barcelona, celebrado el pasado mes de noviembre. Tras recordar los dos directivos que el premio ha sido concedido con todo merecimiento y por votación popular a la labor humanitaria y social que lleva a cabo el "Esperanza del Mar", entregaron el galardón consistente en una placa en la que, con el emblema de la Sociedad Española de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR, se hace referencia al objetivo del premio, que es galardonar las labores destacadas en materia de seguridad marítima.

Fue el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, el responsable de agradecer el premio, resaltando la importancia de que haya sido otorgado por votación popular de los trabajadores del mar que tienen en el buque-hospital "Esperanza del Mar" y "en su figura blanca un referente de seguridad". También quiso agradecer el Secretario de Estado el premio porque contribuye a divulgar el trabajo que realiza el Instituto Social de la Marina, "ese gran desconocido y que tan importante trabajo realiza en favor del colectivo marítimo pesquero, porque—dijo Gerardo Camps— los españoles deben conocer que la Seguridad Social no sólo es la gestión de las pensiones y de las cotizaciones, sino que realiza otras tareas como es esta de la asistencia sanitaria a las flotas embar-



casadas". En este sentido recordó la labor que, durante los meses de verano, realiza el buque de apoyo sanitario y logística "Remolcagure Bat" para atender a la flota bonitera. Finalmente, el máximo responsable de la Seguridad Social aprovechó que el acto estaba siendo retransmitido en directo por Radio Nacional y Radio Exterior de España para recordar que el próximo año el ISM contará con un nuevo buque-hospital que, con el mismo nombre, sustituirá al actual "Esperanza del Mar".

Quinta edición

El "Ancla de Plata" alcanzó este año su quinta edición. El galardón fue instituido por Radio Nacional de España y la Dirección General de la Marina Mercante en el marco del convenio de colaboración suscrito con la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima en 1996 para premiar las labores destacadas en materia de seguridad marítima. En sus anteriores ediciones fueron premiados: Agustín Pérez Ríos, "Tinso", por su labor en la negociación del convenio colectivo de la flota cefalopodera; Apostolado del Mar; Asociación de Mujeres de Pescadores "Rosa dos Ventos" y la Asociación de Titulados Náuticos Pesqueros (AETI-NAPE).

Otros galardones

El buque-hospital "Esperanza del Mar", cuya silueta blanca es conocida por todo el sector pesquero, ha recibido varios homenajes y galardones en sus dieciocho años de asistencia a la flota pesquera que faena en el banco canario-sahariano. Entre ellos figuran la Medalla de Oro al Mérito Civil, con distintivo azul, que le fue concedido por la Dirección General de Protección Civil, en octubre de 1985; el Can de Plata, entregado por el Presidente del Cabildo de Canarias, en 1987; el "Bastón Blanco", que concede la Organización Nacional de Ciegos de España, en atención a los "inestimables servicios a toda la población marinera". En marzo de 2000 la Mutua de Seguros "Murimar", a instancia de los armadores que operan en el banco canario-sahariano, le rindió un homenaje en reconocimiento a la asistencia prestada a la flota pesquera en los 18 años de navegación en esas aguas.

El "Esperanza del Mar" es el único buque sanitario y de apoyo logístico en todo el mundo que presta asistencia a una flota pesquera. Desde su puerto base, en Las Palmas de Gran Canaria, navega por aguas del banco canario-sahariano una media

de 300 días anuales, atendiendo las necesidades de la flota española y de otros países, especialmente buques portugueses y marroquíes, que faenan en la zona.

La tripulación del buque-hospital en cada una de sus salidas mensuales está integrada por 30 profesionales, entre los que se encuentran dos médicos, un ATS, un celador y tres buceadores.

18 años de asistencia a la flota

En sus 18 años de vida operativa cuenta 5.177 días de mar, 735.908 millas navegadas, 58.694 atenciones sanitarias, 23.737 consultas radio-médicas 9.408 maniobras con botes de rescate y 6.401 asistencias logísticas. Ha prestado asistencia en naufragios a 51 buques y ha recogido a 656 naufragos. Ha registrado 3.917 hospitalizaciones y 1.979 intervenciones quirúrgicas a bordo. En sus instalaciones han sido atendidos 16.544 tripulantes españoles, 5.539 marroquíes y 1.180 de otras nacionalidades.

El ISM invierte 3.000 millones en un nuevo buque-hospital

A partir del año 2001, el Instituto Social de la Marina (ISM) sustituirá al veterano "Esperanza del Mar" por un moderno buque hospital, actualmente en fase avanzada de construcción.

La construcción del nuevo barco que sustituirá al "Esperanza del Mar" se adjudicó en septiembre de 1999, en concurso público, al astillero Juliana Constructora Gijonesa, S.A., y está previsto que entre en servicio a finales del año 2001. Para su construcción que se encuentra en una fase avanzada, el Instituto Social de la Marina ha abonado ya 1.750 millones, el 58% de la inversión prevista (2.990 millones de pesetas). ■

C.H.C.

Campaña de investigación sobre el fletán ártico



Durante el pasado mes de octubre, dirigida por el Equipo de Pesquerías Lejanas del Centro Oceanográfico de Vigo, se desarrolló en aguas de Svalbard una nueva campaña de investigación, —la cuarta, concretamente— para evaluar la situación del fletán negro, su distribución, abundancia y estructura demográfica. Una situación que es objeto de controversia en el Grupo de Trabajo de las Pesquerías Árticas del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), que evalúa las poblaciones explotadas en el Atlántico Nordeste. El resultado de la campaña apunta a que la población de fletán mantiene una gran estabilidad en la zona investigada y que, en palabras de Xabier Paz, jefe de la campaña, podría soportar una explotación moderada.

Xabier Paz

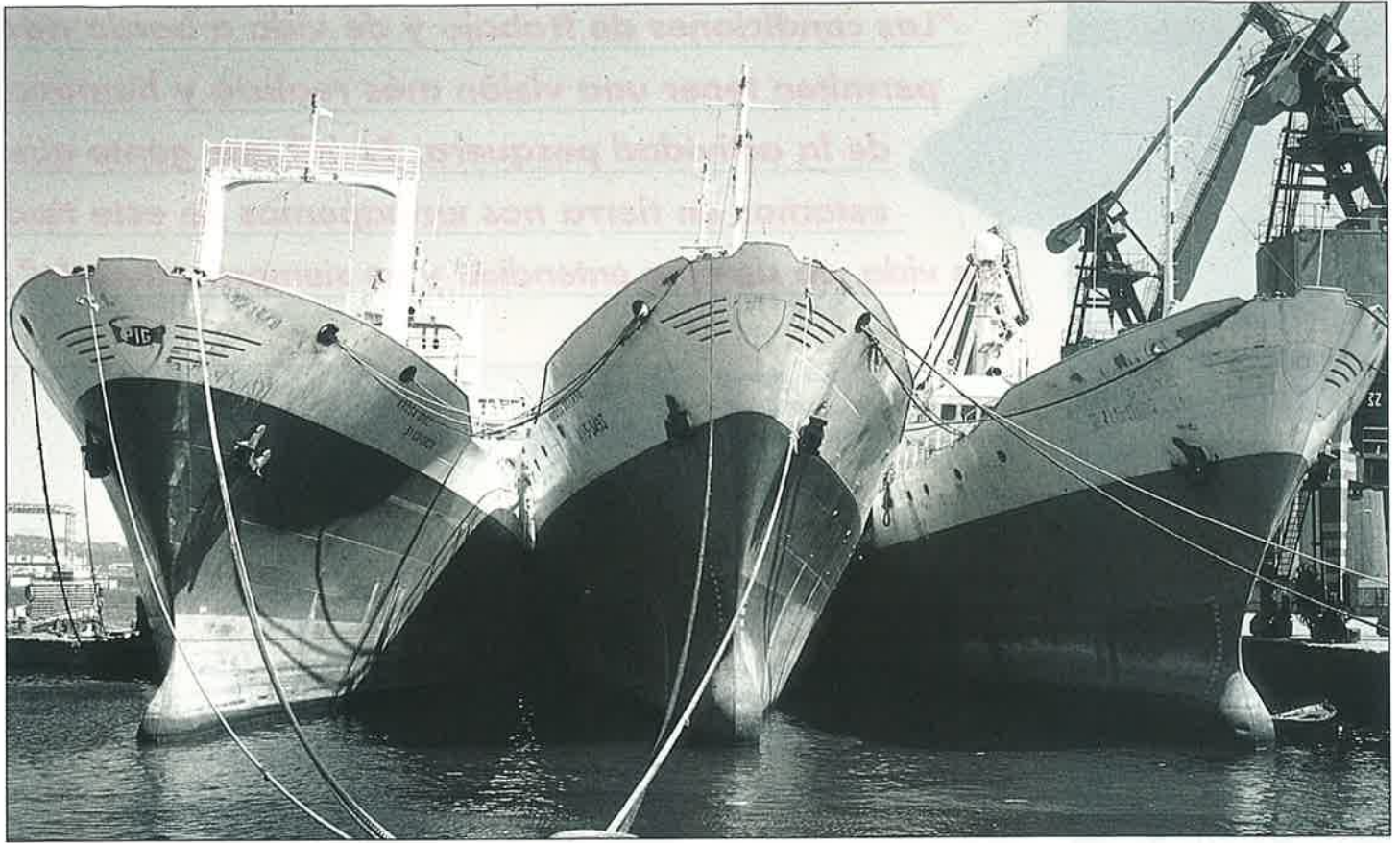
EL RECURSO NO ESTÁ TAN DEPRIMIDO COMO PARA NO PERMITIR UNA EXPLOTACIÓN MODERADA



Observamos una situación bastante diferente en cuanto a distribución y estructura de la población del fletán negro en el área de Svalbard respecto a la del Atlántico Nordeste, señaló a MAR Xabier Paz, jefe de la campaña de investigación del IEO sobre el fletán negro en el Atlántico Nordeste. En el talud se distribuye en un rango de profundidad muy estrecho, entre 550 y 750 metros, aproximadamente, siendo muy escaso fuera de esas profundidades (durante esta campaña los investigadores trabajan entre los 500 y los 1.300 metros de profundidad).

El investigador del IEO destaca, asimismo, la gran presencia de machos, en una proporción 3 ó 4 veces superior al de hembras, y todos ellos en avanzado estado de maduración, lo que nos hace suponer que hemos estado observando, durante el mes de octubre, una concentración de freza que se dirigía hacia el Sur. En ese mes, el fletán negro es la especie absolutamente dominante, alcanzando aproximadamente un 95 por ciento de las capturas. Las otras especies —algo de lirio, gallineta, raya, muy contados bacalaos— están representadas de forma muy escasa.

Respecto a la situación del recurso, la campaña tampoco



puede ofrecer datos definitivos sobre la situación de la población, porque sólo se prospecta una parte del área de distribución de esta especie. Sin embargo, señala Xabier Paz, *si que nos parece que las densidades que aparecen no son como para considerar que el recurso está tan deprimido como para que la pesquería se mantenga cerrada.* Extrañamente cerrada, habría que concluir, porque en la actualidad se permite la pesquería a embarcaciones de menos de 27 metros de los noruegos (actividad semiartesanal) en la plataforma, y el pasado año, por ejemplo, se pescaron 19.000 toneladas de fletán negro.

Situación estable

Dadas estas circunstancias, sería interesante, a su juicio, que se abriera esta pesquería, aunque tal vez ello no significara que la flota española pudiera acceder a ella. Y sería interesante porque, por un lado, significaría el reconocimiento de que no está tan mal como para que permanezca cerrada, lo que ajustaría el diagnóstico a la realidad del recurso; y, por otro lado, se

"Siguen existiendo muchas sombras sobre la situación de este recurso que hacen bastante difícil tener un diagnóstico preciso y unánime sobre la situación del mismo".

ajustaría a la realidad pesquera, porque ya se está pescando.

Como se señalaba anteriormente, lo más destacable de la campaña realizada por el Equipo de Pesquerías Lejanas del Centro Oceanográfico de Vigo sería la estabilidad del recurso, algo constatado, año tras año, por los investigadores del IEO, desde que dieron comienzo estas campañas en 1997. *No vemos que la situación mejore espectacularmente, pero tampoco que empeore, y las densidades y cantidades no dan una imagen de gran deterioro. Hay otros datos, de otras campañas, que siguen arrojando sombras sobre la situación de este recurso, lo que hace que resulte bastante difícil tener un diagnóstico muy preciso y unánime sobre la situación del mismo.*

Estas incertidumbres, a las que se refiere el investigador del IEO, son las que impiden al Grupo de Trabajo de las Pesquerías Árticas del ICES, que es el que valora la situación de este recurso en la zona de protección de Svalbard y mar de Barents, tener un diagnóstico suficientemente claro sobre el estado del fletán negro. Situación que hizo aconsejable que el Equipo de Pesquerías Lejanas del Centro Oceanográfico de Vigo diera comienzo a esa serie de investigaciones, que se iniciaron en 1997, como se señalaba anteriormente, a fin de aumentar los conocimientos sobre el mismo, y de la que forma parte la campaña a la que nos estamos refiriendo.

A pesar de que siguen sin aclararse muchos aspectos, esta campaña resulta muy útil para la

obtención de determinados datos biológicos, estructura de población y distribución, pero en una zona relativamente limitada en cuanto a una posible evaluación de la biomasa. Harían falta otras campañas complementarias, algo que ya realizan rusos y noruegos. Sin embargo, todas estas campañas intentan ofrecer una visión de la situación de los adultos, careciéndose de información y conocimientos de los procesos de reclutamiento y del reclutamiento anual.

Las campañas que se han dedicado específicamente al estudio del reclutamiento han fracasado en los últimos años porque hubo un cambio en la distribución de los individuos muy jóvenes, que normalmente no están accesibles a la pesquería, ya que se ha detectado que están al norte del archipiélago de Svalbard, donde prácticamente no llegaba ninguna campaña. *Hay que pensar, explica Xabier Paz, que 81° N, 82° N son unas latitudes que la mitad del año están cubiertas por la banquisa de hielo* (en esta campaña se alcanzan hasta los 80° de latitud Norte). *Ahora, con el desarrollo de la pesquería del ca-*



Durante el mes de octubre, en que se realiza la campaña, el fletán es la especie dominante, alcanzando aproximadamente un 95 por ciento de las capturas.

Las otras especies –lirio, gallineja, bacalao– están representadas de forma muy escasa

“Las condiciones de trabajo y de vida a bordo nos permiten tener una visión más realista y humana de la actividad pesquera. Es útil que gente que estamos en tierra nos empapemos de este tipo de vida, no siempre entendido y no siempre valorado”.

marón, en la que hay algunas unidades españolas, y con la desaparición de los juveniles en las zonas más tradicionales del este, oeste y sur del archipiélago de Svalbard y el propio mar de Barents, se han desarrollado las campañas hacia el Norte, registrándose datos de la presencia de juveniles en esas latitudes hasta ahora no prospectadas. En definitiva, es un proceso de recogida de datos continuo, y es muy difícil que de un año para otro se despejen todas las incógnitas sobre la dinámica de una población, de un recurso explotado tan complejo como éste.

Siguen sin desvelarse, pues, muchos puntos oscuros. El investigador del IEO opina, por ejemplo, que la edad de maduración de esta especie se produce antes de lo que se está considerando. Ni las edades de maduración, ni la dinámica de la población de los propios recursos, es la que era hace 50 años. Pueden variar muchísimo y la edad de primera maduración y la talla. Pueden variar el crecimiento anual de una misma po-



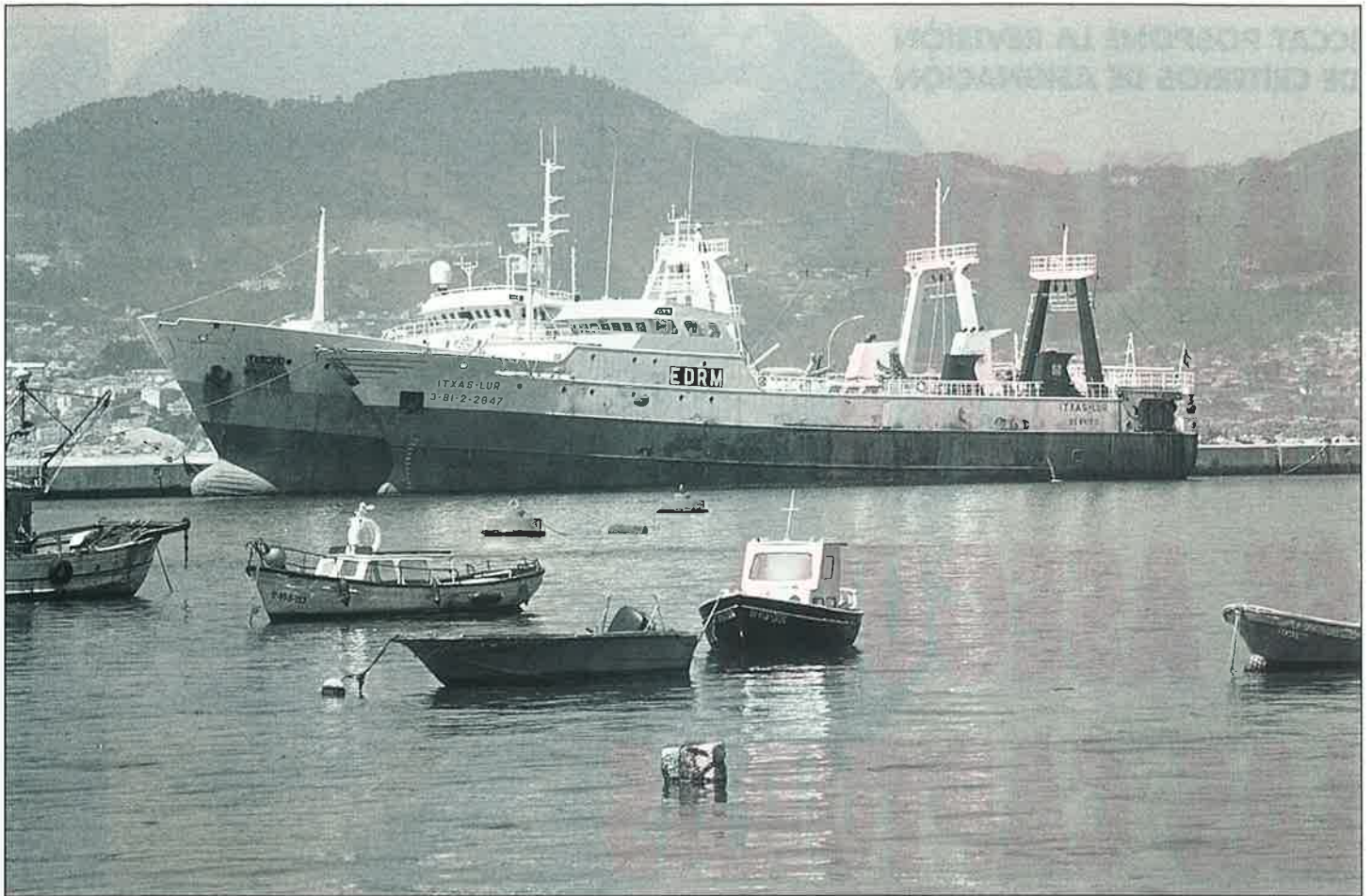
25 DÍAS DE CAMPAÑA

Seis biólogos, entre los que figuraban Xabier Paz, como jefe de campaña, y Esther Román, como responsable de muestreos, logística y preparación de la campaña, se desplazaron hasta Tromsø, Noruega, donde embarcaron en el buque gallego “Garoya Segundo”. Se trata de un barco de gran porte adaptado para trabajar en esa latitud (80° Norte). El hacer estos trabajos desde barcos comerciales alquilados es una práctica internacionalmente establecida, como señala a MAR Xabier Paz, y aceptada siempre que se mantengan unos estándares año tras año, en cuanto a tipo de red, muestreo, etc.

Durante los días de trabajo en el mar –25 en esta ocasión– se realizan entre 130 y 160 pescas, de media hora cada una, en un rango de profundidad que va desde los 500 a los 1.300 metros de profundidad en el talud del archipiélago Svalbard.

En esta ocasión no hubo demasiado mal tiempo, lo que vino a facilitar algo el duro trabajo de estos investigadores, que se iniciaba sobre las siete de la mañana y podía prolongarse hasta las once de la noche de forma ininterrumpida, ya que al ser muy pocos se hace un turno único. *Es un trabajo muy duro, ya que hay que mover muchas toneladas de pescado cada día, comenta el biólogo del IEO. Se está trabajando en el parque de pesca, intentando procesar y grabar los datos a bordo, obteniendo muestras biológicas.*

A pesar de esa dureza, o tal vez gracias a ella, la convivencia suele ser muy agradable y es una de las cosas más gratificantes de la vida a bordo, comenta Xabier Paz, quien destaca la relación que se establece con la gente que pasa prácticamente toda la vida a bordo.



blación a lo largo de los años a consecuencia de la explotación. La realidad del caladero habría que verla desde esa perspectiva, no pudiéndose tener como único punto de referencia la biomasa estimada hace 50 años. No sería un planteamiento muy realista.

La alternativa, sin embargo, tampoco es fácil. Es decir, *si no te remites a eso, ¿a qué te remites?*, prosigue en su reflexión

Xabier Paz. *La ciencia pesquera tiene algo de ciencia pero también tiene muchas incertidumbres, al no ser posible estudiar todas las variables que intervienen en la dinámica de los recursos... No es posible sancionar un diagnóstico inapelable año tras año. En el caso del fletán negro incluso se habla de que podría tratarse de una misma población a ambos lados del Atlántico, lo que complicaría aún más la situación.*

Esta experiencia nos sirve para entender mejor la pesca, no sólo como un problema estadístico, sino también como una actividad con una dimensión humana y social. Conocer sus condiciones de trabajo y de vida a bordo nos permite tener una visión más realista y humana. La vida permanentemente a bordo sólo la entiende quien la ha experimentado, y creo que es útil que gente que estamos en tierra nos empapemos de ese tipo de vida no siempre entendido y no siempre valorado.

Después, en tierra, se iniciará el trabajo de laboratorio. Y hasta el próximo octubre, en el que el "Garoya Segundo" y su tripulación estarán esperando a los investigadores del IEO para una nueva campaña por las frías aguas del Ártico. ■

R.G.

Persisten las incógnitas

Para tratar de responder a esta y a otras muchas preguntas, sería aconsejable ir más al Norte. Pero eso sería una campaña distinta a la actual, sería hacer otra nueva. *Hay incógnitas sobre la biología de la especie que aconsejan seguir trabajando, como el que nunca se pescan huevos de fletán en la fase pelágica. Nunca, ni en las experiencias noruegas, lo que es un poco misterioso. Sería interesante, pero ¿merece la pena ese esfuerzo? Desde el punto de vista científico, evidentemente, pero en cuanto a recurso pesquero, para España es un recurso que hay que ver en el contexto general de la flota, los distintos recursos, los caladeros... No sería razonable hacer aquí una nueva campaña y no extender un poco más la que se hace en NAFO, más importante en cuanto a caladero, o en otras zonas.*

Los datos obtenidos en esta campaña serán presentados en el Grupo de Trabajo de las Pesque-

rías Árticas del Consejo Internacional para la Exploración del Mar, que celebra sus reuniones anuales en Copenhague. La información obtenida es remitida, asimismo, a los científicos del Instituto de Investigaciones Marinas de Bergen, Noruega, además de a la Administración española y al propio sector,

Hay interés en que se sigan realizando estas campañas, tanto por parte de la Administración como del sector pesquero, y es que puede tener en el futuro interés comercial la explotación de este caladero. Una posibilidad que, como señalaba al principio Xabier Paz, ve viable, aunque fuera una explotación cautelosa. Los científicos seguirán trabajando para lograr un mejor conocimiento sobre el estado de esta especie. De hecho, las previsiones para la próxima campaña, en octubre de 2001, ya están realizadas. ■

Raúl Gutiérrez

**ICCAT POSPONE LA REVISIÓN
DE CRITERIOS DE ASIGNACIÓN**

LA FLOTA ESPAÑOLA SE ASEGURA LAS CAPTURAS DE BONITO Y PEZ ESPADA



La decimosegunda sesión extraordinaria de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (en inglés International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas, ICCAT) ha arrastrado el enfrentamiento ya conocido entre los países históricos, que pretenden mantener el reparto en las claves vigentes, y los países litorales en vías de desarrollo, que piden acceder a nuevas cuotas en razón de su proximidad a los caladeros de túnidos. Entre los primeros, la Unión Europea y Japón, entre los segundos, Brasil y Marruecos. La aspiración de llegar a un acuerdo consensuado se ha demostrado imposible en las sucesivas reuniones de los grupos de trabajo y también en la reunión

España podrá capturar 5.848 toneladas de pez espada en el Atlántico Sur en el 2001.

La reunión anual de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico, convocada en la ciudad marroquí de Marrakech del 13 al 20 de noviembre para fijar las medidas de conservación y gestión para las especies de túnidos y afines, ha pospuesto la decisión que está resultando la más conflictiva: la que se refiere a la revisión de los criterios de asignación y control de capturas. Para la flota atunera española la reunión ha resultado favorable con reservas: se ha garantizado el nivel de capturas para el bonito y para el pez espada, dos de las especies en las que está interesada, pero se ha dejado abierta la posibilidad de entrada de nuevas flotas, lo que se interpreta como un peligro latente.

anual de la Comisión. La decisión se pospone, pues, a la reunión del grupo de trabajo sobre criterios de asignación, prevista para mayo del 2001 en Bruselas.

En consecuencia, los acuerdos sobre capturas y cuotas de las especies reguladas se han fijado únicamente para el año 2001.

ICCAT ha acordado, además, la obligatoriedad de los países miembros de presentar ante el secretario ejecutivo la lista de barcos con eslora total superior a 24 metros que capturen túnidos y especies afines en la zona del convenio. Se ha introducido también el documento estadístico para pez espada y patudo, como ya rige para el atún rojo, lo que supone un mecanismo para



mejorar la gestión de estas pesquerías.

En este capítulo de mejora en la gestión de pesquerías, el Comité Científico se dispone a analizar los datos disponibles sobre tres especies de tiburones, como paso previo sobre medidas de gestión y conservación que previsiblemente introducirá la CICAA.

Pez espada en el Atlántico Sur

Como ha ocurrido en las sesiones anteriores, los enfrentamientos más radicales de la reunión anual de la Comisión se centraron en las medidas de gestión del pez espada en el Atlántico Sur. Los países litorales no estaban de acuerdo en el mantenimiento de la clave de reparto vigente hasta el año 2000.

Los países históricos, con la Unión Europea al frente, alegaban la conveniencia de mantener la clave actual hasta tanto se conozcan las conclusiones del

Se ha fijado un TAC de 34.500 toneladas de atún blanco, de las que 28.712 Tm corresponden a la UE y, de esta cuota, 17.801 a España

grupo de trabajo de criterios de asignación.

El enfrentamiento se resolvió con una solución de compromiso: una recomendación en la que, en lugar de un TAC fijo, se establece un objetivo deseable de 14.620 toneladas, el mismo volumen que ha regido durante el año 2000. De acuerdo con la clave de reparto en vigor, a España le corresponde el 40% del TAC, y éstas son las 5.848 toneladas que le han sido asignadas para el próximo año.

En ausencia de una medida vinculante, los países que aspi-

ran a pescar pez espada en el Atlántico Sur establecerán para el año 2001 un límite de capturas cautelares, y se les insta a no sobrepasar el objetivo del TAC.

La Unión Europea rechazó los aumentos unilaterales que se derivan del acuerdo adoptado e hizo constar en acta que su límite de capturas sería una medida voluntaria que se reflejaría en el Reglamento de TAC y cuotas.

En el Atlántico Sur faenan un centenar de palangreros, la mayoría gallegos. Los armadores de esta flota vienen defendiendo sus derechos históricos

en este caladero y estiman que, aunque la UE ha garantizado el respeto a la cuota que correspondía a España, la decisión adoptada en la reunión de la ICCAT supone un apoyo de hecho a los países que hasta ahora no podían pescar y que en el futuro querrán consolidar las capturas ahora admitidas. La limitación del plazo de eficacia de estas medidas se considera también una decisión negativa.

La propuesta de la flota española es que el grupo de trabajo de criterios de asignación fije unas claves de reparto de acuerdo a lo establecido en los últimos tres años.

Finalmente, se ha encomendado al Comité Científico la elaboración de un informe sobre posibles medidas para proteger a los juveniles de pez espada en el Mediterráneo con el objetivo de fijar criterios uniformes de tallaje mínimo en este mar y en el Atlántico.

En la reunión del pasado año la ICCAT aprobó un plan para la recuperación del *stock* de pez espada en el Atlántico Norte, que implicaba una ligera reducción de capturas en los tres años siguientes.

Bonito del Norte

La decisión de establecer un TAC y reparto de cuotas para el atún blanco del Norte, el popular bonito, a propuesta de la Unión Europea, se considera una medida muy favorable para la flota bonitera del Norte, compuesta por unos 500 barcos, gallegos y vascos en su mayoría, que proporcionan unos 5.000 empleos.

La Comisión ha aceptado la reclamación comunitaria de un TAC de 34.500 toneladas con la clave de reparto más ventajosa, correspondiente a los cinco últimos años, que es del 83%, es decir, 28.712 Tm. A España le corresponde el 60% de dicha cuota, un total de 17.801 Tm. La ICCAT ha aceptado también la petición española de mantener la limitación de capacidad de las flotas en los niveles de 1993-1995, según se estableció en 1998.

Las capturas de atún blanco no estaban sometidas a regulación, lo que permitía el acceso libre de cualquier buque. La flota española, que tiene en el bonito uno de sus recursos tradicionales, ha venido reclamando la regulación del mismo para poner coto al desarrollo incontrolado de nuevas flotas, como es el caso, recientemente, de la irlandesa de redes a la deriva.

El acuerdo de la ICCAT viene a añadirse a la buena perspectiva que supone la desaparición de redes de enmalle a la deriva, las temidas volantas, que estarán prohibidas en aguas comunitarias a partir de enero del 2002.

Informes del Comité Científico señalan que el *stock* de atún blanco se encuentra próximo a su nivel máximo de explotación, ante lo cual el pasado año estableció medidas que limitaban el número de barcos presentes en la pesquería, el número de países que podían acceder al mismo y el esfuerzo a desarrollar por las distintas flotas.



1966). Su objetivo es la regulación y conservación de los grandes pelágicos en el Atlántico: atún blanco, patudo, listado, rabil y atún rojo y pez espada. Sus recomendaciones tienen carácter vinculante para las partes contratantes y se transmiten a las no contratantes ribereñas o que pescan túnidos en ella.

Son países miembros –partes contratantes– Estados Unidos (1967), Japón (1967), Sudáfrica (1967), Ghana (1968), Canadá (1968), Francia, en representación de St.-Pierre et Miquelon, (1968), Brasil (1969), Marruecos (1969), Corea (1970), Costa de Marfil (1972), Angola (1976), Rusia (1977), Gabón (1977), Cabo Verde (1979), Uruguay (1983), Santo Tomé y Príncipe (1983), Venezuela (1983), Guinea Ecuatorial (1987), Guinea Conakry (1991), Reino Unido, en representación de Bermuda, (1995), Libia (1995), China (1996), Croacia (1997), Comunidad Europea (1997), Túnez (1997), Panamá (1998), Trinidad y Tobago (1999) y Namibia (1999).

España, que fue desde su constitución el principal contribuyente y donde radica su sede permanente, pasó en 1997 a integrarse en la Unión Europea. Los dos primeros secretarios ejecutivos fueron también españoles: Olegario Rodríguez (1970-1990) y Antonio Fernández (1990-1996) –a quien sucedió el portugués Adolfo Ribeiro Lima– y español era su anterior presidente Rafael Conde de Saro, a quien sucedió el pasado año el japonés N. Nomura, quien renunció a mediados de 2000 al ser nombrado para otra responsabilidad en la Organización de Naciones Unidas para la Alimentación (FAO). Español es, finalmente, el vicepresidente primero, Ramón Barañano, presidente en funciones hasta que se proceda a la elección de cargos. De acuerdo con los estatutos de la ICCAT, la elección sólo puede realizarse en las reuniones ordinarias, que se convocan cada dos años. La reunión del 2000 ha sido extraordinaria, por lo que se ha mantenido al presidente en funciones. ■

Mery Varona

Atún rojo

En lo que afecta al atún rojo del Atlántico Este y del Mediterráneo se mantiene para el 2001 un TAC similar al que ha regido este año, de 29.500 toneladas. De éstas a la Unión Europea le corresponden 18.590, de las cuales 6.365 Tm (34,20 %) se atribuyen a España.

La medida fue objetada por Marruecos y Libia, como ya hicieron en 1999, y señalaron que su cuota autónoma sería de 3.028 Tm. y 1.570 Tm., respectivamente.

La Comisión solicitará a su Comité Científico la elaboración de sendos informes para actualizar los coeficientes de conversión en peso vivo de los productos obtenidos del atún rojo, y para mejorar el Documento Estadístico para esta especie, que atienda a las novedades y a la repercusión que supone su cultivo en granja.

Para el atún rojo del Atlántico Este y del Mediterráneo se mantiene el TAC de 29.500 toneladas. De éstas, 18.590 corresponden a la Unión Europea, de la cuales 6.365 Tm se atribuyen a España.

Patudo atlántico

El patudo del Atlántico fue el protagonista de otro de los pulsos que se desarrollaron en la reunión de la ICCAT. La pretensión de Japón de que se fijara un TAC exclusivo para el palangre no prosperó y, finalmente, se acordó una recomendación para el 2001 que limita las capturas al promedio obtenido en los años 1991 y 1992, que corresponde a los términos de referencia más favorables para la flota comunitaria y también para la española.

Se mantienen en vigor la moratoria espacio temporal en el Golfo de Guinea y el programa de Observadores.

ICCAT

La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico y especies afines es una organización intergubernamental constituida en 1970 al amparo del Convenio Internacional sobre Conservación del Atún Atlántico (Río de Janeiro,

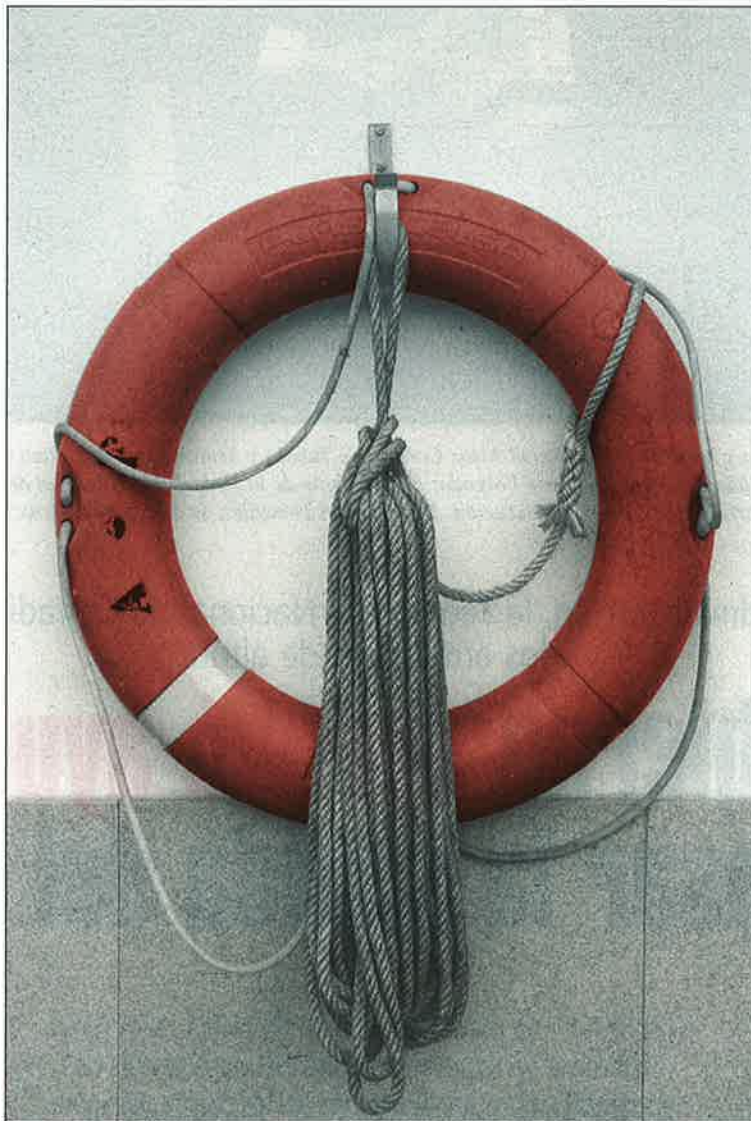
2000

UN AÑO EN EL MAR

El sector marítimo-pesquero cerró el milenio en medio de un confuso panorama de luces y sombras

En materia de pesca, la flota que operaba en el caladero de Marruecos pasó un año en blanco sostenida solamente por las ayudas del Gobierno concedidas al sector. El futuro en ese caladero pasa por serios recortes siguiendo Marruecos la línea iniciada en las últimas décadas. Problemas en Marruecos, dificultades en otros caladeros importantes como Argentina y, sobre todo, estudios cada vez más preocupantes sobre los stocks en las pesquerías más interesantes para la flota española

Bien para la marina mercante, que, tras años de dificultades, parece está consolidando su crecimiento.



Siguen los problemas en el sector de los astilleros en el seno de la UE, fundamentalmente ante la competencia desleal que se practica en algunos países de Asia. En España un paso importante fue la decisión de unir sus fuerzas Bazán y Astilleros Españoles para hacer un gran grupo. El sector, en general, ha mejorado también su cartera de pedidos.

En la mar en general preocupa cada día más el medio ambiente y la seguridad en los buques de mayor riesgo tras algunos siniestros, entre los que destacó el de el "Erika" frente a las costas francesas.

En Trabajo y Seguridad Social, balance positivo del año. Más empleo, más afiliaciones a la Seguridad Social y mejora sustancial en las cuentas, donde sigue creciendo el superavit.



Los ministros de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete; de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio; de Hacienda, Cristóbal Montoro; el secretario de Estado de Economía, José Folgado; el presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Clemente Jesús Muñiz Guardado, y el secretario general de esa Federación, José Manuel González, se dan la mano tras la firma del acuerdo sobre ayudas al sector de la pesca.

Acuerdo entre Administración, la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores y los armadores de altura

► El Gobierno aprobó ayudas para compensar la subida del gasóleo

Los precios del gasóleo, tanto por su encarecimiento en los países productores como por la depreciación de la peseta (euro) frente al dólar y la decisión de todos los países comunitarios de que la venta de combustible siga siendo una fuente segura de ingresos para las arcas del Estado por la vía de los impuestos, experimentaron en el último año una subida espectacular.

Gobierno y una parte mayoritaria del sector de la pesca llegaron a un acuerdo a finales del pasado mes de septiembre sobre las ayudas de la Administración para compensar por la subida de los precios del gasóleo. Este compromiso, por el que se pone a disposición del sector créditos baratos y bonificaciones a la Seguridad Social, supuso el fin de las movilizaciones y protestas del sector contra el encarecimiento del carburante, que en muchos casos llega a suponer hasta el 40% de los costes de explotación de un barco.

lar. En el caso del combustible para la pesca, la situación era sensiblemente diferente en cuanto se trata de un carburante que ya no tiene en este momento impuesto especial sobre hidrocarburos. Por ese motivo, el gasóleo pesquero era y sigue siendo el más barato de todo el mercado. A pesar de ello, la subida fue desde las 16,70 pesetas que costaba en enero de 1999 hasta las casi 50 pesetas que tenía el pasado otoño.

Este comportamiento de los precios del gasóleo desató las protestas de todo el sector de la pesca durante los últimos meses con movilizaciones en la mayor parte de los puertos y muy especialmente en los de bajura. Las organizaciones de pescadores de altura también enunciaron sus protestas, aunque en ningún caso llegaron a llevar a cabo acciones de fuerza como bloqueo de puertos.

Las negociaciones para buscar una solución al problema de la subida de los precios del gasóleo pesquero se desarrollaron en el seno del Ministerio de Agricultura, prácticamente en paralelo con las llevadas a cabo con las organizaciones agrarias en el mismo departamento y con los transportistas en Fomento. Tras largas mesas de trabajo en las que participaron los Ministerios de Agricultura, Hacienda, Economía y Trabajo y Asuntos Sociales, al final se llegó a un acuerdo entre la Administración y la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, a los que posteriormente se unió Feope, donde se agruparon los armadores de altura fundamentalmente ubicados en Vigo. Por parte del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales participaron en las negociaciones la directora general del ISM María Antonia Lucena el secretario de Estado de la Seguridad Social Gerardo Camps y el ministro Juan Carlos Aparicio.

El compromiso suscrito, que se ha desarrollado en los meses siguientes, contemplaba fundamentalmente dos tipos de ayudas: créditos a bajo interés y bonificaciones a la Seguridad Social. En el caso del sector de la pesca, a diferencia del agrario, ni siquiera se planteó la rebaja de los precios del combustible por la vía de los impuestos en cuanto no existen en la actualidad.

En materia de bonificaciones, para los trabajadores del



► *Se contemplan créditos a bajo interés y bonificaciones en las cotizaciones a la Seguridad Social.*

grupo segundo, excluidos quienes prestan sus servicios en tierra, los acuerdos contemplan una rebaja del 67% en los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre. Para los barcos que faenan bajo la modalidad de arrastre el porcentaje de bonificación será del 85%.

Para el grupo tercero, con exclusión del marisqueo a pie y al personal que presta sus servicios solamente en tierra, las bonificaciones en sus cuotas sobre contingentes comunes será también del 67% en los meses de septiembre y diciembre, ambos inclusive. Para la flota bonitera que justifique una parada en diciembre se aplicará esa reducción durante el mes de marzo del próximo año, siempre que cumpla las condiciones de amarre y paro que establezca el Instituto Social de la Marina.

Finalmente, para los trabajadores del grupo primero, barcos

de altura, con más de 150 TRB, las bonificaciones serán del 50% en las cuotas de Seguridad Social en los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre.

En los últimos meses se han desarrollado trabajos para lograr mejoras en materia de fiscalidad así como para lograr mejorar la competitividad del sector con una mejor organización desde la actividad extractiva. Esas mesas de trabajo siguen su actividad y se esperan resultados positivos para el sector en los próximos meses. La segunda parte de las ayudas aprobadas para el sector de la pesca en estos acuerdos se concreta en créditos blandos. Este compromiso fue desarrollado el pasado mes de octubre por el Ministerio de Hacienda.

Para las Cofradías de Pescadores y las organizaciones pesqueras se han dispuesto 1.000 millones de pesetas con una bonificación de intereses para rea-

lizar obras de mejora medioambiental, infraestructuras y equipamientos portuarios. Estos préstamos tienen un plazo de amortización de cinco años y uno de carencia, con un tipo de interés igual al que aplica el ICO par este tipo de operaciones más un punto. La Administración, en este caso Agricultura, asume tres puntos de ese interés. La cuantía máxima de los créditos es de 25 millones de pesetas. Igualmente se pone a disposición del sector una línea de 7.000 millones de pesetas en créditos para armadores de altura y cofradías. De esa cantidad, 5.000 millones de pesetas son para los armadores de altura y 2.000 millones para el sector de bajura. Sin embargo, ambas partidas son transferibles si una de las partes no solicita préstamos por esa cuantía. En este caso, los créditos son a siete años, incluido uno de carencia, y en las mismas condiciones que los anteriores.

Los acuerdos con la Administración fueron rechazados inicialmente por una parte del sector, si bien se han acabado asumiendo los mismos. ■

Ante la insuficiencia de los recortes aprobados para el IV POP en vigor hasta el 31 de diciembre de 2001

► Bruselas propuso un ajuste adicional para las flotas comunitarias

La Comisión de la Unión Europea dio un sobresalto al conjunto del sector de la pesca el pasado mes de mayo cuando remitió un informe al Consejo por el que se proponía un recorte adicional a la capacidad de las flotas comunitarias con el fin de ajustar las mismas a las posibilidades reales de las pesquerías.

Afortunadamente para el sector, tal como señalaba en su día el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, se trataba simplemente de un calentar motores de cara a las próximas negociaciones que se deben celebrar para aprobar el V Programa de Orientación Plurianual (POP) y que deberá estar en vigor el 1 de enero del año 2002.

Como una primera medida, la propuesta contemplaba prorrogar un año el IV POP aprobado en 1997 y lograr un recorte adicional para el conjunto de las flotas comunitarias, y donde España tenía que reducir su capacidad el 3,6%. La Administración y todo el sector de mostraron radicalmente en contra de esa pretensión y, tal como se aventuraba, no pasó de un simple brindis al sol de cara a crear un mayor ambiente de preocupación ante las futuras negociaciones para ajustar la capacidad de las flotas que



Samuel Juárez, secretario general de Pesca.

► **La Comisión no sacó adelante su pretensión, aunque más bien se trataba de calentar motores ante la negociación del V POP.**



operan en los caladeros comunitarios.

La pretensión comunitaria, en el fondo, viene simplemente a recoger el fracaso que está cosechando Bruselas para desarrollar una Política Común de Pesca donde se logre una utilización correcta de los recursos. Si nos atenemos al pasado, nada de eso se ha conseguido.

En las negociaciones para la aprobación del IV POP actualmente en vigor, desde la Comisión se proponían reducciones del esfuerzo pesquero que se podrían situar en una media del 15% a la vista de la situación de muchos caladeros. Sin embargo, frente a esa cifra, la reducción real fue solamente del 5%, lo que ha supuesto prolongar o agravar el problema. España señalaba, entre otros puntos, que, mientras unos países estaban cumpliendo sus compromisos

en materia de ajuste de las flotas, otros habían hasta incrementado el potencial de las mismas. Bruselas alega, a la hora de defender esta posición, que una buena parte de los caladeros comunitarios se hallan en un alto grado de sobreexplotación sin que en estos años se hayan adoptado medidas para superar esa situación. A la vista del fracaso de esa política, es por lo que Bruselas proponía un ajuste complementario en el IV POP, prorrogando un año el mismo, algo que ha contado con todo el rechazo de los Estados miembros. En consecuencia, la gran batalla para el ajuste de las flotas se desarrollará en los próximos meses de cara a la aprobación del V POP.

A pesar del rechazo a las pretensiones comunitarias, desde la Administración española se entiende que la flota tiene un exceso de capacidad y que los caladeros se hallan efectivamente sobreexplotados. Pero se apunta que España ha hecho sus deberes en lo que se refiere a la reducción de sus flotas y que corresponde a otros países seguir el mismo camino en lugar de aumentar su potencial pesquero. ■

Tras más de una década de espera

▶ El Parlamento tramita la **Ley de Pesca**

El Congreso de los Diputados inició en los últimos meses la tramitación parlamentaria de lo que será la nueva Ley de Pesca, cuyo texto estaba prácticamente elaborado en la legislatura anterior. El Ministro de Agricultura y Pesca, Miguel Arias Cañete, señaló la aprobación de la nueva Ley de Pesca como uno de los objetivos más inmediatos de la actual legislatura.

niamente, considerando igualmente las competencias de las comunidades autónomas y las reglas de juego que se marcan desde la Unión Europea.

A grandes rasgos se puede decir que se trata de una Ley de Bases por la que se marcan directrices en materia de política pesquera desde la parte extractiva hasta la comercialización. La Ley señala entre sus grandes objetivos el de velar por la supervivencia de los caladeros, una correcta explotación de los recursos, adaptar el esfuerzo pesquero a las posibilidades de cada una de las zonas de pesca, todo ello de cara a lograr un correcto aprovisionamiento de los productos de la pesca. La nueva disposición pretende ser el punto de referencia a la hora de llevar a cabo gestiones correctas de los recursos pesqueros. Desde esta perspectiva contempla la regulación de las estructuras de la pesca, agentes sociales que intervienen en la misma, política de conservación de los recursos, inspección de pesquerías y sanciones. El proyecto de Ley apunta como una pieza clave para el desarrollo de esta disposición la presencia de la Cofradía de Pescadores, así como de las Organizaciones de Productores. La nueva normativa básica regulará también todo lo referido a los procesos de comercialización y, un punto muy importante, a las operaciones de importación desde países terceros. En materia de representatividad, el proyecto de Ley contempla la constitución del Consejo Nacional Pesquero como órgano de colaboración entre la Administración central y las comunidades autónomas, así como el Comité Consultivo de Pesca entre la Administración y los representantes del sector. ■



A penas pasados dos meses en el puesto de Atocha, se remitió el texto del proyecto de Ley al Congreso de los Diputados tras ser aprobado en Consejo de Ministros.

En la primera legislatura de los populares se puede decir que prácticamente se elaboró el anteproyecto en reuniones con el conjunto de las comunidades autónomas y de las organizaciones del sector de la pesca. Al final se remitió al Congreso un

texto donde dominaban más los acuerdos que los enfrentamientos. En realidad se trata de una Ley de Bases por la que se quieren fijar las reglas de juego en el sector de la pesca de acuerdo con las competencias de la Administración central, pero, ob-

La aprobación de una Ley de Pesca constituía un viejo objetivo de las diferentes Administraciones y equipos que han pasado en los últimos 10 años por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Los socialistas se quedaron con el anteproyecto prometido y sin elaborar.

▶ ***El Gobierno pretende, entre sus grandes objetivos, lograr una explotación racional de los recursos y un funcionamiento correcto de los mercados.***



A partir del 1 de enero del año 2001

► Nueva **OCM** para la pesca

Según las prestaciones comunitarias, con la nueva OCM habrá más controles en la actividad de extracción, se deben mejorar los sistemas de etiquetado para conocer en todo momento la procedencia de cada pez que se ponga a la venta, se regulan los sistemas de intervención, el peso de las Organizaciones de Productores y de las Organizaciones Interprofesionales y, en definitiva, se trata de dar una nueva imagen de lo que es el sector de la pesca frente a las visiones del pasado.

Para la aplicación de esta nueva OCM, la Comisión de la

A partir del próximo 1 de enero, y en algunos puntos desde el año 2002, se iniciará la aplicación de la Organización Común de Mercado de los productos de la pesca. Esta nueva OCM, según coincidieron en señalar responsables de la Administración española, debe suponer mejoras para el conjunto del sector en cuanto viene a poner un poco más de orden en todas las actuaciones que se llevan a cabo en el mismo.

UE contemplaba un gasto de 20 millones de euros para esta campaña y de 22 millones para cada uno de los próximos dos años. En el tercer año se pasaba a disponer de 21 millones de euros, para seguir bajando las disponibilidades hasta llegar a los 16 millones de euros en el año 2006.

Para la OCM en el sector de la pesca, al igual que ha hecho con el resto, la Comisión de la Unión Europea mantiene una política de ahorro evitando en lo posible los mecanismos de intervención para que sea el propio mercado el que fije las reglas de juego.

La OCM para el sector de la pesca forma parte de los que es la Política Perquera Común desde sus inicios en los años ochenta.

En líneas generales, los objetivos más importante de la OCM para el sector de la pesca se convertirían en la aplicación de unas normas comunes de comercialización, el desarrollo de las Organizaciones de Productores, la puesta en marcha de los mecanismos correspondientes para regular mercados y el establecimiento de unas reglas de juego claras para las relaciones con terceros países.

La Unión Europea está formada por países generalmente fuertes importadores de pescado o productos derivados, donde anualmente el 60% de todos los productos de la pesca procede de las importaciones. En este sentido, uno de los objetivos de la Comisión es defender un cierto equilibrio entre los intereses de los pescadores comunitarios y los productos que llegan desde el exterior, para los que se piden los mismos controles que los comunitarios en cuestión de calidad, así como sobre sus políticas de capturas. Bruselas tuvo que hacer un juego de equilibrio entre los intereses de los pescadores, para quienes es importante que no entre pescado barato, y los intereses también de los industriales conserveros, para quienes es muy difícil la competitividad si no hay precios baratos para muchos productos de importación.

En el desarrollo de la nueva OCM se quiere dar un gran protagonismo a las Organizaciones de Productores para que las mismas sean como la llave del sector. Objetivo sobre el papel sería que cada Organización de Productores pudiera programar sus capturas en función de la demanda con planes de pesca para varios años. Una segunda vía para dar una vuelco a la situa-



► **Habrà más apoyos para las Organizaciones de Productores, más mecanismos de apoyo para la vigilancia de la pesquería en origen, mayor transparencia de los mercados y mayores controles para las importaciones.**

ción actual del sector es el desarrollo de la Organizaciones Interprofesionales. Con la nueva OCM se pretende igualmente un mejor etiquetado de los productos para que cada especie se halle perfectamente identificada de cara al consumidor.

**España,
valoración positiva**

En conjunto, la Administración española hace una valoración positiva de la normativa comunitaria en cuanto la misma

supone perfeccionar los actuales mecanismos de control en beneficio del sector.

A grandes rasgos, éstos serían algunos de los puntos más importantes que se contemplan en la nueva Organización Común de Mercado:

- Se incorpora el sistema de etiquetado para informar al consumidor sobre todas las características del pescado desde la captura hasta su comercialización, en línea con lo regulado ya por España.

- Apoyo a las Organizaciones de Productores. Para España es importante su desarrollo y que las mismas sean protagonistas a la hora de elaborar un programa operativo desde las capturas hasta todo el proceso posterior para regular la pesquería.

- Por primera vez también se regula el funcionamiento de las Organizaciones Interprofesionales, para que las mismas desarrollen también un papel decisivo en la organización de los mercados.

- Se incluye al pez espada para recibir ayudas por el almacenamiento privado.

- Bruselas simplifica los procesos para la gestión y el cobro de las ayudas en el marco de las medidas de intervención.

- Bruselas mantiene la indemnización compensatoria para los túnidos, aunque se rebajan los niveles de actuación.

- Se articula un sistema de contingente para los productos destinados a la industria transformadora, frente a las pretensiones de otros Estados que reclamaban su total liberalización.

- En conjunto, la propuesta introduce mejoras para ordenar y regular mercados y la propia actividad extractiva. ■

Empresas conjuntas en el Reino Unido

► Londres y los armadores **ponen fin** a una batalla de una década

Los armadores de las empresas conjuntas y los tribunales del Reino Unido mantenían conversaciones al cierre de este número para poner fin a un contencioso que ha durado una década con la fijación y el pago de las correspondientes indemnizaciones a los españoles afectados por la aplicación en 1988 de la Merchant Shipping Act.

Una parte de la flota del casi centenar de los barcos que se hallaban en un primer momento en el marco de las empresas conjuntas habrían cobrado indemnizaciones tras una serie de conversaciones políticas con la Administración del Reino Unido mientras en otros casos deberán ser los tribunales quienes fijen la cuantía.

Según fuentes relacionadas con estas empresas, los resultados han sido diferentes. Hay armadores que van a percibir unas altas indemnizaciones por encima de los 200 millones de pesetas, mientras en otros casos la cuantía va a ser inferior. Con el dinero en el bolsillo de los armadores de estas empresas se pondrá fin a un contencioso que ha durado más de una década. Sin embargo, la realidad es que, aunque se haya ganado el contencioso, por las condiciones fijadas para seguir desarrollando la actividad en esas aguas, la flota ha quedado bastante "tocada", lo que ha provocado en los años precedentes que numerosos armadores pusieran en venta barcos y cuota

y que abandonasen esa actividad bajo pabellón del Reino Unido.

Como se recordará, el conflicto de las empresas conjuntas en el Reino Unido se inició en la primavera de 1998 cuando las autoridades de ese país iniciaron la aplicación de la llamada Merchant Shipping Act, por la que se prohibía la pesca a las embarcaciones que no tuvieran unos determinados porcentajes de participación de ciudadanos británicos en la sociedad. Esta exigencia dio lugar a la paralización de la flota durante varios meses, mientras los armadores se ajustaban a las exigencias de la nueva normativa. En paralelo, los armadores españoles propietarios de los barcos de las empresas conjuntas iniciaron una larga batalla ante los tribunales, tanto en el seno de la Unión Europea como en el

propio Reino Unido. Una primera decisión comunitaria favorable a las posiciones de los armadores hizo que se desbloqueara la situación y que los barcos volvieran a faenar en el plazo de varios meses. Los armadores españoles hicieron un fuerte esfuerzo económico

para llevar a cabo su defensa y reclamar las indemnizaciones, y en otras las están cerrando en estas fechas.

Tras una década de largos procesos, al final todos los tribunales han dado la razón los armadores españoles, que, en unos casos ya han percibido las indemnizaciones por la parada de la flota.



La batalla de las empresas conjuntas en el Reino Unido se puede considerar como un éxito si se tiene en cuenta que los barcos volvieron a faenar y que, además, han tenido que ser compensados con alrededor de 30.000 millones de pesetas. Sin embargo, en parte se trata de una flota "tocada", al verse en este momento obligada a cumplir una serie de exigencias para mantener sus cuotas en esas aguas, como es descargar el 50% de los aprovisionamientos en esos puertos y tener el 50% de las tripulaciones de ese país. Los armadores deben cumplir una de esas tres condiciones

y una mezcla de las tres desde el pasado 1 de enero. El Reino Unido se reserva el derecho de quitar las cuotas si no se cumplen esas exigencias. En el primer año parece que hubo cumplimiento general. ■

► *Al cierre de este número se desarrollaban las últimas negociaciones para fijar y cobrar las indemnizaciones.*

▶ Recortes discretos en cuotas pesqueras

Hace una año, las especies más castigadas fueron algunas como la merluza, el gallo y el rape con un descenso del 18% o del 13% para la cigala. Hubo problemas par fijar la reducción en la pesquería de la anchoa en el Golfo de Vizcaya para adoptar finalmente la decisión de asignar solamente una cuota para el primer semestre. A la vista de la evolución del caladero en ese periodo se fijaría la cuota para el segundo semestre del año, donde se optó por la estabilidad.

En relación con la pesquería de la anchoa en el Golfo de Vizcaya es donde se centró una parte de la polémica al proponer la Comisión un recorte nada menos que del 85%. Para el Golfo de Cádiz, el recorte propugnado en un primer mometo era del 65%.

Junto a la anchoa, de gran interés para la flota del Norte, otro de los puntos polémicos estuvo en el recorte de las especies de valor como la merluza, el rape, el gallo o la cigala. En el caso de la merluza en aguas del Gran Sol y del Golfo de Vizcaya, Bruselas proponía un recorte del 40% y del 14% en aguas españolas.

Al final, la reducción en aguas comunitarias fue del 18%. También en el gallo la Comisión proponía una disminu-

Siguiendo la dinámica de las negociaciones pesqueras en el seno de a Unión Europea, el año se inició con la aprobación de los nuevos Total Admisible de Capturas (TACs) así como las cuotas asignadas a cada Estado miembro. Y, siguiendo también la tónica de los años precedentes, frente a unas pretensiones comunitarias de reducir las cuotas pesqueras una media del 20%, al final el recorte se quedó en solamente una media del 4%, aunque hay especies y caladeros que sufrieron reducciones superiores de acuerdo con los datos manejados por los servicios técnicos de Bruselas.

ción de las capturas del 40% para quedar finalmente en otro 18%. En el rape, de una propuesta de recorte del 35% se quedó finalmente en el 18%.

España planteó en Bruselas la necesidad de llevar a cabo una política de TACs y cuotas mucho más racional. La Administración española entendía y mantiene que un caladero no se deteriora hasta su exterminio de la noche a la mañana, sino que ese proceso es mucho más lento. España defiende el ajuste de cuotas para

todos si realmente hay problemas en un caladero. Pero lo que no acepta España es que mientras en un caladero una campaña se aboga por la estabilidad de las cuotas, en la campaña siguiente se proponga dejar de pescar porque el caladero se halla agotado. Para la Administración española, los recortes deberían ser progresivos, para no causar tampoco situaciones traumáticas a las flotas y a la propia industria.

De acuerdo con las posiciones de partidas planteadas por la Comisión, la Administración española valoró positivamente el acuerdo sobre TACs y cuotas. Para los armadores, el ajuste fue excesivo en las especies de mayor valor como merluza, gallo, rape o cigala.

Fue la batalla de cada año ante un problema de reducción de recursos que no se puede ocultar. ■



▶ **La reducción media de las posibilidades de pesca para España fue del 4%, frente a la pretensión del 20% de la Comisión.**

Deberá estar en vigor a partir del 1 de enero del año 2003

► Cuenta atrás para la **reforma** de la Política Común de Pesca

La Política Común de Pesca tiene sus orígenes en el año 1983. La revisión de la misma se contempla en la reglamentación comunitaria del año 1992 y en el mismo se contemplaba ya un calendario sobre los trabajos a desarrollar. Este proceso de revisión se inició en 1997 con una resolución del Parlamento Europeo. A partir de esa fecha se han desarrollado ya los primeros debates tanto a escala comunitaria como a cada uno de los países. La Comisión Europea hizo una encuesta entre los Estados miembros basada en reuniones con todos los sectores afectados. La Administración española ha hecho lo propio con todos los representantes del sector hasta elaborar un primer documento que se pretende sea tenido en cuenta por Bruselas a la hora de elaborar lo que debe ser el "Libro Verde" de la reforma de la PCP, que se espera esté listo para antes de la próxima primavera. España es el primer país pesquero en la Unión Europea y se considera que sus posiciones deben ser tenidas en cuenta.

Como filosofía básica de la propuesta española, se propugna que en la Política Común de Pesca se deben aplicar plenamente los principios y libertades comunitarios sin que haya excepciones o medidas discriminatorias, en este caso para acceder a unas aguas o para la actividad de una flota determinada, como sucede aún en la actualidad en algunos casos. Desde la Administración española se reclama igualmente

El Gobierno español, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima, ha presentado en Bruselas su propuesta inicial de cara a la reforma de la Política Común de Pesca (PCP) que se debe negociar en los próximos meses para su entrada en vigor el 1 de enero del año 2003. España plantea modificaciones importantes al sistema actual, sobre el que reconoce la existencia de puntos positivos, pero también importantes fracasos en lo fundamental, como es el ajuste del esfuerzo pesquero a las posibilidades de pesca en los caladeros comunitarios.



► ***España ha presentado en Bruselas una propuesta de PCP donde se aboga por una mayor coherencia en el marco de los principios y libertades comunitarias y donde primen los aspectos técnicos sobre los políticos.***

una política coherente que logre un ajuste entre la capacidad de las flotas y las posibilidades de pesca de los caladeros, así como la búsqueda del abastecimiento de los mercados. Un tercer pilar de la propuesta española se concreta en la necesidad de que las decisiones en este sector se adopten con unos planteamientos técnicos y nunca en función de criterios políticos.

Para la Administración española, la Política Común de Pesca ha tenido en los últimos años resultados positivos, pero que no pueden hacer ocultar otros aspectos negativos reconocidos hasta en los propios informes internos de la Comisión. A grandes rasgos, a España le preocupa la situación general de los recursos, la sobrecapacidad de algunas flotas y la sobreexplotación de los recursos. Se aboga por una mayor presencia y apoyo para que las flotas operen en el exterior o la búsqueda de una salida a problemas tan serios como los descartes en unos caladeros con capturas a la baja.

Entre la importante batería de propuestas que se plantean desde España se propugna una revisión de las normas sobre el acceso a la franja de las 6 a las 12 millas, así como la aplicación de un plan piloto por el que los Estados miembros asignen cuotas individuales a algunas flotas de carácter industrial que pudieran ser cedidas incluso entre las propias empresas. España rechaza de plano todo intento de renacionalizar la PCP. ■

BUQUES CONGELADORES Y CERQUEROS ENTREGADOS EN EL ÚLTIMO TRIMESTRE POR ASTILLEROS PIÑEIRO



Nombre: *FARO ALMERIA DOS*
Armador: *ÁNGEL SÁNCHEZ BARRANCO Y OTROS*
Puerto base: *ALMERÍA*
Tipo de Buque: *ARRASTRERO-TANGONERO CONGELADOR*
Censo: *MARRUECOS*
Fecha Entrega: *AGOSTO 2000*



Nombre: *SIEMPRE VIRGEN REGLA*
Armador: *PESBOQUER, S.L.*
Puerto base: *BARBATE*
Tipo de Buque: *CERQUEROS*
Censo: *MARRUECOS-GOLFO DE CÁDIZ*
Fecha Entrega: *SEPTIEMBRE 2000*



Nombre: *NUEVO ROMA TRES*
Armador: *JOSÉ SUÁREZ CASTRO Y OTROS*
Puerto base: *SADA (A CORUÑA)*
Tipo de Buque: *CERQUEROS*
Censo: *CANTÁBRICO-NOROESTE*
Fecha Entrega: *OCTUBRE 2000*



15,7 billones de pesetas para el año 2001

► Presupuestos de la Seguridad Social: **Garantía de futuro**

Los presupuestos también dan cumplimiento al mandato legal de garantizar el mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones, actualizándolas en función del IPC del año 2001 y compensándolas por la desviación del índice de precios de este año, y consolidando el incremento producido en el 2000 de las pensiones mínimas y de manera especial de las de viudedad.

No obstante, en el momento de la presentación oficial de estos presupuestos las mesas de diálogo social continuaban abiertas, siendo previsible que de sus conclusiones se deriven posibles obligaciones presupuestarias que hagan necesarias modificaciones en su contenido. Según el Secretario de Estado de Seguridad Social, Gerardo Camps, el Gobierno ha querido ser con estos presupuestos "respetuoso con el marco de diálogo social en marcha", añadiendo en

La Seguridad Social contará en el año 2001 con un presupuesto de 15,7 billones de pesetas, 1,2 billones más que en el ejercicio anterior, para hacer frente a los gastos de protección social. De esta cifra, 9,1 billones se destinarán al pago de las pensiones, lo que representa casi el 58 por ciento del total del Presupuesto, con un incremento de 500.387 millones sobre el año 2000, quedando asegurado así el poder adquisitivo de las mismas. Según ha explicado el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, el principal objetivo de la Seguridad Social para el año 2001 es "consolidar y potenciar el bienestar social, mejorando el sistema de protección y garantizando su futuro".

este sentido que la cuantía del Fondo de Reserva, así como la financiación de los complementos a mínimos y la mejora de las pensiones más bajas están sujetas a posibles acuerdos que se puedan producir en el marco de este diálogo que mantienen el

Gobierno y los agentes económicos y sociales.

"Preferimos, por respeto a ese diálogo, que sean los frutos del mismo los que en su momento puedan plasmarse en los Presupuestos Generales del Estado a lo

largo de su tramitación parlamentaria", dijo Camps. En este sentido, y al igual que lo hiciera el propio Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, insistió en la necesidad de que estos acuerdos se produzcan cuanto antes en beneficio de todos.

Los gastos de la Seguridad Social

El presupuesto financiero de la Seguridad Social para el año 2001 alcanza la cifra de 15,7 billones de pesetas, 1,2 billones de pesetas más que en el ejercicio anterior. Esta cifra representa un crecimiento del 8 por ciento, superando en 2 puntos el crecimiento nominal de la economía, en 2,6 puntos los Presupuestos Generales del Estado consolidados no financieros y en más de cuatro veces el aumento estimado de la inflación. Con este presupuesto, la Seguridad Social incrementó su participación en el Producto Interior Bruto (PIB), que pasa del

14,55 por ciento en el año 2000 al 14,6 por ciento en el año 2001.

De los 15,7 billones de pesetas a que asciende el Presupuesto de la Seguridad Social, el 96,03 se destina a la protección social del sistema y el 1,4 por ciento a la gestión y administración. Al pago de las prestaciones económicas se destinan 10,8 billones de pesetas, el 64 por ciento del Presupuesto total, con un aumento de 597.862 millones en relación al año anterior, un 6,30 por ciento más.

La mayor parte del gasto en estas prestaciones económicas corresponde a las **pensiones**, que el próximo año contarán con **9,1 billones de pesetas**, que representan casi el 58 por ciento del total del Presupuesto, con un incremento de 500.387 millones sobre el año 2000 (un 5,82% más).

Los ingresos de la Seguridad Social

Según los datos facilitados por la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, los presupuestos de esta entidad se presentan equilibrados, ascendiendo los ingresos al igual que los gastos a 15,7 billones de pesetas. De esta cantidad, **10,3 billones** corresponden a **cotizaciones**, que representan el 65,48 por ciento de los recursos del sistema, con un incremento de 819.499 millones de pesetas con respecto al año 2000, un 8,6 por ciento más; **5,1 billones a transferencias del Estado** (32,9 por ciento de los recursos) y **245.586 millones de pesetas a otros ingresos**.

Según los presupuestos elaborados por los máximos responsables de la Seguridad Social, para el 2001 se prevé un superávit de más de 300.000 millones de pesetas, el 0,3% del Producto Interior Bruto (PIB). La Seguridad Social ha pasado, así, de un déficit del 0,72 por ciento del PIB en 1995 a un superávit del 0,27% del PIB en 1999. Esta situación de saneamiento financiero se mantiene a lo largo del año 2000 y es el escenario previsto por el Gobierno para el año 2001, con un superávit esperado del 0,3% del PIB.



Fondo de reserva

Este superávit permitirá destinar 90.000 millones de pesetas para dotar el Fondo de Reserva del sistema, para así garantizar las pensiones futuras, quedando abierta su dotación definitiva al acuerdo del diálogo social. Esta cifra se suma a los 100.000 millones de pesetas ya existentes para dicho Fondo y eleva a 190.000 millones

la dotación acumulada del mismo. Con ello se da cumplimiento a la recomendación segunda del Pacto de Toledo.

Ante estos datos el Secretario de Estado de Seguridad Social, Gerardo Camps, ha hecho incapié en el hecho de que cuanto menor es el déficit público, más aumenta la afiliación a la Seguridad Social, lo que supone un sistema "saneado financieramente", y ha

► Los Presupuestos del Instituto Social de la Marina

Los Presupuestos asignados al Instituto Social de la Marina, como entidad gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del Mar, asciende para el año 2001 a 209.138 millones de pesetas, lo que supone 10.018 millones más que en el año 2000, o un 5,03 por ciento de incremento en términos porcentuales.

De este volumen de recursos, el gasto previsto de gestión directa por parte del Instituto Social de la Marina asciende a 196.310 millones de pesetas, 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 12.829 millones de pesetas, que representan el 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 90,2 por ciento del total presupuestado; a los programas asistenciales corresponde el 4,9 por ciento, y a los de administración que contienen actividades de inscripción y afiliación de empresas y trabajadores, gestión de empleo y desempleo de los trabajadores del mar, el 4,9 por ciento restante.

dicho que "estamos en el camino adecuado para converger con los países más prósperos de nuestro entorno europeo".

La solvencia de cualquier sistema de Seguridad Social de reparto, como es el nuestro, se basa en la proporción afiliados-pensionistas. En este sentido, Gerardo Camps dijo que en estos momentos estamos en una proporción del 2,28%, que es "una proporción de un sistema saneado financieramente, estable, como son aquellos en los que dicha proporción es superior de 2 a 1".

Para Camps, otro objetivo esencial de los presupuestos del año que viene en materia de Seguridad Social es que "van a seguir mejorando los niveles de bienestar social ya alcanzados, siempre con especial atención a las políticas de solidaridad, con el fin de lograr un alto grado de cohesión y de equidad social, que garantice el reparto solidario de los beneficios del crecimiento económico".

Separación de fuentes

Este proyecto de Presupuestos de la Seguridad Social consolida el proceso de separación de fuentes de financiación del sistema, contemplado en el pacto de Toledo y en la Ley de Pensiones. Así, la asistencia sanitaria prestada por el INSALUD, los servicios sociales que gestiona el IMSER-SO, las prestaciones económicas familiares y las pensiones no contributivas de la Seguridad Social serán financiadas mediante las aportaciones del Estado a dicho sistema.

De esta forma, las cotizaciones sociales financian las prestaciones, los servicios contributivos y las transferencias del Estado, es decir, el dinero procedente de los impuestos pagará las prestaciones y los servicios no contributivos. En este sentido el Secretario de Estado de la Seguridad Social ha afirmado que "ni una sola peseta de las cotizaciones sociales irá a algo distinto de lo que son las prestaciones sociales". ■

III Plan de Acción para el Empleo 2000

► Casi dos billones de pesetas para crear empleo

El III Plan de Empleo, que ya fue presentado a la Unión Europea como es perceptivo por un mandato de la UE que data de la cumbre de Luxemburgo de 1997, tiene su financiación aprobada en los Presupuestos Generales del Estado del 2000 y sus fondos proceden fundamentalmente del INEM. Como objetivo principal tiene el mismo que el previsto en los citados Presupuestos, que es la creación de 391.000 nuevos puestos de trabajo.

En líneas generales este nuevo Plan de Empleo sigue las líneas de los dos anteriores, que han dado como resultado el notable descenso del número de parados. Continuará incidiendo en las políticas activas de empleo, cuya dotación se incrementa en un 16,5% con respecto a 1999; las acciones de formación irán destinadas preferentemente a las mujeres, jóvenes, parados mayores de 45 años y discapacitados. El Plan prevé igualmente una partida de más de 200.000 millones de pesetas destinados al fomento y a la gestión de empleo, 140.000 a formación ocupacional, 124.500 a formación continua; 71.000 para el empleo y casi 50.000 para otras actuaciones.

También es importante la partida que se destina a pequeñas y medianas empresas para que se incorporen a la sociedad del conocimiento y de las nuevas tecnologías, que asciende a 596.300 millones de pesetas, y otros 285.159 servirán para bonificar la contratación, especialmente de mujeres.

El Plan incluye también una actuación prevista en los presupuestos Generales del Estado que consiste en la renta de inserción, por la que unos 90.000 parados mayores de 45 años y con más de un año en el paro reci-

En el primer Consejo de Ministros celebrado después de las elecciones, el nuevo Gobierno aprobó el III Plan de Acción para el Empleo 2000, que movilizó 1,9 billones de pesetas, un 30% más que el año pasado, y beneficiaó de modo directo a 1,1 millones de parados. Las mujeres, los jóvenes, los parados de larga duración y los discapacitados son los colectivos que han tenido preferencia en las actuaciones previstas por este Plan, que asciende a un millón y medio, destinadas en su mayoría a políticas activas, bonificaciones a la contratación, formación ocupacional y líneas de créditos a las pequeñas y medianas empresas con el fin de que sean más competitivas desde el punto de vista tecnológico y se puedan incorporar a la "nueva economía de la información y el conocimiento", en consonancia con las líneas aprobadas por la Unión europea en su reunión de Lisboa.



ban una renta fija de 50.000 pesetas al mes mientras realizan tareas de formación y empleo.

Finalmente, cabe señalar que en el nuevo Plan está previsto realizar aproximadamente el mismo número

de acciones formativas que en el año anterior, si bien éstas, al dedicarse más recursos, serán de mejor calidad y de mayor duración, lo que contribuirá a proporcionar mejores oportunidades de inserción laboral para los desempleados.

Diálogo social

El III Plan para el Empleo 2000 movilizó en total 1.930.940 millones de pesetas, casi un 30% más que en el año anterior, que alcanzó la cifra de 1.497.286 millones de pesetas. Según ha destacado el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, "este esfuerzo presupuestario certifica la prioridad que el Presidente del Gobierno, José María Aznar, quiere dar al empleo en esta legislatura. Empleo -dijo Aparicio- que queremos que destaque no sólo por la cantidad sino por la calidad. El objetivo es crear las bases para que todo aquel que quiera trabajar pueda hacerlo".

Según los responsables del Ministerio de Trabajo, los instrumentos para el desarrollo del Plan de Empleo 2000 el diálogo social y la colaboración entre administraciones, dentro del marco estipulado por las recomendaciones comunitarias. Una de ellas, y que este nuevo Plan asume, en mayor medida que los anteriores, según Juan Carlos Aparicio, es conseguir la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres en materia de empleo para acercar la tasa de empleo femenina a la media de la Unión Europea.

El Plan de Acción para el Empleo 2000 fue aprobado por la Conferencia Sectorial de Asuntos Laborales el 13 de abril. Como ya se ha mencionado, el Plan fruto de la tarea desarrollada por un grupo de trabajo interministerial en el que han participado principalmente los antiguos Ministerios de Economía y Hacienda, ahora desdoblados, e Industria y Energía, sustituido por el de Ciencia y Tecnología; Educación y cultura; Medio Ambiente; Administraciones Públicas y Fomento.

Además, durante los últimos meses tanto el Ministro de Trabajo, Juan Carlos Aparicio, como el Secretario General del Empleo, Juan Chozas, han mantenido numerosas reuniones con los interlocutores sociales, organizaciones de carácter social, grupos parlamentarios, corporaciones locales y Comunidades Autónomas con el fin de consensuar al máximo el Plan e incorporar propuestas y sugerencias de cada uno de los colectivos mencionados. No obstante el Plan no ha recibido el visto bueno de las dos principales centrales sindicales, CCOO y UGT, como ya sucediera el año anterior.

Los responsables del Ministerio de Trabajo valoran también muy positivamente las aportaciones del Fondo Social Europeo, sin cuya financiación sería difícil mantener los niveles de recursos financieros y la actual intensidad de los incrementos de las cuantías dedicadas a políticas activas de empleo.

Línea de actuación

La estructura del Plan sigue prácticamente las mismas líneas que los Planes anteriores e introduce como novedad las recomendaciones realizadas al Estado español por el Consejo. Las líneas directrices de este III plan se centraron en proseguir las políticas preventivas iniciadas en 1998 con el fin de reducir el flujo de incorporación de los jóvenes y los adultos al desempleo de larga duración; en adoptar medidas destinadas a reducir las cargas administrativas que recae sobre las empresas para potenciar la creación de empleo en el sector de los servicios y en integrar la política de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres para acercar la tasa de empleo femenina a la media de la Unión Europea. En este sentido cabe destacar que un 61,1% de las acciones del Plan irán destinadas a mujeres.

Finalmente, hay que destacar que el número de desempleados a los que se dirige el Plan ha bajado de 2.735.000 en 1998 a 2.473.000 en 1999 y a 2.190.000 en el 2000. Los desempleados directamente beneficiarios del Plan de Empleo son 1.100.000, de los que 530.000 son

	1998	1999	2000
Fondos totales	1.255.000	1.497.286	1.930.940
Políticas Activas de Empleo			
- Formación Ocupacional			139.596
- Formación Continua			124.426
- Formación para el Empleo			71.028
- Fomento y Gestión del Empleo			207.242
- Otras Actuaciones			49.656
SUBTOTAL: 591.948			
Otros Programas			
Formación Profesional Inicial/Reglada			270.533
Bonificación Cuotas por Contrato			285.159
Programa de Renta Activa Inserción			50.000
Sociedad de Información: Programa INFO XXI			137.000
SUBTOTAL: 742.692			
Líneas de Crédito			
- Línea ICO-PYME			550.000
- Reafinanzamiento del Sistema de Garantías Recíprocas			45.000
- Préstamos Participativos			1.300
SUBTOTAL: 596.300			
TOTAL			1.930.940

mayores de 25 años con más de 12 meses en paro; 285.000 seon parados de larga duración; 236.000 son menores de 25 años con más de 6 meses en el paro, y 49.000 son discapacitados.

Los fondos destinados a facilitar la inserción de estas personas se han incrementado notablemente, manteniéndose el número de acciones igual al del año 1999. Ello va a suponer que las acciones sean de mayor duración y tengan más calidad, facilitando su inserción.

Más presupuesto

Siguiendo las directrices de la UE, el Plan de Empleo da especial importancia presupuestaria a las políticas activas. En este sentido la cantidad destinada este año a las mismas asciende a 591.948 millones de pe-

setas, lo que supone casi un 16,5% más que en el año anterior, cuya dotación fue de 509.530 millones de pesetas. La mayor partida presupuestaria será para el fomento y gestión de empleo, que tendrá una dotación de 207.242 millones de pesetas. En formación ocupacional se invertirán 139.596 millones de pesetas; en formación continua, 124.426 millones; en formación para el empleo, 71.028, y en otras actuaciones 49.656 millones.

Novedades

Según ha explicado el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, el III Plan de Empleo sigue con las políticas preventivas iniciadas en 1998 para, además de conocer cuáles son las necesidades de los desempleados, aumentar el número y la eficacia de las medi-

das individualizadas de activación, al objeto de reducir de forma significativa la incorporación de jóvenes y adultos al desempleo de larga duración.

Como principales novedades en materia de políticas activas, que se enmarcan dentro del Pilar 1 de la estructura del Plan de Empleo, está el denominado **Programa de Renta Activa de Inserción** que, según Juan Carlos Aparicio, "combinando medidas de empleo activas y pasivas, persigue tanto la reinserción laboral como la ayuda ante la situación de desempleo para 90.000 demandantes de empleo mayores de 45 años, con responsabilidades familiares, parados de larga duración, que hayan agotado las prestaciones por desempleo". El programa compagina, por una parte, la suscripción de un compromiso de actividad, vinculado a un itinerario de inserción con tutoría individualizada e incorporación a programas de empleo-formación y, de otra parte, una renta como ayuda económica complementaria a la participación en las acciones mencionadas. El programa está dotado con un presupuesto de 50.000 millones de pesetas.

Otra novedad es el **Contrato de Inserción**. Dentro del programa de fomento del empleo para el año 2000 se contemplan por vez primera medidas dirigidas a la contratación de trabajadores que se encuentran en situación de exclusión social o en riesgo de exclusión. Este programa afecta a diferentes colectivos: perceptores de salarios de inserción, jóvenes en riesgo de exclusión social, personas con problemas de drogadicción en proceso de rehabilitación y reclusos en régimen abierto y ex reclusos. Las empresas que contraten a trabajadores que se encuentren en estas situaciones tendrán importantes reducciones en las cotizaciones a la Seguridad Social (65%).

La **Regularización de la Inmigración** es otro punto novedoso en este apartado que consiste en que en el marco de la Ley de Extranjería se facilita la incorporación al mercado de trabajo de los inmigrantes residentes en nuestro país. ■

► **El Plan movilizó un billón novecientos cuarenta mil millones de pesetas, un 30% más que el año anterior.**

▶ Así fue el año 2000 en el Instituto Social de la Marina

Ya entre las actividades realizadas durante el año el Instituto Social de la Marina ha contido realizando distintas campañas de prevención para mejorar las condiciones de trabajo de la gente del mar. La primera de ellas se puso en marcha en enero bajo el lema "Tu seguridad a bordo no es un juego" y tuvo como objetivo la prevención de los accidentes de trabajo. El contenido de la campaña estuvo dirigido a que las tripulaciones de barcos pesqueros y buques mercantes se concienticen de los riesgos de accidentes que se pueden producir a bordo y tomasen parte activa para prevenirlos y evitarlos.

Botiquines: salud a bordo

Otra de las campañas informativas llevadas a cabo por el ISM durante el pasado año fue "El botiquín a bordo", cuyo objetivo ha sido informar a empresarios y trabajadores del mar sobre la obligatoriedad de llevar a bordo el botiquín reglamentario y sobre el buen uso que deben hacer de este instrumento, imprescindible para garantizar una mejor asistencia sanitaria en el mar. Como ya es tradicional en este tipo de campañas del ISM, ésta se llevó a cabo a través de todas sus direcciones provinciales mediante el reparto de trípticos informativos y carteles en las empresas navieras, en las cofradías de pescadores, en los locales sindicales y en las embarcaciones.

Durante el año 2000, que acaba de finalizar, fueron también numerosas las actividades llevadas a cabo por el Instituto Social de la Marina, siempre realizadas con el objetivo de mejorar las condiciones de vida, salud y trabajo de la gente del mar, tal y como viene haciendo desde hace 70 años. Precisamente en febrero se cumplieron esos primeros 70 del Instituto como entidad gestora del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, ya que fue creado por Real Decreto el 26 de febrero de 1930. Con ese motivo el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, acompañado de los máximos responsables del ISM, visitó las dependencias de este organismo, departió con los trabajadores y se detuvo ante la maqueta del nuevo buque-hospital "Esperanza del Mar", que se está constuyendo en unos astilleros gijoneses y cuyos trabajos han continuado durante todo el año a buen ritmo, de manera que podrá entrar en servicio en el otoño de 2001.



Formación

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 en los de lucha contra incendios, utilizando las unidades móvi-

les con que cuenta el organismo. Por su parte, el Centro de Formación Marítima de Bamio continuó con su programación de cursos, cuyo objetivo es contribuir a mejorar las competencias profesionales de la gente del mar y potenciar y ampliar las expectativas laborales de estos profesionales

Cooperación con Iberoamérica

Pero Bamio sirvió también de sede para el desarrollo del ambicioso programa que el Instituto Social de la Marina tiene en marcha, en colaboración con la Agencia Española de Cooperación Internacional, en materia de Formación Marítima con los países ribereños iberoamericanos que han solicitado esta colaboración.

Con este programa se pretende mejorar las condiciones laborales y sociales de los trabajadores del mar de estos países y conseguir que la formación sea un instrumento para incrementar las competencias profesionales del colectivo marítimo pesquero y potenciar sus posibilidades laborales.

El año se inició con el curso de, "Orientación sobre promoción de la actividad pesquera", celebrado durante un mes en Bamio, en el marco del Convenio de Cooperación Técnica y Económica suscrito entre los Gobiernos de

España y Perú, merced al cual se está ejecutando el Proyecto de Apoyo al Desarrollo del Sector Pesquero y Acuícola del Perú (PADESPA-PERÚ) y que estuvo dirigido a técnicos de la administración pesquera y marítima de aquel país.

El curso se desarrolló en diez módulos, que fueron impartidos por especialistas de en los distintos temas, pertenecientes a diferentes ámbitos de la Administración y de la empresa privada, y contó en su clausura con la presencia del Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, quien, por entonces, era Secretario de Estado de la Seguridad Social.

También merece la pena destacar dentro de este programa las "Jornadas para el análisis de la pesca artesanal", celebradas en Cartagena de Indias (Colombia), en las que se analizó la problemática del sector pesquero artesanal de los países ribereños iberoamericanos, en las que participaron 21 técnicos de Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, El Salvador, Perú, Uruguay y Venezuela. Estas Jornadas contaron con la presencia de la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena.

Previamente a su viaje a Cartagena de Indias, la Directora General había presidido la clausura del "Foro de sensibilización para el sector marítimo pesquero sobre sanidad marítima, seguridad en la navegación y prevención de riesgos laborales", otra de las actividades realizadas por el Instituto Social de la Marina durante el pasado año, y que en esta ocasión estuvo organizado por la Dirección Provincial de Cádiz y se celebró en el colegio "El Picacho".

Campaña Sanimar

Además de la reconocida labor de apoyo sanitario y logístico que presta durante todo el año el buque-hospital "Esperanza del Mar" a la flota pesquera que faena en el banco canario-sahariano, el Instituto Social de la Marina puso en marcha, como ya es tradicional desde hace diez años, la campaña SANIMAR, que es la asistencia médica embarcada (AME), para atender a las tripulaciones embarcadas que faenan en la costera del bonito durante



los meses de junio a septiembre.

Para ello, el ISM fletó el buque sanitario "Remolcagure Bat", que cumplió sus tareas atendiendo 197 consultas médicas, y asistió a 93 trabajadores, de los que 15 requirieron hospitalización. Asimismo realizó 18 evacuaciones y llevó a cabo 23 asistencias técnicas.

El inicio de la campaña tuvo lugar en el puerto de Bermeo de donde partió el "Remolcagure Bat", y a despedirlo acudió la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena. Asimismo, durante una de las estancias en el puerto de Santander, donde mensualmente reposta el buque-hospital y se cambia el equipo médico, el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, pudo conocer

las tareas que se realizan durante la AME y presenciar una simulación de asistencia médica, con evacuación de enfermo.

Publicaciones

El Instituto Social de la Marina continuó durante el año 2000 con la edición de las Guías de Puertos para la Gente de Mar. Durante el ejercicio que acaba vieron la luz las dedicadas a los puertos de Vigo y Cádiz. Con ellas el ISM pretende dar a co-

Otras actividades

Lógicamente no están aquí recogidas todas las actividades que ha llevado a cabo el Instituto Social de la Marina durante el año 2000, como la mejora de la gestión en las prestaciones, la incorporación de nuevas tecnologías para llevar a cabo dicha gestión, la mejora y ampliación de la protección social, entre otras. Simplemente hemos querido recordar en este balance del año algunas de las más significativas.

Pero antes de finalizar merece la pena recordar la atención prestada por el ISM a las familias de los desaparecidos en el mar, así como a los supervivientes de dos trágicos naufragios: el del carguero "Zafir", desaparecido en aguas italianas en febrero y de cuyos 14 tripulantes sólo sobrevivió uno, y el del pesquero "Arosa", en el que se repitió la historia, salvándose solamente un marino y desapareciendo seis. Se recuperaron sus seis cuerpos.

En ambos casos el ISM agilizó la provisión de las ayudas económicas previstas para estas situaciones y puso a disposición de las familias la asistencia social y psicológica que demandaron las familias.

Finalmente hay que recordar que se ha trabajado durante los últimos doce meses en la puesta a punto de la nueva "Guía Sanitaria", que será publicada en breve, en la que se actualiza la anterior incorporando la nueva normativa comunitaria, y que será un instrumento esencial para las tripulaciones. ■

nocer 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 esa localidad concreta. Al mismo tiempo, las Guías son un instrumento sencillo y ameno que permite a los trabajadores en tránsito situarse en la ciudad, conocer los lugares de interés, sus museos, etc. mediante una información básica y de interés general.

Con estas y otras publicaciones el ISM cumple con el Convenio número 163 de la Organización Internacional de Trabajo (OIT) sobre bienestar de la gente de mar, tanto en el mar como en puerto, cuyo objetivo es facilitar y financiar los medios y servicios adecuados a este colectivo con el fin de contribuir a su bienestar.

▶ Año de relevos

El año que termina fue testigo de algunos relevos de altos cargos relacionados con el sector marítimo pesquero. El cambio más madrugador se produjo en el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, del que depende el Instituto Social de la Marina. Juan Carlos Aparicio fue nombrado titular del Departamento en sustitución de Manuel Pimentel el 21 de febrero. El hasta entonces Secretario de Estado de la Seguridad Social afirmó en su toma de posesión que iba a continuar trabajando en la misma línea seguida por el Ministerio en los cuatro años anteriores. Es decir basar la gestión en la creación de empleo, mejora de la protección social y como instrumento para conseguir ambos avanzar en el diálogo social.

Juan Carlos Aparicio nació en Burgos el 20 de abril de 1955 y es licenciado en Ciencias Químicas por la Universidad de Valladolid y técnico en organizaciones empresariales. Comenzó su carrera política como procurador en las Cortes de Castilla y León para pasar en el Gobierno autonómico, que presidió José María Aznar, actual Presidente del Gobierno, a ocupar la Consejería de Presidencia y Administración Territorial. Con posterioridad obtuvo su acta de Diputado en las Cortes Generales y en ellas estuvo durante cuatro legislaturas, ocupando distintos puestos en los diferentes comisiones.

Elecciones y cambios. Tras la celebración de las elecciones generales el 12 de marzo, en las que ganó por mayoría absoluta el Partido Popular, el Presidente del Gobierno remodeló su Gabinete. Confirmó a Juan Carlos Aparicio como Ministro de Trabajo y nom-

bró a Gerardo Camps, Secretario de Estado de la Seguridad Social; a Concepción Dancausa Secretaria General de Asuntos Sociales y Juan Chozas continuó en la Secretaría General de Empleo.

El Secretario de Estado de la Seguridad Social es valenciano y Licenciado en Derecho y se incorporó a su cargo precedido de una amplia experiencia parlamentaria en materia de Seguridad Social, debido a sus años de diputado, por lo que conoce a la perfección las cuestiones clave para impulsar, como se viene haciendo durante esta legislatura, las reformas que, en el marco del Pacto de Toledo, hay que afrontar para garantizar el futuro de la Seguridad Social.

Miguel Arias Cañete, Ministro de Agricultura. Fue el elegido por el Presidente del Gobierno para ocupar la cartera de Agricultura, Pesca y Alimentación, organismo del que depende la Secretaría General de Pesca Marítima. Sustituyó

a Jesús Posadas que pasó a Administraciones Públicas. El actual titular de Agricultura es buen conocedor del sector pesquero, puesto que estuvo en la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, donde fue diputado. Su principal preocupación ha sido y sigue siendo la negociación del nuevo acuerdo de pesca con Marruecos.

En este Departamento siguió al frente de la Secretaría General de Pesca Marítima Samuel Juárez y fueron nombrados Director General de Recursos Pesqueros, Arturo Avelló Díez del Corral y Director General de Estructuras y Mercados Pesqueros Jesús Varela Bellido.

Otros nombramientos que también afectaron al sector marítimo pesquero se produjeron en el Ministerio de Fomento, en el que José Luis López Sors fue nombrado Director General de la Marina Mercante, y José Ortega Llorca, Presidente de Puertos del Estado.



Juan Carlos Aparicio.



Gerardo Camps.

▶ María Antonia Lucena, Directora del ISM

En el Instituto Social de la Marina se produjo también el relevo en la Dirección General. María Antonia Lucena Varea sustituyó al frente de este organismo a Rafael Mateos Carrasco, quien fue nombrado Director General del Instituto Nacional de la Seguridad Social. La nueva Directora General es malagueña, licenciada en Ciencias Políticas por la Universidad de Madrid y funcionaria del Cuerpo Técnico Superior de la Administración de la Seguridad Social, en el que ingresó por oposición en julio de 1977.

Toda su carrera profesional se ha desarrollado en el área de la Seguridad Social, tal y como señaló el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, en el acto de su toma de posesión. Ha ocupado diversas jefaturas tanto en el Instituto Nacional de la Seguridad Social como en la Tesorería General, en la que hasta su nombramiento ocupaba el puesto de vocal asesora.



Nuevo equipo. Tras su toma de posesión, la Directora General del ISM ha ido configurando un nuevo equipo directivo en este organismo con el que llevar adelante los nuevos proyectos pendientes para adaptar la Seguridad Social a los nuevos tiempos de cambios tecnológicos que se están produciendo con el cambio de milenio. Para la Secretaría General del Instituto designó a Armando Gracia Santamaría, hasta entonces Subdirector General de Seguridad Social. Como nuevo Subdirector General de Administración y Análisis Presupuestario fue nombrado José Carlos Martín Antón y la Subdirección General de Seguridad Social pasó a estar dirigida por Carlos Fernández Navarro. Recientemente ha sido nombrado Subdirector General de Acción Social Marítima Julio Gómez García. Finalmente, completan el equipo de la Directora General, la adjunta a la Dirección, Paloma Gallego y la jefa del Gabinete Técnico M^a Cruz Campos.

Con una dotación de dos billones de pesetas

▶ España, primer receptor de fondos comunitarios

La Comisaria de Empleo y Asuntos Sociales, de la Unión Europea, Anna Diamantopoulou, y el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, firmaron en Madrid, el pasado 6 de noviembre, los siete programas operativos regionales, para otras tantas Comunidades Autónomas, a través de los cuales se planifica y distribuye la ayuda del Fondo Social Europeo para los próximos seis años.

Según ha explicado el Secretario General de Empleo, Juan Chozas, "los puntos claves de la programación del Fondo Social Europeo para este periodo son impulsar la igualdad de oportunidades de las mujeres y reforzar la atención sobre las personas más desfavorecidas. Para ello es preciso una mayor eficiencia en la gestión de ayudas mediante un incremento de las responsabilidades de España ante la Unión Europea y más implicación de las Comunidades Autónomas en la gestión".

Las dotaciones más importantes de estos fondos comunitarios, ha explicado el Secretario General de Empleo, corresponden a la inserción y reinserción ocupacional de los desempleados, con 585.500 millones de pesetas; a reforzar la estabilidad en el empleo y adaptabilidad, con 409.500 millones de pesetas, y al apoyo de iniciativas locales de generación de empleo, con 242.500 millones.

El resto de las partidas más importantes están destinadas a la educación técnico-profesional, con 235.000 millones; al refuerzo de la capacidad empresarial, con 123.700 millones de pesetas; a potencial humano en Investigación y Desarrollo, con 103.200 millones; a la participación de las mujeres en el mercado de trabajo, con 58.400 millones, y a la integración en el mercado de trabajo de las personas con especiales dificultades, con 12.500 millones.

España recibirá del Fondo Social Europeo un total de 1,983 billones de pesetas en el periodo 2000-2006, destinados fundamentalmente a la financiación de políticas de empleo y de lucha contra el paro. Dicha cantidad representa una inversión anual de 283.257 millones de pesetas, lo que supone un incremento del 15,4% con respecto a las ayudas recibidas en el periodo anterior (1994-1999), en el que la ayuda recibida ascendió a 1,4 billones de pesetas con una media anual de 244.000 millones.

De estos programas dos de ellos, el de inserción y reinserción de desempleados y el de estabilidad y adaptabilidad en el empleo, acumulan algo más del 52% de los recursos.

También destacó Juan Chozas que los programas financiados por el Fondo Social Europeo coinciden plenamente con los que se contemplan en los correspondientes Planes de Empleo que, siguiendo el mandato comunitario, presentan anualmente los países europeos y que están dirigidos, entre otros objetivos, a reforzar la capacidad empresarial, la formación, la igualdad de oportunidades y la integración en el mercado de trabajo de las personas discapacitadas.

Ello es debido a que en la Cumbre de Berlín, celebrada el pasado año y en la que participaron los jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Europea, se aprobó un conjunto de decisiones conocido como Agenda 2000, relativo a la programación de las ayudas de los Fondos Estructurales para el periodo 2000-2006.

El nuevo marco reglamentario surgido tras la Cumbre incorpora una modificación importante al con-

siderar al Fondo Social Europeo como instrumento de financiación de los Planes Nacionales de Acción por el Empleo. Por ello los cinco ámbitos prioritarios de actuación del fondo se corresponden con los pilares de dichos planes.

El reglamento establece también un marco político de referencia para el desarrollo de los recursos humanos en España, cuyos principios de actuación son impulsar las políticas activas del mercado de trabajo, apostar por el diálogo social y la implicación en la estrategia europea de empleo.

Asimismo, en el nuevo reglamento se ha incrementado la responsabilidad de los Estados miembros de la UE para ejercer el control de las ayudas y mejorar la evaluación de los resultados.

Regiones menos desarrolladas

Del total de los más de 30 billones de pesetas que constituyen los presupuestos de los cuatro Fondos Estructurales para el periodo 2000-2006 corresponden a España más de 7 billones, y al resto de la Unión Europea 23,3 billones, lo que supone

un 23,5% del total de estos fondos, por lo que nuestro país es, al igual que ocurriera en el periodo 1994-1999, el que más ayudas comunitarias percibe. Sólo la dotación del Fondo Social Europeo supone 1,9 billones de pesetas, como ya se ha mencionado, con una media anual de 283.257 millones de pesetas.

La mayor parte de estas ayudas se dirigen a las regiones menos desarrolladas, las que se conoce como Objetivo 1, cuyo producto interior bruto por habitante es inferior al 75% de la media comunitaria. Dichas regiones son: Galicia, Asturias, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Comunidad Valenciana, Murcia, Extremadura, Andalucía, Canarias, Ceuta y Melilla. De forma transitoria también está incluida Cantabria.

La dotación para estas regiones es de más de 1,4 billones de pesetas, lo que supone un 74,2% del total de las ayudas, y casi todos los fondos van destinados a la promoción de empleo, inserción de desempleados y estabilidad en el empleo, que acumulan el 52% de las ayudas.

Otros 56.000 millones (un 2,8%) están destinados a las regiones Objetivo 2, dentro de las cuales se incluyen zonas del Objetivo 1. Los fondos se utilizarán para apoyar la reconversión económica y social de estas zonas con dificultades estructurales. Concretamente su actuación va dirigida a las áreas industriales en crisis, las dependientes del sector servicios, las rurales en declive y las dependientes de la pesca.

Cataluña, Baleares, Madrid, País Vasco, Navarra, Aragón y La Rioja percibirán casi 370.000 millones de pesetas para apoyar la modernización de las políticas, sistemas de educación, formación y empleo y el desarrollo de los recursos humanos en todo el territorio. ■





Durante todo el año 2000 se celebraron numerosos actos para conmemorarlo

► Primer centenario de la Seguridad Social

Este centenario no lo ha podido celebrar la Seguridad Social con mejores perspectivas, puesto que la afiliación ha crecido a un ritmo diario de más de 3.000 personas, contando ya con más de 15,3 millones de cotizantes, que dan una proporción de más de dos cotizantes por pensionista y una más que saneada situación financiera, contando con superávit, lo que ha permitido crear un fondo de reserva en previsión de ciclos más duros, lo que da solvencia y estabilidad al sistema.

Fue su Majestad el Rey de España, Juan Carlos I, quien, acompañado del Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, el Ministro de Administraciones Públicas, Jesús Posada, así como de los máximos responsables de la Seguridad Social, inauguró el último acto de los previstos para conmemorar este acontecimiento: la Exposi-

Durante todo el año 2000 la Seguridad Social ha celebrado una efeméride importante: sus primeros cien años de vida. Los actos empezaron el 30 de enero, fecha que coincidía con la promulgación, en 1900, por parte de la Reina Regente María Cristina, de la Ley de Accidentes de Trabajo (más conocida como Ley Dato), primer antecedente del actual sistema de protección social. Tanto el Rey Juan Carlos y como el Presidente del Gobierno, José María Aznar, quisieron apoyar con su presencia este acontecimiento y han participado en algunos de los actos conmemorativos. Así el Jefe del Estado inauguró la Exposición "Cien Años de Seguridad Social" y el Presidente del Ejecutivo estuvo presente en los dos seminarios más importantes celebrados durante el año que ahora finaliza.

ción "Cien Años de Seguridad Social", que se ha exhibido durante noviembre y parte de diciembre en el Museo Nacional de Antropología de Madrid.

Con esta exposición, que estuvo organizada por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a través de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, en cola-

boración con la Asociación de Mutuas de Accidentes de Trabajo, se pretendió rendir reconocimiento a todas aquellas generaciones de españoles que han hecho posible el nacimiento y la consolidación del actual sistema de Seguridad Social, que tuvo su origen en la promulgación de la Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900, primera manifiesta-

ción jurídica de la protección social pública en España.

Tal y como explicó el titular de Trabajo, Juan Carlos Aparicio, en el acto inaugural, "la exposición pretende ser una muestra de todo un siglo de protección social y refleja muy oportunamente la evolución del esfuerzo realizado por varias generaciones hasta dotarnos de un sistema de protección social moderno, en sintonía con el entorno europeo al que pertenecemos".

Asimismo el máximo responsable de la Seguridad Social, su Secretario de Estado, Gerardo Camps, afirmó que "debemos estar orgullosos de nuestra Seguridad Social, tanto por su ya centenaria historia, que se ha explicado en esta exposición, como por el hecho de que sea uno de los sistemas más avanzados y completos del mundo, que se presenta bajo el lema de la solidaridad intergeneracional y que, en la actualidad, consituye una realidad en pleno vigor, insertada en una sociedad



1900 2000 CIEN AÑOS
Seguridad Social

que en nada se parece a la de hace cien años”.

En esta muestra se ha relatado a los visitantes los orígenes y la evolución de la Seguridad Social hasta nuestros días, recordando los documentos y leyes que han marcado las etapas más importantes. Pero donde se ha hecho más hincapié ha sido en la sección que se denominó “La acción protectora, hoy”, en la que se ha mostrado el funcionamiento del actual sistema de Seguridad Social y de que forma ésta se relaciona con los asegurados. Ha sido en esta zona expositiva en la que estuvo presente el Instituto Social de la Marina, que mostró a los interesados qué es, cómo funciona y cómo ejerce su acción protectora en los trabajadores del mar para que dispongan de la misma atención sanitaria que los trabajadores en tierra.

Fuerte y saneada

Como primero de los actos que los responsables del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social se plantearon realizar a lo largo de todo el año, se celebró a primeros de febrero un Seminario conmemorativo que, bajo el título “La Seguridad Social: una parte de la historia de España”, contó con la presencia del Presidente del Gobierno, José María Aznar, quien anunció nuevas medidas para ampliar el bienestar social, en vísperas de las elecciones generales que habrían de celebrarse el 12 de marzo.

Así, el Presidente del Gobierno propuso, de cara a la futura renovación del Pacto de Toledo, que se está consensuando por las fuerzas políticas que constituyeron el nuevo Parlamento, “fórmulas flexibles, graduales y voluntarias” para prolongar la vida laboral y afrontar así el progresivo envejecimiento de la población que se avecina para los próximos años y la caída de la natalidad, al tiempo que facilitar la incorporación al mercado laboral de las nuevas generaciones”.

El Presidente del Gobierno definió una “Seguridad Social fuerte y saneada que sea elemento de

firme cohesión e integración territorial, siempre en convergencia con Europa y manteniendo la creación de empleo”.

Patrimonio común

Por su parte, Juan Carlos Aparicio destacó que la Seguridad Social es un patrimonio común de toda la sociedad, que pertenece tanto a los trabajadores como a los empresarios y constituye la columna vertebral de un sistema que cohesionaba a toda la sociedad y se basa en la solidaridad de los más jóvenes con los más ancianos.

En este Seminario “La Seguridad Social: una parte de la historia de España” se analizaron por parte de reconocidos expertos nacionales, catedráticos de Dere-

de los países miembros de la Unión Europea en los umbrales del siglo XXI, según se puso de

manifiesto en el transcurso de otro de los actos conmemorativos del Primer Centenario de la Seguridad Social que fue el Seminario Internacional “El futuro de la Seguridad Social en función de los cambios demográficos, de empleo y de organización del trabajo”. Asimismo los participantes en este foro estuvieron de acuerdo en que la solución a dichos problemas pasa por reformar y ajustar los sistemas de Seguridad Social vigentes para garantizar su futura sostenibilidad.

Así lo destacó también el presidente del Gobierno, José María Aznar, en la inauguración del Seminario, cuando afirmó que **“la reforma de la Seguridad Social es uno de los grandes debates con los que comienza el siglo. Sólo**



cho del Trabajo y de la Seguridad Social así como representantes de los agentes sociales, temas relacionados con la protección social desde sus orígenes en la Ley Dato, su configuración en la actual Constitución de 1978 y su encuadramiento en las Comunidades Autónomas, entre otros.

Una Seguridad Social en cambio

Las mayores expectativas de vida o lo que se conoce como el envejecimiento de la población y el descenso de la tasa de natalidad son los dos retos que tienen que afrontar los sistemas de Seguridad Social

con reformas que vayan adaptando el sistema a las nuevas circunstancias aseguraremos su viabilidad futura. Reformas consensuadas, con participación de todos, pero reformas. Porque las posturas inmovilistas, anquilosadas, que sólo miran al pasado, son el auténtico riesgo de la protección social”.

El Seminario fue clausurado por el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, quien señaló que **“el incremento de la cobertura de las necesidades de las personas mayores no sólo económicas sino también de integración social, es una meta irrenunciable y solidaria”.**

Problemas comunes

En uno de los paneles más interesantes de este encuentro internacional sobre el futuro de la Seguridad Social, Secretarios de Estado de países de la UE como Portugal, Suecia, Holanda o Alemania coincidieron en la necesidad de reformar los sistemas de protección social ante los problemas ya señalados de envejecimiento de la población y las bajas tasas de natalidad. El moderador de este encuentro, el Secretario de Estado de la Seguridad Social española, Gerardo Camps, afirmó que comparte con sus homólogos europeos las preocupaciones que todos tienen de garantizar el mantenimiento y la sostenibilidad de los sistemas de protección social y se mostró convencido de que el intercambio de experiencias que se ha llevado a cabo durante el seminario es “sumamente interesante”.

La problemática de otros países de fuera del área comunitaria también fue analizada en el transcurso de este Seminario internacional. Así los altos representantes de los países del este de Europa, como Chequia, Polonia y Hungría, hicieron partícipes a los presentes de que su problemática era bien distinta a la que existe en el entorno de los países comunitarios, puesto que su sistema de protección social no está afectado por los retos que tienen que afrontar los países occidentales, sino por los que atañen a la transición de una economía centralizada a otra de libre mercado.

Por su parte, los países iberoamericanos, que tuvieron su representación en México, Chile y Brasil, señalaron que el gran peso que la deuda externa contraída con los países industrializados influye muy negativamente en el desarrollo de un sistema de protección social similar al que existe en los países de la UE, que son su modelo a seguir. No obstante, fue muy debatido el modelo chileno, que, como es sabido, se basa en un sistema de capitalización, es decir, no público y de reparto como el europeo, cuyo fundamento es la solidaridad y la cohesión social. ■

Firmado el primer acuerdo en materia de Formación

► Nueva etapa del diálogo social

En virtud de este primer acuerdo en materia de Formación Continua, firmado por el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio y los máximos responsables de las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME, José María Cuevas y Antonio Masa y sindicales CCOO, UGT, y CIG, José María Fidalgo, Cándido Méndez y Serafín Otero, durante el año 2001 se destinarán 134.000 millones de pesetas a la formación de los trabajadores.

Como novedad este Acuerdo, que tendrá vigencia durante cuatro años, contempla la creación de una Fundación Tripartita, integrada por los interlocutores sociales y la Administración, cuyo fin es lograr una mayor transparencia en el funcionamiento de la gestión. Asimismo, según el Acuerdo el Gobierno determinará cada año el reparto de la cuota de formación —actualmente el 50% es para formación de ocupados y el otro 50% para desempleados. El acuerdo consolida también el protagonismo de las organizaciones empresariales y sindicales en base a la negociación colectiva sectorial, reforzando el diálogo social como instrumento que permita la mejora de las relaciones laborales.

Protección social

El tema esencial que se está tratando en el ámbito de la protección social es la renovación

El Presidente del Gobierno, José María Aznar, se reunió en junio con los máximos responsables de las organizaciones empresariales y sindicales para impulsar una nueva etapa de diálogo social en la que los principales temas que se están tratando son la revisión del Pacto de Toledo y la reforma del mercado de trabajo con el fin de reducir la alta tasa de temporalidad existente. Todas las partes están de acuerdo en que el mejor instrumento para mejorar la protección social y aumentar el empleo es el diálogo social.

También formaba parte de los temas tratados la Formación Continua. Esta mesa de negociación fue la primera en llegar a un acuerdo y el pasado día 20 de diciembre se firmó el III Acuerdo Tripartito de Formación Continua entre la Administración y los agentes sociales.



del Pacto de Toledo, para seguir, desarrollando las 15 recomendaciones que en él se contemplan, en paralelo con el debate parlamentario que están llevando a cabo los partidos políticos en el marco de la comisión específica creada en el Congreso de los Diputados.

En este ámbito las cuestiones importantes que se están de-

batiendo y sobre las que todos están de acuerdo en señalar como prioritarias son la culminación de la separación de las fuentes de financiación, la ubicación de la partida presupuestaria de los complementos a mínimos, en la que las partes están de acuerdo en que debe corresponder a los Presupuestos del Estado, la dotación del fondo de reserva, la racionalización de

las prejubilaciones y las medidas a tomar para afrontar el reto del progresivo envejecimiento de la población.

Empleo

En materia de empleo tanto empresarios como sindicatos están debatiendo sobre la revisión del contrato a tiempo parcial y sobre la reducción de la temporalidad. El propio Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, considera importante que “la contratación de trabajadores fijos sea más atractiva para los empleadores para que así se reduzca la contratación temporal”.

Otro tema a tratar es la propuesta sindical de impulsar la creación de empleo reduciendo la jornada laboral a 35 horas semanales. En esta materia el Gobierno se muestra partidario de que ésta sea una cuestión que se negocie en cada empresa y en el marco de los convenios colectivos.

Cuestión importante en esta etapa de diálogo social es la siniestralidad laboral. Para los máximos responsables del Ministerio de Trabajo, ésta sigue siendo una asignatura pendiente y se ha comprometido en esta legislatura a ampliar el número de inspectores, a solicitar una mayor colaboración de la Fiscalía General del Estado para que persiga casos de siniestralidad y fraude. ■

Con más de 15,3 millones de cotizantes

▶ La Seguridad Social registró una afiliación **récord** en el año 2000

Para el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, estas cifras son una "garantía de estabilidad para un sistema de pensiones como es el nuestro, basado en las cotizaciones de empresarios y trabajadores". Esa garantía y estabilidad que demuestran los datos también traen consigo "una mayor tranquilidad para los que hoy son perceptores de prestaciones y una mayor tranquilidad para los que las tienen que percibir en el futuro".

Las cifras del paro tampoco han sido desfavorables durante el pasado año, aunque éstas nunca son suficientemente buenas para los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, que trabajan por conseguir el pleno empleo. En el último año el desempleo se ha reducido a un ritmo del 4%. Desde el 17 de mayo de 1997, fecha de entrada en vigor de la reforma laboral, se han registrado 2.877.407 contratos indefinidos e incentivados.

El número de afiliados ocupados al Sistema de la Seguridad Social batió en noviembre un nuevo récord y alcanzó la cifra histórica de 15.364.569, con un aumento de 98.636 ocupados con respecto al mes anterior, un 0,65% más.

Este crecimiento supera en más del doble al registrado en el mismo mes de 1999, que fue de 41.570 afiliados más (0,28%), y es el segundo más alto registrado en un mes de noviembre de los últimos 15 años, sólo superado en 1998.

Durante el pasado mes se han incorporado al registro de afiliados ocupados una media de 3.288 trabajadores cada día, situándose la tasa de crecimiento interanual (noviembre de 1999 a noviembre de 2000) en el 4,78% para el conjunto del Sistema y en el 6,17% para el Régimen General.

El año 2000 fue un buen año para el Sistema de Seguridad Social, ya que registró un nuevo récord de afiliados ocupados al alcanzar a finales de noviembre, según los últimos datos disponibles al cierre de este número de "Mar", la cifra de 15.364.569 de trabajadores, con un aumento de 98.636 afiliados en dicho mes. Durante el año se registró un aumento de 700.983 cotizantes, una media de 3.288 trabajadores cada día, lo que ha supuesto un ritmo de crecimiento anual del 4,78%.



El aumento de afiliados se centra principalmente en el Régimen General, que con 92.349 ocupados más alcanzó al finalizar noviembre el récord histórico de 11.394.096 ocupados. Este crecimiento supera en más del doble el registrado en el mismo mes de 1999, que fue de 41.570.

Crecen todos los sectores

Por sectores, dentro del Régimen General crecen todos sin excepción, destacando el de administración pública, servicios financieros y técnicos de empresa, que aumentó en 29.527 afiliados en noviembre (1,28%); el de educación que ganó 14.356 ocupados en un (1,27%); y el de construcción que aumentó en 15.542 ocupados, un 1,12%.

En el balance de enero a noviembre de 2000, positivo en todos los sectores de actividad, se sitúa a la cabeza el sector de la construc-

ción, que ha crecido en estos once meses un 13,46%, más de seis puntos por encima de la media (6,99%).

Destaca también el sector de agricultura y pesca, que ha crecido un 9,89% en lo que va de año y el de administración pública, servicios financieros y técnicos de empresa con un crecimiento del 9,78%.

Casi 800.000 afiliados más desde enero

Entre enero y noviembre de este año, el número de afiliados a la Seguridad Social ha aumentado en 786.243 trabajadores, un 5,39% con relación a diciembre de 1999. De ellos, la mayor parte han sido alta en el Régimen General, que, con 744.425 afiliados más, acumula un crecimiento del 6,99% en estos once meses.

En los últimos doce meses, de noviembre de 1999 a noviembre de

2000, la afiliación ha crecido en 700.983 personas, un 4,78% más. En el Régimen General el crecimiento interanual es de 662.434 afiliados, un 6,17%.

Aunque cauto y prudente en la interpretación de los datos, el Secretario de Estado de Seguridad Social ha declarado que "las políticas económicas y de empleo de este Gobierno siguen por el camino acertado, consiguiendo crear mayor empleo y, por lo tanto, mayor afiliación y estabilidad para nuestro sistema de pensiones". Para Gerardo Camps, los nubarrones que pueden aparecer en algún momento "deben servir de acicate para llevar a cabo las reformas que nos permitan seguir creando empleo, como lo estamos haciendo hasta ahora y seguir estabilizando y asegurando nuestro sistema de Seguridad Social para el futuro".

Bajó el paro

El número total de desempleados se situó en el mes de noviembre en 1.556.879, la menor cifra de paro registrada sobre la población activa en el 9,19%, la más baja en este mes desde 1979. En los últimos doce meses el paro se ha reducido en 66.797 personas (4,11%).

Desde el 17 de mayo de 1997, fecha de entrada en vigor de la reforma laboral, se han registrado 2.877.407 contratos indefinidos e incentivados. El resto de contratos, hasta completar el total de 1.266.286 del mes de noviembre del año 2000, son 1.151.971 de carácter temporal. Dentro de este grupo de modalidades destacan: los contratos eventuales por circunstancia de producción, con 430.206 (33,97%), seguidos de obra o servicio determinado, 375.827 (29,68%) y tiempo parcial de duración temporal, con 223.296 (17,63%). ■



Puertos

► Plan de **inversiones** para afinar la competencia interportuaria

Esta política, pionera en Europa, persigue afinar la competencia interportuaria y resaltar lo que se considera un sector estratégico y de equilibrio regional, a mejorar con la renovación de infraestructuras. La actividad del sistema portuario español representó en 1999 del orden del 20 por ciento del sector transportista y el 1,1 por ciento del PIB nacional.

El Plan del Inversiones del periodo 2000-2003 se distribuye entre la modernización de mue-

Las veintisiete Autoridades Portuarias españolas han desarrollado este año el primer paquete del Plan de Inversiones 2000-2003, con aplicación de unos 17.516 millones de pesetas del total de 302.000 millones de esfuerzo inversor, con la orientación de internacionalizar todos los gastos de infraestructuras portuarias sin acudir a los Presupuestos Generales del Estado.

lles y Atraques (43 por ciento de la inversión), abrigo, señales marítimas y accesos (19 por ciento), generación de superficies y terrenos (4,8 por ciento), accesos terrestres (6,8 por ciento), informática y telecomunica-

ciones (1,2 por ciento) y resto de inversiones (18,1 por ciento).

La creciente demanda de servicios, cada vez más exigentes, es una constante histórica, desde que la Ley de 1997

remarcase la titularidad estatal de los puertos –dado su interés general– pero abriese brecha a las aspiraciones de las Comunidades Autónomas, que gestionan y designan a los presidentes y a los consejos de administración de las Autoridades Portuarias. Diez puertos españoles (Algeciras, Tarragona, Barcelona, Bilbao, Valencia, Tenerife, Huelva, Gijón, Las Palmas y A Coruña) ya superan los 10 millones de toneladas al año, y por el total de puertos ya transitan más del 52 por ciento de las mercancías del comercio de España con

terceros países y unos 15 millones de pasajeros.

Las características naturales de los puertos españoles –en mar abierto, en contraposición con los europeos– hacen que el esfuerzo inversor se refiera ampliamente a muelles, atraques y abrigos, y últimamente, los procesos de modernización del transporte –la logística y los movimientos intermodales, etc.– han obligado a otras importantes transformaciones y a una visión integral de la unidad portuaria que en muchos casos ha reclamado grandes ampliaciones de espacios conexos.

Los cuarenta y siete puertos gestionados por las veintisiete Autoridades Portuarias han llevado a cabo obras por valor de 79.516 millones de pesetas, lo que representa un 25,7 por ciento más que las actuaciones de 1999.

Con cifras del presente año, el sistema portuario español genera un empleo directo de 35.000 personas y otros 110.000 puestos de trabajo indirectos o debidos a los sectores de construcción naval, mantenimiento e industrias auxiliares.

Pero el sistema portuario español se dirige a la exigencia competitiva del mercado único y representa algo más que un conjunto de infraestructuras físicas y medios logísticos, y precisamente este año 2.000, y por Orden Ministerial de Fomento, (18 de enero) se reordena el Reglamento de Despacho de Buques, con las nuevas figuras del despacho anticipado y el auto-despacho, dándose respuesta a viejas reivindicaciones de agilidad.

La nueva legislación refuerza asimismo el control administrativo y de seguridad marítima inherentes al tráfico portuario, la clarificación del movimiento de

► Primera fase de obras por un importe de 302.000 millones de pesetas hasta el año 2003.



mercancías y el encauzamiento logístico, dentro de la unidad portuaria.

Una de las principales reivindicaciones del transportista marítimo se refiere a las prolongadas estadías y barreras administrativas que soporta el buque en puerto, y a los perjuicios económicos que conlleva el trámite duradero del despacho. Con estas dos nuevas figuras, el despacho puede anticiparse a la llegada a puerto, y se salvan asimismo los días feriados, inhábiles, u horas en que la Capitanía Marítima no tramita.

Así mismo, el nuevo texto legal afronta la problemática de los enroles y desenroles de las tripulaciones y las persona ajenas a la tripulación, e inaugura soluciones de rapidez y eficacia para los casos de que el barco realice, en ese puerto, cabotajes consecutivos o salidas repetitivas.

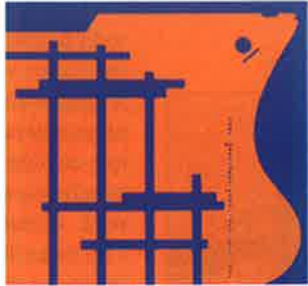
En su conjunto, la nueva legislación refuerza la unidad portuaria del despacho para todos los buques, excluidos los de Estado que no realicen actividad comercial, los de guerra o los de recreo, y el marco de sanciones graves y muy graves de la nueva ley penaliza la falsedad de datos o la desobediencia manifiesta, en un propósito clarificador del trámite portuario.

Concibe el despacho como la comprobación por la Autoridad Marítima de que todos los buques cumplen los requisitos exigidos para efectuar tráficos y navegaciones, convirtiéndose así en vigilancia añadida –en puerto– a la clarificación de las tripulaciones, que cada profesional exhiba la tarjeta correspondiente a su titulación, que el armador haya cumplido al día con la Seguridad Social y la identidad completa de sus colaboradores y tripulantes. ■

INVERSIONES AÑOS 2000-2003 (millones de pesetas)					
Autoridades portuarias	2000	2001	2002	2003	2000-2003
A Coruña	1.444	1.424	1.427	1.447	5.742
Alicante	1.339	1.399	1.068	195	4.051
Almería-Motril	2.221	2.160	1.929	1.451	7.761
Avilés	583	852	611	611	2.657
Bahía de Algeciras	5.751	5.756	5.430	4.415	21.352
Bahía de Cádiz	2.045	2.694	1.969	1.420	8.128
Baleares	4.561	4.626	3.000	1.419	13.604
Barcelona	8.130	11.122	6.554	4.050	29.856
Bilbao	5.920	4.720	2.850	2.940	16.430
Cartagena	5.094	9.982	8.810	3.660	27.546
Castellón	1.331	1.530	1.575	1.439	5.875
Ceuta	798	891	986	780	3.455
Ferrol-San Ciprián	1.403	1.124	1.090	1.330	4.947
Gijón	4.610	4.735	4.825	5.110	10.280
Huelva	2.105	2.353	2.595	2.620	9.673
Las Palmas	4.762	4.561	5.241	5.406	19.970
Málaga	2.778	2.428	1.631	1.282	8.119
Marín-Pontevedra	784	807	846	736	3.173
Melilla	1.289	847	702	502	3.340
Pasajes	750	715	675	445	2.585
Sta. Cruz de Tenerife	5.515	6.673	5.157	2.873	20.218
Santander	3.130	1.990	1.870	1.845	8.835
Sevilla	2.277	3.795	3.845	1.475	11.392
Tarragona	3.518	3.718	3.318	2.375	12.929
Valencia	5.958	7.908	6.213	4.044	24.123
Vigo	949	1.160	2.105	1.270	5.484
Villagarcía	421	487	349	443	1.700
TOTALES	79.516	90.455	76.671	55.583	302.225

Cifras en millones de pesetas.

DOS FERIAS DE GRAN CALADO



SINAVAL'2001

Feria Internacional de la Industria Naval, Marítima y Portuaria

BILBAO, 17/20 ENERO 2001



Feria Internacional de la Industria Pesquera

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

Apdo. 468 - 48080 BILBAO (España) - Tel. (34) 94 428 54 00 - Fax. (34) 94 442 42 22 - www.feriain-bilbao.es

IBERIA



PUBLICADO EN MAR EN **2000**

Profesiones marítimas

► España inaugura un nuevo marco para los titulados superiores y el acceso desde la FP

Las condiciones generales de capacidad profesional y formación para ejercer a bordo de los buques mercantes españoles por titulados superiores, y el acceso a los barcos extranjeros de marineros nacionales y titulados de FP, han quedado regulados desde el pasado 21 de enero del 2000 por un Real Decreto del Ministerio de Fomento.

El referido texto legal acorta los períodos de embarco para la obtención de las titulaciones marítimas superiores, homologa y completa la legislación preexistente con las normas de la Organización Marítima Internacional y la Unión Europea y actualiza los niveles mínimos de formación.

Los profesionales marítimos españoles entran así en un horizonte homologado y unos sistemas de calidad que vienen predefinidos por las enmiendas de la OMI al Convenio STCW de "Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar" y la normativa Unión Europea 98/35 CE. Nuestro país formará titulados de alto nivel a través del sistema educativo de las Universidades de Marina Civil, de los centros de Formación Profesional y las instituciones de seguridad y especialidad marítima autorizados por el Ministerio de Fomento.

En virtud del nuevo Real Decreto, los titulados superiores accederán al servicio activo con mayor brevedad de horas de mar y siéndoles computados los plazos cumplidos durante su etapa de formación. Asimismo se facilita y agiliza el embarco de titulados de FP y marineros españoles –en barcos extranjeros– al establecerse la emisión generalizada de los re-

frendos internacionales– y se abre paso a la reconversión acelerada de antiguos profesionales, patrones portuarios, marineros de puente o máquinas, etc., a las nuevas titulaciones.

Se incorpora la Tarjeta Profesional de Marina Mercante en vigor para ejercer como capitán, patrón, oficial o marinero que forme parte de las guardias de navegación o máquinas, y los alumnos de prácticas de puente o máquinas –al realizar los períodos de embarco– llevarán a cabo funciones o puestos de trabajo que les permitan aplicar su segmento de conocimientos teóricos y obtener una experiencia específica para su titulación. Se consideran especialmente importantes las instrucciones de seguridad, salvamento y los itinerarios de evacuación, la comunicación y el idioma común.

Como corolario de la nueva disposición, el Real Decreto inscribe un capítulo de infracciones y sanciones, leves, graves y muy graves, que escala multas de entre diez y cincuenta millones de pesetas, refiriéndose las más graves a la suplantación del capitán u oficiales por tripulantes sin las citadas titulaciones. Para los casos de defectos de seguridad, de equipo o fallos de guardia, se añaden medidas cautelares que pueden llegar a la inmovilización del buque. ■

La principal dificultad es el alto coste portuario

► Bruselas promueve el **cabotaje** para distancias cortas

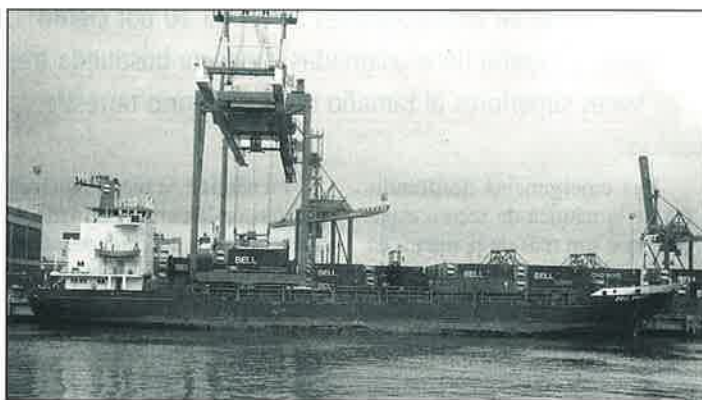
En el referido Grupo de Trabajo Permanente harán aportes el ente público Puertos del Estado, las navieras, los cargadores y el resto de agentes marítimos y el Consejo de Usuarios y de Aduanas. Es la respuesta española al proceso de implantación del Short Sea Shipping entre los Estados-miembros, pero la viabilidad del mismo continúa en entredicho, por más que Bruselas la impulse decididamente.

Para las fuentes del sector transportista marítimo consultadas por la Revista MAR, “el cabotaje de corta distancia tropieza con el alto coste de los servicios portuarios y la falta de agilidad del despacho de buques, y habría que crear –entre otras actuaciones– una ventanilla única y un abaratamiento de los servicios”.

Los navieros creen que, efectivamente el Short Sea Shipping representará una ventaja de seguridad y cuidado medioambiental frente al saturado impacto de la carretera en el área europea, pero en los momentos presentes y de futuro inmediato, resulta imposible competir desde el mar, ni en precio ni en tiempo.

El Short Sea Shipping, con ser un intento personal de la Comisaría de Transportes de la Unión Europea, la española Loyola de Palacio, y contar con el respaldo de las autoridades de los distintos Estados-miembros, ha cumplido un año más de espera y estudio. Para el presidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), Alfredo Pardo, “si el transporte marítimo resulta más caro que la carretera, no hay otra solución –para implantarlo– que presionar sobre sus costes a la baja y crear un ambiente favorable entre todos los agentes transportistas”.

El coste de los servicios portuarios es uno de los principales obstáculos para la implantación del Short Sea Shipping, o cabotaje de corta distancia, según la Dirección General de la Marina Mercante, que promueve la creación de un Grupo de Trabajo Permanente de respaldo a este proyecto de la Comisión Europea.



Como desglose de esta actuación sobre los costes, los empresarios navieros proponen “reducir todo lo posible las pérdidas de tiempo de las mercancías en los puertos, especialmente las ocasionadas por el despacho y los trámites”, para lo que habría que pensar en establecer vías distintas para las mercancías con origen y destino en la Unión Europea, y replantear los costes portuarios.

Se consideran especialmente gravosos las tarifas de puertos y los servicios complementarios, practicable, remolque, amarre, estiba, etc., y estiman que éste sería el principal cuello de botella que dificulta la implantación del cabotaje de corta distancia, porque grava igual a quienes los necesitan más y menos e incluso a quienes pueden prescindir de ellos.

La creación de este Grupo de Trabajo Permanente para la implantación del Short Sea Shipping

en la Unión Europea ha empezado a funcionar bajo la vigilancia de un coordinador o “focal point” en cada Administración de los países-miembros, que enlaza las iniciativas de la Unión Europea y los operadores de cada país.

La promoción del transporte marítimo de corta distancia como alternativa al terrestre es una prioridad de la Comisión Europea, desde que se constituyó el Foro de las Industrias Marítimas (MIF), y precisamente en las últimas semanas se han realizado tomas de contacto entre autoridades y protagonistas económicos españoles en Valencia, Algeciras y Bilbao. La problemática de implantación del sistema es inseparable de las necesidades del sector naviero por la captación de cargas y la logística de la carretera.

Los protagonistas españoles conocen las dificultades y en costes por los que habrán de pasar an-

tes de que el transporte marítimo llegue a ser competencia real del terrestre, y han hablado de la posibilidad de un análisis de viabilidad del mismo o experiencia práctica a desarrollar en un prudencial período de dos años.

El sector español ya conoce algún programa europeo –como el PACT, que apoya proyectos multimodales de transporte–, y los transportistas marítimos españoles deben competir con los de otros países, y por ejemplo en combinaciones carretera-ferrocarril, pero esto no se refiere al movimiento marítimo de mercancías, ni presenta dotaciones presupuestarias como las que hacen falta para el gran salto al cabotaje de corta distancia.

Se inclinan, pues, a una política de pasos cortos y firmes y que pasaría por el estímulo del Estado, las Comunidades Autónomas y los Municipios portuarios, para lanzar servicios marítimos novedosos y competitivos, y, en todo caso, lo condicionan a una mejora y abaratamiento consecuente de las tarifas portuarias, la desregulación y liberalización de la estiba, el practicable, amarre, etc.

Siendo bien conocidas las ventajas económicas y medioambientales del “Short Sea Shipping”, podría decirse que falta un año menos para su implantación en el espacio europeo, pero tampoco se ha avanzado mucho más allá de los capítulos de buenas intenciones o puramente programáticos. Sobre el sector gravitan aún viejos lastres que no se compadecen con el tiempo liberalizador transcurrido y Bruselas ha fletado un “libro blancos” apenas, desde entonces. ■

► La náutica de recreo se dispara y gana en seguridad

Fl grueso de los navegantes de recreo, nacionales y extranjeros, se inclina por las aguas de Cataluña, Baleares y Comunidad Valenciana, y los principales causantes de la emergencia son las averías de máquina y los agotamientos de combustible. Salvamento Marítimo considera que ha existido un esfuerzo de formación y pedagogía, tres años consecutivos de campañas informativas y una legislación –seguros de embarcaciones, titulación náutica, tarifas de asistencia y ayuda, etc.– que han clarificado el sector y hecho decrecer los peligros de varada o accidente.

Es el de la náutica de recreo no sólo un sector en pleno crecimiento en España, sino de inmejorable perspectiva futura, pues de los 30.000.000 de lanchas existentes en el mundo España apenas tiene matriculadas 160.000.

Hay que añadir a esto el desfase existente en nuestro país entre puertos y clubs náuticos casi saturados en el Mediterráneo, mientras en otras costas flojean los amarres y la actividad misma, y ello sin contar con la riqueza suplementaria de nuestras aguas interiores y nuestros ríos, muy inexplorados.

Lo mismo podría decirse de las capacidades existentes para la industria española del sector, pues las lanchas y los equipos que se venden en España suelen ser de procedencia francesa, italiana o anglosajona, en su mayor parte, y apenas hay unas 15 o 20 industrias nacionales especializadas, a pesar de que nuestro Salón Náutico Internacional sea el más importante escaparate comercial mediterráneo.

La náutica de recreo supone la mitad de la emergencia marítima española, pero sus cifras de alertas y tripulantes atendidos se va estabilizando en los últimos tres años.

Durante el último, Salvamento Marítimo, Cruz Roja, Guardia Civil, Vigilancia Aduanera y Protección Civil atendieron a 700 alarmas de emergencia y 1.685 tripulantes, con magníficos resultados en prevención y rescate, porque el parque de embarcaciones crece –al 10 por ciento anual– y España tiene asignadas zonas de búsqueda tres veces superiores al tamaño de su territorio terrestre.

Las emergencias desprendidas de la náutica de recreo española, que son más de la mitad del total anual de llamadas de socorro marítimo, han llegado a estabilizarse en los dos últimos años. Ha sido creciente la dotación de medios salvamentistas, pero también resultó constante el aumento del parque de embarcaciones, justo con la popularización de estos deportes que forman parte del verano.

La náutica de recreo, un indicio más de la calidad de vida, ha llevado a las autoridades de la Unión Europea a impulsar una homologación del sector que pasa por la simplificación administrativa de las matrículas de barcos, la habilitación para el acceso a las titulaciones, los seguros de responsabilidad civil y las inspecciones técnicas periódicas sobre barcos y equipos.

También es preciso reconocer como un factor colaborante con la mejora de la seguridad en este tipo de embarcaciones el nuevo marco de las comunicaciones y la interactividad, que permite un más pronto acceso a los socorros y centros de salvamento.

La llamada tarjeta náutica, asimismo, ha sido implantada en España, en forma de un prontuario que recuerda al navegante el complejo número de previsiones que debe hacer antes de

iniciar la navegación para que su barco vaya al completo de equipo, máquina y combustible. En la misma tarjeta figuran expresamente las claves de llamada para la emergencia y los consejos prácticos para una mejor colaboración, de su parte, al auxilio, en los casos de varada, incendio o deriva.

El área de consejos básicos para la navegación se ha ampliado durante las últimas campañas informativas de la Dirección General de Marina Mercante y asimismo se mejoran las comunicaciones de más de doscientos puertos deportivos españoles con las Capitanías y los Centros de Salvamento, que permiten unos menores tiempos de repuesta al SOS desde cualquier zona de búsqueda.

A este concreto segmento de la navegación deportiva hay que sumar otro tipo de actividades, desempeñadas en costas y playas, como el windsurfing, el submarinismo, la pesca deportiva, esquí náutico, etc., que se entremezclan –y muchas veces se estorban entre sí– bajo la atención de las autoridades de Salvamento Marítimo y otros servicios sanitarios de tierra.

Ha habido una ordenación de zonas de actividad para cada una de estas especialidades deportivas, y se ha actuado enérgicamente en la prohibición de las manifestaciones de más peligrosidad –como las conocidas motos de agua– en zonas concretas de molestia o riesgo, y se ha plasmado la obligatoriedad asimismo, de un seguro de responsabilidad civil que ampare a este tipo de máquinas o artefactos. ■



Astilleros

▶ La nueva Bazán saldrán de números rojos en el 2002

Para el presidente de Bazán, lo importante es que con el nuevo grupo se superen los trasnochados recursos al endeudamiento y a las constantes inyecciones de capital. También será preciso asomarse a un cambiante escenario de la demanda mundial, que se caracteriza por el fin de las ayudas públicas, la caída de los presupuestos nacionales de Defensa en los principales países-clientes y el contencioso por el dumping de Corea del Sur.

La Sociedad Española de Participaciones Industriales (SEPI) funcionará en la nueva Bazán con criterios de inversor puro, que vele por los fines comerciales y la visión futura de un enérgico proceso de saneamiento, para lo que dispone, ahora, de unas bases sólidas, unos ingresos de 225.000 millones de pesetas, una cuenta exportadora de 162.912 millones de pesetas y una cartera de pedidos de 638.000 millones de pesetas para un total de 35 buques, de los cuales 22 ya se encuentran en construcción.

Estas previsiones de funcionamiento representan 17 millones de horas de trabajo aseguradas, de las que un 60 por ciento se refieren a construcción militar y el 40 por ciento restante a carga, recreo y buques auxiliares. El reto más expresivo a la vista, para la nueva Bazán, radica en la construcción de las cinco fragatas para la

El nuevo grupo español de construcción naval resultante de la fusión de Bazán y Astilleros Españoles dejará los números rojos en el año 2002, según ponderación de su presidente, José Antonio Casanova, para el que "lo importante es hacerse líder —como ya lo somos en construcción militar— en las nuevas especialidades de construcción civil, alta velocidad, cruceros y petroleros, porque la demanda mundial va a sufrir una gran convulsión en este último segmento, por la exigencia del doble casco en el transporte de crudo".

Armada de Noruega y los 3 supermetaneros para REPSOL-YPF.

Los primeros seis meses de la nueva Bazán —escriturada en julio último— no han podido hurtarse a una complicada asimilación de las cúpulas directivas de los preexistentes astilleros civiles y militares, para lo que la SEPI confió expresamente todos los poderes a José Antonio Casanova y dio una honrosa salida a Marcelino Alonso, que pasa al Consejo de Administración de ENCE.

El esquema de funcionamiento para sanear en dos años la nueva Bazán pasa por mejorar la estructura de ese balance del 2002, tras de un año, el presente 2000, con 17.000 millones de pesetas en pérdidas, y un segundo, el 2001, en que se cerrará en números rojos de 8.000 millones asimismo, para en el 2002 salvar la rentabilidad por primera vez.

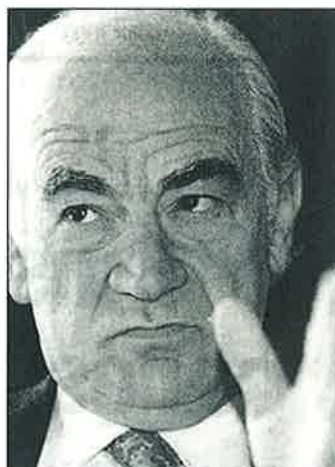
De Astilleros Españoles, la nueva Bazán hereda una gran ca-

tamaño y la capacidad que necesita un líder, ya que partimos de ser el noveno constructor mundial" —añadió el presidente.

Para situar al nuevo conglomerado de los astilleros públicos en rentabilidad, José Antonio Casanova se ha propuesto un plan industrial exigente, y empezó por visitar los principales centros de producción y explicar las líneas de esfuerzo a los representantes de los trabajadores. Existe un implícito pacto social que resumiríamos en los tres "noes" de la nueva Bazán: no habrá reducciones de plantillas, no se entrará en fase de privatizaciones y no se irá a fusiones dispares durante estos años de saneamiento del grupo.

Al referirse al marco mundial de la demanda en que irrumpe el nuevo grupo español, su presidente caracterizó la situación como "difícil y exigentes, si no se tiene capacidad para ser líder en las principales especialidades constructivas y ponerse al frente del proyecto europeo de integración naval, militar y civil". La nueva Bazán debe hacerse fuerte en los más avanzados segmentos de demanda, embarcaciones de alta velocidad y cruceros, y ofertar fuerte en la presumible renovación de la flota de petroleros que las autoridades de la Unión Europea avanzan —al año 2015— como término final del uso de petroleros de casco simple.

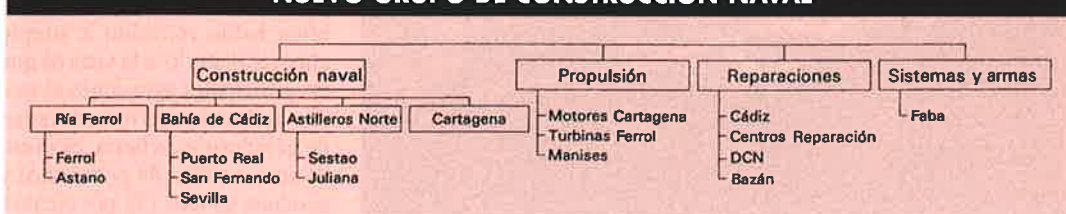
Referido esto a la problemática del "dumping" practicado por los constructores del Sureste asiático, significa que solamente por tecnología y valor añadido se ganará el mercado, y de aquí que el proyecto español aspire a ser líder en nuevas especialidades de construcción, puesto que en las clásicas continuarán los excesos de capacidad de los últimos años. ■



José Antonio Casanova
Presidente de la nueva Bazán

pacidad productiva —explicó Casanova—, mientras Bazán aporta una tecnología líder y un colchón financiero en el que reposar estos dos primeros años de saneamiento. "Si en los centros de Astilleros Españoles se consigue imponer los sistemas de alta tecnología de Bazán, tendremos asegurado el

NUEVO GRUPO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL



Seguridad marítima

► El año del “Erika” reclama un espacio europeo de transporte por mar

E cuando se cumple un año del importante aldabonazo que para la opinión pública supuso el desastre del “Erika”, las autoridades más concernientes –las administraciones francesas– propusieron a la “cumbre” de Niza un histórico paquete de medidas que integran casi todos los déficits sentidos por el transporte marítimo europeo. Creen llegado el momento de afrontar en bloque, lo que fragmentariamente ya se ha ido renovando, en materias de seguridad, las últimas, referidas al adelanto –el año 2015– de la prohibición de petroleros de casco simple.

El debate se polarizará ahora bajo el pomposo nombre de “espacio europeo de seguridad marítima” y resume –por parte de Francia– el fuerte varapalo que dedicó al sistema inspector, las sociedades de clasificación y la falta de seriedad de los navieros y las petroleras, a raíz de la catástrofe del “Erika”. No se deja de reconocer la ejemplarizante actuación, desde junio a septiembre últimos, de los técnicos y super-buzos y los 12.500 millones de pesetas que se gastó Talfina en la limpieza de restos, pero se quiere que haya un antes y un después de aquel desastre ecológico.

La polémica está servida de antiguo, porque hablar del “espacio europeo” no se compadecer, ni obligaría en definitiva, al resto de la flota mundial que na-

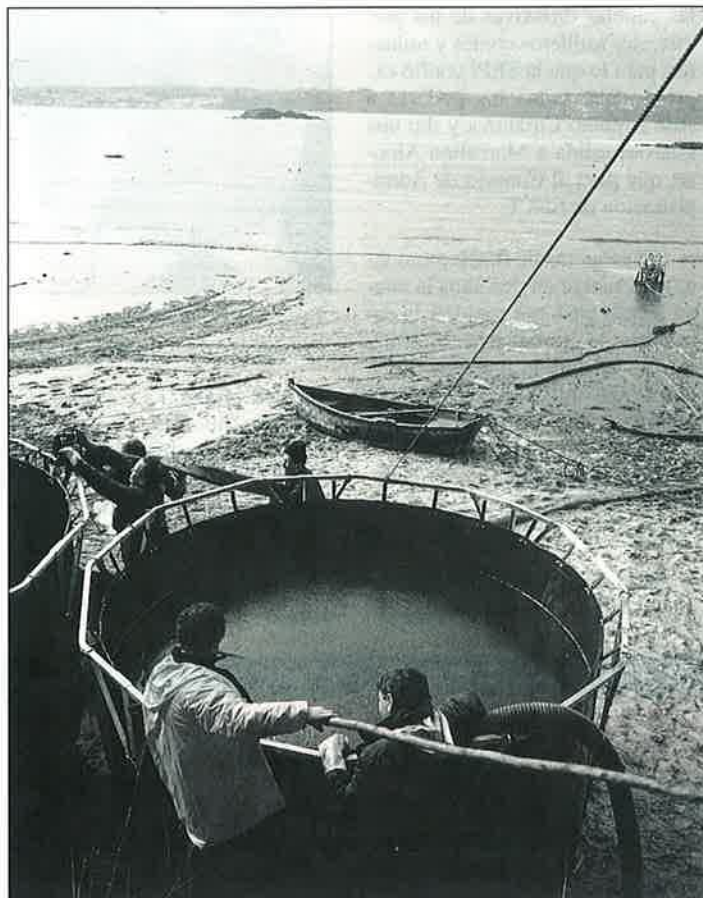
La Comisión Europea llevó a la cumbre de Niza “la construcción de un espacio europeo de seguridad marítima, sistemas de alerta y prevención, así como un mecanismo de indemnizaciones complementarias al Fondo de Garantía de las industrias petroleras, para afrontar los desastres ecológicos.

vega nuestras aguas, y contesta a medias al problema de los subestándar y banderas de conveniencia, pero puede ser una primera piedra del denso edificio de la seguridad marítima mundial.

Del lado de los intereses transportistas en juego, lo mismo la implantación del “doble casco” en los petroleros que la “caja negra” en las embarcaciones de más importante porte presentan un prohibitivo coste si se va a una implantación acelerada, y los navieros creen más juicioso que sea la Organización Marítima Internacional (OMI) –y no la Comisión Europea– la que tutele este proceso“.

Para los navieros españoles, la catástrofe del “Erika” fue anécdota elevada a categoría –“no hubiese sido evitada con el doble casco”–, y de hecho las estadísticas arrastradas desde 1993 a 1998 decantan una visible reducción de los vertidos petrolíferos al mar, pues en el primer año citado alcanzaron al 0,03 por ciento del total de petróleo transportado, mientras en el segundo año expresado bajó ya al 0,005.

Y la misma Comisión de Encuesta del Gobierno francés exculpó al transporte marítimo en general de lo que la opinión pública había reducido a simple chivo expiatorio, a la vista de que las principales agresiones al medio ambiente marino proceden de la industria de tierra, es decir, de sus vertidos (44 por ciento) y residuos sólidos (33 por ciento),



y otras fugas contaminantes (10 por ciento), atribuyendo al crudo un aproximado 12 por ciento.

La siniestralidad de los petroleros –tan aparatosa– es comparativamente mucho menor que la producida en barcos de carga general y ni se acerca remotamente a la de las carreteras europeas. Precisamente, las autoridades de la Comisión Europea diseñan su “Libro blanco” sobre la idea-fuerza de descongestionar los tráficos terrestres –y su daño medioambiental– a base de incrementar los cabotajes de corta distancia y la red portuaria.

El sector transportista naviero es el más regulado de todos, en materias de seguridad, pero sus registros de accidentes siguen siendo bajos –incomparablemente menores que los de carretera– pese a que el aldabonazo en la opinión pública de la catástrofe del “Erika” haya distorsionado la verdad física y estadística de esta actividad económica. Suma favorablemente, también, para el transporte marítimo su eficacia energética y el hecho de que el mar sea una infraestructura libre y lejana de su saturación.

La Comisión Europea no ha sido refractaria a las consecuencias del percance sufrido por el “Erika”, y su vice-presidenta, la española Loyola de Palacio, dirigió la elaboración de un documento de trabajo para la revisión de todo el esquema de seguridad marítima, apuntando sectorialmente hacia los petroleros en una triple dirección:

1. El reforzamiento del mecanismo de vigilancia conocido como “Port State Control”.
2. La mejora del papel inspector de las Sociedades de Clasificación.



3. Acelerar el calendario establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI) para imponer la obligatoriedad del doble casco a los buques-tanque de pabellón europeo y a los de terceros países que hagan escala en los puertos de la Unión Europea.

El Consejo de Ministros Europeos del Transporte, de 28 de marzo, entendió aceptables los dos primeros puntos del documento, pero aconsejó atemperar la respuesta al tercero o, en todo caso, conocer la problemática de sobre-costes que para el sector naviero iba a generar el adelanto de la sustitución del casco simple.

Todas las asociaciones europeas de navieros, y entre ellas la española ANAVE, avanzaron un rechazo al referido tercer punto, mitad en base a estudios técnicos que no consideran el doble casco como panacea universal, y mitad, por el problema de costes aludido.

Los expertos abundaron en la tesis de que “el “Erika” se hubiese partido, igualmente, con doble casco”, porque éste repre-

senta ventajas en supuestos de colisión y embarracadas de baja intensidad, no siendo éste el caso de la catástrofe de Bretaña. Y en cuanto al problema de costes, se evidenció que la elevada financiación de las sustituciones llevaría aparejados, además, mayores gastos de mantenimiento y suma de problemas de estabilidad que no se dan en el caso del casco simple.

El reforzamiento de los instrumentos de control en puerto y de las Sociedades de Clasificación –aceptado unánimemente– ha venido a dar la razón el antiguo comisario de Transportes, Kinnock, en el sentido de que “no es lo más importante lanzar una nueva normativa, sino concentrarse en el cumplimiento de la existente”, como había expresado en la “cumbre” de Copenhague (1999).

Y a este propósito de inspección, el grupo petrolero hispano-argentino REPSOL-YPF se adelantó a lanzar un provisional endurecimiento de su “vetting” (inspección previa) a todos sus barcos contratados que superasen una edad de 15 años. El nuevo techo veta a todos aquellos

que no cumplan una inspección en dique durante los 30 meses anteriores y otra, a flote, en los seis meses previos a la toma de carga.

Sin embargo, los condicionamientos políticos –Francia fue especialmente beligerante al sufrirla en su suelo y costas– de la reacción al “Erika” han irrumpido con más celeridad y ruido que la necesaria visión de conjunto del problema, que, para los

navieros españoles, no hallará marco suficiente en el simple espacio europeo. El refuerzo de los mecanismos de seguridad se entiende siempre bien venido, y jugará –de paso– a favor de la eliminación de los subestándar y de las banderas de conveniencia, pero no contemplaría –en este marco– a los miles de buques-tanques que orillan o costean el litoral español, bajo bandera de terceros países no comunitarios o bajo pabellón de conveniencia.

Del lado de los daños medioambientales y su repercusión económica por las limpiezas y restauraciones de espacios agredidos, Bruselas ha cruzado recientemente un borrador de “Libro blanco” sobre responsabilidad ambiental y sus planteamientos tampoco pueden comprometer a terceros países no comunitarios. Se trataría de implementar una fórmula de responsabilidad y pago de daños, en una materia en la que resulta harto difícil probar relación causa-efecto de los mismos, mientras le resulta más fácil al demandado probar lo contrario a aquello que se le imputa.

Se trataría de trasladar la carga de la prueba en favor del demandante, como en algunas legislaciones –Alemania, Dinamarca, EEUU, ya ocurre– para salvar al Estado, que es en definitiva el pagador final, pero nos hallaríamos en otra ardua cuestión de intereses y riesgos que no pueden excluirse de una contemplación global del negocio transportista marítimo. ■

► **La Cumbre de Niza planteó nuevos sistemas de alerta y mecanismos de indemnización para los derrames.**



Marina Mercante

▶ Las navieras españolas consolidan un cuatrienio **al alza** en flota y mercancías

Las referidas cifras de cierre del 2000 permiten consolidar un cuatrienio en el que la flota mercante española aumentó en un 31 por ciento, situándose en un escenario favorable al que no han sido ajenos los estímulos fiscales y el aval estatal a la inversión en nuevos buques. El sector se ha mostrado partidario de perfeccionar y continuar estas ayudas dinamizadoras para la renovación de

El negocio comercial transportado por mar entre las navieras españolas ha crecido el 6,6 por ciento en el último año y supondrá –al cierre del presente 2000– una cifra del orden de los 250.000 millones de pesetas, unos 10.000 puestos de trabajo y una profunda tendencia al alza del sector.

flota, pues la controlada por los navieros nacionales tenía una media de edad de 186 años –a principios del presente 2000–, algo madura para los retos de un mercado en abierta liberalización.

La política de estímulos a la Marina Mercante que se inauguró en 1996 ha permitido un cambio de escenario, del que se han beneficiado asimismo los astilleros y la industria auxiliar, pero el

sector entero ha revelado, también, su propia importancia para la economía nacional, pues ha hecho crecer el comercio marítimo por encima de las tasas del Producto Interior Bruto español.

Si estas cifras resultan positivamente realistas desde el punto de vista cuantitativo, el sector arroja también balances muy mejorados en la cuestión cualitativa del marco de la seguridad marítima. Al cotejo de nuestra respuesta mundial a los Convenios OMI y MARPOL de la Defensa de la Vida Humana en el Mar y el Medio Ambiente Marítimo, España ha figurado entre los mejores registros de baja siniestralidad y encabeza asimismo las listas del Port State Control o seguimientos y detenciones en puerto.

Del conjunto de medidas incorporadas a la mejora del sector, la Administración ha desplegado recientemente las regulaciones de la profesión náutica superior, los estímulos de mejora a las tripulaciones y las infraestructuras portuarias y logísticas, para situar a nuestro comercio marítimo en un escenario de competitividad que conlleva la exclusión de posiciones dominantes y la revisión tarifaria de los costes de practaje, remolque, estiba, consignación, etc.

El transporte marítimo internacional, con todo, no ha podido sustraerse, en este año, al importante aldabonazo que ha sacudido a la opinión pública como consecuencia de la catástrofe del buque-tanque "Erika" en las costas de Bretaña, y la Unión Europea moviliza al respecto un profundo cambio de normativa de seguridad marítima o paulatino abandono de los petroleros de casco simple. Es por lo que el horizonte de exigencia de la renovación de flota se ha acercado como reto –favorable para la industria de astilleros, pero costoso para las navieras– y, asimismo, ha sido incidencia de alcance la denuncia de la Unión Europea, en el seno de la Organización Mundial del Comercio (OMC),



del "dumping" constante de los astilleros de Corea del Sur.

En todo este cambiante marco, también será preciso ponderar la inminente implantación del llamado Short Sea Shipping –o cabotaje de corta distancia– que Bruselas prepara hacia los tráficos marítimos intercomunitarios y como respuesta a la congestión de las carreteras y sus efectos medioambientales no deseados. Los navieros españoles entienden la necesidad de madurar estos nuevos tráficos que, para ser competitivos con la carretera, han de implantarse en forma de ágil despacho –una especie de ventanilla única– y una reducción de costes portuarios, de auténtica respuesta a un mercado libre.

El ministro de Fomento, Álvarez-Cascos Fernández, al presentar en el Congreso de los Diputados el esquema de política y dotación presupuestaria de

la Marina Mercante, resumió en la seguridad, calidad y modernidad las líneas de diseño de la misma para un próximo cuatrienio, en que el transporte marítimo inaugura un marco liberalizado y una demanda creciente. Aludió al prestigio histórico de la Marina Mercante española y al correlato de esfuerzos necesarios para adentrarla en un horizonte competitivo que reclamará tecnología, capacitación profesional e infraestructuras modernizadas, para las que su Departamento dota un plan cuatrienal de inversiones por encima de los 300.000 millones de pesetas.

Los navieros han estimado necesaria la continuidad y profundización de los mecanismos fiscales de ayuda a la construcción de nuevos buques y reclaman el nuevo marco liberalizado del sector en la Unión Europea, porque el esquema de competitividad pasa por la renovación de una flota –la de bandera español-

la– que ya a principios del presente año 2000 confesaba una media de edad de 18,6 años y un no deseado predominio de más de 15 y 20 años en segmentos tan importantes como el petróleo y la carga general.

El planteamiento de los empresarios navieros es que el sector está demandando unas prestaciones y modernidad a las que parte de la flota no puede dar respuesta. A ello se añade el que los competidores europeos funcionan con la ventaja que supone el hecho de que respectivos países tengan implantados –desde hace años– mecanismos de ayuda, parejos a los que España ha venido a consolidar en los cuatro últimos. Y siendo el sector naviero, uno de los de más elevado riesgo financiero, habrá de imponerse la seguridad y visión de largo plazo en el planteamiento de las inversiones.

El sector echa de menos, también, que no se haga cuestión de conocimiento público la verdadera importancia de la realidad transportista marítima nacional que se desprende de su propio peso en el Producto Interior Bruto y del esfuerzo que los navieros han llevado a cabo en materias de seguridad y cumplimiento del calendario liberalizador

Los influjos directos de esta industria transportista sobre la actividad de los astilleros e industria auxiliar han quedado reflejados por activa y por pasiva, desde siempre, y empiezan a conocerse ahora las repercusiones recuperatorias a poco que la flota española haya iniciado su renovación.

La política de estímulos al sector naviero, iniciada en 1996, se traduce hoy a flota y tonelajes con aumentos de hasta el 30 por ciento, y se trataría de reforzar los mecanismos fiscales y avales financieros que, habiendo entrado por vía de la Ley de Acompañamiento Presupuestario, se instalan con periódica regularidad normativa. ■

► Volantas, a un año de la eliminación

Si en 1999 había una guerra de cifras sobre el número de barcos autorizados a faenar con volantas, al tiempo que la Comisión Europea decía que se estaba cumpliendo y, poco después, reconocía que no había confirmado los datos ofrecidos por los Estados miembros, este año se zanjó el problema reinterpretando el Reglamento 1239/98, aprobado el 8 de junio de 1998, donde se establece la supresión de las redes de deriva por parte de la Unión Europea.

Así, y ante las constantes preguntas formuladas por la eurodiputada del Partido Popular Carmen Fraga, el comisario Fischler señaló que *el cálculo de la limitación de 1998 se basa en la lista nominativa de los buques afectados en cada Estado miembro durante cada uno de los tres años de referencia. Comparando las tres listas anuales de cada Estado, se determina el número de buques de referencia al que*

La mejor noticia que deparó el año que ahora termina, con respecto a las volantas, es que no debe haber ninguna duda sobre que quedará descartada su utilización a partir del 1 de enero de 2002, según declaró el propio comisario Fischler. Por lo demás, la situación de confusión creada en torno a los barcos autorizados a faenar, así como el carácter de eliminación progresiva hasta su erradicación definitiva, no han hecho más que aumentar.

debe aplicarse la reducción del 40 por ciento. Por lo tanto, hay que sumar el número de los que faenaron cada año y sobre ese total aplicar la reducción. Ante la insistencia de Carmen Fraga de que se podían estar contabilizando barcos dos veces, el comisario Fischler le contestó que no era así y que además no le podía dar las listas de los barcos que estaban faenando. En definitiva, no queda otro remedio que creer lo que dice.

Sobre la eliminación progresiva de embarcaciones, ahora re-

sulta que no es tal y podrán seguir faenando los que ya lo han venido haciendo tras la publicación del Reglamento de supresión. Samuel Juárez, secretario general de Pesca Marítima, señaló a esta revista que no está de acuerdo con estas reinterpretaciones. De todas formas, su interés se centraba en asegurar la eliminación definitiva de estas artes y que *la fecha límite se cumpla sin ningún tipo de prórroga ni nada que se le parezca.* En este sentido, salió a la palestra el comisario Fischler, en contestación a una pregunta de Carmen Fraga,

afirmando que *a partir del 1 de enero de 2002 quedará descartada la utilización de cualquier arte de enmalle a la deriva para la pesca de túnidos.*

Otra guerra de cifras es la que se originó con la recomendación de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) para limitar el esfuerzo de pesca sobre esta especie. Y es que, como ya se destacó en diversas informaciones, resultaba llamativo el baile de cifras ofrecido por Irlanda respecto al número de barcos que han venido faenando en el periodo 1993-1995, y así tratar de obtener una mayor cuota de captura.

El hecho de que se demorara la trasposición a la normativa comunitaria de la recomendación de la ICCAT, a pesar del compromiso contraído, así como del baile de cifras, era relativizado por Samuel Juárez. Después de las volantas, declaraba a esta revista el secretario general de Pesca Marítima, el siguiente peligro para esta pesquería proviene de la proliferación de otros tipos de artes pescando atún blanco. *Urgía cerrar la pesquería de una vez y asegurarnos de que grandes flotas, con sistemas de pesca muy intensivos –en referencia, entre otros, al problema de los, superarrastreros– no vengán a explotar estos recursos, que es realmente lo que nos interesa.*

Desde la Secretaría General de Pesca Marítima se trabajó, durante este año, en la posibilidad de poner un TAC al bonito, lo que vendría a restar más importancia aún al problema actual: *será un cerrojo más que se ponga a la pesquería, y de esta manera lograr que pueda tener un futuro relativamente claro.* ■



▶ Siguen preocupando los *stocks* de sardina y merluza

Tras la última campaña de poblaciones pelágicas realizada por el Instituto Español de Oceanografía (IEO), entre el 18 de marzo y el 14 de abril, se empezó a vislumbrar la luz al final del túnel. Pablo Carrera, jefe de dicha campaña, declaraba a esta revista que el *stock* de sardinas presentaba síntomas de mejoría, aunque no había que lanzar las campanas al vuelo a la espera de los resultados de la campaña en Portugal.

Los síntomas de mejoría venían dados por un aumento de la población de sardinas en el Cantábrico, mayor cuanto más hacia el Este. En el área del golfo de Vizcaya la estimación fue casi el doble de la calculada para el pasado año. Se estimaron unas 90.000 toneladas, con lo que la biomasa se habría recuperado hasta los niveles existentes a comienzos de los años 90. Sin embargo, el biólogo del IEO señalaba que había que ser cautos, puesto que en la zona de las Rías Baixas se seguían registrando mínimos históricos –las capturas del 99 fueron las más bajas del siglo– y porque la situación en Portugal no invitaba al optimismo, como así se confirmó posteriormente.

Los datos de la campaña que realizan los portugueses en noviembre siguen revelando un descenso importante del reclutamiento. En definitiva, los especialistas aconsejan una reducción de la mortalidad pesquera cifrada en una disminución del 33 por ciento en las capturas, lo que equivale, en la práctica, a mantener las 90.000 toneladas pescadas en la anterior campaña.

Dos de las pesquerías que más preocupan en estos momentos, debido a su delicada situación, son las de sardina y merluza. El año que ahora termina confirmó la delicada situación por la que atraviesa la merluza, llegando a calificarse de crítica en el *stock* norte. Por lo que respecta a la sardina, parece que se aprecian síntomas de recuperación, aunque la mala situación en aguas portuguesas no permite bajar la guardia, por lo que los expertos piden que se rebaje en un 33 por ciento la mortalidad pesquera.

La mejoría del *stock* pasa por una evolución positiva en la zona portuguesa y por un aumento de las capturas en las Rías Baixas. Otra de las incógnitas que tratan de resolver los científicos es averiguar los motivos que están incidiendo en el desplazamiento de las poblaciones de sardina, algo sobre lo que españoles y portugueses están trabajando de forma coordinada. Mientras, habrá que seguir actuando con cautela, y

según destacó Pablo Carrera a MAR, las medidas propuestas por la Administración española para la recuperación de la sardina son las adecuadas, así como la actuación conjunta con Portugal, y están repercutiendo en la estabilización de la regresión de la sardina.

En cuanto a la merluza, el Comité Asesor en Gestión de Pesquerías del ICES propone reducir "al menor nivel posible" las cap-

turas de merluza en el Gran Sol y oeste de Irlanda para el próximo año. Junto a una drástica reducción de las capturas, los expertos recomiendan la elaboración de un plan de recuperación de la especie para mantener la mortalidad pesquera baja hasta que aumente el *stock* de reproductores. En el momento de elaborar esta información, la Unión Europea parece haberse hecho eco de esta recomendación y ha anunciado la elaboración de un plan de acción que contendrá medidas de conservación y vedas. Según los expertos, el plan deberá mantenerse unos diez años para que tenga efecto. El *stock* sur (Cantábrico, Portugal y Golfo de Cádiz) también está fuera de los límites biológicos de seguridad.

Ante esta situación, los expertos reclaman una mayor protección de los juveniles en las áreas donde se concentran en la plataforma mediante el establecimiento de zonas de veda. ■





▶ Las campañas del IEO

El IEO dedica un importante esfuerzo en conocer aspectos de la biología de determinadas especies marinas. En esta labor, una de las herramientas utilizadas es la del marcado y recaptura de especies. España se sumó a las técnicas de marcado en los años 70, consiguiéndose con ellas un mejor conocimiento de los desplazamientos-migraciones y del crecimiento de determinadas especies.

En estos momentos se llevan a cabo varios programas de marcado, como el que se refiere a la identificación de túnidos tropicales y patudos, especialmente en la zona de Canarias (de singular importancia para estudiar la migración del patudo); desde el Centro Oceanográfico de A Coruña se realiza el marcado de pez espada y de tiburones, mientras que desde el de Santander se realiza el de atún rojo. Recientemente, como destacó a esta revista Jaime

Además de las campañas de investigación pesquera que viene desarrollando el Instituto Español de Oceanografía, este organismo realiza otro gran número de ellas relacionadas con el mundo de la pesca, la biología de especies de interés comercial, el conocimiento del medio marino, la protección de especies en peligro, etc. Como ejemplo de estas otras múltiples actividades, reseñamos algunas de las que tuvieron lugar a lo largo del año 2000, y que fueron destacadas en su momento por esta revista.

Mejuto, del Centro Oceanográfico de A Coruña, jefe coordinador del Programas de Túnidos y Afines, se puso en marcha un programa que utiliza marcas electrónicas en el Centro Oceanográfico de Málaga.

Para estas labores de marcado, los investigadores cuentan con la inestimable colaboración de los pescadores, no sólo dejándoles subir a sus barcos, sino colaborando en el marcado de determinados ejemplares o avisando a los científicos si capturan algún ejemplar que contenga una marca anterior, al tiempo que les remiten todo tipo de datos concernientes a la captura del animal.

Otro ejemplo de esta colaboración de los pescadores la encontramos en las facilidades otorgadas por la flota palangrera del Mediterráneo para que los investigadores realicen un seguimiento de la incidencia de

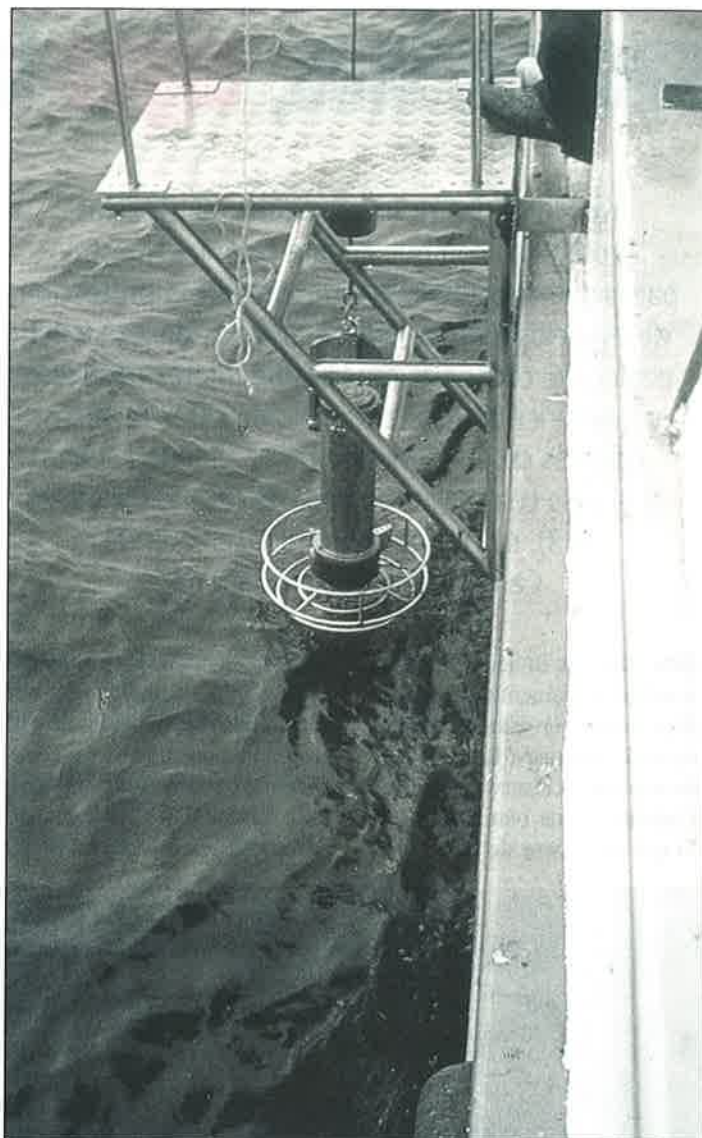


la captura accidental de tortugas marinas en las pesquerías de palangre del pez espada y el atún blanco. Esta actividad se enmarca dentro de un Proyecto europeo, cofinanciado por la Dirección General de Pesca de la UE y los cuatro países mediterráneos de la Unión (España, Francia, Italia y Grecia).

La finalidad de este proyecto, de dos años de duración, y que terminará su fase de investigación a finales del próximo mes de febrero, es que una vez averiguada su incidencia se pueda establecer una regulación que haga disminuir el número de capturas de tortugas marinas, una especie protegida en todos los países europeos e incluida en diversos acuerdos internacionales como especie amenazada o en peligro de extinción. Así lo refirieron a esta revista Jaime Camiñas, responsable de la campaña, y Julio Valeiras, coordinador de los trabajos y de la recogida de datos, al tiempo que destacaban que estas capturas accidentales perjudican mucho a los propios pescadores.

Proyecto SPACE

Dando un giro de 180° en cuanto al objeto de la investigación, uno de los grandes proyectos en estos momentos en los que se encuentra embarcado el IEO es en el del cartografiado del litoral español. El Proyecto SPACE (Estudio de la Plataforma Continental Española) consiste en levantar un mapa topográfico de los fondos marinos situados entre la línea de costa y los cien metros de profundidad. La información obtenida será integrada y analizada para la gestión de la zona marina en el Sistema de Información Geográfico (SIG marino) y permitirá recabar una serie de datos de gran valor —entre otros para el sector pesquero para gestionar el caladero, establecer y seguir



► **Los científicos del IEO destacan la importante colaboración que, por lo general, vienen prestando los pescadores en muchas de sus campañas de investigación.**

la evolución de las reservas marinas etc.

El proyecto, que se inició en la costa almeriense y granadina, y que unido al que se viene realizando de la Zona Económica Exclusiva Español-

la (ZEEE), situará a España a la cabeza en el conocimiento y gestión del medio marino de nuestro margen continental.

Un trabajo, además, que resultaba imprescindible que fuera acometido, como explicaba

a MAR uno de los responsables del mismo, José Luis Sanz, al señalar que *hace más de un siglo que se levantó el primer mapa topográfico de la zona emergida del país; ya era hora de que tengamos mapas detallados de las zonas marinas más próximas a la costa.*

La contaminación también preocupa, y mucho, al IEO. De hecho, desde 1972 dispone de un Programa de Contaminación Marina. Se utilizan diferentes especies de peces, crustáceos y moluscos como indicadores en el control de la contaminación. Entre estos indicadores cada vez cobra más importancia la utilización de los mejillones, ya que, además de estar distribuidos por todo el mundo, lo que facilita la comparación de resultados, son sedentarios, por lo que representan el estado de contaminación de una zona determinada, concentran muchos de los contaminantes, que hay en el agua y son especialmente resistentes.

En España se trabaja con este bivalvo de forma sistemática desde 1991, aplicándose en las investigaciones en el Mediterráneo, que son coordinadas desde el Centro Oceanográfico de Murcia, de las que es responsable Carmen Rodríguez, quien explicó a MAR los pormenores de estos trabajos. En el Cantábrico se sigue esta investigación desde el Centro Oceanográfico de Vigo.

Son sólo algunas de las actividades de las que se hizo eco nuestra revista realizadas por el IEO durante el año que ahora finaliza. Un año en el que también hay que destacar la puesta en servicio de un nuevo buque oceanográfico, el "Vizconde de Eza", para mejor poder desarrollar esta amplia labor de investigación. El esfuerzo inversor se completaba con los trabajos para la puesta en marcha de un nuevo centro oceanográfico ubicado en Gijón. ■

► Reservas marinas, sigue la apuesta

El año se iniciaba con el trámite burocrático de la publicación en el Boletín Oficial del Estado (en el número 7 de 8 de enero de 2000) de la última de las reservas marinas delimitada hasta el momento. Se trata de la reserva de Masía Blanca, en Tarragona, y cuya gestión depende del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, al encontrarse en aguas exteriores.

En 1999 también se constituyeron las del Norte de Menorca, S'Arenal-Cabo Regana y Freus de Ibiza y Formentera. La gestión de esas tres reservas corresponde, al situarse en aguas interiores, a la Administración de la Comunidad de Baleares.

El que se delimiten tantas reservas responde a la diversidad del ecosistema marino y a su importancia, a lo que hay que unir, naturalmente, la voluntad de proteger esos espacios por parte de la Administración española. Un proceso, el de la delimitación, que no resulta sencillo. Hay un largo camino previo y de seguimiento después, además de una importante inversión económica para su mantenimiento. Además, hay una serie de usos que son tradicionales en todas las reservas que requieren una negociación.

Debido precisamente a que el dinero es escaso y mucho lo que hay que proteger, afortunadamente, hay que valorar

Ya son 16 las reservas marinas o espacios protegidos con que cuenta España. Nuestro país sigue apostando claramente por la protección de espacios a fin de preservar áreas de alto valor ecológico, conservar especies de interés pesquero y mantener un uso sostenible de estos recursos. Además de en el Mediterráneo, donde España es el país con mayor número de reservas marinas (13), se cuenta con una reserva en el Cantábrico y dos en Canarias.

bien dónde se invierte. Por ello, resultan fundamentales los estudios previos (en estos momentos se está valorando la viabilidad de una nueva reserva marina en Canarias), estar bien seguros de lo que se quiere delimitar y la

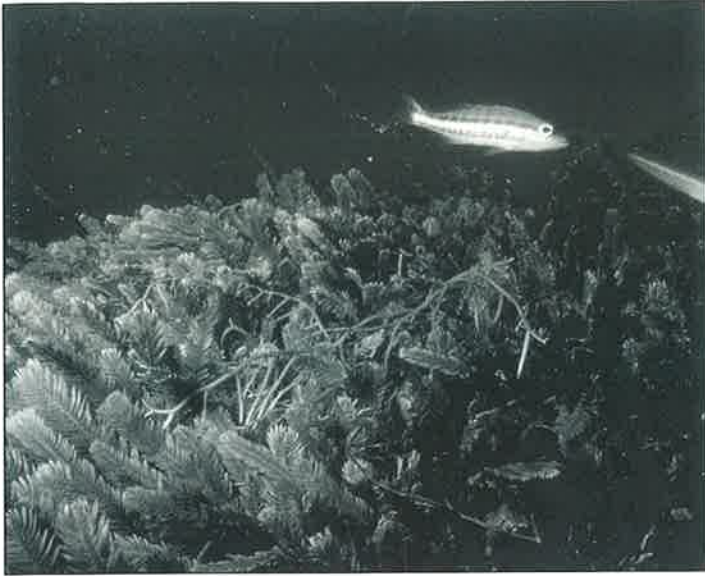
importancia real. Precisamente, el Proyecto ESPACE –del que se facilita información en este resumen– constituirá una importante herramienta para hacer estas valoraciones, ya que, entre otras aplicaciones, permitirá se-

guir la evolución de las reservas marinas, saber si los límites establecidos son los idóneos o deberán ser modificados, o si los arrecifes artificiales están en el mejor lugar para cumplir su misión.

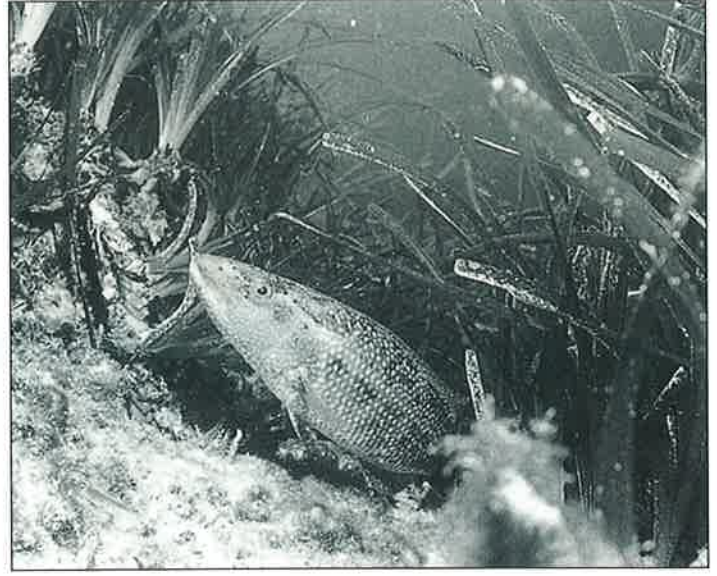
La política que se sigue es la de lograr la protección de cada uno de los ecosistemas que hay debajo del agua, que por su diversidad y variedad no resulta sencillo. *La idea es que, lo mismo que hay una red de Parques Nacionales que lo que pretenden es conservar hábitats característicos de la Península y de sus islas, se aplique esa política a los espacios marinos*, como señalaba Julio Más, director del IEO de Murcia e investigador principal para el estudio de reservas marinas. Sobre el futuro, a la hora de las delimitaciones, señalaba que se diferenciarán bastante lo que son las reservas de pesca de las marítimas. *Es posible que haya reservas meramente de pesca y que no contengan especies de interés ecológico.*

En este sentido, destacaba a MAR el director del Centro Oceanográfico de Murcia los trabajos entre el IEO y la Junta de Andalucía para desarrollar una reserva de pesca en la desembocadura del Guadalquivir. Estas actuaciones se podrían aplicar prácticamente en todos los estuarios, porque todos constituyen una zona de alta producción y de reclutamiento de determinadas especies. ■





Caulerpa taxifolia.



Posidonia oceanica.

► La *Caulerpa* coloniza el Mediterráneo

Se sospecha que la *Caulerpa racemosa* lleva muchos años en el Mediterráneo, al que llegaría desde el mar Rojo a través del Canal de Suez, a diferencia de la *Caulerpa taxifolia*, que fue introducida accidentalmente desde un acuario de Mónaco. Otra diferencia radica en que, mientras que ésta se expandió a gran velocidad desde el primer momento, la *Caulerpa racemosa* no empezó su particular invasión hasta comienzos de los 90. En poco tiempo fue localizada en numerosos puntos del Mediterráneo, llegando hasta las costas italianas y francesas.

Recientemente fue localizada en las costas españolas, concretamente en la bahía de Palma (detectada en el verano de 1998) y en aguas cercanas al Grao de Castellón (en julio de 1999).

En la actualidad, parece que la última invasora se expande a mayor velocidad debido a que se está reproduciendo, según opinan los expertos, lo que impide además cualquier tipo de actuación para frenar su crecimiento.

Si los expertos ya se mostraban pesimistas por las devastadoras consecuencias, tanto ecológicas como económicas, de la invasión de la *Caulerpa taxifolia*, durante este año se han confirmado los temores ante la aparición de otra *Caulerpa*, la *racemosa*, cuya expansión está siendo más rápida incluso que la de la anterior. Una de las principales víctimas de dicha expansión es la *Posidonia oceanica*, planta endémica del Mediterráneo, que se halla en franca regresión tanto por la invasión de la *Caulerpa* como de otras numerosas agresiones, y a la que quiere proteger la Unión Europea.

Los expertos se están limitando a estudiarla para ver su comportamiento.

El efecto de su expansión es el mismo que el de la *taxifolia*, ya que ambas pueden llegar a modificar los hábitats marinos, y aunque aún no ha alcanzado las extensiones preocupantes de ésta, la *racemosa* puede llegar a ser un grave problema. Sobre la *taxifolia* se albergaban ciertas esperanzas, al haberse avanzado sobre un método basado en el cobre para erradicarla. Habrá que esperar y seguir trabajando, aun-

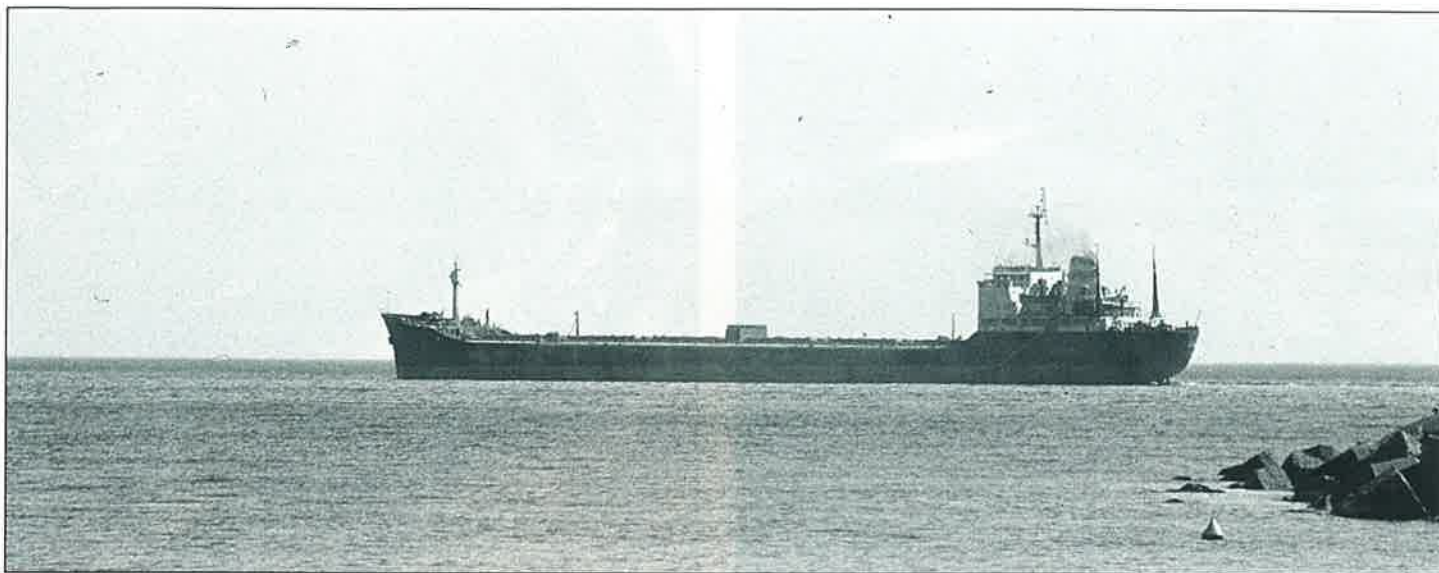
que se hayan desentendido de este problema los Estados ribereños y la propia Unión Europea.

En lo que parece haberse tomado algo más de interés la UE es en la protección de la *Posidonia oceanica*, uno de los ecosistemas más importantes en la ecología y en la economía del litoral del Mediterráneo, ya que da cobijo a numerosas especies de interés comercial, genera oxígeno y preserva el suelo marino de la erosión. La pesca ilegal de arrastre y la contaminación, además de la negativa incidencia que so-

bre ella tiene la invasión de la *Caulerpa taxifolia*, son algunas de las causas de su regresión.

Los Estados de la Comunidad Europea se comprometieron, con la aprobación de la Directiva Hábitat, a la creación de la red ecológica Natura 2000 a fin de proteger zonas y especies de interés comunitario. Para su inclusión en esta red, el Estado español está elaborando una lista de lugares de importancia comunitaria (LICs) en la que se contemplan 29 zonas donde se encuentra la *Posidonia oceanica*. La organización ecologista Adena considera, sin embargo, que esta lista debería ser ampliada con la inclusión de otras 22 zonas.

En lo que todos parecen estar de acuerdo es en la urgencia en la adopción de medidas para protegerla, ya que salvo en escasos lugares, como la zona del cabo de Gata, se halla en franca regresión. Según los expertos, si no se pone remedio a la actual situación, para el año 2010 las costas peninsulares habrán perdido la mitad de las extensiones actuales. ■



► Operativo Ergos, contra los vertidos de crudo

El 90 por ciento de los vertidos que llegan hasta el mar son voluntarios, en gran medida amparados en la total impunidad con la que se realizan. Gracias a este nuevo operativo, además de contener un completo programa de actividades de prevención e intervención directa en mares y costas canarios, se podrá identificar a los buques que efectúen vertidos deliberados gracias a un innovador sistema de identificación, basado en las imágenes obtenidas por el satélite ERS de la Agencia Espacial Europea.

El espacio comprendido entre las islas Canarias y el litoral costero africano es una de las vías más transitadas del mundo por petroleros. El riesgo de accidentes es, por lo tanto, muy elevado. Y, salvo excepciones, ante los accidentes se suele actuar de manera improvisada, tarde y con importantes deficiencias de coordinación y apoyos logísticos apropiados. Para solventar estas situaciones, la organización WWF/Adena diseñó

El pasado mes de febrero se puso en marcha en Canarias el "operativo Ergos", un programa único en el mundo para enfrentarse a la contaminación marina provocada por los vertidos accidentales o voluntarios. Este operativo, que cuenta con el apoyo de los Gobiernos central y canario, está diseñado por WWF/Adena.

un programa de actuación para estos casos. Pero va más allá al tratar, como se señaló, de identificar los vertidos voluntarios y poder actuar contra los infractores.

Esto es precisamente lo que le confiere ese carácter innovador, y que ha sido posible, además de por el apoyo y colaboración de los Gobiernos central y canario al proyecto de la citada organización ecologista, a la intervención de numerosas instituciones. Se cuenta, en concreto, con el apoyo de la Dirección General de Costas del Ministerio de Fomento, el Gobierno de Canarias, la Agencia Espacial Europea (ESA), el Instituto Nacional de Tecnología Aeroes-

pacial (INTA), Ingeniería y Servicios Aeroespaciales, S.A. (INSA), Eurimage, Universidad de Las Palmas y la Caja Central de Ahorros de Canarias.

La identificación de un vertido voluntario se inicia con la obtención de imágenes de todo el archipiélago a través del satélite ERS de la Agencia Espacial Europea. Este satélite barre una franja aproximada de unos 300.000 kilómetros cuadrados. Las imágenes se reciben en la Estación de Seguimiento de Maspalomas (Gran Canaria) y son procesadas por operadores del INSA. Tras ser identificado el vertido, se comunica a Adena en Canarias la posi-

ción exacta del mismo, calculando el movimiento del crudo (tanto hacia dónde puede desplazarse como la trayectoria seguida hasta ese momento y la situación en que éste se produjo), información que elaborará el Departamento de Biología de la Universidad de Las Palmas. La Dirección General de Marina Mercante facilitará, si las condiciones lo permiten, los desplazamientos en helicóptero para obtener muestras del crudo. Además, esa Dirección General contribuirá al rastreo de los barcos que hayan atravesado esa zona, utilizando los datos de Control de Tráfico Marítimo de Tarifa y Finisterre.

La operación se completará con la toma de muestras en la refinería donde se depositó el carburante. La comparación de los análisis obtenidos de la refinería y el vertido facilitará, con un alto grado de fiabilidad, la identificación del barco responsable. La impunidad con que se realizan esos vertidos puede estar tocando a su fin. El primer paso ya está dado. ■

▶ **Japón impidió un nuevo santuario ballenero**

Una vez más, Japón y Noruega, junto al bloque de países caribeños de Granada, Antigua y Barbuda, Dominica, St. Kitts, Santa Lucía y San Vicente, votaron en bloque. En esta ocasión, contra la propuesta de Nueva Zelanda y Australia de crear un santuario en el Pacífico Sur para la protección de las ballenas. El voto favorable de 18 países, entre los que se encontraba España, fue insuficiente para alcanzar el 75 por ciento de los países miembros necesario para dicha aprobación.

Esta propuesta, presentada en la 52 reunión de la CBI, era considerada muy importante, ya que con ese santuario se lograría proteger a los cetáceos en sus zonas de cría, donde las ballenas migratorias pasan el verano austral, momento en el que los ba-

Fiel a su política de obstaculizar cualquier medida que favorezca la protección de las ballenas, Japón logró bloquear la propuesta de Australia y Nueva Zelanda para la creación de un santuario en el Pacífico Sur en la última asamblea de la Comisión Ballenera Internacional. Una acción que levantó airadas críticas de los países que proponían esta medida, especialmente tras la dimisión del ministro de Medio Ambiente de Dominica como protesta por la manipulación del voto de su país realizada por Japón.

lleneros japoneses realizan parte de sus capturas.

La reacción ante este rechazo no se hizo esperar. Robert Hill, ministro de Medio Ambiente de Australia, declaró que *no lograba comprender cómo un bloque de países situados en*

el Caribe puede frustrar las aspiraciones de un grupo de Estados isleños ubicados en el Pacífico.

La tensión se incrementó aún más cuando el ministro de Medio Ambiente de Dominica presentó su dimisión tras la vo-

tación justificándola en que *esto es indigno e inaceptable, y debe ser denunciado, porque no hay ninguna razón para que Japón tenga que ponernos entre la espada y la pared a cambio de ayudas.* El propio Primer Ministro de Dominica vino a confirmar estas acusaciones al reconocer, en una entrevista, que los japoneses cuentan, para cazar ballenas, con el apoyo de su país a cambio de fuertes inversiones en proyectos de pesca.

Por lo demás, se vino a repetir la misma situación que en anteriores asambleas de la CBI. Es decir, Noruega intentó aumentar sus cuotas de capturas, argumentando que dicha práctica forma parte de su tradición cultural, aunque la realidad indique que forma parte más bien de los intereses de su influyente y poderoso sector pesquero. De hecho, Greenpeace denunció que en 1999 los noruegos tuvieron que tirar toneladas de grasa de ballena porque allí no se consumen y no las puede exportar a Japón. De todas formas, la propuesta de incremento es más bien protocolaria, como avisando de que por su cuenta seguirán cazando más ballenas, aunque la CBI lo rechace.

Por otra parte, Japón intentó aumentar su cuota de "caza científica" en la Antártida. El rechazo tampoco impedirá que los japoneses sigan aumentando sus cacerías. Ellos también intentaron, una vez más, expulsar a Greenpeace como observador en las reuniones de la CBI. Su presencia les resulta molesta. Sin embargo, la mayoría de países votó en contra, incluida España, aduciendo la intención de mantener la línea de transparencia que habitualmente se da en la Comisión. ■



▶ Las subvenciones tienen un impacto positivo en la política de pesca sostenible

El pasado marzo fueron presentados los resultados de un estudio llevado a cabo por el Comité de Pesquerías de la OCDE (COFI) sobre el impacto económico de la transición hacia la pesca responsable y el efecto que producen las subvenciones en la gestión de los recursos.

Los resultados de este trabajo, que se inició en 1997 y han sido presentados este año, fueron analizados por el Foro Científico de la Pesca en el Mediterráneo Español en su quinta edición y las conclusiones obtenidas por este colectivo integrado por expertos en distintas áreas del Instituto Español de Oceanografía (IEO), Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y Universidad del Barcelona (UB) aportan información que debería ser tenida en cuenta por los integrantes del sector pesquero.

El estudio, que inicialmente fue propuesto por los países liderados por EE.UU. en la Organización Mundial de Comercio (WTO) para debilitar la posición de intervencionismo de los países miembros de la Unión Europea (EU) en el sector pesquero y demostrar el escaso resultado que se obtiene del dinero invertido, mostró que la cuantía de las ayudas que realmente se dedican a subvencionar al sector son muy inferiores a las que se barajaban inicialmente.

Y de la cantidad que se dedica, en realidad, a subvencionar el sector pesquero hay acuerdo o

Las posiciones enfrentadas en las políticas de pesca mantenidas dentro de la Organización Mundial de Comercio por países como Canadá y EE.UU. en contra de las desarrolladas por la UE o Japón se ponen de manifiesto en un estudio realizado por el Comité de Pesquerías de la OCDE sobre el impacto económico de la transición hacia la pesca responsable, en el que se muestra que el sector pesquero tiene gran dependencia de las subvenciones, pero que éstas tienen un impacto positivo sobre la gestión de los recursos pesqueros.

otro lado de la moneda se encuentra el dinero dedicado a subvencionar a las empresas las capturas a través de la compra de derechos de pesca o licencias. Este tipo de ayudas económicas son criticadas en el estudio por la OCDE y son evaluadas con reparos por la UE. Todos los países que han participado en el estudio coinciden en estar totalmente en contra de las subvenciones dirigidas a la modernización de la flota siempre que ésta vaya dirigida a la sobreexplotación de los recursos.



En otros apartados, como la subvención de las jubilaciones anticipadas, o fondos sociales para períodos de paro como el actual que vive la flota que faenaba en el caladero marroquí, o la formación orientada a mejorar la actividad de los trabajadores en el sector pesquero, el estudio muestra la diferencia en las posiciones que existe entre países como EE.UU., Canadá, Australia, etc., y los miembros de la UE. Entre éstos, España muestra pocos reparos a las subvenciones, con independencia de los apartados a los que estén dirigidas.

desacuerdo entre las partes dependiendo de las partidas en las que se emplea. Así, las subvenciones a la investigación, vigilancia y control, y formación ha-

cia la renovación en tierra obtienen en el estudio una valoración positiva por parte de los países integrados en la OCDE, y liderados por EE.UU. y la UE. En el

El trabajo pone en evidencia las diferentes posturas que existen en relación al sector pesquero. Por un lado, una política de no intervención y la apertura unilateral de los mercados europeos pesqueros liderada por EE.UU., y, por otro, los países miembros de la UE y Japón, que plantean una política común que tiende a ofrecer ayudas financieras a fin de lograr una política de pesca sostenible. ■

▶ **Las subvenciones para el sector pesquero tienen que ir dirigidas hacia la pesca sostenida.**

► La bajura del Cantábrico Noroeste expone la situación del sector

El subsector pesquero del Cantábrico, agrupado a través de las cofradías de pescadores de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco, se reunió en marzo por primera vez para reclamar medidas urgentes ante la situación de sobreexplotación del caladero del Cantábrico Noroeste.

La reunión de los representantes de la flota de bajura que faenan en este caladero, que agrupa a 30.000 trabajadores y cerca de 9.500 embarcaciones, ha significado un hito, ya que por primera vez este colectivo expresa su preocupante situación de forma unánime. Con anterioridad se había levantado la voz para transmitir a las distintas administraciones sus propuestas para recuperar las pesquerías en los caladeros, pero las diferentes posiciones mostradas ante los problemas, y en algunos casos los enfrentamientos, habían restado fuerza a sus planteamientos.

Ahora, con la publicación en un libro que recoge las posiciones que se expusieron durante el I Encuentro, se espera mantener una entrevista con el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, a quien se entregará un ejemplar y se pedirá que tenga en cuenta las propuestas del sector de la bajura del Cantábrico Noroeste recogidas en la "Carta de Cedeira".

Entre las peticiones que se incluían en el escrito destacan: frenar la explotación excesiva de las poblaciones, subvencionando los paros biológicos que los científicos estimen oportunos; adecuar la flota a los recursos, favoreciendo la paralización definitiva de los barcos cuya actividad sea más destructivo para los recursos y el ecosistema, de acuerdo con las directrices marcadas por los

La situación negativa de las pesquerías del caladero del Cantábrico Noroeste ha tenido como consecuencia positiva la unión de los representantes de la pesca de bajura para afrontar el problema. A tal fin, se redactó un documento consensuado por los representantes de la cofradías que reclama medidas urgentes para recuperar un caladero esencial para este segmento de la flota nacional que tiene gran importancia a nivel social y económico en los puertos pesqueros de esa franja del litoral.



► **La pesca de bajura, que faena a menos de sesenta millas de la costa y tiene un arqueo inferior a las 100 toneladas, constituye una actividad esencial en la economía de los pequeños puertos del litoral.**

expertos; renovar y potenciar la flota de pesca selectiva, que es respetuosa con el medio marino y no pesca inmaduros; y, finalmente, y muy importante, dotar de medios a los servicios dedicados a garantizar las medidas de protección del sector pesquero.

Los representantes de la pesca de bajura quieren informar al responsable de Pesca que desde las Administraciones no se está teniendo en cuenta sus peticiones, ya que las propuestas apuntadas en la "Carta de Cedeira" no han conseguido cambiar el rumbo hacia una política pesquera responsable.

Las cofradías del Cantábrico entienden que las propuestas de las Administraciones se orientan hacia la pesca industrial. Como muestra, la iniciativa de la reducción de la franja de 12 a 6 millas. Este paso, según los responsables del encuentro, "beneficiaría a la flota que faena en la costa de Irlanda; pero también permitirá a los arrastreros de superficie franceses o portugueses llegar casi a pie de costa en nuestro litoral, perjudicando claramente a la flota de bajura".

Otros puntos conflictivos son la falta de legislación que hay en el arte de arrastre con tren de bolos, que ha ocasionado enfrentamientos entre arrastreros procedentes de los puertos de Santa Eugenia de Riveira y de Celeiro con pescadores de bajura asturianos, y el actual cambio de las coordenadas establecidas para determinadas vedas de arrastre en el caladero nacional del Cantábrico Noroeste, así como la reducción del tiempo de duración de la veda.

El panorama no está despejado, pero la unión de la pesca de bajura es un paso importante en su camino hacia un modelo de pesca sostenible. ■

▶ Las Cofradías eligen a sus representantes y apuestan por la continuidad

La VI Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores debatió las actuaciones realizadas durante el ejercicio anterior y estableció los objetivos prioritarios para los primeros cuatro años de este milenio el pasado febrero durante la celebración de su asamblea, en la que fue reelegido presidente Clemente Jesús Muñiz Guardado. Entre los objetivos a cumplir destacan el incremento de los coeficientes reductores de la edad de jubilación para la flota de bajura y el proyecto de Ley de Pesca Marítima.

La asamblea, que eligió Patrón Mayor, Cabildo y Junta General, presentó a la Administración su oferta de diálogo para abordar los problemas que afronta el sector de la pesca de bajura en la actualidad.

2002 en relación al desarrollo sostenible y responsable de los recursos pesqueros.

Las Cofradías, a través de sus asambleas, han demandado una Ley de Pesca Marítima y de bases de ordenación del sector pesquero y de comercialización de

los productos de pesca. Poniendo siempre énfasis, dentro del Proyecto de Ley, en todo lo relativo a: Cofradías de Pescadores, primera venta –el pescado fresco debe pasar siempre por lonja–, ordenación del sector pesquero, infracciones administrativas en materia de pesca marítima y re-



parto o transmisibilidad. Estas peticiones han tenido eco en el Proyecto de Ley de Pesca Marítima, aprobado por el Consejo de Ministros en junio, ya que éste ha sido calificado por José Manuel González Gil de Bernabé, secretario general de la Federación de Cofradías de Pescadores, como positivo en líneas generales. González subrayó que deberían ser modificados durante el debate parlamentario temas tales como el mantenimiento de la denominación de los órganos de representación de estas corporaciones, y también resaltó la importancia que para las Cofradías tiene el fin social y sin ánimo de lucro que las ha caracterizado.

Entre éstos, un tema importante para el sector en el presente, aunque es una antigua petición, es el incremento de los coeficientes reductores de la edad de jubilación para la flota, que permita a los trabajadores del mar jubilarse a edades acordes con el envejecimiento prematuro provocado por las condiciones en las que desarrollan sus labores. En este punto ya ha habido reuniones entre los representantes de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP) y el Instituto Social de la Marina a fin de llegar a un acuerdo para que se unifique al sector pesquero de bajura.

Otro tema de importancia fue la reivindicación, por parte de la Asamblea de Cofradías, de mayor protagonismo de la pesca de bajura en la Política Pesquera Común (PPC) para después del



Pero no todo ha sido calma en las aguas navegadas por las Cofradías durante este año. El incremento del precio del gas-oil ha repercutido notablemente en los beneficios de los armadores y tripulantes, lo que llevó a paradas de la flota de bajura en el litoral y al cierre de algunos puertos para forzar la negociación con la Administración para alcanzar acuerdos que paliaran las pérdidas.

El pasado 29 de septiembre se aprobó un paquete de ayudas para compensar la subida. El paquete comprende 8.000 millones en créditos blandos para el sector y bonificaciones extraordinarias en las cotizaciones al Régimen Especial del Mar. Aunque la FNCP suscribió el acuerdo, no hubo unanimidad y las Cofradías del País Vasco y Cataluña lo rechazaron por considerarlo insuficiente. ■

▶ ***"El Proyecto de Ley de Pesca es positivo en líneas generales, aunque debe ser modificada durante el debate la denominación de los órganos de representación de estas corporaciones."***
(José Manuel González Gil de Bernabé)

► Los acuerdos comunitarios **garantizan** las capturas de la flota española en aguas del Oeste africano

El convenio suscrito entre la UE y Costa de Marfil entró en vigor el 1 de julio y tendrá una duración de tres años. Permite el acceso a este caladero de 71 buques comunitarios: 39 atuneros cerqueros congeladores, 20 palangreros de superficie y 12 atuneros cañeros. A España se le han asignado 41 buques: 21 atuneros cerqueros congeladores, 15 palangreros de superficie y cinco cañeros.

Las flotas más beneficiadas tienen su origen en el País Vasco, Andalucía y Galicia. El acuerdo ofrece el interés añadido de permitir el acceso al puerto de Abidjan, el más importante del Golfo de Guinea, y entre los más importantes de África. Como contrapartida financiera, la UE aportará la cantidad de 957.500 euros cada año, de los cuales 682.500 se destinarán a acciones de cooperación al desarrollo del sector pesquero local. El canon a abonar por los armadores en concepto de expedición de licencias también se ha incrementado, de acuerdo con las orientaciones actuales de la Política Pesquera Común, pero se mantiene en los niveles de otros acuerdos de pesca.

En el convenio suscrito con Angola se mantienen las mismas posibilidades de pesca que en el anterior. Se conceden 3.750 TRB a los arrastreros y congeladores, de las que 1.600 son para buques españoles, lo que cubre totalmente las peticiones del sector para esta modalidad.

Como consecuencia del acuerdo, podrán seguir faenando en aguas angoleñas 22 buques de la

flota española que opera en los caladeros del Oeste africano, en aguas de Angola, Costa de Marfil y Guinea Ecuatorial, ha visto cumplidas sus peticiones y garantizada su permanencia en aquellas aguas, al haberse alcanzado sendos acuerdos de pesca entre la Unión Europea y los países que satisfacen las expectativas de los armadores.



flota marisquera de Huelva, con 6.550 toneladas de registro bruto (TRB) y una cuota de 5.000 toneladas de gamba y 500 de cangrejo. Podrán acceder asimismo a este ca-

ladero 18 atuneros cerqueros congeladores, 11 de ellos españoles, así como 25 palangreros de superficie, de los que 20 son españoles, y 2 buques de arrastre pelágico.

La UE aportará a Angola 625.000 euros anuales más que en el acuerdo anterior, lo que supone un total de 13.975.000 euros. El 40% de esta partida se destinará a acciones de desarrollo del sector pesquero local.

Los cánones por las licencias a los buques que faenan al amparo del acuerdo, que costean los armadores, se han establecido en 58 euros/TRB/mes para los buques marisqueros; 205 para los de pesca demersal, 25 euros/tonelada capturada para los atuneros y palangreros de superficie, con un anticipo de 4.200 euros/buque/año para los atuneros, y de 2.100 para los palangreros.

El acuerdo con Guinea Ecuatorial vencía el 30 de junio, y se ha prorrogado por un año en los mismos términos que el anterior. Ofrece posibilidades de pesca para 30 atuneros cerqueros congeladores, el mismo número de palangreros de superficie y para 8 atuneros cañeros. De éstos 35 son españoles: 10 atuneros cerqueros y 25 palangreros de superficie. En este caladero operan flotas de Francia, Portugal e Italia, además de la española.

La compensación económica comunitaria será de 320.000 euros, el 38% de la cual se destinará al desarrollo del sector pesquero local a través de programas de investigación, de formación y vigilancia pesquera.

Por otra parte, los armadores españoles han expresado al ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación su preocupación por la falta de un acuerdo pesquero con Cabo Verde, de interés para la flota de palangre. ■

▶ La flota congeladora en Argentina sigue en compás de espera

La flota congeladora, la mayoría de sociedades mixtas constituidas al amparo del acuerdo de pesca argentino-comunitario en vigor desde 1994 a mayo de 1999, va de sobresalto en sobresalto en Argentina. Primero fue la veda sobre la merluza, que debería haber terminado el 31 de diciembre de 1999, pero se prolongó tres meses más. Después se anunciaron otras nuevas medidas restrictivas, como la obligación del procesado de la pesca en tierra, que hacían inoperativa en la práctica a la poderosa y moderna flota, al tiempo que ponían en riesgo las inversiones realizadas por los armadores españoles. Unas inversiones cifradas en 60.000 millones de pesetas.

El Gobierno justificaba las medidas en razones biológicas, en base al mal estado del *stock* de merluza *hubbsi*, la especie de mayor interés. Las protestas de armadores y sindicatos pesqueros y portuarios movieron al nuevo Gobierno, a finales de junio, a anunciar una suavización de las medidas. Se permitiría que la merluza pudiera ser eviscerada y descabezada en los congeladores y se reduciría a cinco días la parada después de cada marea.

Sindicatos y patronal solicitaban la no discriminación de flotas en cuanto a zonas de capturas, el establecimiento de vedas o paradas iguales para todos los barcos y de cuotas para cada empresa, y el establecimiento de un corredor entre la milla 170 y la 200 para la captura de otras es-

La flota congeladora que opera en Argentina, principalmente de capital español y pabellón argentino, se considera discriminada por una serie de iniciativas de la Administración pesquera de aquel país, la última de ellas haber sido relegada al sur del paralelo 48°, una zona pobre en merluza. Los buques deberían haber vuelto a los caladeros que les eran habituales si se hubiera cumplido el compromiso al que llegó el Gobierno del presidente De la Rúa. Pero el Parlamento argentino retiene la rúbrica del proyecto de ley de emergencia pesquera, donde se contemplaba la reorganización de la actividad pesquera. Los armadores cifran en 70.000 millones de pesetas las pérdidas ocasionadas por la merma de capturas, mientras se mantiene la espera.

pecies distintas de la merluza. Unos y otra reprochaban al Gobierno un supuesto trato de favor hacia la flota de fresco, de capital

local. Ésta, a su vez, acusa a los congeladores de estar esquilmando el *stock* de merluza *hubbsi*. Los armadores congeladores atri-

buyen a la flota de fresco el 60% de las capturas de merluza.

Ante esta situación, los armadores españoles con intereses en Argentina prodigaron sus gestiones ante todas las Administraciones con alguna capacidad de negociación, llevando sus quejas a la UE, que congeló la entrega de una partida económica a Argentina correspondiente al acuerdo ya vencido. El Gobierno español hizo también gestiones ante el ejecutivo argentino, y el presidente De la Rúa, en su visita oficial a España, prometió a los armadores, la mayoría gallegos, que la flota congeladora tendría un trato igual que la de fresco.

El proyecto de ley de emergencia pesquera debería establecer esas condiciones de igualdad y permitiría a los buques congeladores volver a la normalidad perdida hace tantos meses. El proyecto pasó el trámite parlamentario del Senado, pero no el de la Cámara Baja, donde los diputados han anunciado ya su oposición a que los grandes buques puedan faenar.

El anterior acuerdo pesquero Argentina-UE, el primero de los llamados de segunda generación, permitía unas posibilidades de pesca de 250.000 toneladas, 120.000 de merluza *hubbsi*, 50.000 Tm de merluza de cola, 50.000 toneladas de bacalao criollo y 30.000 Tm de calamar *illex*. Tras su vencimiento, Argentina ha solicitado en algún momento el inicio de negociaciones con la UE con vistas a un nuevo protocolo, pero estos contactos no han llegado a producirse. ■



► La acuicultura marina ensaya nuevas especies y busca su definición fiscal y legal

La producción de peces marinos de granja alcanzó el pasado año 14.498 toneladas, de las que 6.117 corresponden a dorada, 2.849 a rodaballo, 1.227 lubina y 3.346 a engorde de tónidos, un segmento que está teniendo un crecimiento espectacular. La producción acuícola marina fue de 290.736 toneladas, 28.767 sin contar con el mejillón. La acuicultura continental fue de 30.407 toneladas, con un dominio absoluto de la trucha arcoiris, que fue de 30.000 toneladas

Resueltos hace tiempo los problemas de producción, optimización de los factores y garantía de la calidad, la agricultura marina se enfrenta al reto de mejorar los costes, diversificar la oferta, el control zosanitario o mejora genética y, de paso, su competitividad en un mercado cada vez más abierto y global.

De ahí que en el último año se hayan convocado foros, seminarios y encuentros diversos en los que se ha puesto de relieve la necesidad de investigar en diseño y tipología de instalaciones, que amplíen las posibilidades de ubicación, y en biotecnología aplicada en nutrición, especialmente en la fase larvaria, tanto para reducir costes como para diversificar el producto. La investigación acerca de nuevos mercados y estrategias empresariales, con especial atención a las especificidades económicas y de comercialización del sector, ha sido otra de las líneas de análisis. Finalmente, se han dado nuevos pasos en la definición fiscal y legal de los cultivos.

La definición de un tratamiento fiscal que atienda a las

El sector de los cultivos marinos en España ha resuelto hace tiempo los problemas relativos a la producción de las especies de peces principales: dorada, lubina y rodaballo, y afronta nuevos retos derivados de su propio desarrollo. La investigación sobre nutrición y el diseño del marco legal y fiscal han sido las dos grandes líneas de trabajo del sector en los últimos meses, mientras el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación recogía las recomendaciones formuladas al borrador del Libro Blanco, algunas de cuyas propuestas empiezan a concretarse en programas.



peculiaridades del sector era una de las propuestas del Libro Blanco de Acuicultura elaborado por el MAPA, en la que también se ha empezado a trabajar, en colaboración con el Departamento de Organización de Empresas de la Universidad de Málaga. En cuanto al marco legal está siendo objeto de estudio por parte de notables juristas.

Los magistrados del Tribunal Supremo Fernando Ledesma y Pascual Sala han elaborado distintas ponencias relativas a distribución de competencias, la utilización del dominio público, la resolución de los problemas de coordinación institucional y las normas sobre intervenciones sanitarias y medioambientales.

En cuanto a la introducción de nuevas especies, la Junta Nacional de Cultivos Marinos ha aprobado el proyecto del plan de cultivo del besugo, con un presupuesto de 26 millones de pesetas para el 2001, e iniciar la evaluación de los planes de cultivo de pulpo, espáridos y cultivo en jaulas. Se encuentra también en proyecto el plan de cultivo de lenguado.

El programa del próximo Congreso Nacional de Agricultura, que alcanzará su octava edición en el mes de mayo, bajo la organización de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria, responde a las inquietudes del sector de los cultivos marinos: genética, nutrición, patología, ingeniería, procesado, comercialización, etc., bajo el lema general de Agricultura y desarrollo sostenible, que será el lema del congreso. ■

► El mejillón de Galicia con Denominación de Origen

La obtención de la Denominación de Origen Protegida, como aval de garantía, era una de las reivindicaciones del sector, agrupado en torno al Consejo Regulador Mejillón de Galicia, que agrupa al 82% de las instalaciones gallegas y a 38 empresas comercializadoras

El reglamento de la Denominación de Origen, redactado y aprobado por la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, se considera el primer paso, a la espera de que sea confirmado por la Unión Europea. La filosofía de esta iniciativa es, por un lado, garantizar la procedencia del mejillón comercializado como de origen gallego y preservar la calidad del mismo. En su articulado se recogen medidas precisas sobre manipulación y comercialización.

El Consejo Regulador ha establecido dos ti-

El mejillón de Galicia ocupa la primera posición entre las especies de cultivos marinos. Superada la crisis de 1995, vive un momento de expansión. Las cerca de 300.000 toneladas anuales suponen el 45% de la producción total de la Unión Europea y hacen de España el primer país productor de Europa. Con 2.458 productores, el mejillonero es un sector estratégico en Galicia. Proporciona 8.500 empleos fijos, 3.000 temporales y más de 7.000 indirectos. Y acaba de obtener la Denominación de Origen Protegida.

pos de molusco para su comercialización en fresco: el normal y el especial, cada uno de los cuales se subdivide en dos calibres. El normal 1, de 28 a 32 piezas por kilo, y el normal 2, entre 33 y 40 piezas, El especial 1 deberá incluir menos de 23 piezas y el especial 2 entre 24 y 27 piezas/kilo,

En el mejillón para

transformación (conserva, congelado, precocinado) se han establecido tres tipos: grande (de 80 a 130 viandas por kilo), mediano (de 131 a 200 viandas/kilo) y normal (entre 201 y 330 viandas/kilo).

De acuerdo con los datos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a partir de la información proporcionada por las Comunidades Autónomas, la producción de mejillón el pasado año fue de 261.969 toneladas.

El sector mejillonero de Galicia eleva esta producción a las 292.479 toneladas, de la cual el 55,3% se vendió en fresco y el 44,7% restante para transformación.

La aportación gallega supone el 98% de la producción total, el resto corresponde a la cosecha obtenida en el Delta del Ebro. Las 165 bateas y 93 long-lines censadas en las bahías de Los Alfaques y de El Fangar arrojan una producción de unas 3.500 toneladas anuales, que se comercializa íntegramente en fresco. Recientemente se están haciendo ensayos de producción en Marbella y La Línea, aprovechando las especiales condiciones biológicas de sus aguas.

La producción mejillonera gallega facturó 18.527 millones en primera venta, con un precio medio de 82,3 pesetas/kilo. El valor de las ventas en fresco fue de 8.791 millones, con un precio medio de 114 pesetas/kilo. El precio del kilo de mejillón para transformación fue de 61,3 pesetas/kilo, con un valor total en primera venta de 8.482 millones de pesetas.

El sector mejillonero estima que está realizando un esfuerzo considerable por modernizar su estructura empresarial y por adaptar el producto a las tendencias y requerimientos del mercado, así como para consolidar la posición de liderazgo. Se lamenta, también, de soportar una fiscalidad que no atiende a sus características.

En consecuencia, ha dirigido una propuesta para cotizar por módulos en vez de por el régimen general. Los técnicos del Ministerio de Hacienda y del MAPA están evaluando el alcance de esta propuesta. ■



► El sector **conservero** pone en marcha su plan de innovación

El plan de desarrollo para el sector industrial conservero y transformador -congelador, refrigerador y elaborador- de productos de la pesca y acuicultura se ha diseñado también con participación empresarial y su objetivo es corregir los déficits del sector, facilitar su reestructuración, mantener el ritmo de crecimiento, modernidad e internacionalización y potenciar su competitividad.

Las actuaciones más destacadas se refieren a adaptaciones estructurales tendentes a la modernización y renovación, a la mejora de la comercialización y promoción y al respeto medioambiental, aspecto éste al que se confiere una gran importancia, así como a la innovación tecnológica y a la formación adaptada al modelo de desarrollo económico. En conjunto, se ha estimado un presupuesto de 78.860 millones de pesetas.

La innovación, como vehículo para mejorar la competitividad empresarial, es asimismo el objeto del Plan "Anfaco-Innova", que confiere gran importancia al uso de las tecnologías de información y comunicación. El programa se enmarca en el proyecto de transferencia de tecnología telemática, ARTE/PYME del Ministerio de Fomento, que ofrece respuesta a las necesidades de servicios avanzados de telecomunicaciones de las pequeñas y medianas empresas del sector transformador de productos del mar; y en el de formación y fomento del comercio electrónico.

La industria de transformación del pescado vive un momento favorable. En los últimos cuatro años ha visto crecer el número de empresas y de empleados, han aumentado las ventas,

El sector industrial transformador y conservero de productos de la pesca afronta el nuevo milenio con espíritu renovador. Ha puesto en marcha un plan de desarrollo que estará en vigor entre el año 2000-2006 con una inversión prevista de 79.000 millones de pesetas, en buena parte con fondos comunitarios, especialmente del Instituto Financiero de Orientación de la pesca (IFOP). La Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos, Anfaco, por su parte, ha elaborado un Plan de Innovación que se desarrollará desde el 2000 y el 2003. En su balance inmediato se observan unos datos muy satisfactorios en cuanto a producción y comercialización de la industria de transformación del mercado.

las exportaciones, las importaciones y la inversión, y ha mejorado la tasa de cobertura. La producción de conservas aumentó en volumen, valor y precio, también crecieron las exportaciones, las importaciones y las inversiones de la industria conservera.

El sector de transformación de pescado supone el 2,19% so-

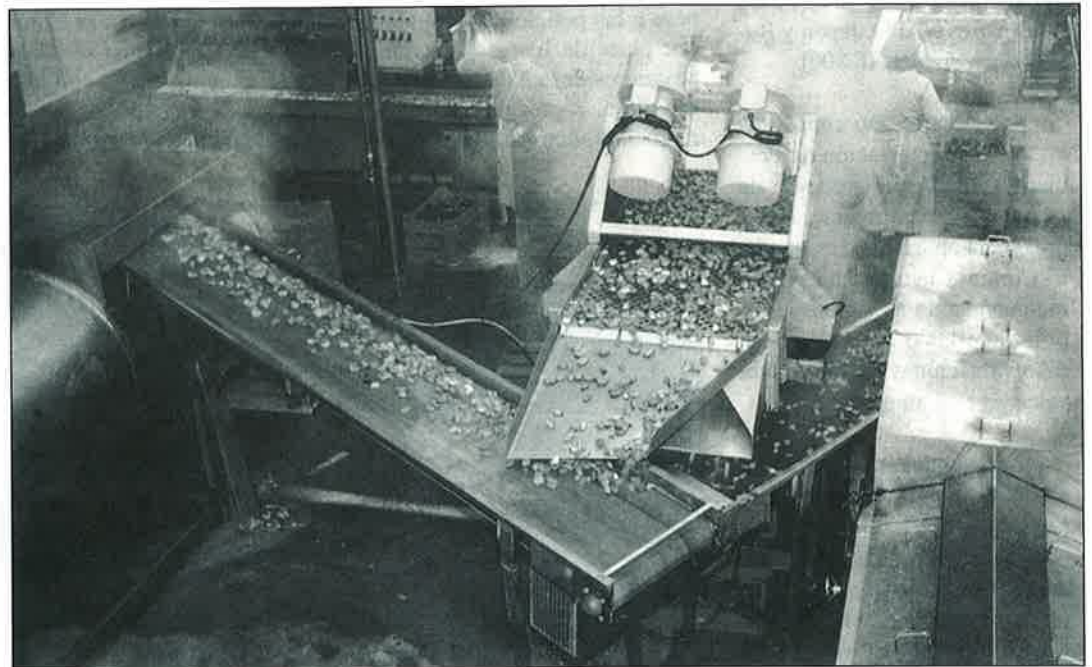
bre el total de la industria alimentaria española, con un crecimiento apreciable en los últimos años. Comprende los subsectores de muy diversa configuración: el de ahumados, el de elaboración y el de conservas.

La industria conservera es la de mayor incidencia. Agrupa a 170 empresas, con un alto grado

de concentración empresarial: las diez primeras empresas absorben una cuota del 65 % de mercado. En conjunto proporcionan empleo directo a unas 20.000 personas, el 70% mujeres. En Galicia es un sector industrial de gran incidencia: sus 53 plantas proporcionan 12.150 empleos. La producción conservera gallega de pescados y mariscos supone el 75% del total nacional y el 68% del valor del negocio del sector.

El pasado año se produjeron en España 240.652 toneladas de conservas de pescado, por valor de 125.175 millones de pesetas (752,3 millones de euros). El atún se mantiene como especie principal, con el 55,6% de la producción y el 46% en valor total. Supone además el 60% de las exportaciones de conservas en volumen y el 62% en valor.

Los planes de desarrollo y de innovación pretenden consolidar el proceso. ■



▶ NAFO sube a 40.000 toneladas el TAC de fletán negro

La Organización de Pesquerías del Atlántico Norte (NAFO) ha aceptado finalmente la propuesta defendida por la flota española y ha fijado en 40.000 toneladas el total admisible de capturas (TAC) para el año 2001. En el área gestionada por la Organización las capturas no deberán exceder de las 29.640 toneladas. 16.406 corresponden a la Unión Europea y España se beneficiará de 10.954 toneladas, con un aumento del 14% sobre la cuota de este año.



El TAC fijado para el año 2001 supone un aumento de 5.000 toneladas respecto al que ha regido para el año actual. Sin embargo, con arreglo a la clave de reparto establecida para el fletán negro, el 37% de las capturas corresponden a Canadá (14.806 toneladas), el 27,4% a España (10.964), el 13,6% al resto de países comunitarios (5.430) y el 22% a los otros países NAFO, Japón y Rusia principalmente (8.800).

Es el cuarto año consecutivo que la Organización de Pesquerías admite un aumento de capturas en esta especie, siempre con la oposición de Canadá. El Comité Científico ha venido recomendando no superar el límite de 40.000 toneladas y en sus evaluaciones estima que el stock no está amenazado.

España inició esta pesquería en 1989 con carácter experimental. En 1993, según datos de NAFO, se capturaban alrededor de 62.000 toneladas. Las capturas de la flota fletanera española se estimaban en torno a las

40.000 toneladas, y unas 7.000 las de los barcos portugueses.

En la reunión anual de NAFO de aquel año Canadá consigue que se establezca un TAC para el fletán negro, y éste se fija en 27.000 toneladas para el conjunto de los países miembros de la Organización. A pesar de que los informes científicos afirmaban que el stock se encontraba en buen estado, y pese a las peticiones reiteradas por parte de los responsables pesqueros de la Administración española, representada en las negociaciones por la delega-

ción de la Unión Europea, las capturas se mantuvieron en el mismo nivel hasta la reunión anual de 1998. En 1999 el TAC fue de 33.000 toneladas, y el año que ahora termina ha sido de 35.000, de las que a España le han correspondido 9.592 toneladas.

Los armadores se plantean que para el próximo año el TAC pueda alcanzar las 44.000 toneladas. Para entonces, la Comisión de Pesquerías ha acordado que se examinarán un conjunto de medidas sobre protección de las poblaciones de inmaduros.

De estas capturas sólo una pequeña parte se destina al mercado español. Siempre congelado, entero o fileteado, la mayor parte se destina al mercado exterior –Japón, Taiwan, Italia, Francia, Holanda y Suiza–.

En el área gestionada por NAFO se mantiene la prohibición de pesca directa sobre las principales especies demersales: bacalao, platija, mendo y capelán. Se ha aumentado en 3.000 toneladas el TAC de limanda, en beneficio casi exclusivo de Canadá, que podrá capturar 12.675 toneladas, frente a las 260 que se reservan a la UE. Canadá se reserva un cupo de 7.000 toneladas de bacalao en sus aguas jurisdiccionales, lo que le ha valido, por segundo año, el reproche de la Organización.

Se mantiene en 5.000 toneladas el nivel de capturas de gallineta; en 34.000 las de calamar y en 6.000 las de camarón en la división 3L, 5.000 de las cuales se atribuyen a Canadá y las 1.000 restantes a cada una de las partes contratantes. ■



▶ Las organizaciones sindicales abogan por empleo digno y estable

El empleo en el sector pesquero ha sido uno de los principales protagonistas tanto de las distintas jornadas que durante este año se han celebrado para abordar el problema, como de los encuentros y los cursos que se han impartido en distintos puntos del litoral.

En los distintos foros celebrados durante este año las organizaciones sindicales han esgrimido el bajo porcentaje de trabajadores del sector pesquero que realizan sus actividades en el marco de un convenio colectivo como factor determinante de las duras condiciones laborales. Y éstas, a su vez, como causa directa de la alta siniestralidad que registran las flotas. Si a estas circunstancias se añade el extendido sistema de retribuciones "a la parte", el resultado es un sector poco atractivo para el trabajador y, por tanto, una situación de constante escasez de personal para completar las tripulaciones exigidas para faenar.

Desde los sindicatos se pide que sea regulada la situación de los trabajadores en el ámbito europeo y en el nacional, ya que, según los datos oficiales del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el total de los trabajadores del sector pesquero que tienen una situación laboral regulada bajo convenio colectivo en nuestro país está en torno al 20%.

La regulación de la actividad laboral haría, según los sindicatos, más atractivo el sector para los trabajadores y equipararía la

Los representantes de las organizaciones sindicales más representativas del sector pesquero reprobaban la escasa voluntad de las distintas Administraciones para atajar los problemas causados por la falta de regulación del sector pesquero. Esta falta de regulación, según los representantes sindicales, es uno de los mayores obstáculos que tiene el sector para consolidar un empleo digno y estable que lo haga atractivo al trabajador.



▶ **El escaso porcentaje de trabajadores del sector pesquero con situación laboral regulada por un convenio colectivo es uno de los motivos que los sindicatos apuntan como principal causante del escaso atractivo que tiene el sector para regeneración.**

situación laboral de los marineros de nuestro país con la de los marineros de los países del norte de Europa en los que el porcentaje de trabajadores incluidos en convenios colectivos es mucho más alto.

Según el coordinador de pesca del sindicato UGT, Manuel Souto, esta situación no tiene un horizonte muy despejado para los trabajadores, como lo demuestra la ausencia de los armadores en la última Comisión

Consultiva de Convenios que fue convocada por los responsables del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Para Souto, la poca regulación del sector pesquero se debe esencialmente a una estructura empresarial que mantiene fórmulas anticuadas y a la falta de voluntad política de la Administración. Circunstancias que han impedido el cambio generacional en las tripulaciones y problemas socio-económicos en zonas del litoral dependientes de la pesca.

El papel de las distintas Administraciones debería ser más explícito, ya que, según el responsable sindical, "se está repartiendo dinero público a través de los fondos IFOP y no se está exigiendo a los armadores, que son los principales receptores de las ayudas, la regulación, ni se fuerza a renovar los barcos que salen a faenar con más de treinta años y en unas condiciones que no deberían dejar el puerto".

Para reducir los riesgos laborales y hacer más atractivo el sector, es necesaria una formación orientada hacia la prevención de accidentes y un mayor control e inspección por parte de las Administraciones. Por su parte, desde las organizaciones sindicales ya se ha solicitado a la Unión Europea que ofrezca igual protección frente a la explotación a todas las tripulaciones de los buques pesqueros, con independencia de su nacionalidad y del estado de abanderamiento de los barcos. ■

ARTÍCULO	Revista	Mes
Acuicultura		
Experimentando la acuicultura del mañana	379	Enero
La acuicultura, apuesta del nuevo Gobierno	383	Mayo
La acuicultura marina y el desarrollo sostenible	388	Noviembre
Gobierno		
El Partido Popular ganó las elecciones por mayoría absoluta	381	Marzo
El programa de Gobierno del Partido Popular en materia de empleo, protección social, pesca y marina mercante	381	Marzo
El presidente José María Aznar nombró nuevo Gobierno. Empleo, pensiones y formación, objetivos prioritarios de esta legislatura	382	Abril
Grandes reportajes		
Salón náutico: se disparan las ventas de la náutica de recreo	379	Enero
Nuevo buque para la investigación oceanográfica	379	Enero
Se inicia el cartografiado del litoral español	381	Marzo
Los botes de rescate rápidos	382	Abril
Homenaje al buque-escuela "Juan Sebastián Elcano"	384	Junio
Náutica deportiva, campaña de prevención 2000	386	Septiembre
El IEO utiliza al mejillón en sus investigaciones	388	Noviembre
Ciencia y arte de navegar	388	Noviembre
Información jurídico-laboral		
La conciliación de la vida familiar y laboral de los trabajadores	379	Enero
Ley de presupuestos: novedades en el orden social	380	Febrero
Cuántía de las pensiones con cotizaciones en España y en otros países de la UE	381	Marzo
La declaración de fallecimiento	383	Mayo
La responsabilidad del Instituto Social de la Marina por fallecimiento de un trabajador en alta mar	384	Junio
Régimen especial de los trabajadores del mar	385	Julio-Agosto
Instituto Social de la Marina		
Bamio acogió el curso de "Orientación sobre promoción de la actividad pesquera"	379	Enero
Campaña de prevención de accidentes a bordo	379	Enero
ISM: 70 años al servicio de la gente del mar	380	Febrero
Balance de una legislatura: modernización y mejora de la protección social	380	Febrero
Crónica de un naufragio	380	Febrero
Campaña informativa del ISM. "botiquines: Salud a bordo"	381	Marzo
Juan Carlos Aparicio visitó los astilleros donde se construye el nuevo "Esperanza del Mar"	382	Abril
Homenaje al "Esperanza del Mar"	382	Abril
Rafael Mateos Carrasco, nuevo Director General del INSS	383	Mayo

ARTÍCULO	Revista	Mes
El "Remolcagure-bat", buque-hospital en la costera del bonito	383	Mayo
María Antonia Lucena, nueva Directora General del Instituto Social de la Marina ..	384	Junio
La oferta formativa de Bamio	385	Julio-Agosto
El Secretario de Estado de la Seguridad Social visitó el "Remolcagure Bat"	386	Septiembre
La pesca, un sector de riesgo	386	Septiembre
Jornadas para el análisis de la pesca artesanal en Colombia	387	Octubre
Los presupuestos del Instituto Social de la Marina	387	Octubre
Entrevista a la Directora General del ISM ..	388	Noviembre
Curso "La protección social de los trabajadores del mar"	389	Diciembre
El "Esperanza del Mar", premio "Ancla de Plata"	389	Diciembre
Marina Mercante		
Suardiá, primer grupo naviero español y líder europeo en transportes de coches ..	379	Enero
Pacto laboral y medidas financiero-fiscales para salvar astilleros	379	Enero
Astilleros españoles-Bazan: una fusión viable	380	Febrero
Bruselas revisará la normativa sobre el transporte de crudo por mar	380	Febrero
Transmediterránea apuesta por la alta velocidad	380	Febrero
La solución Bazán, presentada a los sindicatos	381	Marzo
Los combustibles amenazan la tarifa marítima	381	Marzo
Nuevo marco de las profesiones marítimas ..	381	Marzo
En marcha el Consorcio Naval de Galicia ..	381	Marzo
"El Camino Español", el más moderno barco de apoyo logístico al Ejército de Tierra ...	382	Abril
La náutica de recreo reduce las llamadas de emergencia	382	Abril
Marina Mercante agiliza el despacho de buques	382	Abril
Bazán formaliza el mayor contrato de exportación de la historia militar española ..	382	Abril
El "Erika" fue un problema de corrosión por mantenimiento inadecuado	383	Mayo
España endurece la inspección de buques ..	383	Mayo
La flota española aumenta tonelaje	383	Mayo
Astilleros Españoles adjudica los tres super-metaneros para Repsol	383	Mayo
Bruselas aplaza sus decisiones sobre ayudas a los astilleros	384	Junio
El sector naviero se resiste al doble casco ..	384	Junio
Avales del Estado por 6.500 millones para compra de buques nuevos y usados	384	Junio
Ofensiva comercial de tecnología pesquera española a la feria de Hannover 2000 ...	385	Julio-Agosto
La subida de los precios del petróleo encareció los fletes	385	Julio-Agosto
Aumentan las tripulaciones abandonadas por navieras internacionales	385	Julio-Agosto
Bazán será el décimo grupo naval del mundo ..	386	Septiembre
Álvarez Cascos anuncia un programa para modernizar puertos y la Marina Mercante ..	386	Septiembre
La flota de la Marina Mercante consolida una etapa de crecimiento	386	Septiembre
España refuerza la inspección de buques ...	387	Octubre

ARTÍCULO	Revista	Mes
Firma oficial del supercontrato de Repsol (2003-2023)	387	Octubre
Un mediano astillero español entrega el velero más lujoso del mundo	387	Octubre
Emergia tiende cables submarinos	388	Noviembre
Ofensiva comercial de treinta astilleros en Hamburgo	388	Noviembre
La industria europea demanda a Corea ante la OMC	388	Noviembre
Bruselas da aprobado general al transporte marítimo	388	Noviembre
Medio ambiente		
Convenio de Barcelona: "Urge modificar el protocolo referido a los grandes accidentes"	380	Febrero
"Erika"— "Existe el peligro de una segunda marea negra"	380	Febrero
La colaboración de los pescadores es fundamental y modélica en las tareas de marcado y recaptura que realizan los científicos	381	Marzo
Inspección del litoral palmo a palmo	382	Abril
Aguas de baño marítimas: excepto en Baleares, sigue la mejoría	382	Abril
La <i>Caulerpa racemosa</i> se suma a la invasión del Mediterráneo	383	Mayo
Reservas marinas, suma y sigue	383	Mayo
Canarias actúa contra los vertidos de crudo	384	Junio
No hay acuerdo para una política en el mediterráneo	385	Julio-Agosto
Japón bloquea la creación de un santuario en el Pacífico Sur	386	Septiembre
Las praderas de <i>Posidonia oceánica</i> , en regresión	386	Septiembre
El "agujero" en la capa de ozono reduce la producción pesquera	387	Octubre
Estudio de la UE para proteger a las tortugas marinas	388	Noviembre
Otros		
Edición de la "Enciclopedia Marítima" del año 2000	379	Enero
Pesca y política pesquera		
Hay que reducir la mortalidad por pesca	379	Enero
Bruselas rebajó sus propuestas para recortar las cuotas de pesca	379	Enero
Cuenta atrás en las negociaciones para renovar el acuerdo pesquero con Marruecos	379	Enero
Las Cofradías de Pescadores celebran su VI asamblea	379	Enero
La regulación de las capturas garantizará la pesquería del bonito	379	Enero
El mejillón de Galicia resiste el embate de la marea roja	379	Enero
Japón intenta levantar el embargo comercial de carne de ballena	380	Febrero
Balance de una legislatura: protección de recursos, control del comercio, clarificación del mercado, mejora de estructuras, nueva OCM para el sector de la pesca	380	Febrero
La Cooperativa de Vigo pide prioridad para renovar y modernizar la flota	380	Febrero
Las Cofradías de Pescadores apuestan por la unidad y el diálogo	380	Febrero
Guinea-Conakry garantiza la permanencia de la FMTA española	380	Febrero

ARTÍCULO	Revista	Mes
Argentina mantiene la veda para los congeladores hasta marzo	380	Febrero
La industria pesquera de transformación	380	Febrero
Agricultura busca campañas experimentales para la flota	381	Marzo
El Consejo Económico y Social defiende la política de acuerdos pesqueros	381	Marzo
Agricultura transfirió fondos a las Comunidades Autónomas	381	Marzo
La informática llega a las lonjas	381	Marzo
El futuro del litoral mediterráneo pasa por la pesca sostenible	381	Marzo
Bruselas propuso a Rabat las bases para la negociación	382	Abril
Londres comenzó a pagar a las empresas conjuntas	382	Abril
Los acuerdos de pesca son esenciales en la política pesquera común	382	Abril
Agricultura continúa la promoción del etiquetado en las pescaderías	382	Abril
El sector reclama más peso para la pesca	382	Abril
I Encuentro de la Pesca de Bajura del Cantábrico-Noroeste	382	Abril
Superada la crisis, el mejillón crea empleo y riqueza	382	Abril
Cuenta atrás para la reforma de la política pesquera común	383	Mayo
Prorrogadas siete meses las ayudas para la flota	383	Mayo
Bruselas denuncia a Chile ante la Organización Mundial de Comercio	383	Mayo
La subida del gasóleo disparó los costes en el sector de la pesca	383	Mayo
La industria de transformación de pescado aumentó en valor, volumen y crece en empleo	383	Mayo
ICCAT no consigue el consenso en la asignación de cuotas	383	Mayo
La UE siembra confusión en torno a las volantas	384	Junio
Marruecos está dispuesto a negociar un nuevo acuerdo pesquero	384	Junio
El plan sectorial de pesca para Galicia contempla 112.500 millones de subvenciones	384	Junio
Bruselas propone un recorte adicional del 3,6% para la flota pesquera española	384	Junio
Relevos en el sector marítimo pesquero	384	Junio
La falta de tripulantes crea graves problemas a la flota	384	Junio
El stock de sardina presenta síntomas de mejoría	385	Julio-Agosto
Los armadores españoles cumplen las exigencias de Londres	385	Julio-Agosto
El Gobierno aprobó el proyecto de ley de pesca	385	Julio-Agosto
Miguel Arias Cañete: "Hay alternativas a Marruecos"	385	Julio-Agosto
La Xunta apuesta por la formación para organizar y profesionalizar el marisqueo a pie	385	Julio-Agosto
El acuerdo pesquero con Costa de Marfil cumple las peticiones españolas	385	Julio-Agosto
Centro de desarrollo pesquero para el litoral granadino	385	Julio-Agosto
Los puertos superan sus marcas	380	Febrero
La flota congeladora en Argentina espera un marco estable	385	Julio-Agosto
Pescado con carné de identidad	386	Septiembre

ARTÍCULO	Revista	Mes
El Gobierno aprobó ayudas para la flota pesquera	386	Septiembre
Los países comunitarios cumplen los programas de ordenación de flotas	386	Septiembre
La Unión Europea y Marruecos reanudaron las negociaciones para renovar el acuerdo pesquero	386	Septiembre
El sector pesquero muestra la gran dependencia de las subvenciones	386	Septiembre
Reabierto el debate sobre la transferibilidad de los derechos de pesca	386	Septiembre
El sector conservero apuesta por la innovación	386	Septiembre
Los armadores piden la negociación del acuerdo con Cabo Verde	386	Septiembre
Marruecos presentó su propuesta de acuerdo pesquero	387	Octubre
La administración busca actividades complementarias a la pesca	387	Octubre
Galicia plantea un vuelco en la política común de pesca	387	Octubre
Chipiona regenerará sus corrales de pesca	387	Octubre
El Parlamento Europeo debate la seguridad del sector pesquero	387	Octubre
Un solo superviviente en el naufragio del pesquero "Arosa" en aguas del Gran Sol	387	Octubre
NAFO admite el TAC de 40.000 toneladas de fletán negro	387	Octubre
Los científicos mantienen la cautela sobre el stock de sardinas	387	Octubre
Bruselas rechazó las propuestas de Marruecos	388	Noviembre
Libro Verde sobre Política Común Pesquera	388	Noviembre
Creada la mayor organización del sector de altura	388	Noviembre
El empleo en el sector pesquero a debate	388	Noviembre
Campaña de investigación sobre el fletán ártico	389	Diciembre
La flota española se asegura las capturas de bonito y pez espada	389	Diciembre
Puertos y costas		
Los puertos superan sus marcas	380	Febrero
Puerto seco: Madrid se hace a la mar	381	Marzo
La Comisión Europea propondrá este año una normativa sobre liberalización de los puertos	384	Junio
Algeciras refuerza sus instalaciones con el muelle "Juan Carlos I"		
Más de dos millones de pasajeros en la operación "Paso del Estrecho 2000"	387	Octubre
Los prácticos de puertos defienden su futuro	387	Octubre
Aumento de polizones en los puertos españoles	388	Noviembre
Sanidad marítima		
La toxiinfecciones alimentarias	379	Enero
Otitis	380	Febrero
Dejar de fumar	381	Marzo
Precancerosis cutáneo-mucosa I	382	Abril
Precancerosis cutáneo-mucosa II	383	Mayo
Temporada de alergias	384	Junio
La cirrosis del hígado	385	Julio-Agosto
Infecciones por el virus del Herpes simple	386	Septiembre
Alteración en las uñas	387	Octubre
Enfermedades por reflujo gastroesofágico	388	Noviembre

ARTÍCULO	Revista	Mes
Seguridad y formación profesional		
La globalización fuerza la reforma de la formación en el sector pesquero	379	Enero
La formación se adapta a las necesidades del sector marítimo-pesquero	383	Mayo
Buenas perspectivas laborales para los profesionales náuticos	384	Junio
"Negocio y derecho marítimo", un master de pleno empleo	385	Julio-Agosto
Trabajo y Seguridad Social		
El salario mínimo para el 2000 será de 70.680 pesetas mes	379	Enero
El Gobierno aprobó una subida del 2% para las pensiones del 2000	379	Enero
Balance de una legislatura: el diálogo social, clave para las políticas de empleo	380	Febrero
Juan Carlos Aparicio, nuevo Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales	380	Febrero
Balance de una legislatura: la Seguridad Social creció a un ritmo diario de más de 1.500 afiliaciones	380	Febrero
La Seguridad Social cumple 100 años	380	Febrero
Balance de una legislatura: entrevista al Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales	380	Febrero
El Fondo de Reserva de la Seguridad Social aumenta a 100.000 millones de pesetas	381	Marzo
La Unión Europea orienta su economía hacia el pleno empleo	382	Abril
Reunión hispano-marroquí sobre Seguridad Social	382	Abril
Establecidas las bases de cotización para los trabajadores del Grupo II del Régimen Especial del Mar	382	Abril
Las mariscadoras piden fórmulas flexibles de cotización a la Seguridad Social	382	Abril
Las afiliaciones a la Seguridad Social crecen a un ritmo de 3.000 diarias	383	Mayo
Casi 2 billones de pesetas para crear empleo	383	Mayo
Se inicia una nueva etapa del diálogo social	384	Junio
Juan Carlos Aparicio presenta los proyectos de su departamento para los próximos cuatro años. Objetivos: mejorar la protección social, crear más empleo y de mayor calidad	384	Junio
Guía Laboral y de Asuntos Sociales 2000	385	Julio-Agosto
El Gobierno propone adaptar la Seguridad Social a la realidad del mercado laboral	385	Julio-Agosto
Aumentaron los contratos indefinidos, bajaron los despidos	385	Julio-Agosto
Juan Carlos Aparicio presidió la primera reunión del diálogo social	386	Septiembre
En marcha la Carta de Servicios del Instituto Nacional de la Seguridad Social	386	Septiembre
Mejoran los datos de la lucha contra el fraude en la Seguridad Social	386	Septiembre
Trabajo edita en facsímil la Ley que dio origen a la Seguridad Social	386	Septiembre
Presupuestos de la Seguridad Social 2001: menor déficit, más empleo, mejor protección social	387	Octubre
Seminario "El futuro de la Seguridad Social": Reformar para avanzar	387	Octubre
España recibirá dos billones del Fondo Social Europeo	388	Noviembre
Exposición "100 años de Seguridad Social"	388	Noviembre

RESPECTA EL CICLO
DE LA VIDA EN EL MAR



**La pesca desaparece.
Hay que dejar crecer
a los peces.
Si no tienen el tamaño
mínimo, no los compres,
no los pesques.**

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



UNIÓN EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



SECRETARÍA GENERAL
DE PESCA MARÍTIMA

FROM

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

SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

Confíe siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

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



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.