

ORDEN APA/2209/2003, de 1 de agosto, sobre la aplicación del régimen de esfuerzo pesquero en términos de capacidad, en las renovaciones o modernizaciones de la flota.

La construcción naval en España, debido a razones de climatología, ha estado orientada por un diseño barcos de pesca muy abiertos, es decir, con una mínima construcción sobre la cubierta y un escaso puente de mando, en los que la tripulación trabaja al aire libre.

En cambio, en los países nórdicos de Europa, también por razones climatológicas, se diseñan unos barcos mucho más cerrados que permiten a la tripulación trabajar a resguardo de las adversidades climatológicas.

Sin embargo, actualmente se tiende a construir sobre la cubierta principal con el fin de lograr unas mejores condiciones de seguridad, habilitación, condiciones de trabajo y calidad de los productos a bordo.

En efecto, el cerramiento de las cubiertas contribuye a la mejora de la habitabilidad, de forma que al retirar de las bodegas de los buques, los camarotes, los elementos comunes de esparcimiento y la cocina, se obtienen unas mejores condiciones de aireación y luminosidad, al mismo tiempo que se consiguen mayores espacios libres, ya que en las bodegas de los buques, debido al diseño de los barcos, los espacios son menores.

Del mismo modo, dicho cerramiento de cubiertas favorece la mejora de la seguridad marítima, ya que al cerrar los barcos de pesca por su parte superior mediante mamparas y habitáculos permite a la tripulación trabajar en mejores condiciones de seguridad, al evitar los golpes de mar, causa de numerosos accidentes y caídas al agua por la borda.

Asimismo, estos cerramientos de cubierta coadyuvan a la mejora de las condiciones de trabajo diario de a bordo, no sólo evitando los golpes de mar, sino la meteorología adversa, como puede ser la acción directa del sol, la lluvia o el frío, así como el mejor resguardo de caídas de elementos aéreos del buque, como cables, cajas, o bultos transportados por grúas.

Por último, el cerramiento de las cubiertas de los barcos actúa también de forma muy positiva en la mejora de la calidad de productos a bordo, ya que al evitar la acción desfavorable de los elementos exteriores durante el proceso de tratamiento del producto, mejora su conservación y procesado y por tanto la calidad del mismo.

No obstante lo anterior, estos cerramientos de cubierta suponen un aumento del volumen de la embarcación, y por tanto de su capacidad, en términos generales, si bien no tienen una repercusión directa en la capacidad del esfuerzo de pesca que se ejerce con las embarcaciones así modificadas.

Por ello, en aras de lograr que la flota española alcance unas óptimas condiciones de seguridad, habitabilidad y de trabajo a bordo, así como, en definitiva, una mayor calidad de sus productos, se considera necesario que, como medida de carácter coyuntural, se puedan adoptar estas mejoras sobre la cubierta de los buques, sin que ello repercuta en el nivel global de referencia de la capacidad de la flota en su conjunto que España debe respetar en el ámbito de la Unión Europea.

En virtud de lo anterior, en uso de la facultad a que se refiere el artículo 67, letra b) del Real Decreto 1048/2003, de 1 de agosto, de ordenación del sector y ayudas estructurales, y teniendo en cuenta las disponibilidades existentes de retirada sin ayuda pública anterior a 1 de enero de 2003, así como el nivel de referencia fijado para España, dispongo:

Artículo único. Control de esfuerzo pesquero en las renovaciones o modernizaciones que supongan una mejora de las condiciones de la seguridad, el trabajo a bordo y la habitabilidad.

1. El nivel de capacidad global de la flota pesquera como resultado de los procesos de renovación o modernización de la misma deberá ajustarse a lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento (CE) 2371/2002 del Consejo, conforme al cual la entrada de capacidad se compensará mediante la anterior retirada de capacidad sin ayudas públicas.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, cuando la renovación o modernización del buque tenga por objeto la mejora de sus condiciones de seguridad, trabajo a bordo y habitabilidad, y siempre que no supongan un aumento del volumen bajo cubierta principal, para determinar la entrada y salida de capacidad, considerada de forma individual en cada procedimiento de modernización o renovación, se aplicarán los siguientes criterios:

a) La entrada de nueva capacidad sin ayuda pública estará compensada por la retirada de capacidad sin ayuda pública en la proporción de 0,8.

b) La entrada de nueva capacidad con ayuda pública estará compensada con la retirada de capacidad sin ayuda pública en la proporción siguiente:
0,8 para los buques de 100 GT o menores.

1 para los buques mayores de 100 GT.

c) Las variaciones de potencia propulsora se llevarán a cabo en la misma proporción que las variaciones en arqueo bruto.

3. Las anteriores proporciones se verificarán, sin que en ningún supuesto se pueda incrementar el volumen bajo la cubierta principal, en cuyo caso, se aplicarán las mismas proporciones que las señaladas en el apartado 1 para el cómputo global de capacidad.

Disposición final única. Entrada en vigor.

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 1 de agosto de 2003.

ARIAS CAÑETE