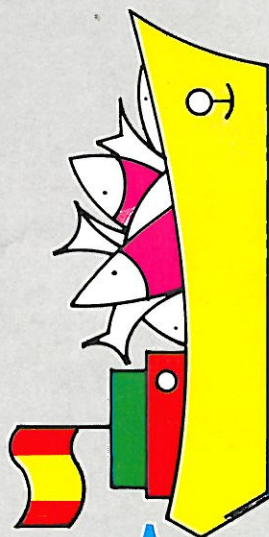
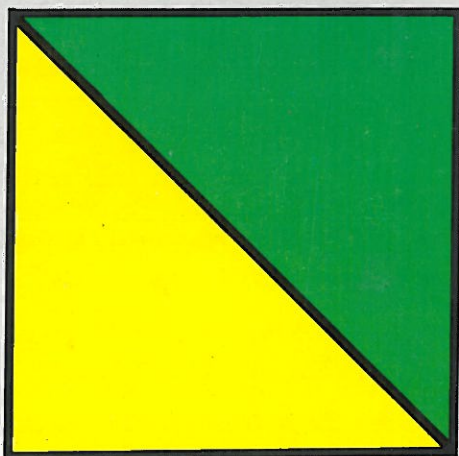
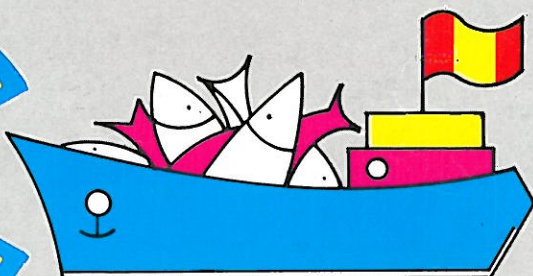


AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

ENERO 90 - N.º 28





"ATUNARI", LA NUEVA ESTRELLA DE TYCSA

"ATUNARI", un nuevo cable especialmente diseñado para buques atuneros, que está obteniendo inmejorables resultados en las flotas más importantes del mundo del atún.

Toda una "estrella" por su extraordinaria resistencia a la abrasión, corrosión y torsión, junto a una gran flexibilidad y facilidad de manipulación.

El incomparable cable "ATUNARI" ha sido desarrollado con tecnología TYCSA, en colaboración con los más destacados Armadores y Capitanes del Sector Pesquero.



Calidad y resistencia constantes

• **08007 BARCELONA**

Pº de Gracia, 7 Plantas 3.ª y 5.ª
Tel. 317 61 00
Telex 52454 - 51622
Fax 318 31 88

• **28020 MADRID**

Orense, 4, Planta II
Tel. 597 27 50
Telex 23432
Fax 593 02 56

• **48001 BILBAO**

Gran Vía, 17, Planta 6.ª - I
Tel. 416 68 88
Telex 32339

• **33206 GIJÓN**

Donato Argüelles, 2- 6º A
Tel. 34 18 39
Telex 87641

• **41005 SEVILLA**

Avda. San Fco. Javier, 24
Edif. Sevilla, I, Pta. 8.ª
Tel. 63 86 62
Telex 72228

FACTORIA: BARBERA DEL VALLES (Barcelona)

DEPOSITOS EN TODOS LOS PUERTOS PESQUEROS

NORTE

CAMPANAS DE MUERTE CONTRA LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y LA ARMADA

Sonaron de nuevo campanas de muerte en los mares de Galicia. Iguales a las que continuamente suenan en todos los pueblos marineros de España, recientemente también en Huelva y Asturias. Campanas que a los responsables políticos de la seguridad marítima española parecen sonarle muy lejanas. No las oyen. Cada suceso que estremece el cuerpo de los hombres y las mujeres del litoral español, se convierte en un nuevo y bochornoso ejemplo de ineficacia, de negritud, de soledad.

Insistir una y otra vez en lo mismo, nos está creando complejo de plañideras, y ya las hay a montones en nuestros puertos, cuando las mujeres miran al mar que continuamente se engulle a los hombres que practican como único deporte la necesidad de comer.

Poco antes de las pasadas navidades, las lágrimas y los gritos de la villa marinera de La Guardia, al sur de Vigo, han querido salpicar los sofás de la Dirección General de la Marina Mercante, fachendosa ella con su nuevo Plan Nacional de Seguridad Marítima y lucha contra la contaminación, que estrenó con el estrepitoso fracaso en la coordinación de efectivos para auxiliar un buque semihundido a 400 millas de la costa. Era el «Velasco II». Las autoridades tendrán que decir por qué.

La Dirección General de la Marina Mercante ha de clarificar los gravísimos hechos que se rumorean sobre un enfrentamiento con la Armada, al negarse ésta a acatar lo dispuesto en el Plan Nacional de Salvamento Marítimo y someterse a las directrices del mando civil de las operaciones.

No existen en nuestro idioma calificativos más leves para hablar de lo que nos ocupa. Es simplemente escandaloso que un buque de auxilio —sea civil, militar, gris perla, verde pepino o de líneas ultrasónicas— tarde treinta horas en zarpar en misión de auxilio, pues los preparativos no eran para ir a la Luna. Es bochornoso decir que a eso puede considerársele una operación de salvamento. No cabe en ninguna cabeza que, como se ha dicho en numerosas informaciones acerca del caso «Velasco II», uno de los barcos de guerra que acudieron en «auxilio» del pesquero, haya quedado sin combustible a media ruta y haya tenido que regresar a puerto.

Debemos insistir en lo de siempre: existen fórmulas para la detección inmediata de este tipo de accidentes. Los instrumentos de prevención de las catástrofes que los buques han de llevar obligatoriamente a bordo tiene que funcionar correctamente, para lo cual tienen que estar minuciosamente vigilados por las autoridades, que son, in extremis, los responsables de tanto resultado trágico de los accidentes.

Y sobre todo, aunque ya estemos un poco cansados de decirlo: coordinación de medios y efectivos. De todos los efectivos, marítimos, aéreos y terrestres, incluidos los militares, que han de plegarse igual que los civiles, con puntualidad y sentido de la eficacia, al mando único y profesionalizado establecido para las operaciones de salvamento.

Porque si no son los medios del Ejército los que tienen que ponerse a disposición del salvamento marítimo, nos preguntamos con qué efectivos cuenta nuestro país para hacer frente a estos sucesos. Detrás de lo que se anunció con el Plan de Salvamento, estamos observando que no todo el mundo está poniendo toda su carne en el asador, y ello parece muy grave para las abandonadas gentes del mar.

Si es real la falta de colaboración de la Armada en las tareas de salvamento, corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante denunciar el hecho para que los altos responsables del Gobierno tomen parte en el asunto.

Y es posible que, debido a todo ello, alguna vez, las lágrimas de quien pierde en el mar a sus seres queridos, sean derramadas en sentido inverso: gracias a la alegría de una bordada operación de salvamento.

A.E.TI.NA.PE.

NORTE - Campanas de muerte contra la Dirección de la Marina Mercante y la Armada	1
ASAMBLEA GENERAL	3
INFORME - Urge la reforma de la Administración Marítima	9
" El ex-Conselleiro de Pesca, un honrado arquitecto frustrado por su Director General	12
" Un centro de F.P. Marítimo-Pesquero para un solo buque	13
COLABORACIONES - Una reflexión sindical sobre el sector pesquero	15
" El sector pesquero asturiano	17
" La formación náutico-pesquera en Francia	19
" Centro Regional de Operación de Vigilancia y Salvamento de Etel-Francia	23
" La seguridad de los buques pesqueros y sus tripulaciones	27
" Crisis de la flota congeladora	33
" Queridos Reyes Magos... ..	36
" Asistencia sanitaria en el banco canario-sahariano	38
" Todo embarcados en el mismo barco: Europa	42
" El rescate del pesquero «Nuevo Nautilus», símbolo del abandono en el mar	46
" Exigir responsabilidades	48
" Informe sobre el V Congreso sobre inglés marítimo, celebrado en Cádiz	49
" Importancia del desarrollo de un plan de investigación en el futuro de la industria pesquera española	51
" Asturias, muerte en el mar	54
" Baleares, sector de pasaje marítimo	56
" Seguridad en la navegación	59
" Artes de pesca por enmalle o agalleras	60
OPINIONES -	63
NOTICIAS -	64
OPINIONES -	65
PASATIEMPOS -	66

AETINAPE

ORGANO INFORMATIVO
DE LA ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS DE NAUTICO-PESQUERA

N.º 28 - ENERO 1990

Edita:

AETINAPE

Redacción y Administración:

AETINAPE

Avda. General Sanjurjo, 16-18-2.º dcha.

Teléfonos 29 96 14 - 29 95 77

Fax 981 - 29 43 07

15006 - LA CORUÑA.

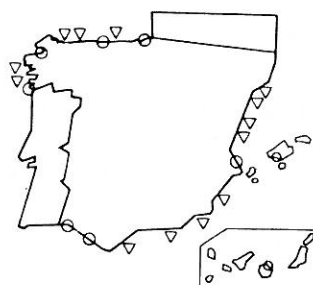
Imprime:

VENUS artes gráficas, s. a.

Polígono POCOMACO - LA CORUÑA

Dep. Legal C-1.760 - 1982

AETINAPE no se hace responsable de los artículos firmados, ni de las opiniones expresadas en los mismos.



O DELEGADOS
▽ COLABORADORES

DELEGACIONES:

GIJON:

Eduardo Castro, s/n. - Telf. (985) 32 58 08

CADIZ:

Duque de Nájera, 10

PALMA DE MALLORCA:

Villalonga, 70 - Telf. (971) 23 29 50

DENIA (Alicante):

Isaac Peral, 3 - Puerta 4

PAIS VASCO (Pasajes de San Pedro):

Lonja de Pescadería, 1.º Piso
Telefono (943) 39 09 27

HUELVA:

Cabeza Rubia, 36 - Telf. (955) 22 45 81

ARRECIFE DE LANZAROTE:

Avda. del Puerto Naos, 1 - Telf. (928) 81 06 00

VIGO:

García Olloqui, 4 - Oficina 4 - Telf. (986) 22 77 42

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Espigón del Castillo, Local 5
Entrada al Muelle Pesquero (Edificio Báscula)
Telf. (928) 22 21 14

DELEGADOS:

VIGO:

Manuel A. Ameijeiras Pedrido
Manuel Prendes González

ASTURIAS:

Isidro Mon Martínez

LA CORUÑA:

Emilio Suárez Tembra

CADIZ:

Celso Cordeiro Portela
Jesús Santomé Martínez

BALEARES (P. de Mallorca):

Miguel Frau Pujol

HUELVA:

Antonio Banderas Tenorio
Pedro Medero Rodríguez

PAIS VASCO (Pasajes):

Javier Anatol Lopetegui
Juan Aizpurua Cincunegui
Juan Manuel Sanles Fontán
Fernando Rios Pardavila

DENIA (Alicante):

Lorenzo Ribes Serra
Lorenzó Simó Barrachina

ARRECIFE DE LANZAROTE:

Francisco Curbelo Villalba
Francisco J. Toledo Hernández
Juan Domínguez Meliá

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Manuel Puch González

COLABORADORES:

ALICANTE:

José Luis Garmendia Picasarri
Julio Mon Martínez

PUEBLA DEL CARAMIÑAL:

Andrés Fernández García

NOYA:

Ramón Vidal Hermo

SAN CIPRIAN:

Dionisio Rey Pernas

BARCELONA:

José Vidal Figueroa

PALMA DE MALLORCA:

Luis Ponte Paleo

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Eugenio Arufe Vidal

José M. Hermo Barreiro

Celso Cabaleiro Prado

Ramón Dacosta Alonso

TARRAGONA:

Carlos Fernández Peinado

ALGECIRAS:

José García Pazos

ALMERIA:

Juan López Soto

PUERTO DE SANTA MARIA:

José A. Maseda González

AVILES:

Antonio Asteiza Fernández

CASTELLON:

Rogelio Alvaré Blanco

VALENCIA:

Vicente Botella Ballester

CARTAGENA:

Cristóbal García Pérez

Blas Issac Pérez

José Issac Pérez

SANTANDER:

Ramón Carlos Higuera Gómez

MALAGA:

Fernando Cruzado Romero

LEPE-HUELVA:

Juan Manuel Vázquez Alvarez

COLABORACIONES EN ESTE NUMERO DE:

Nicolás Redondo Urbieto, Jesús Cadavieco Hevia, José Ignacio Espel Fernández, Francois C. Beui-Ilot, Fernando Plaza, José A. Suárez-Llano Rodríguez, Miguel S. Peña, José Toscano Novella, Mikel Espalza, María Cristina de Castro, José Oliveira Avendaño, José B. Taboas, Fernando Fernández, Antonio Gutiérrez Martínez, Angel Fidalgo García, Colisber, José M. Corredoira Vázquez, Francisco Eiroa del Río.

ASAMBLEA GENERAL

La Asamblea General de AETINAPE tuvo lugar el pasado sábado día 16 de diciembre en la Casa del Mar de La Coruña, en medio del temporal de agua y viento que esos días azotaba Galicia. Fue ese el motivo de que representantes de varias delegaciones no estuvieran en el acto, y de que ni el Director General de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, ni siquiera el Secretario General de Pesca Marítima, José Loira, tampoco estuvieran presentes en dicho acto.

Pero el cierre de los aeropuertos gallegos no impidió que el acto se celebrase con gran asistencia de afiliados, que prácticamente llenaban el salón de sesiones de la Casa del Mar coruñesa. Si bien a continuación reproducimos el discurso del Presidente de la Asociación, José M. Muñiz, hemos de hacer referencia a otras intervenciones, entre las que cabe destacar los mensajes enviados por el máximo responsable de la Marina Mercante, Rafael Lobeto y del Secretario General de Pesca, José Loira, quien fue representado por el Delegado Provincial del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Héctor Quiroga.

El Director General se refirió a la nueva normativa sobre embarcaciones deportivas de más de 100 TRB, a las que exigirá llevar a bordo un Titulado Náutico-Pesquero; a una próxima Orden Ministerial que regulará la formación y seguridad de todos los trabajadores del mar, y a la prevista recopilación de todas las titulaciones marítimas con sus respectivas competencias para poner fin a la actual dispersión de las mismas.

Uno de los asuntos más importantes y de más trascendencia de los anunciados por Rafael Lobeto, fue la reseña al próximo inicio de las conversaciones a todos los niveles en el mundo marítimo sobre el Proyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante, ya que debido a la magnitud de la obra a realizar, exigirá un debate en profundidad en todos los sectores.

Lobeto anuncia un gran debate sobre la reforma de la Marina Mercante.

Muñiz se congratuló de los cambios en la cúpula de la Administración Marítimo-Pesquera, a pesar de las diferencias que todavía les separan

Por último, Lobeto señaló también el hecho positivo de que no haya cerrado ninguna empresa durante el año que se acaba, una vez que se hubieron puesto en práctica los planes de viabilidad del sector.

José Loira anuncia que la Reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras está prácticamente concluida y que la Administración pesquera española seguirá abierta a la colaboración y participación de los Titulados Náutico-Pesqueros.

Por lo demás, la Asamblea trabajó sobre los asuntos ordinarios que se tratan en este tipo de reuniones, como son la Reforma de la Administración Marítima, la Seguridad y el Salvamento, las Enseñanzas Marítimas, homologación de Titulados Náutico-Pesqueros en la CEE, crisis del sector marítimo, etc. Además de los informes económicos internos y la renovación de la mitad de la Junta Directiva, que fue ratificada por unanimidad.



Acto de apertura. De izquierda a derecha: don Francisco Ramírez Faustero, Secretario General de AETINAPE; don Héctor Quiroga, Delegado Provincial del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; don José Manuel Muñiz Ríos, Presidente de AETINAPE; don Jon Ribot Margarit, Subdirector Provincial del ISM; don Ramón Fernández Fernández, Vicepresidente Primero de AETINAPE y don Balbino Moreda Moreda, Tesorero.



TALLERES MECANICOS

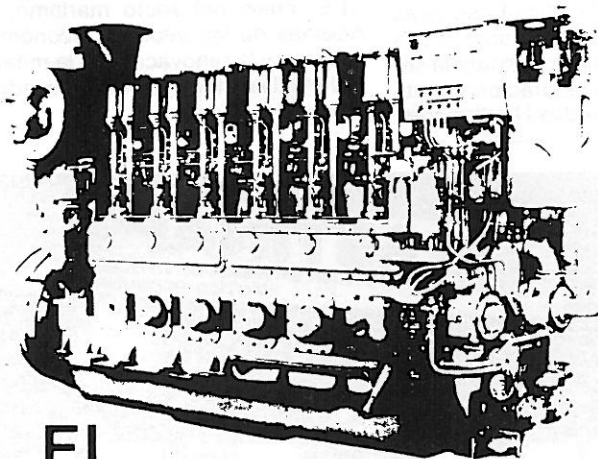
GARADO, S. L.

**REPARACIONES DE BUQUES
Y MECANICA EN GENERAL**

Juan Rejón. 94 - Telefono (928) 26 40 30
PUERTO DE LA LUZ

(LAS PALMAS DE GRAN CANARIA)

HABLA POR SI SOLO



**EL
NUEVO
MOTOR
DIESEL
TIPO DZ**



MOTORES DIESEL

GERARDO GAMECHO HERRERO



Anglo Belgian Corporation

O F I C I N A :
Ingeniero Marquina, 9 - bajo
Teléfono 943 - 39 87 57
PASAJES SAN PEDRO



Discurso de apertura a cargo de don José Manuel Muñiz Ríos, Presidente de AETINAPE

ya que todavía seguimos siendo uno de los países del mundo que más convenios firma y de los que menos convenios cumple.

Por potenciar el sector pesquero no debe entenderse únicamente la toma de medidas económicas o industriales, sino que también han de considerarse otro tipo de cuestiones, como potenciar el proceso de humanización de la flota y el trabajo a bordo, a través de unos convenios dignos y en el respeto absoluto a todas las normativas vigentes que afectan a esta cuestión.

No es hora de entonar un relatorio inacabable sobre los tantos problemas que atraviesan la geografía marítima española, pero tampoco podemos obviar la realidad de la grave situación, dicho se ya de principio, con deseo de mejora.

La falta de planificación y por tanto de previsiones que marcaron la dinámica industrial de la pesca en tiempos de euforia, ha dado como resultado la actual existencia de una flota sobredimensionada y desproporcionada en relación con los intereses productivos españoles, con lo que se hace difícil mantener el nivel económico del sector y, además, el mundo pesquero se ve abocado a una crisis generalizada que afecta a todos y cada uno de sus órganos vitales.

Un grupo empresarial débil, únicamente pendiente de los beneficios crematísticos a corto plazo, sin la menor preocupación por el futuro del sector, por la diversificación de las producciones, por la formación de los trabajado-

res, por las previsiones macroeconómicas..., unos empresarios cuya falta de luces ha de ser compensada por el Estado, como órgano responsable que funciona en nombre del pueblo.

Un Estado que tampoco acaba de encontrar un modelo que desprece las fórmulas burocráticas en beneficio de la agilidad de gestión y de la eficacia de los trabajos. Una Administración en la que todos tenemos puesta cierta esperanza debido a los últimos cambios realizados en puestos de primer orden en la Administración marítima.

Un Estado, en definitiva, sobre el que pesa una sensación de poca transparencia y de gestión corrupta, que nos ha llevado a realizar una petición que hoy recordamos: debe realizarse una auditoria de la Dirección General de la Marina Mercante durante la época de Madieto, además de otra en la Xunta de Galicia durante la dirección general de Tomás Rodríguez Mosquera, que han utilizado el cargo para realizar una política nepotista, facilitando el acceso a puestos funcionariales y de responsabilidad a sus buenos amigos.

Un Estado que todavía no cuenta con los profesionales náutico-pesqueros cuanto tiene que negociar convenios internacionales y que acude a las mesas de conversaciones sin el rigor preciso para defender los intereses de su gente del mar.

Un Estado que todavía no se ha lucido en su protagonismo ante las autoridades comunitarias a la hora de exigir buenas negociaciones, o a la hora de mostrar la fortaleza necesaria en de-

Autoridades, compañeros y amigos:

Antes de nada quiero agradecer, en nombre de todos los Titulados Náutico-Pesqueros y aun de todos los trabajadores del mar, vuestra presencia y el esfuerzo, tanto de las autoridades invitadas como de otros compañeros del resto del Estado, que debido a las difíciles condiciones climatológicas no han podido llegar aquí, imaginamos que dispuestos a tomar contacto con la cruda realidad cotidiana que cada uno desde su puesto está camino de mejorar.

Reunirnos nuevamente en asamblea para hablar con normalidad de los asuntos que afectan a nuestra profesión quiere decir que somos un colectivo llegado a la madurez. Si bien todavía no hemos conseguido que nada en el mundo marítimo pueda llevarse a cabo sin nuestra fundada opinión, nuestro nivel de influencia ha ido acrecentándose hasta llegar a amortiguar los ataques alentados desde diferentes lugares e incluso desde una Administración marítima poco perfeccionada.

Una ocasión como esta es buena para recordar aquellas palabras del Rey ante la FAO, en las que pedía mayor protección para los hombres del mar,

ASAMBLEA GENERAL

fensa de los intereses del mundo marítimo español. Hemos de advertir a las autoridades comunitarias que en los tratados de pesca que se firmen con otros países se contemplen medidas que garanticen la integridad física y la defensa de la dignidad de nuestros hombres del mar contra las múltiples arbitrariedades planteadas por las autoridades de terceros países.

Un Estado que no está, en estos momentos, negociando al más alto nivel dentro de la Comunidad Europea, para que no se haga realidad la losa que pesa sobre la flota bacaladera gallega y vasca, que será objeto de una próxima reducción drástica del cupo de capturas permitido. Son necesarias medidas contundentes en favor del prestigio y la importancia de nuestros bacaladeros, para que ni Madrid, ni Bruselas acepten las condiciones que pretenden imponer Canadá en función de extraños intereses.

En el caso de la Dirección General de la Marina Mercante, hemos saludado con energía el hecho de haber apartado de tan importante organismo su anterior responsable, cuya gestión estuvo fundamentalmente encaminada a

minar los intereses de los Titulados Marítimo-Pesqueros en beneficio de la «Ley de la selva». Con la llegada del actual Director General, existe una mayor permeabilidad en las relaciones de este Colectivo con la Institución, por lo que aprovechamos para reclamar un mayor esfuerzo al objeto de ir acercando las posiciones que todavía nos separan.

La realmente grave crisis que está atravesando el transporte marítimo de cabotaje, afecta también al colectivo náutico-pesquero, lo cual no quiere decir que las medidas políticas que se tomen para compensar los efectos de los malos tiempos, sean únicamente a costa de nuestros Titulados. Unas medidas políticas que han de diversificarse y extenderse a otros aspectos que pudieran parecer secundarios para la actividad productiva, pero que no lo son desde una perspectiva humana. Estamos refiriéndonos al abandono de las tripulaciones en momentos delicados, al subempleo, al control de los acuerdos laborales, al paro, y a otros tantos aspectos delicados que se agravan con la crisis.

Además, la situación de los Titula-

dos Náutico-Pesqueros en Marina Mercante, todavía dista de ser la ideal. Deben tomarse numerosas medidas encaminadas a normalizar el desarrollo profesional marítimo-pesquero en la Marina Mercante, en un mercado digno que acabe con la actual situación de precariedad.

Hemos saludado recientemente el anuncio del Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación, pero detrás de ese ambicioso título del cual esperamos ver pronto resultados tangibles, debe cobijarse también la acción diaria encima de los barcos, la inspección rigurosa de los mecanismos de seguridad de los buques, los cursillos permanentes de formación de las tripulaciones para la prevención de accidentes, a todo eso que es la labor a pie de obra ha de presentársele una atención prioritaria.

Es cierto, como se recoge en ese Plan, que el Gobierno español ha de llevar un exhaustivo control de los buques extranjeros que bordean nuestras costas, pero también ha de tomarse el máximo interés por las tripulaciones españolas que recalcan en puertos extranjeros y en zonas de elevado riesgo, de



Planitec, S. L.
PAPELERIA TECNICA

TIENDA:

Velázquez Moreno, 49

Telfs. (986) 222919 - 222918

Fax: 431707 - 36202 - VIGO

PLANITEC MANTIENE EL RUMBO

SI ERES TITULADO Y PROFESIONAL DE LA PESCA, TRABAJA CON SEGURIDAD
EN **PLANITEC** ENCONTRARAS LA MAYOR FUENTE DE DATOS EN PLANOS PROFESIONALES
DE PESCA, QUE TE AYUDARAN A TOMAR UNA DECISION CON GARANTIA DE EXITO

Infórmate en AETINAPE o acude directamente a:

VELAZQUEZ MORENO, 49 - V I G O

ASAMBLEA GENERAL

forma que sean beneficiarios de la atención diplomática y humana necesaria para hacer más llevadero el contratiempo.

En cuanto a la organización administrativa de los asuntos del mar, esperamos que dé frutos rápidos el proceso de reforma y unificación de todos los organismos que hoy continúan desperdigados. Es necesaria una decidida acción política, para acabar con la excesiva atomización de las competencias marítimas por la que siempre se criticó al Estado desde todos los sectores.

Además, no podemos olvidar que faltan sólo dos años para que se haga realidad el proyecto europeo de 1992, y por eso estamos en el momento más indicado para solicitar del Gobierno que apueste fuerte ante las autoridades europeas en favor de una digna homologación con los trabajadores del mar de la Comunidad.

Es cierto que en los últimos años, y en especial, la Secretaría General de Pesca Marítima ha abierto las puertas de la Administración a los Titulados Náutico-Pesqueros, considerados por fin oficialmente capacitados para acceder a las plazas del Cuerpo de Inspectores de Pesca del Estado, una conquista que se ha conseguido a la promulgación del famoso Real Decreto del 30 de diciembre del 87, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, donde se reconoce la profesionalidad de los Titulados de Máquinas.

Hablando de reformas, no podemos olvidarnos de la que quizá sea la más importante de todas cuantas se están llevando a cabo: la reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras. En ello estamos todos empeñados y se hace necesaria la participación de todos en un proceso de reforma que ha de tener como objetivo final elevar el nivel formativo de los futuros profesionales del mar. Esta reforma ha de servir para garantizar la incorporación definitiva de los Titulados Náutico-Pesqueros a las diferentes áreas vinculadas al sector marítimo, así como a la docencia, luga-



res hasta ahora vetados para los Náutico-Pesqueros. Una reforma que ha sido impulsada definitivamente por el Secretario General de Pesca Marítima.

En este sentido, hay que insistir en que se debe frenar la creación de Escuelas Náutico-Pesqueras, potenciando las existentes y adaptando sus instalaciones, ubicación y funciones a las características del mercado de trabajo y del avance de las tecnologías. Cabe recordar el triste episodio que se acaba de vivir en Galicia por la obstinación de una camarilla política local en ampliar los estudios náutico-pesqueros sin tener en cuenta las reducidas posibilidades que se daban y el proceso de reforma en el que estamos insertos.

Mientras tanto, se hace necesario el máximo control de las escuelas encargadas de impartir la enseñanza, por la vía de una rigurosa inspección, y sobre todo el freno a los cursillos que sin rigor alguno renacen intermitentemente a lo largo de la costa, en ciertos casos promovidos incluso por algún Gobierno Autonómico, y que suponen una clara actitud fraudulenta hacia el beneficio público, ya que no cuentan con una garantía académica suficiente.

Conviene hacer, por último, una pequeña referencia a la Administración Pesquera del lugar donde nos encontramos. Un país con una actividad pesquera cuyo peso específico en la economía no se corresponde con la impor-

tancia que sus sucesivos gobiernos le han dado hasta ahora. En Galicia, la pesca siempre ha sido la pariente pobre de la Administración, no tanto por la cantidad de recursos que se dedican a su presupuesto, sino también por la falta de profesionalidad y de criterios claros que asola a las personas que tienen la responsabilidad de gobierno en el área pesquera, sobre todo en lo referente a este último Gobierno, sobre cuyo Director General de Pesca, Tomás Rodríguez Mosquera, recayeron gravísimas acusaciones.

Un período electoral como el actual es quizá uno de los mejores momentos para reflexionar sobre el asunto, confiando en que la nueva Administración que mañana mismo nombrará el pueblo gallego, haga renacer con viento fresco la esperanza en el sector productivo más importante de Galicia.

Ya por último, tenemos que recordar y llamar la atención de los poderes públicos y la sociedad en general, sobre los cuatro marinos secuestrados en Mozambique por fuerzas de la RENAMO, para los que deseamos una pronta liberación; así como para el Capitán Rosales, cautivo en las cárceles de Irán a la espera de un juicio que se retrasa continuamente.

Agradeciéndoles nuevamente su presencia, deseo un futuro mejor para el mundo marítimo-pesquero.

Muchas gracias.

RS
CUANDO REDES SALINAS VA EN CABEZA LA CONFIANZA LE SIGUE

REDES SALINAS, S. L.

**FABRICACION DE REDES SINTETICAS
PARA LA PESCA DE ARRASTRE**

DELEGACIONES:

PASAJES DE SAN PEDRO

Parque de Avidavieta, s/n
Teléfono 39 49 85

LA CORUÑA

Muelle de Linarez Rivas, 65
Teléfono 24 01 00

V I G O

Avda. Orillamar, 175 Interior
Teléfono 29 94 50
Télex 83668 RSSL

HUELVA

Avenida Enlace, s/n
Teléfono 25 58 60

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Muelle de Rivera, 19
Teléfonos 27 24 74 - 27 22 16
Télex 95622 RSSL

C E N T R A L :

La Cerca (Carretera Ctral.-Alicante) - Teléfonos (965) 31 04 08 - 31 03 54
P.O. BOX 45 - Télex 95622 RSSL-E
CALLOSA DE SEGURA (Alicante - España)



Urge la reforma de la Administración Marítima

—Creación de un «módulo» administrativo de Marina Civil. La refunción en este módulo de los órganos:

- Secretaría General de Pesca Marítima.
- Dirección General de Puertos y Costa.
- Dirección General de Marina Mercante.
- Instituto Social de la Marina.

Esta alternativa fue apoyada por los ministerios de Economía y Hacienda, Trabajo, Industria, Agricultura, Pesca y Alimentación, y Transportes. Se opuso el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

b) En materia de organización de competencias en los puertos y costas:

—Organización de la Administración Marítima Periférica y Portuaria sobre una base integrada que comprenda las mismas unidades que las definidas en el módulo administrativo. (Marina Mercante, Puertos y Costas, Pesca e Instituto Social de la Marina).

—Las competencias relativas a Costas se atribuirán a un órgano periférico de nivel regional (Demarcaciones de Costas) y el resto de competencias a un órgano de nivel provincial, sin perjuicio de las unidades locales que requiriesen los propios servicios.

—Los puertos gestionados por un organismo con autonomía, personalidad jurídica propia, habilitado para actuar de acuerdo con las normas de derecho privado. Regido por un consejo de administración, formado entre otros por representantes de las diversas unidades integradas en el módulo de Administración Marítima Periférica.

—Las competencias de tutela, planificación, control, coordinación y gestión de los puertos de la Administración del Estado deberán ejercerse por un «holding» de naturaleza empresarial y carácter institucional (Instituto Estatal de Puertos) encuadrado en el módulo de Administración Marítima.

—Coordinación por medio de convenios con los puertos transferidos a las Comunidades Autónomas.

Esta alternativa la patrocinaron los ministerios de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Agricultura, Pesca y Alimentación, Trabajo y Seguridad Social, Administración Territorial. Se adhirió Economía y Hacienda e Industria y Energía.

Obras Públicas propuso una similar desvinculando el holding portuario a la Administración Marítima.

c) En materia de Ordenación de Personal de la Administración Marítima destaca:

—Clasificación de los puestos de trabajo y necesidades estimadas por departamentos.

—Posibilidad de transferir a la Administración Marítima Civil a Jefes y Oficiales del Cuerpo General de la Armada y de su Reserva Naval Activa.

—Dotar a la Administración Marítima Española de un cuerpo con formación técnico marítima, titulados náuticos-pesqueros, ingenieros, biólogos...

—Formación y reciclaje del personal de la Administración Marítima para conseguir la más alta cualificación.

d) En materia de vigilancia marítima:

En junio del 86, el Secretario de Estado para la Administración Pública envió al Ministro de la Presidencia para su posible elevación al Gobierno, el informe de los trabajos realizados por la Comisión Interministerial de Estudio y Reforma de los Organos de la Administración del Estado, competentes en materia de actividades marítimas (COMINMAR) creada en enero del 85.

De este informe sobre los trabajos de la Comisión Interministerial se resumen las siguientes conclusiones y recomendaciones:

a) En materia de limitación de competencias marítimas (Grupo 1):

—La transferencia a la Administración Civil de las competencias desempeñadas por el Ministerio de Defensa, exceptuando las vinculadas directamente a la defensa nacional.

—Efectuar las reasignaciones de competencias marítimas entre los diversos departamentos ministeriales.

—La alternativa uno, propuesta del Ministerio de Defensa sugiere la permanencia de la situación actual de diversos servicios de vigilancia marítima, mejorando la coordinación de los mismos.

Y la alternativa dos defiende la creación de un servicio de vigilancia en el mar único (excepto en lo que afecta a la defensa nacional).

En esta alternativa hay dos variantes:

1.º Un servicio de guardacostas de carácter civil con naturaleza de organismo autónomo encuadrado en el departamento de competencia en materia de actividades marítimas. (Propuesta de los ministerios de Economía y Hacienda, Trabajo y Seguridad Social, Agricultura, Pesca y Alimentación, Transportes, Turismo y Comunicaciones).

2.º Un servicio de vigilancia marítima encuadrado en la Guardia Civil. (Propuesta del Ministerio del Interior).

La aprobación posterior de la Ley

Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de la Seguridad del Estado, en la que se incluye la creación de la Guardia Civil del Mar, puede suponer un serio retroceso en la reforma de la Administración Marítima del país

En el «Esquema para organización y sucesiva puesta en funcionamiento de un servicio de vigilancia en la mar» de la Secretaría Técnica de la Dirección General de la Guardia Civil, las misiones a desarrollar son todas aquellas conducentes a garantizar el cumplimiento de las disposiciones relativas a:

Pesca, Marina deportiva y de recreo, Seguridad y Salvamento, lucha contra la contaminación, resguardo fiscal del Estado y persecución del fraude y contrabando, actividades subacuáticas, control de personas, investigación marina y recursos no vivos, transmisiones radioeléctricas, terrorismo, contrabando de armas, tráfico de drogas, higiene y seguridad en el trabajo, control de las condiciones sanitarias.

De lo que deducimos que la creación de la Guardia Civil del Mar puede

suponer la completa militarización de las actividades marítimas.

Entre las razones que para esta Secretaría Técnica aconsejan que la vigilancia marítima sea desarrollada por la Guardia Civil está:

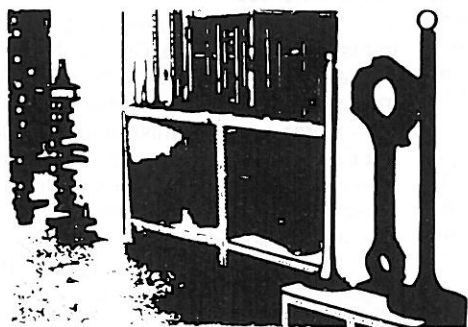
a) El carácter mixto de la Guardia Civil: estructura orgánica militar para misiones de tipo civil. Las ventajas de esta naturaleza militar la resumen en disciplina, dedicación e imposibilidad de huelga. Un cuerpo fuertemente jerarquizado a disposición de los distintos departamentos ministeriales con competencias en el ámbito marítimo.

Creemos que esta razón es de por sí ya suficiente para rechazar este proyecto, ya que en un Estado democrático y de derecho la eficacia se consigue con la capacitación profesional y no con la jerarquía. La claridad y la transparencia en las actuaciones, sobre todo en lo que concierne a la vida civil, se consigue con un funcionamiento democrático; no vemos acertado potenciar un cuerpo cuyo funcionamiento



TECNICA COMERCIAL MARITIMA

TECOMAR, S.L.



VALVULAS DE ADMISION Y ESCAPE · GUIAS DE VALVULA · ASIENTOS DE VALVULA · COJINETES · CAMISAS Y PISTONES RECTIFICADOS · RECUPERACION DE MATERIALES USADOS · APARATOS Y EQUIPOS ANTIEXPLOSIVOS ELECTRICOS STAHL · PRODUCTOS DE LA INDUSTRIA AUXILIAR DE CONSTRUCCION NAVAL · JUNTAS · PIEZAS FORJADAS PARA LA INDUSTRIA NAVAL

C. SAN PEDRO, 12

Teléfono 39-19 44 (4 líneas) - Télex 38039 TCMR - E

PASAJES DE SAN PEDRO (Guipúzcoa)

conculca para sus propios miembros los derechos más elementales que la Constitución reconoce a todos sus ciudadanos, —cada vez son más las voces dentro y fuera de la Guardia Civil que solicitan la desmilitarización del Cuerpo—. Juristas de renombre manifiestan lo anómalo de este funcionamiento en tiempo de paz.

b) Estima que la creación de este nuevo servicio de vigilancia no supondría aumentos significativos en los presupuestos del Estado.

Los medios que estima necesarios son:

—Personales: 1.200 plazas que saldrían de la propia Guardia Civil. 800 para las fuerzas embarcadas. 400 para apoyo en tierra.

—Medios materiales: 16 patrulleras de 30 metros. 42 patrulleras de 16 metros. 68 patrulleras de 10 metros.

Sin embargo las evaluaciones hechas por los ministerios de Economía y Hacienda, Transportes, Turismo y Comunicaciones, estiman en más de 25.000 millones el costo inicial para medios materiales de esta propuesta.

En cuanto a los medios personales, actualmente ni siquiera está cubierta la plantilla de especialistas fiscales de la Guardia Civil, estimando un coste adicional de 2 ó 3 mil millones por año para poder cubrir los nuevos puestos.

El personal embarcado sería al menos el doble de lo propuesto para poder cubrir con eficacia la vigilancia en las patrulleras previstas.

c) Para adquirir la especialidad marítima, propone dicha Comisión Técnica la creación de un Centro en el que se impartan enseñanzas de: Derecho del mar, legislación específica de cada departamento, normas de procedimiento, navegación, mecánica, transmisiones, operatividad en el servicio.

«Constituirá el profesorado de este Centro, además de la oficialidad de la Guardia Civil, profesorado universitario y se contará con la colaboración de Jefes y Oficiales de la Armada, así como



Técnicos de la Administración del Estado de los departamentos interesados».

Para la formación de especialistas dentro de la Guardia Civil cita el estudio de la Secretaría Técnica «la existencia en el Cuerpo de una oficialidad que posee adecuados conocimientos jurídicos, completados con licenciaturas o doctorados en derecho o económicas, que la capacita para disponer de un Cuerpo de docentes necesario en materia de Derecho marítimo y administrativo en general».

«El resto del personal de este Cuerpo posee una preparación física y una sólida instrucción profesional que haría que su formación se produjera en un breve período de tiempo».

El ambiente marítimo, dice el estudio, «no es totalmente desconocido a la Guardia Civil, por su función de resguardo fiscal, vigilancia de costas y puertos, así como por la información sobre las actividades que se realizan en dicho medio».

El único comentario que podemos hacer es que en la actividad marítima hay miles de profesionales con largos años de experiencia que están en las mejores condiciones para acceder a una Administración Marítima y a un Cuerpo de Vigilancia Civil. Máxime cuando la situación del sector está en una situación preocupante, tanto en la actividad mercante como en lo que respecta a la pesca, y sería una buena sa-

lida para un gran número de profesionales.

Creemos que no hay razones serias para tener paralizada la reforma de la Administración Marítima, y que es un despropósito que para la vigilancia marítima con las competencias indicadas el Gobierno opte por la creación de un Cuerpo nuevo y militarizado, cosa que no ocurre en el resto de la Comunidad Europea.

Estamos a tiempo de evitar la dispersión que significaría que cada organismo tuviera su servicio (además de la Armada, el Ministerio de Economía y Hacienda cuenta con el S.V.A., Transportes su servicio de guardacostas, el I.S.M., Secretaría General de Pesca y Comunidades Autónomas también cuentan con sus propios servicios y ahora la creación de la Guardia Civil del Mar dependiendo del Ministerio del Interior).

Un servicio civil y profesional, dependiente de una Administración Marítima y coordinada con las Comunidades Autónomas a través de acuerdos creemos que sería lo más racional, eficaz y económico. Una aspiración para los profesionales del mar y lo más sensato de cara al sector turístico y deportivo.

Somos los profesionales de la mar, sus organizaciones y sus centrales sindicales, los que podemos hacer que los partidos políticos definan su estrategia hacia la modernización de la Administración Marítima del país.



La victoria de Fraga en Galicia abre nuevas perspectivas para los asuntos pesqueros.

El ex-Conselleiro de Pesca, un honrado arquitecto frustrado por su Director General

Las elecciones parlamentarias de Galicia se han saldado con la mayoría absoluta de una opción política diferente a las que gobernaban allí. Manuel Fraga será el presidente de una de las comunidades más marineras de España y quizá sea buena hora para hacer una referencia más o menos extensa a lo que un cambio en la política pesquera de Galicia debe tener en cuenta.

Sería un dato positivo que la energía y la decisión que parece desbordar el líder de la mayoría parlamentaria de Galicia fue también aplicada a la administración de los asuntos del mar. El partido victorioso es el primero que se empeña en decir que la Xunta será diferente a la que sostuvo durante los últimos años el Gobierno autónomo gallego.

El caso es que el futuro Conselleiro de Pesca ha de enfrentarse a una inercia que no le resulta favorable. La herencia dejada por el elegante arquitecto orensano —la única provincia gallega que ni siquiera roza el mar— José Enrique Rodríguez Peña, no puede ser más negativa. A ello habían contribuido varios factores. Pero lo cierto es que no hay que considerar al Conselleiro culpable de todos los males, pues lo

que él hizo fue permitir poner en práctica los criterios de otras altas personalidades del departamento, que teóricamente sería técnicos especializados en la materia que administraban.

Lo eran sólo en teoría. Los equivocados criterios definidos por profesionales ajenos al mundo de la pesca han hecho que el honrado galleguista Rodríguez Peña haya pasado a la historia oceánica de Galicia con una bochornosa cicatriz. Fue sólo en el último tramo de los dos años en los que gobernó la Xunta tripartita cuando surgieron problemas con esos funcionarios encabezados por el Director General de Pesca, Tomás Rodríguez Mosquera, quien además de convertir el departamento en una oficina clientelar para sus amigos, resultó ser un dudoso administrador imparcial de los recursos públicos y hubo de retirársele la posibilidad de utilización de su firma en las cuentas bancarias de la Consellería.

La debilidad mostrada por la Consellería en el asunto del segundo ciclo de la Escuela de Formación Náutico-Pesquera de Ribeira no fue más que el escandaloso símbolo de lo que ha sido la política del departamento. Hay que añadir a ello las continuas contra-

taciones por vía de las amistades y el enchufismo, realizadas desde las antipodas de la profesionalidad, cerradas al colectivo náutico-pesquero. Además, las obstinadas operaciones populistas, como la que dramatizó al país en plena campaña electoral, cuando demostraron el absurdo al que eran capaces de llegar al subvencionar el rescate de un buque con métodos medievales; eso sí, sin que se escuchara una mínima palabra acerca del estado de los sistemas de seguridad y salvamento marítimo por los que todos debiéramos —sobre todo en Galicia— luchar con cualquier arma.

Resumiendo, en los ambientes marítimos de Galicia no cesan las quinielas acerca de quién se hará cargo de una Consellería que, a pesar de ser de las más importantes estructuralmente en el marco de la economía gallega, está considerada en San Caetano como el farolillo rojo de las existentes, debido a su inane y monótona existencia.

La dotación del segundo grado de Formación Profesional para el Centro Marítimo-Pesquero de Santa Eugenia de Ribeira (La Coruña), ha hecho correr ríos de tinta en la prensa local. Uno de esos artículos, firmado por un político local, denota muy bien la perplejidad y la confusión que asoló a quienes defendían tan descabellada solución al conflicto. Una perplejidad y una confusión que simplemente no se entienden.

Analizar el mencionado artículo es un sano ejercicio de conciencia. Es cierto que la misión de los gobiernos es eliminar las desigualdades, hacer inversiones en carreteras, y tantas otras acciones que conllevan siempre un deterioro de las barreras existentes. Todo ello no es un error, ha de hacerse, pero con criterios de solidaridad, pues el Gobierno tiene también esa obligación, ya que sus miembros no son los dueños del dinero que administran.

Cuando en el artículo referido se dice que «a los alumnos se les interna en contenedores, se les da de comer bajo «manu militari», se les obliga a ser productores siguiendo pautas del más rancio estilo franquista», y aún manifiesta el desconocimiento de las residencias de los politécnicos en los que los alumnos conviven. Más valdría que antes de escribir en un periódico, se procurara ese tipo de informaciones para no incurrir en tan tremendos errores de enfoque.

No se trata de conceder «cosas» a pueblos en función de su mayor o menor extensión, sino en función de sus necesidades. La impresión, en función de lo leído sobre el tema y dada la flota de Ribeira, respaldada por las palabras de un Conselleiro, es que no lo necesita.

Y planteamos varias preguntas:

—¿Sabe usted que el Estado está sosteniendo lujos que todos no estamos en condiciones de sostener, contando con más de 2.500 centro de F.P., lo cual quiere decir que es la más alta cifra de Europa?

En busca del voto perdido.

Un centro de F.P. Marítimo-Pesquero para un solo buque

—¿Sabe que estos centros tienen una ocupación menor del 58%?

—¿Sabe que hay abandonos del 60% al final de la F.P.-1 y del 80% al terminar la F.P.-2?

—¿Sabe que tan solo del 3 al 5% del alumnado procedente de la F.P. reglada accede al ejercicio de su profesión?

—¿Sabe que tan solo el 9% de la flota activa tiene entre 75 y 200 TRB y 600 CV., y por tanto qué títulos les serían exigibles para el mando?

—¿Y sabe usted que Ribeira tan solo tiene un buque de esas características?

Pero se da en la clave un poco más adelante: «El problema no es la F.P.-2, para cuestionarse a continuación si se necesita un modelo educativo diferente y apostamos por ello. Lo más preocupante de ello es que usted sea profesor de F.P., dado que debiera ser un observador privilegiado de los cambios que se están operando con motivo de la reforma del sistema educativo, y dado que el actual, por el que usted aboga, se ha demostrado tan nefasto que

sus propios creadores han llegado a calificarlo como «sumidero de las enseñanzas». Antes de lo que usted piensa, el nuevo modelo entrará en vigor —al menos en la rama marítimo-pesquera— en estructura modular, y adaptada al resto de Europa. Si ello se sabía, se podían haber tomado las cosas con un poco más de calma, pues varios aspectos de la reforma está previsto que se pongan en marcha a partir del próximo curso.

De no tener toda esta información, le rogaríamos que se aplicara la máxima del «si no sabes, no hables». Puede seguir tomándole el pelo al pueblo, aunque es recomendable que se tenga en cuenta que el pueblo, tarde o temprano, acaba cansándose.

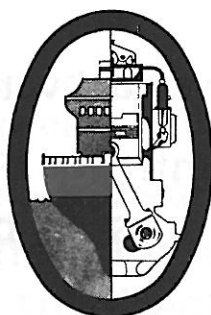
En este clima de consejos, le rogamos que piense esto: nada descompone tanto como la propia conciencia y por lo que dice en su artículo y los calificativos que utiliza, no debe tenerla usted muy «compuesta», porque para un buque no es necesario crear una escuela.

«EL CAMINO MAS CORTO» SUMIMAR

*Podemos suministrarles los REPUESTOS
que Vd. necesita,
en cualquier Puerto del Mundo*



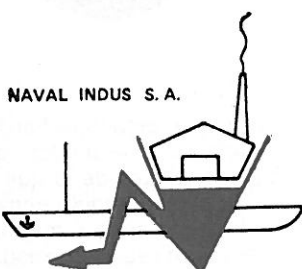
**conózcanos
a fondo**



SUMIMAR, S. A. .

SUMINISTROS MARINOS

Gaintxurizketa Bidea
Polígono Industrial 108 Par. 1 A-B
Telefono (943) 49 24 87 (7 líneas)
Télex 38221 SMMR
Fax (943) 49 25 70
20100 — LEZO (Guipúzcoa)



NAVAL INDUS S. A.

NAVAL-INDUS, S. A.

Instalaciones y Reparaciones Navales e Industriales

- ◆ Reparaciones de Motores, Alternadores y Dinamos.
- ◆ Reparaciones de Instalaciones Navales e Industriales.
- ◆ Instalaciones Eléctricas de Baja-Alta tensión y Comunicaciones.
- ◆ Especialidad en Electrónica Naval e Industrial
- ◆ Estudio de Proyectos en General así como mantenimiento.

Vial XIII - Parcela, 3 (El Cebadal)

☎ 27 42 04 - 27 42 08

35008 - Las Palmas de G. Canaria



Una reflexión sindical sobre el sector pesquero



Nos complace que sea la mano trabajadora de Nicolás Redondo la que inaugure esta sección de artículos en los que los líderes de diferentes colectivos sociales con presencia en el mundo marítimo, expondrán sus perspectivas sobre el mar y sus circunstancias. Comenzamos por el Secretario General de la UGT, pero seguiremos con los líderes de otros sindicatos, organizaciones patronales, profesionales y de todo tipo.

Por D. NICOLAS REDONDO URBIETA

Secretario General de la
Unión General de Trabajadores

Como sindicalista y Secretario General de la Unión General de Trabajadores, expondré algunas consideraciones acerca del colectivo de trabajadores dedicados a la pesca, así como sobre la defensa de sus intereses y los medios de solución de los principales problemas con que se enfrentan.

La actividad de la pesca marítima ocupa a un importante número de trabajadores de nuestras poblaciones costeras, que han visto y padecido la desfavorable evolución del sector y el descenso en el nivel de empleo y en las condiciones laborales. Nos encontramos ante una situación que exige medidas concretas e inmediatas que corrijan las actuales deficiencias y coloquen al sector y a sus trabajadores en el lugar que, como potencia pesquera, en la CEE nos corresponde.

Modernizar el sector pesquero español es un reto cuya superación significa nada menos que la pervivencia del mismo.

La actuación de la CEE, principalmente a través de la política pesquera comunitaria, así como la de la autori-

dades estatales y autonómicas, tendente a la modernización de la actividad pesquera, ha de incluir, junto a medidas de relanzamiento económico, una mejora de las condiciones de trabajo a bordo y la protección de la vida y la salud de los trabajadores. La repetida modernización debe responder asimismo al principio del crecimiento cualitativo, preservando el medio ambiente marino que, además de ser la fuente de recursos para la actividad pesquera, constituye un elemento básico de la estabilidad ecológica. A este respecto, nuestra Propuesta Sindical Prioritaria recoge bajo el punto 16 el derecho de los trabajadores y sus sindicatos en los planes de protección del medio ambiente.

La política de la CEE en materia pesquera, partiendo del principio de solidaridad, debe prestar atención especial al sector pesquero español, tanto por el gran número de trabajadores cuya vida laboral se ha dedicado íntegramente al mar como por la importancia que para las industrias de transformación y conservas de alimentos tiene la acti-



COLABORACIONES

vidad pesquera. Como sector primario de la economía ha de recibir de los poderes públicos así como de los agentes sociales un trato preferencial que evite el abandono de la actividad por parte de los trabajadores que no encuentran justa compensación al trabajo en ella realizado.

Los intereses de los trabajadores del sector pesquero requieren un tratamiento diferenciado que, junto a las reivindicaciones propias de los demás asalariados, aborde los problemas del trabajo en alta mar y la inserción y participación en la vida social, que, en bastantes ocasiones, supone dificultades para quienes pasan tanto tiempo lejos de tierra firme.

Nuestros trabajadores pesqueros han de contar con una formación profesional actualizada cuyas certificacio-

nes posean un reconocimiento general; se trata de una medida que es reclamada por los trabajadores y puede resultar realmente eficaz contra el desempleo. La posición sindical en esta materia, recogida en la Propuesta Sindical Prioritaria, reclama la implantación de un sistema único de certificaciones y homologaciones profesionales que validen la experiencia y formación profesional adquirida, con participación de la Administración y de los agentes sociales. La libre circulación en el interior de las Comunidades Europeas sólo será verdaderamente libre cuan-

do el trabajador que decida desplazarse posea junto a la cualificación necesaria para su profesión una certificación válida internacionalmente.

El sector pesquero sólo es detalladamente conocido por los que le han dedicado una vida pero, en cualquier caso, es de plena aplicación al mismo el principio del diálogo social como forma eficaz y democrática de promover su desarrollo y modernización.

Los sindicatos, y en particular la UGT, han de responder al papel social que nuestra Constitución les encomienda, luchando resueltamente en defensa de los intereses de los trabajadores pesqueros, por una mejora sustancial de la situación en que éstos se encuentran. En este empeño la UGT desarrollará una labor activa, intensa y permanente.

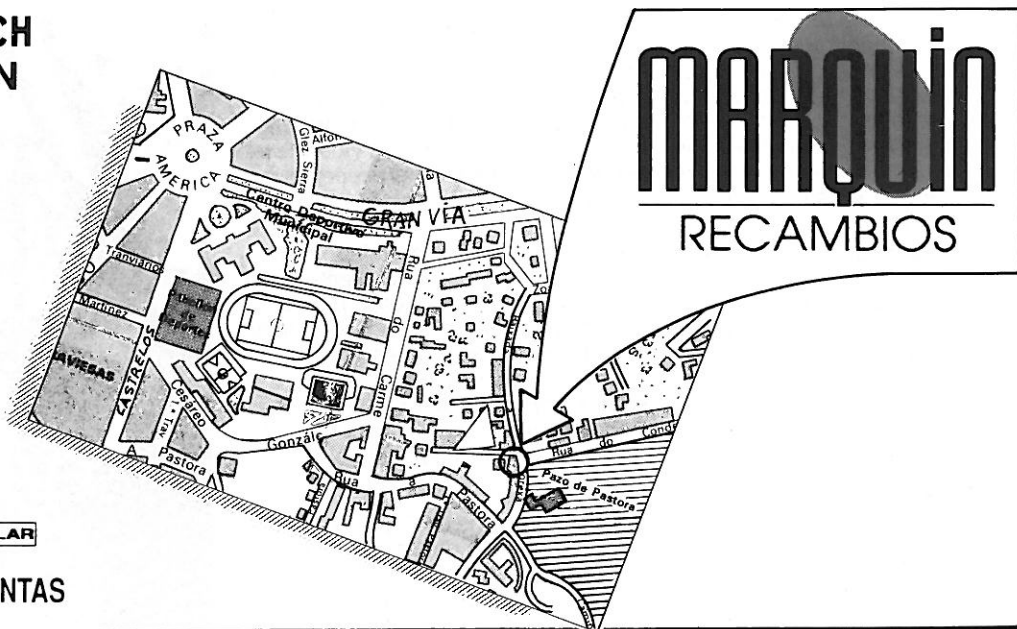
BOSCH
FULMEN
Bendix

ppg
FILTROS

MANN
FILTROS

Fleetguard
FILTROS

CATERPILLAR
FILTROS
HERRAMIENTAS



Bajada Santo Tomé de Freijeiro, 50 Teléfono: (986) 47 26 86

36210 VIGO



El sector pesquero asturiano

Por el Excmo.
Sr. D. JESUS CADAVIECO HEVIA
Consejero de Agricultura y Pesca
del Principado de Asturias



La pesca de bajura o artesanal significa el mayor potencial del sector en Asturias, distribuido a lo largo de más de 300 kilómetros de litoral y con unas peculiares características socioeconómicas.

La modernización y mantenimiento de la flota, seguridad a bordo, conservación y gestión de los recursos y la comercialización y revalorización de los productos del mar, son aspectos que se plantean los pescadores y objetivos contemplados en los planes de actuación del Gobierno regional, que dirige sus esfuerzos a conseguir, en definitiva, una mejora de las condiciones de trabajo y una elevación de las rentas.

Para la modernización de la flota, desde 1987 la Consejería tiene suscrito un convenio con una entidad financiera, por el que se facilitan ayudas económicas a embarcaciones de eslora menor a los nueve metros, destinados a, entre otras, reparación de cascos y motores, adquisición de equipos de navegación y comunicaciones.

En cuanto a la seguridad a bordo, si bien es cierto que la mar es un medio hostil, en el que los accidentes en ocasiones se producen por causas im-

previsibles, fruto a veces del azar, no es menos cierto que un porcentaje elevado de los siniestros ocurren por no contar a bordo con los medios adecuados que pudieran evitarlos.

En 1990 tenemos previsto crear una línea de subvenciones que facilite la adquisición de elementos de seguridad, siendo conscientes de que es preciso conjugar las acciones de dotación de equipamiento con el adecuado adiestramiento de los tripulantes para alcanzar las cotas de seguridad necesarias.

La conservación y gestión de los recursos ante la indudable disminución de la pesca en nuestras costas, constituye, igualmente, una tarea prioritaria. Preservar los recursos significa establecer las medidas necesarias para que el propio recurso tenga un aprovechamiento productivo. No se trata de conservar por conservar, sino de conservar para la explotación racional y gestionada.

El Centro de Experimentación Pesquera, adscrito a la Consejería, desarrolla una intensa labor de estudio de los recursos. Durante 1988 y 1989 se realizaron dos importantes campañas de prospección de fondos frente a las

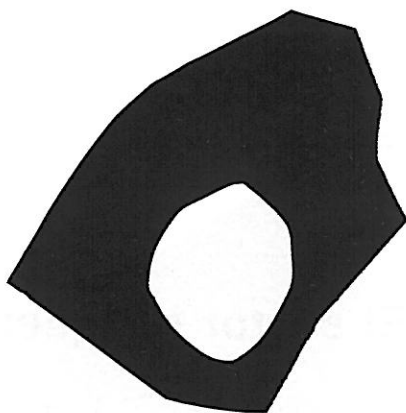
costas asturianas, en zonas no habituales para nuestra flota, con el objetivo de identificar especies poco conocidas que, a medio o largo plazo, puedan tener el valor económico suficiente que haga rentable su explotación.

Otros estudios se refieren a las algas marinas, recurso con notable importancia económica en el Principado, que cuenta con un programa específico, iniciado en 1987 y que estará ultimado para finales de 1990. El objetivo es tener cartografiados los campos de algas de interés comercial que puedan ser susceptibles de explotación, en base a la superficie, profundidad y biomasa existente. Una vez culminados los estudios, será posible ordenar el aprovechamiento del recurso.

También se realizan estudios sobre otros recursos de nuestro litoral: erizo de mar, percebe y angula configuran el cartel principal de los ya iniciados. No cabe duda la importancia que supone el tener garantías de que estos recursos se preservarán en un futuro próximo por el conocimiento que tendremos de los mismos.

Como novedad en nuestras costas, se cuenta ya con el proyecto de cons-

COLABORACIONES



trucción y fondeo de un arrecife artificial, que constituirá un nuevo biotopo en el que irán integrando relaciones animal-vegetal que en el tiempo darán lugar a comunidades biológicas inexistentes en el área de instalación. Se aprovecharán espacios arenosos no productivos, por lo que en ningún caso interferirán en la normal actividad de los pescadores. Es intención de la Consejería que el primero de estos biotopos esté instalado en la primavera-verano del próximo año, repitiéndose la experiencia en los años siguientes hasta cubrir aquellas áreas del litoral que se pretenden recuperar.

En el capítulo de comercialización y revalorización de los productos la carencia de información suficiente sobre el sector y la propia complejidad del

mismo, hacía muy difícil dar respuesta a determinados problemas. La renta del pescador está en función no sólo de lo que pesque, sino de la suerte a la hora de la venta; y no sólo eso, sino de que sea posible la misma. el conocimiento de la «realidad posible» del sector lo aporta un estudio, financiado por la Consejería, dirigido esencialmente a plantear vías de comercialización; estudio que se presentará al sector en los primeros días de 1990.

Además de lo reseñado, la Consejería lleva a cabo un programa amplio de mejora de las infraestructuras de ca-

da una de las Cofradías y Lonjas, a las cuales va dotando de los servicios más indispensables. Cámaras de frío para conservar la pesca, equipos electrónicos de pesaje y venta, depósitos de regulación del marisco, son, entre otros, ejemplo de un camino recorrido en poco tiempo para cubrir las necesidades del sector.

No obstante todo lo anterior, es preciso reconocer que ningún esfuerzo de la Administración tendría plena eficacia si no contamos con el elemento más importante: «el profesional de la mar». Afortunadamente en el litoral asturiano está la muestra, como ejemplo, de verdaderos pescadores; por ello, para quienes tenemos responsabilidades de Gobierno, es obligado ofrecerles día a día la máxima dedicación.



TRICASA



- Reparaciones navales y venta de maquinaria marina e industrial
- Distribuidores exclusivos para Canarias de motores Baudouin

Urbanización El Cebadal Vial 1 Parcela 30 G
Telex: 95091 ATRI - E Apartado 2325

Teléfonos 22 28 52 - 53
35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



La Formación Náutico-Pesquera en Francia

Por el Ilmo.
Sr. D. JOSE IGNACIO ESPEL FERNANDEZ
Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco

Hoy en día no se concibe ninguna actividad en la que el factor de la formación no ocupe un lugar importante. Esta afirmación adquiere una gran relevancia en el mundo de la formación marítima; no podemos imaginar un moderno buque de pesca sin una tripulación adiestrada en las nuevas técnicas de navegación y captura de pesca. Es más, la formación en el mundo de la mar es vital; constituye una vía obligada para la adecuación de la pesca europea al nuevo marco mundial.

La constante evolución de las técnicas exige un reciclaje continuo de los profesionales y las formas pedagógicas.

De otra parte, el mundo de la pesca como actividad extractiva se encuentra vinculado a un sinnúmero de actividades industriales y comerciales que reclaman un campo más amplio en la preparación de los profesionales de la pesca. ¿Quién imagina hoy en día a un patrón de un pesquero sin unos mínimos conocimientos de comercialización y de la política común de pesca de la CEE?

Es evidente que el conjunto de la formación pesquera ha de ser activa y

evolucionar simultáneamente con el desarrollo de la técnica pesquera.

El modelo francés es importante para nosotros, de un lado sus buques faenan en muchos caladeros con vascos y gallegos hasta el punto de que se ha creado un código de buena conducta para palangreros y arrastreros que trabajan en la misma zona. De otra, el elevado desarrollo de las nuevas tecnologías y la importancia de su acuicultura nos presentan un espejo en el cual compararnos.

La importancia pesquera nos la dan los siguientes datos:

CEE. FLOTA PESQUERA

Países	Número buques	%	BRT	%
Alemania	1.097	1,23	89.083	4,38
Francia	13.466	15,18	199.931	9,84
Italia	20.254	22,84	260.777	12,83
Holanda	10.041	11,32	131.429	6,47
Bélgica	212	0,24	22.610	1,11
R. Unido	6.490	7,32	117.358	5,77
Irlanda	1.566	1,76	35.501	1,75
Dinamarca	6.863	7,74	123.507	6,08
Grecia	5.430	0,61	172.651	8,49
España	17.332	19,54	695.924	32,24
Portugal	5.498	6,20	183.588	9,03
TOTAL	88.679	100,00	2.032.309	100,00

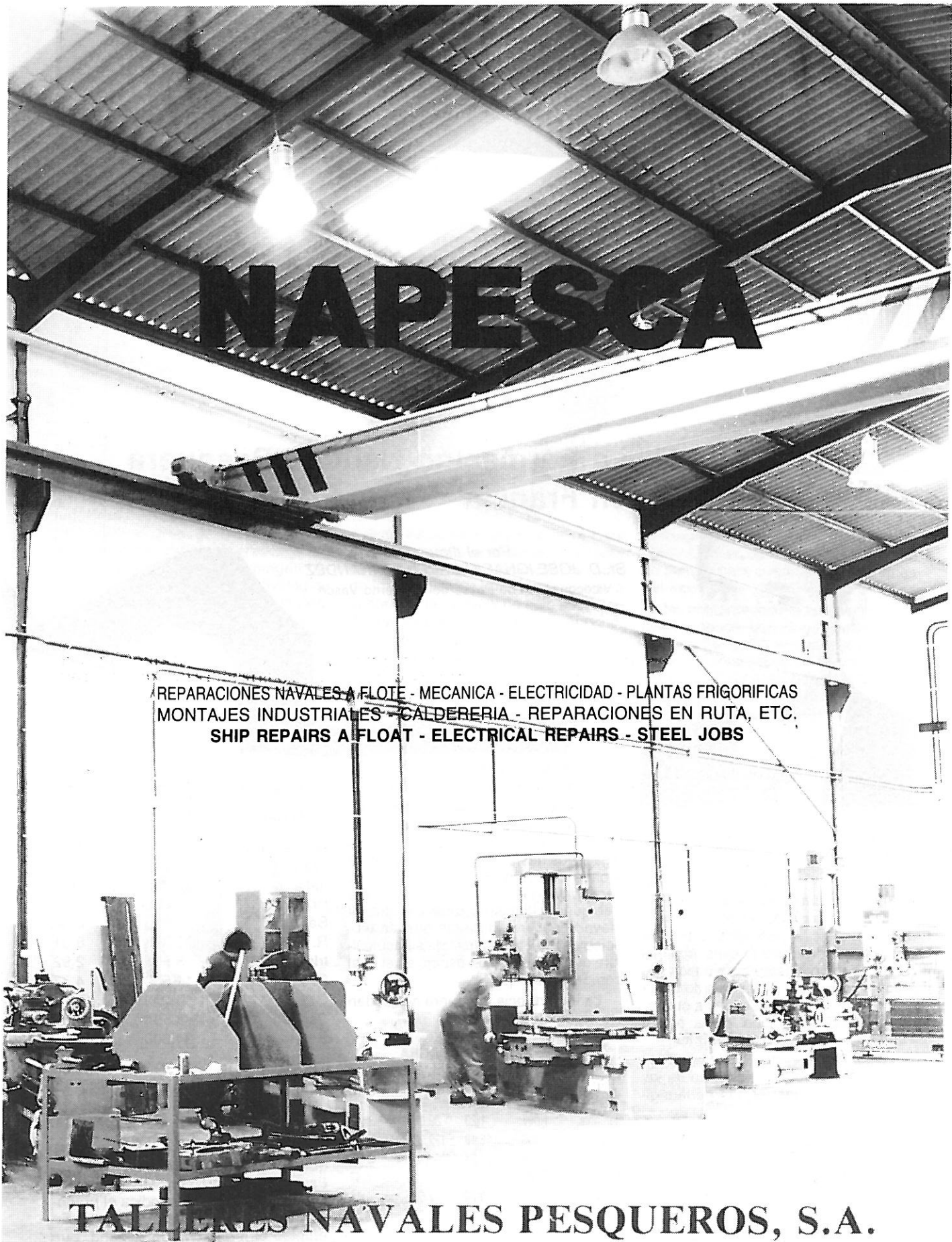
CEE.

EMPLEO EN EL SECTOR PESQUERO

Países	Empleos	%
Alemania	5.227	1,79
Francia	20.177	6,90
Italia	34.000	11,66
Holanda	4.206	1,44
Bélgica	865	0,30
R. Unido	23.358	8,01
Irlanda	8.506	2,92
Dinamarca	14.500	4,77
Grecia	40.000	13,72
España	106.584	36,57
Portugal	34.000	11,66
TOTAL	291.425	100,00

Es de resaltar que en número de buques Francia representa el 77,6% de España, al contrario en TRB, únicamente es el 28,7%, lo que indica el predominio de unidades de poco porte. En empleo es el 18,6% de España, que denota la existencia de tripulaciones pequeñas pero tecnificadas.

El esquema de titulaciones de puente es sencillo y con períodos que rompen la escolaridad para realizar prácticas de mar.



NAPESCA

REPARACIONES NAVALES A FLOTE - MECANICA - ELECTRICIDAD - PLANTAS FRIGORIFICAS
MONTAJES INDUSTRIALES - CALDERERIA - REPARACIONES EN RUTA, ETC.
SHIP REPAIRS A FLOAT - ELECTRICAL REPAIRS - STEEL JOBS

TALLERES NAVALES PESQUEROS, S.A.

Certificado de aptitud de Marino Pescador

Prepara a los alumnos para la profesión de marino pescador en materia de navegación, seguridad y técnicas de pesca.

Para ser admitido se requiere tener 14 años y ser apto físicamente.

La duración de la escolaridad es de tres años.

Certificado de Patrón de Pesca Costera

Se entiende por pesca costera la que ejercen los buques cuya lejanía del puerto base no excede nunca de 96 horas.

Como condiciones de acceso se requieren: 1.º Tener 18 años cumplidos. 2.º Justificar al menos 18 meses de navegación en el servicio de puente. Se valora la posesión del Certificado de Aptitud de Marino Pescador.

Escolaridad de 12 semanas y un examen.

Asistente de Pesca

Ejercen de segundo de a bordo en buques de pesca de altura (la realizada por navíos que se alejan del puerto base más de 96 horas), o bien de asistentes de puente-pesca en buques dedicados a la pesca industrial (la realizada por embarcaciones de más de 25 metros de eslora o de 150 TRB, en mareas de larga duración).

Condiciones de acceso: 1.º Tener 18 años cumplidos. 2.º Justificar 18 meses de navegación en el puente de pesca, de los cuales, al menos 6 han de ser de mareas superiores a 24 horas.

La escolaridad es de un año y el título no se entrega hasta que el candidato ha cumplido 21 años.

Patrón de Pesca

Lo precisan los patrones de buques dedicados a la pesca de altura, o bien



pueden ejercer de segundos oficiales en buques dedicados a la pesca industrial.

Condiciones de acceso: 1.º Ser asistente de pesca. 2.º Justificar 48 meses de navegación, de los que 24 han de ser posteriores a la obtención del título de Asistente de Pesca. 3.º Tener 21 años cumplidos.

La escolaridad es de doce semanas y un examen.

Capitán de Pesca

Se exige a los capitanes de navíos dedicados a la pesca industrial.

Condiciones de acceso: 1.º Ser Asistente de Pesca. 2.º Justificar 48 meses de navegación a la pesca, de los que 24 han de ser posteriores al título de Asistente de Pesca. 3.º Tener 21 años cumplidos.

La escolaridad es de un año y examen.

El esquema de titulaciones para el servicio de máquinas es el siguiente:

Permiso de manejo de motores

Capacita para el manejo de motores hasta 110 Kw. o bien ocupar plaza de segundo mecánico a bordo de navíos hasta 370 KW. o bien ocupar plaza de asistente de motores hasta 750 Kw.

Condiciones: Tener 18 años y aptitud física.

La escolaridad es de dos semanas de 40 horas.

Certificado de Motorista de Pesca

Permite: 1.º El mando de motores que no superen los 500 Kw. 2.º Los de segundo mecánico en navíos de potencia inferior a 1.100 Kw. 3.º Asistente en un motor que no supere los 2.200 Kw.

Condiciones de admisión: 1.º Tener 18 años y ser apto físicamente. 2.º Justificar 18 meses de navegación

Escolaridad: Doce semanas de 40 horas.

Oficial Mecánico de 3.ª Clase Electro-Motorista

Permite: 1.º El mando de un motor de una potencia inferior a 750 Kw. 2.º Ocupar plaza de segundo mecánico en motores de menos de 1.500 Kw. 3.º Asistente a bordo de un navío de una potencia de 6.000 Kw.

Condiciones: 1.º Tener 21 años cumplidos. 2.º Justificar 30 meses de navegación en el servicio de la máquina.

Escolaridad: Treinta semanas y examen. La admisión es restringida en base al «currículum» del alumno.

Oficial Mecánico de Pesca

Autoriza: 1.º El mando de motores hasta 6.000 Kw. 2.º Ocupar plaza de segundo mecánico hasta 7.500 Kw. 3.º Asistente de mecánico hasta 15.000 Kw.

Condiciones: 1.º Mediante concurso a nivel nacional, parte de las plazas están reservadas a los candidatos que poseen un título de formación marítima y justifican seis meses de navegación en el servicio de máquinas de un pesquero.

Escolaridad: Dos años. El título se entrega después de 18 meses de navegación en la máquina de un pesquero.

Como resumen final, diremos que la diferencia de la formación pesquera francesa con otras se centra fundamentalmente en la gran importancia que se da a los períodos de prácticas.

PROMOTORES «RIVERMIÑO, S. L.» CONSTRUCTOR «ATANES»

Rúa Otero Pedrayo • Teléfono (981) 87 14 74



EN EL CENTRO DE SANTA EUGENIA DE RIVEIRA
VENTA DE VIVIENDAS - LOCALES COMERCIALES Y PLAZAS DE GARAJE
VISITENOS E INFORMESE: TELEFONOS (981) 84 03 96 - 83 04 15

AUSTIN ROVER



SERVICIO OFICIAL

TECNAUTO RIVEIRA, S. L.

MECANICA - CHAPA - PINTURA

Avda. de Ferrol, 11
Teléfono (981) 87 33 52

SANTA EUGENIA DE RIVEIRA
(LA CORUÑA)



Centro Regional de Operación de Vigilancia y Salvamento de Etel-Francia

Por D. FRANCOIS C. BREUILLOT
Jefe del CROSS ETEL-FRANCIA

Francia está dotada de una red de cinco Centro Regionales Operacionales de Vigilancia y Salvamento (CROSS) que mantienen una permanencia operacional sobre el conjunto del litoral metropolitano.

Al igual que sus homólogos de Grasse, Jobourg, Corsen y Lagarde, el CROSS Etel es un centro especializado de los asuntos marítimos, que depende del Ministerio encargado del mar.

Está bajo la autoridad orgánica del Director Regional de Asuntos Marítimos de Bretaña. Representa al Prefecto Marítimo de la II Región (Brest) para la búsqueda y salvamento de las personas en peligro en la mar. Así como cuando interviene en operaciones de policía marítima o de coordinación de los medios del Estado en el mar.

Como para los otros CROSS establecidos en el litoral metropolitano, el CROSS-Etel asume las principales misiones siguientes:

- Búsqueda y salvamento en el mar.
- Vigilancia de la navegación marítima.

- Vigilancia de las pescas marítimas.
- Recopilación y difusión de la información sobre la polución marina.
- Participación en la difusión de la información náutica.

La zona de acción del CROSSA se extiende desde el paralelo del Raz de Sein (48° 02'N) al norte de la frontera española, al sur. Su límite oeste es el meridiano 8 oeste.

Además de las instalaciones de Etel, sede del CROSSA, que funcionan permanentemente 24 horas sobre 24, un subcentro (Sous CROSS Soulac) está instalado en Soulac.

El conjunto formado por el CROSS-Etel y el Sous CROSS Soulac está dirigido por un Administrador de Asuntos Marítimos, que dispone de un estado mayor de cinco oficiales, de los cuales uno es el responsable del Sous CROSS Soulac.

El resto del personal se compone de oficiales del Cuerpo de Asuntos Marítimos y marineros puestos a su disposición por el Ministerio de Defensa, al igual que agentes administrativos de Asuntos Marítimos. El total es de 60 personas, 15 en Soulac.

El CROSSA y su subcentro de Soulac tienen un conjunto de medios técnicos importantes, particularmente en materia de radiocomunicaciones:

—Emisores-receptores VHF: Once estaciones con repetidores han sido instaladas para permitir la vigilancia del canal VHF marino 16 (156,8 Mhz) de seguridad en toda la zona costera, desde Raz de Sein a la frontera española a partir de Etel y Soulac, conforme a los compromisos internacionales de Francia.

—Emisores-receptores HF de 750 W en Etel y Soulac.

—Emisores-receptores VHF Seguridad Civil en Etel y Soulac.

—Emisores-receptores VHF AERO en Etel y Soulac.

—Comunicadores telefónicos y télex PTT, Marina y redes especializadas.

—Camión equipado con PC Móvil con radar y radios.

El Sous CROSS de Soulac asegura, bajo la autoridad de CROSS Etel, la dirección de las operaciones costeras de la Isla de Ré hasta la frontera española. El Sous CROSS Soulac está activado de 7 a 22 horas en invierno. (Continuación de vigilancia por el centro Etel de 22 a 7 horas.

Búsqueda y salvamento marítimo

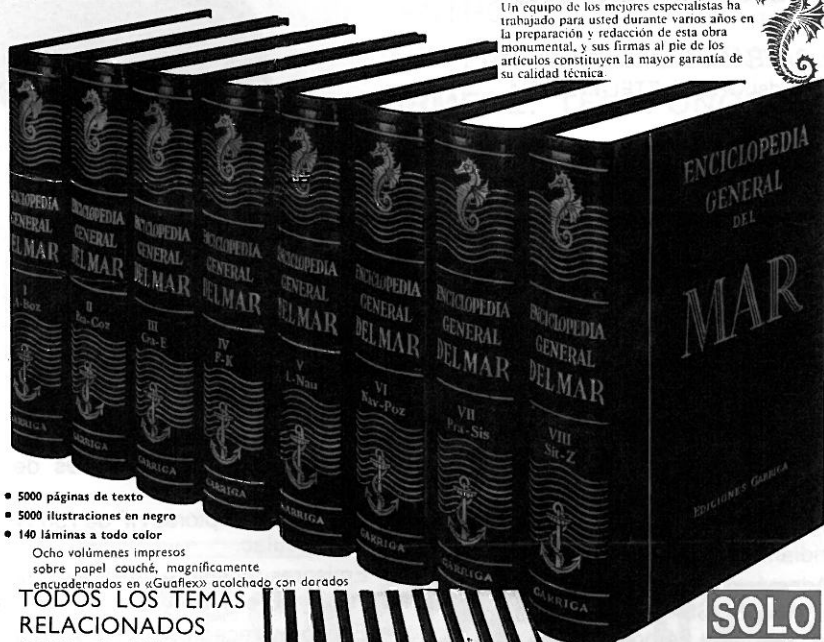
El Decreto de 2 de mayo de 1988 ha confiado a los Prefectos Marítimos la responsabilidad de las operaciones de búsqueda y salvamento de las personas en apuros en el mar en las zonas

COLABORACIONES

ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR

EN UNA NUEVA EDICIÓN REVISADA, PUESTA AL DÍA Y AMPLIADA EN OCHO GRANDES VOLUMENES

Un equipo de los mejores especialistas ha trabajado para usted durante varios años en la preparación y redacción de esta obra monumental, y sus firmas al pie de los artículos constituyen la mayor garantía de su calidad técnica.



- 5000 páginas de texto
- 5000 ilustraciones en negro
- 140 láminas a todo color

Ocho volúmenes impresos sobre papel couché, magníficamente encuadrados en «Guafex» acolchado con dorados

TODOS LOS TEMAS RELACIONADOS CON EL MAR

Flora y fauna marinas
Geología y geografía del mar
Pesca deportiva e industrial
Buceo, caza, fotografía y televisión submarinas
Oceanografía física, química y biológica
Puertos, arsenales, costas
Construcción Naval
Embarcaciones de recreo
Regatas y cruceros
Marina Mercante
Marina de Guerra
Armamento
Navegación
Legislación
Usos y costumbres marineras
Arte e Historia, etc., etc.

PROMOCIÓN ESPECIAL
Comprando la Enciclopedia del Mar de 8 tomos cuyo precio es de 68.900 pesetas contado o 5 meses: 75.000 pesetas en 25 meses se regala Los secretos del Mar.

LAS PERSONAS INTERESADAS DIRIGIR SU PEDIDO A:
Distribuciones Gaizka
Apartado de Correos 6.037 - Bilbao
Teléfono 431 00 90
Indicando su nombre, dirección, entidad bancaria, número de cuenta, y número de teléfono.

SOLO
3.000 PTAS.
AL MES



ESTOS
12
volumenes de
obsequio

metropolitanas de responsabilidad francesa. (Prefecto Marítimo de la II Región en Brest en lo que concierne a la zona cubierta por el CROSSA.

Para el ejercicio de esta responsabilidad al sur del paralelo de Raz de Sein, el Prefecto Marítimo dispone del CROSS-Etel, cuyo jefe es su representante permanente. El CROSS-Etel es el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo. Está, a ese título, incluido en la red de centros de coordinación de salvamento previsto por la Convención Internacional del 27 de abril de 1979, llamada Convención de Hamburgo.

El jefe de CROSSA, igual que los oficiales de Asuntos Marítimos que ha designado a ese efecto, son coordinadores de los medios de salvamento (C.M.S). Aseguran la dirección de las operaciones de salvamento en la zona de responsabilidad del CROSS, salvo cuando el Prefecto Marítimo decide tomar personalmente la dirección de las operaciones de salvamento.

Para permitirle desempeñar sus misiones de salvamento, el CROSSA:

—Asegura una permanencia operacional (radio, télex, teléfonos) 24 horas sobre 24, todo el año.

—Tiene el día la lista completa de medios de intervención disponibles.

Recibe las alertas y todas las informaciones relativas a la búsqueda y salvamento.

Puede llamar en caso de necesidad a importantes medios navales, aéreos y terrestres:

—Del Ministerio encargado del mar (Siete pequeños barcos de motor y 16 delegaciones de los Asuntos Marítimos).

—Del Ministerio de Defensa:

- Marina Nacional, con sus edificios en Brest, Lorient y Bayonne; sus aviones de largo radio de acción de Lann-Bihoué, sus helicópteros pesados de Lanvéoc-Poulmic.

- Ejército del Aire, con su helicóptero PUMA SAR de Cazaux.

- Gendarmería Nacional: barcos de motor, helicópteros ligeros, brigadas terrestres, patrulleras de la Gendarmería Marítima.

- De la Protección Civil: helicópteros ligeros; bomberos: zodiacs, brigadas.

- De la Aduana: lanchas, aeronaves.

- De la Sociedad Nacional de Salvamento en el Mar y sus 50 unidades permanentes, asegurando más del 30% de las operaciones, igual que navíos pertenecientes a organismos o personas privadas en virtud de la obligación de asistencia a la vida humana en el mar.

Cada año el CROSS-Etel y su subcentro de Soulac participan en más de 1.200 operaciones de rescate de buques mercantes, pesca y recreo, implicando a más de 3.000 personas.

Cooperación internacional en materia de salvamento

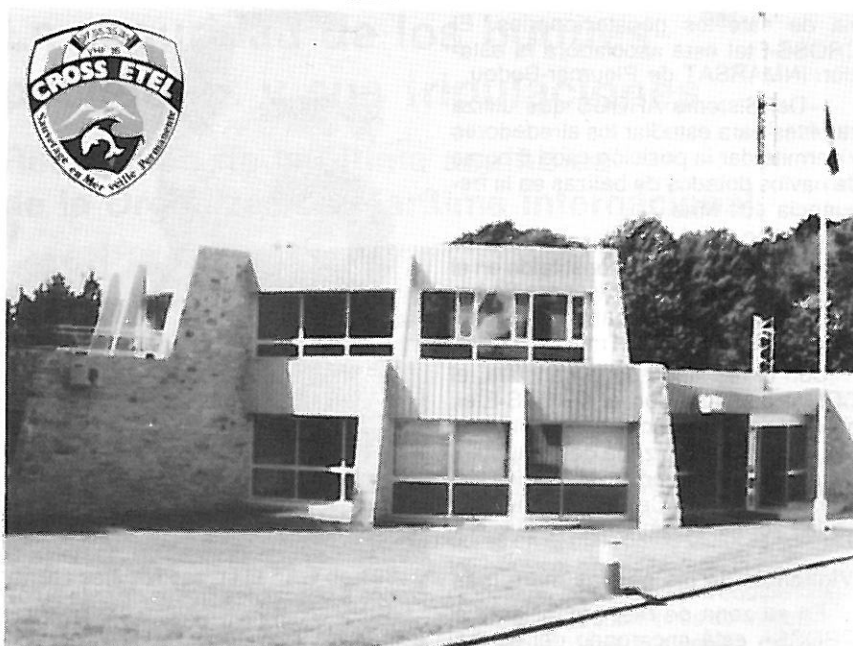
El CROSS-Etel ha sido designado como organismo francés de enlace en un cierto número de sistemas nuevos de cobertura mundial, teniendo como finalidad principal o accesoria, el salvamento marítimo.

Se trata:

- Del Sistema Sarsat-Cospas, que constituye ya el primer elemento operacional del Sistema Mundial de Peligro y Seguridad en el Mar, gracias a satélites rusos y americanos de órbita polar, a balizas 406 Mhz de alta precisión y a centros receptores asociados a los Centros de Salvamento.

Este sistema ya ha demostrado su gran eficacia, permitiendo particularmente recuperar varias tripulaciones de veleros de alta competición después de que el Centro francés de recepción situado en Toulouse haya transmitido la alerta al CROSS-Etel.

- Del Sistema INMARSAT, que permite a todo buque abonado entrar en contacto inmediatamente por teléfono o télex, con un Centro de Salvamento.



COLABORACIONES

vía de satélites geostacionarios. El CROSS-Etel está asociado a la estación INMARSAT de Pleumer-Bodou.

—Del Sistema ARGOS que utiliza satélites para estudiar los alrededores y permite dar la posición cada 6 horas de navíos dotados de balizas en la frecuencia 401 Mhz.

—Del Centro de Consulta Médica Marítima de Toulouse, constituido en el seno del SAMU 31 y que opera 24 horas de 24, consultas marítimas por radio con los navíos en el mundo entero.

Con el resultado de la consulta, el CCMM contacta con el CROSS-Etel, quien dirigirá la evacuación sanitaria si el navío está en su zona de competencia, o contactará con el «Maritime Rescue Coordination Center» competente en las zonas extranjeras.

Vigilancia de las pescas marítimas

En su zona de responsabilidad, el CROSSA está encargado del control operacional de las unidades de vigilancia de Asuntos Marítimos, una de cuyas misiones de base es la policía de la pesca. Además, en caso de participación de medios del Estado pertenecientes a otras administraciones, a la vigilancia de la pesca, el CROSSA asegura normalmente por delegación del Prefecto Marítimo de la II Región, la coordinación de sus acciones.

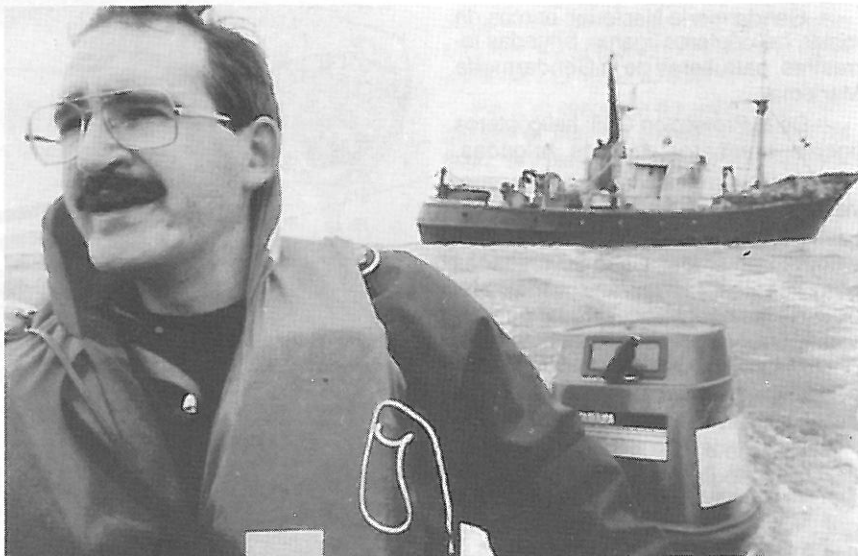
Por el hecho de la importación de las flotillas de pesca en su zona de competencia, esta misión es de primera importancia para el CROSSA.

Pone a este efecto:

—Medios navales y aéreos de vigilancia de Asuntos Marítimos, de la Marina Nacional, Aduanas francesas y Gendarmería Marítima.

Estos medios efectúan cada año alrededor de 27.000 horas de vigilancia.

—Medios informáticos que le permiten conocer, en tiempo real y en el cuadro de disposiciones transitorias relativas al Acta de Adhesión de España a la CEE, los buques españoles autori-



zados a pescar, los límites de esta autorización y verificar que estos buques suministran los informes que les son pedidos por los reglamentos comunitarios.

Cada año el CROSS-Etel hace controlar una media de 5.000 navíos extranjeros y hace volver, desviar, unos 50 hacia los puertos franceses por razón de infracciones cometidas en nuestras aguas territoriales o nuestra zona económica.

Estas medidas tienen como finalidad esencial la protección de los recursos del Golfo Gascogne en provecho de todos los buques de pabellón de los estados de la CEE.

Vigilancia de la navegación e información náutica

El CROSS-Etel puede pedir ayuda de los medios navales y aéreos del Estado para asegurar una vigilancia general de la navegación y rinde cuentas al Prefecto Marítimo de los hechos de los que tienen conocimiento, susceptibles de crear en el mar peligros para la navegación, la seguridad de las personas y de bienes o del entorno.

Difunde a horas regulares boletines meteorológicos costeros, preparados por los servicios de meteorología nacional, en el VHF Canal 13 (a las 4, 8, 14 y 19 horas), y de boletines meteorológicos especiales en caso de viento fuerte.

Propone a los servicios competentes de la Marina la difusión de avisos a los navegantes y asegura él mismo la difusión en el VHF si se presenta el caso.

Vigilancia de la polución marítima

En la lucha contra la polución accidental del mar y del litoral, el CROSS aporta su concurso recogiendo todas las informaciones relativas a la polución. Toma cada vez que es necesario la iniciativa de las misiones de información complementarias en vista de evaluar mejor la amenaza.

Alerta a las autoridades encargadas de la lucha, el Prefecto Marítimo y el Prefecto del Departamento cuyas costas están amenazadas al igual que el Procurador de la República para entablar persecuciones contra eventuales contraventores.



La seguridad de los buques pesqueros y sus tripulaciones

Resolución de la última asamblea de la Organización Marítima Internacional.

Por D. FERNANDO PLAZA

Ingeniero Naval. Director Adjunto de la
División de Seguridad Marítima
Organización Marítima Internacional (OMI)

Durante los días 9 y 20 del pasado mes de octubre tuvo lugar en Londres, la décimosexta sesión de la Asamblea de la OMI. Entre los muchos asuntos tratados en ella recibió especial relevancia la seguridad de los pescadores en el mar y se adoptó una resolución de gran trascendencia para el mundo pesquero, en cuanto que llama la atención de la comunidad marítima y especialmente de los órganos de la Organización Marítima Internacional para que den prioridad en sus deliberaciones a la seguridad del sector pesquero. La Asamblea se hizo eco de una iniciativa protagonizada por los países nórdicos (Dinamarca, Finlandia, Islandia, Noruega y Suecia), reconociendo hechos tan evidentes como que la pesca es una de las profesiones más antiguas y de alto riesgo a la que se dedica un colectivo importante del quehacer marítimo.

La Asamblea tomó nota del informe publicado en 1981 por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) con estadísticas de unos 150 países, donde se llega a la conclusión de que hay en el mundo 15 millones de pescadores. Se-

gún recientes datos recibidos de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sería necesario añadir unos cinco millones de pescadores no incluidos en las estadísticas de la FAO de 1981, lo que significaría que el número mundial estimado de pescadores ascendería hoy a algo más de 20 millones.

A título comparativo, se estima que en 1987 trabajaban en el sector del transporte marítimo de los países de la OCDE, en los que está matriculado el 35% de la flota mercante mundial, 308.000 marinos.

Pese a la importante labor realizada hasta la fecha en el marco de las organizaciones internacionales a fin de acrecentar la seguridad de los pescadores en el mar, aún no se ha logrado mejorar el historial de seguridad, es decir, reducir el número de accidentes laborales y lesiones fatales, que se encuentra entre los más elevados de cualquier otra profesión en el mundo. En algunos países las autoridades marítimas han manifestado que el número de lesiones fatales y accidentes laborales de los pescadores es entre cinco y diez veces mayor que el correspondiente a la gente de mar empleada en buques mercantes.

La seguridad de los pescadores depende de varios factores que la Organización Marítima Internacional ha dis-

tinguido en la labor que ha venido realizando para fomentar la seguridad de los buques pesqueros y de los pescadores en el mar. Estos factores son, entre otros, el propio buque, la construcción, la navegabilidad y el equipo de seguridad, las condiciones de trabajo y el alojamiento de la tripulación, así como la educación y la formación de los pescadores. Esta diversidad de factores hace que el panorama se presente a veces algo complicado pero hay que reconocer que a fin de lograr mejoras importantes de las normas de seguridad para los pescadores debe tenerse una visión global y un entendimiento completo de la relación entre todos estos factores.

En el Simposio Internacional sobre la seguridad y las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros celebrado en Rimouski, Canadá, del 22 al 24 de agosto de 1989, en el que participaron representantes de unos 25 países, entre ellos España, y de organizaciones internacionales que trabajan en las esferas de la seguridad marítima y la pesca, se llegó a la conclusión de que el fomento de la seguridad y la mejora de las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros merecen la mayor atención posible de todas las partes interesadas y, entre otras cosas, se invitó a las organizaciones internacionales a que trataran las



siguientes cuestiones con carácter prioritario:

- a. Estadísticas de siniestros marítimos y accidentes a bordo de buques pesqueros.
- b. Seguridad de los buques pesqueros, asistencia médica y operaciones de búsqueda y salvamento.
- c. Innovaciones técnicas y mejoras de las condiciones de trabajo y de vida a bordo y fomento de su aplicación en la práctica.
- d. Formación de los pescadores y fomento de su conocimiento de cuestiones relacionadas con la higiene y la seguridad a bordo de los buques pesqueros.

La Asamblea recordó que de conformidad con la resolución A.369(IX), la Organización Marítima Internacional convocó una conferencia diplomática en Torremolinos, del 7 marzo al 2 de abril de 1977, por invitación del Gobierno de España. En esta conferencia se aprobó el Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977. No obstante, el Convenio aún no ha entrado en vigor.

Debe recordarse, no obstante, que siguiendo las instrucciones recibidas del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, el Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros consideró en su 32.º período de sesiones, celebrado del 2 al 11 de septiembre de 1987, la posible revisión del Convenio de Torremolinos y sugirió que la manera más adecuada de que el Convenio entrará en vigor sería mediante la elaboración de un protocolo relativo al mismo; se acordó además que sería también conveniente elaborar otras directrices de seguridad para los buques pesqueros que no estuvieron sujetos al Convenio. En sus dos últimos períodos de sesiones el Comité de Seguridad Marítima apoyó la propuesta del Subcomité de elaborar un protocolo relativo al Convenio y fijó como plazo previsto para terminar esta labor el año 1992.

La Asamblea también recordó que en cooperación con la OIT y la FAO, la OMI elaboró directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños y también un documento que ha de servir de guía para la formación y titulación de pescadores. Las directrices no parecen haber alcanzado una aplicación amplia y hacen que se ponga en duda la eficacia, en las actuales condiciones pesqueras, de tales directrices de aplicación voluntaria para mejorar la seguridad de los pescadores en el mar.

En la deliberaciones sobre el tema, Dinamarca, Finlandia, Islandia, Noruega y Suecia opinaron que la Organización Marítima Internacional debería adoptar con carácter urgente las medidas necesarias para elaborar de manera global prescripciones que en un futuro muy próximo puedan mejorar la seguridad de los pescadores en el mundo y añadieron que si bien los problemas puedan ser en cierta forma distintos en uno y otro país, la manera de resolverlos es muy similar y, por tanto, la cooperación internacional en esta es-

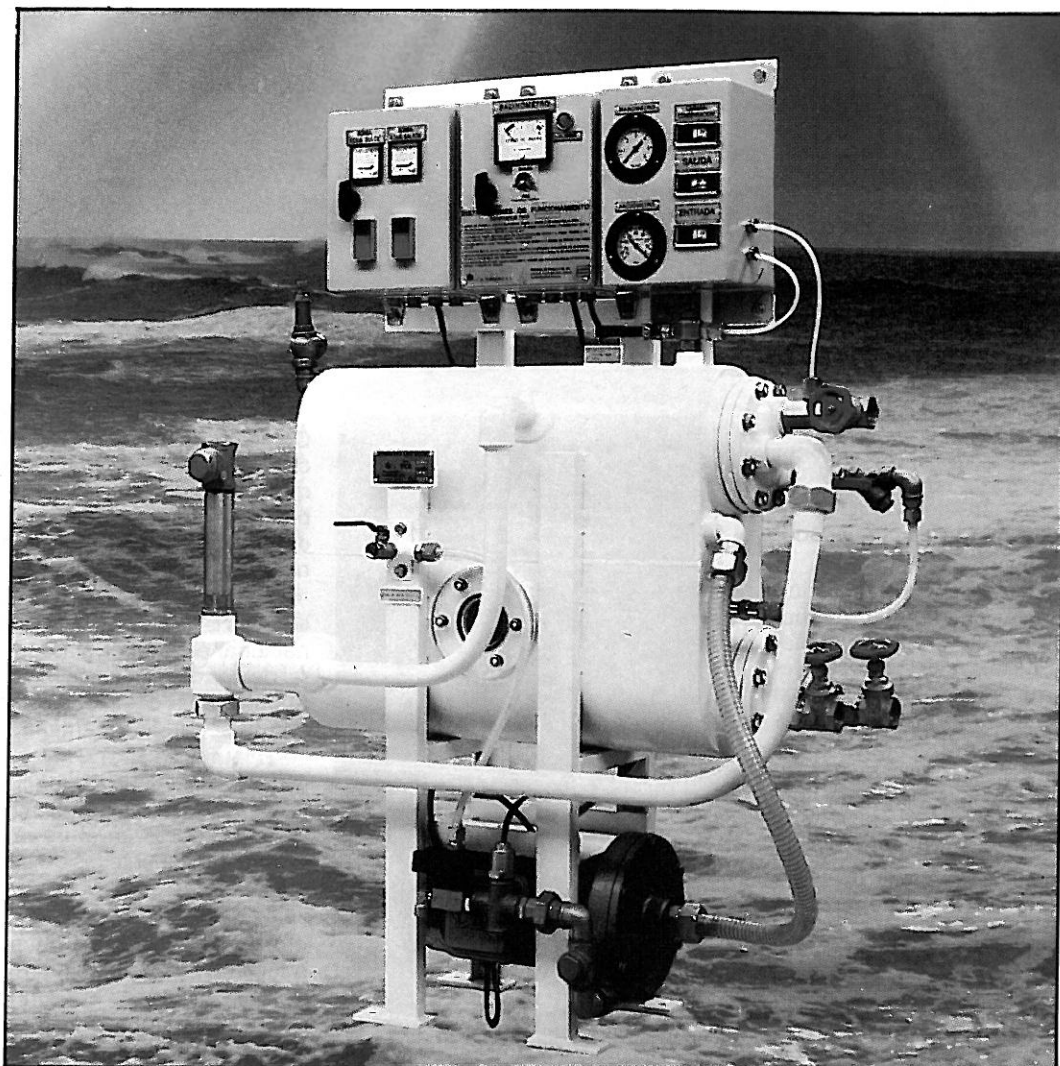
fera resultará útil no sólo para los pescadores sino también para las autoridades marítimas de los propios países.

En vista de la experiencia insatisfactoria en cuanto a la eficacia de prescripciones que no tienen carácter reglamentario, como las directrices arriba mencionadas, la Asamblea estimó que es de importancia primordial que la Organización Marítima Internacional oriente la labor que realiza para fomentar la seguridad de los pescadores hacia el establecimiento de normas mediante convenios internacionales. Esto se aplica no sólo a los buques pesqueros grandes sino también a los pequeños.

Al examinar el proyecto de resolución presentado por los países nórdicos, la Asamblea decidió que debería pedirse al Comité de Seguridad Marítima que considerara la posibilidad de enmendar asimismo el Convenio de Formación, 1978, a fin de incluir prescripciones relativas a la guardia de navegación a bordo de los buques pesqueros y a la formación y titulación de los pescadores, basándose en las resoluciones pertinentes de la Asamblea y en el documento FAO/OIT/OMI que ha de servir de guía para la formación y titulación de pescadores. Como innovación importante y con objeto de continuar mejorando la seguridad de los pescadores en el mar, la Asamblea convino en pedir al Comité de Seguridad Marítima que compilara estadísticas de siniestros de buques pesqueros y pescadores como cuestión de alta prioridad, con miras a elaborar las enmiendas necesarias a los códigos correspondientes.

La Asamblea, reconociendo también que durante el trabajo a bordo de los buques pesqueros se producen accidentes y siniestros, acordó que el Comité de Seguridad Marítima examinará también esta cuestión en estrecha cooperación con la OIT y la FAO, a fin de tener en cuenta la experiencia y la labor realizada a este respecto por dichas organizaciones.

Generador de agua dulce «TCS»



MODELOS STANDAR DE 1, 2, 3, 4, 6 y 8 TONELADAS/DIA

**POR LO COMPACTO Y COMPLETO DE LOS ACCESORIOS, PERMITEN
SENCILLEZ Y BAJO COSTO DE INSTALACION A BORDO
MATERIALES DE PRIMERA CALIDAD OFRECEN LARGA VIDA AL EQUIPO**



N. TORREIRO, S. L.

Polígono Pocomaco - Sector E, n.º 31
Teléfonos (981) 29 77 55 - 29 76 63
Télex 86288 POCEM-E - Fax (981) 28 42 46
15190 - MESOIRO - LA CORUÑA

DELEGACIONES:

VIGO: N. TORREIRO, S.L. C/ Cánovas del Castillo, 10
Teléfono 43 41 55

HUELVA: IDAMAR, S. A. Avda. Enlace, 16
Teléfonos 25 09 09 - 25 09 99

CADIZ: IDAMAR, S. A. Muelle de Levante, Caseta 310-311
Teléfono 27 92 86

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: COMERCIAL NAVAL
CANARIA. Juan Rejón, 17 - Telfs. 27 27 27 - 27 23 45

ONDARROA (Guipúzcoa): I.M.F.A. Muelle Eguzazu Kaia, s/n.
Teléfono 683 25 88

COLABORACIONES

En consecuencia, la Asamblea adoptó la resolución sobre seguridad de los pescadores en el mar, que se adjunta, y dio instrucciones al Comité de Seguridad Marítima para que asigne alta prioridad a las cuestiones relacionadas con la seguridad de los pescadores en el mar.

Como resultado de esta resolución se puede esperar que la OMI, y especialmente el Comité de Seguridad Marítima, ultime los textos del protocolo revisando el Convenio de Torremolinos sobre seguridad de buques pesqueros con el fin de que una conferencia internacional plenipotenciaria esté en condiciones de adoptarlo hacia 1993 y pueda entrar en vigor mediada la década del 90.

Para entonces, la comunidad marítima contará con un instrumento de legislación internacional en salvaguarda de la seguridad de los pescadores; lo que no puede ser sino bueno.

Resolución de la Asamblea de la OMI sobre la seguridad de los pescadores en el mar



LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima,

TENIENDO PRESENTE que la finalidad de la Organización Marítima Internacional es alentar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima,

TOMANDO NOTA de que las estadísticas disponibles muestran que el número de lesiones y accidentes entre los pescadores en el trabajo superan considerablemente las de otros marineros,

TOMANDO ASIMISMO NOTA de que más de 12 años después de su adopción el Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, no ha entrado aún en vigor,

CONSCIENTE de que pese a la im-

NAVILEKTRA s.a.l.

ELECTRICIDAD NAVAL E INDUSTRIAL

MONTAJES Y REPARACIONES

Central:
C/San Pedro, 8
Telfs. (943) 390041*- 390652
PASAJES DE SAN PEDRO

Delegación:
Egidazu kaia, nº 20-1º
Teléfono (94) 6832153
ONDARROA

portante labor realizada en el seno de la Organización Marítima Internacional respecto de la seguridad de los buques pesqueros aún no ha entrado en vigor ningún instrumento internacional que trate en particular de la seguridad de los pescadores en el mar,

CONSCIENTE TAMBIEN de que los buques pesqueros operan en zonas económicas que se adentran considerablemente en aguas internacionales y en los correspondientes medios marinos de aguas profundas,

ATENTA a los resultados del Simposio Internacional sobre la seguridad y las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros, celebrado en Rimouski, Canadá, del 22 al 24 de agosto de 1989,

RECONOCIENDO que es necesario trabajar a nivel internacional para seguir acrecentando seguridad de los buques pesqueros y de sus tripulaciones y que la Organización Marítima Internacional, en consulta con otras organizaciones internacionales como la Organización Internacional de Trabajo y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y Alimentación, es el organismo apropiado para ocuparse de este asunto,

RECONOCIENDO ADEMAS que para acrecentar la seguridad de los pescadores en el mar se debe prestar la debida atención no sólo al establecimiento de normas aplicables a los buques, al medio laboral y al equipo, sino también a la formación de los pescadores.

1. RESUELVE que la Organización conceda la mayor prioridad a los trabajos destinados a fomentar la seguridad de los buques pesqueros y de los pescadores en el mar;

2. PIDE al Comité de Seguridad Marítima que adopte las medidas necesarias a fin de alcanzar ese objetivo, incluidos, cuanto antes sea posible, el examen y aprobación de un protocolo relativo al Convenio Internacional de

Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, y la facilitación de la entrada en vigor rápida del protocolo y del Convenio;

3. INSTA al Comité de Seguridad Marítima a que estudie las estadísticas de siniestros de los buques pesqueros y los pescadores, con carácter prioritario, a fin de elaborar en una etapa posterior las correspondientes enmiendas a los convenios y códigos destinadas a acrecentar la seguridad de los pescadores en el mar;

4. PIDE al CSM que considere la posibilidad de introducir en el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, una enmienda relativa a la formación y titulación de la tripulación de los buques pesqueros,

teniendo en cuenta las resoluciones A.484(XII) «Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación de los buques pesqueros», A.576(14) «Normas aplicables a los patrones y oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora inferior a 24 metros que operen en aguas sin límites y aguas limitadas», A.539(13) «Titulación de los patrones y de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros» y el documento que ha de servir de guía para la formación y titulación de pescadores publicado por la FAO, la OIT y la OMI.



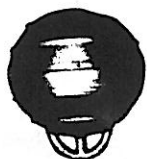


TALLERES ELECTRICOS DEL MUSEL, S. A. L.

REPARACIONES Y MONTAJES ELECTRICOS, NAVALES E INDUSTRIALES
CONSTRUCCION DE CUADROS, APARELLAJES ELECTRICOS
Y BOBINADO DE MOTORES

Oficinas: C/. del Aire, 22
Talleres: C/. Toledo, 23

Teléfono (985) 32 43 18
La Calzada - 33212 - G I J O N



EFECTOS NAVALES



PAZBEN

ESPECIALIDAD EN:

- GRILLETES
- PINZAS DE CHOCO
- FLOTADORES
- BOLSAS DE PLASTICO

C/ Tauro, n.º 80 - 2.º
Teléfono (928) 26 76 52 -

35009 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



Crisis de la flota congeladora

Por D. JOSE A. SUAREZ-LLANOS RODRIGUEZ

Secretario Técnico de la Organización
de Productores de Congelado del Puerto de Vigo

La situación actual por la que atraviesa la flota congeladora se puede calificar como crisis permanente de un sector que no encuentra vías de solución a sus problemas más acuciantes como son el acceso a caladeros y la inestabilidad del mercado.

Para hacer un diagnóstico de la crisis, nos debemos remontar a principios de la década de los 80. En esta época nos encontramos con una flota congeladora bien dimensionada, con la apertura de nuevos caladeros en el Atlántico Sudoccidental (Malvinas) y con un mercado proteccionista. Las dificultades derivadas de la ampliación a las 200 millas de las Z.E.E. de los Estados ribereños, se remontaron en gran parte gracias a la aparición del caladero de Malvinas, cuyo acceso al mismo fue totalmente libre entre 1983 y 1987. Por otro lado, el tipo de arancel medio en España era muy superior al de la CEE, con lo cual nuestro mercado se encontraba suficientemente protegido de las importaciones de terceros países.

Así pues, el aumento progresivo de la demanda interna de pescado congelado, unido a la protección del mercado y a riqueza de los caladeros, constituyeron los factores decisivos para

que el sector invirtiese en nuevas unidades pesqueras que pudiesen hacer frente a la demanda creciente de pescado congelado.

Ahora bien, el crecimiento de la flota no estuvo acompañado por una planificación adecuada que tuviese en cuenta el marco en el que se iba a desarrollar el futuro de la misma. La crisis del sector de la construcción naval contribuyó de manera decisiva a la ausencia de planificación de la flota congeladora. Así, con el fin de paliar la crisis, se favoreció la construcción de nuevos buques congeladores sin tener en cuenta los problemas de caladeros y mercados que conlleva un crecimiento incontrolado de la capacidad extractiva del sector.

Por otro lado, la entrada de España en la CEE supuso un nuevo marco jurídico y decisional que iba a contribuir a una mayor intensificación de los problemas por los que comenzaba a atravesar la flota española.

Como Estado miembro, asistimos en estos últimos años a un proceso diametralmente opuesto al que tuvo lugar a principios de los años 80. Así, para comprender la crisis actual que tener en cuenta los siguientes factores:

a) Sobredimensión de la flota.

En estos tres últimos años se han construido cerca de 50 buques congeladores, lo que supone aproximadamente un incremento del 30% respecto a la flota existente en 1985.

b) Reducción drástica de los caladeros.

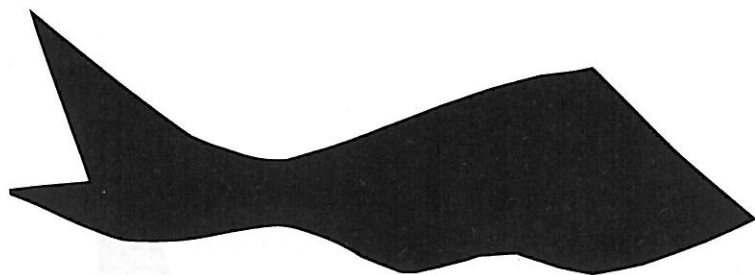
En la actualidad se puede afirmar que la flota congeladora cuenta tan solo con los caladeros de Malvinas, Namibia y Marruecos. Desde 1987, el acceso al caladero de Malvinas se ha regulado mediante la concesión de licencias que, poco a poco, han ido disminuyendo en número y aumentando en coste. La independencia de Namibia supondrá una reducción importante de la presencia de nuestra flota, al instaurarse una Zona Económica Exclusiva (Z.E.E.) de 200 millas. En cuanto al caladero de Marruecos, a nadie se le escapa la pretensión marroquí de ir progresivamente explotando sus aguas con la flota autóctona, construida en su mayor parte en astilleros españoles.

c) Crecimiento de las importaciones.

Pese a los mecanismos de regulación del mercado previstos en la normativa comunitaria y en el Tratado de Adhesión, lo cierto es que las importaciones de productos congelados han crecido considerablemente en estos últimos años. Como ejemplo, basta el caso de la merluza. Las importaciones de merluza congelada entera se multiplicaron por cuatro entre 1985 y 1988, y las de filete de merluza se multiplicaron por diez durante el mismo período.

Por otro lado, hemos entrado en la CEE con una desprotección total para el 70% de nuestra producción de pes-

COLABORACIONES



cado congelado. Así, todavía hoy, la merluza congelada carece de ayudas para el almacenamiento en caso de crisis del mercado y de la posibilidad de poder aplicar cláusulas de salvaguardia para frenar las importaciones de este producto. Para el resto de la producción, desgraciadamente, los mecanismos de regulación no han funcionado en la práctica. Así, las dos veces que España ha solicitado cláusulas de salvaguardia para frenar las importaciones de cefalópodos congelados a precios muy por debajo de los de la producción nacional, la CEE no ha podido aplicar dichas cláusulas con la celeridad suficiente, lo cual ha motivado un hundimiento de los precios en primera venta de estos productos contribuyendo de esta forma a una mayor profundización de la crisis.

Los primeros efectos de esta crisis no se han hecho esperar. En la actualidad estamos asistiendo al amarre de varias unidades pesqueras por falta de

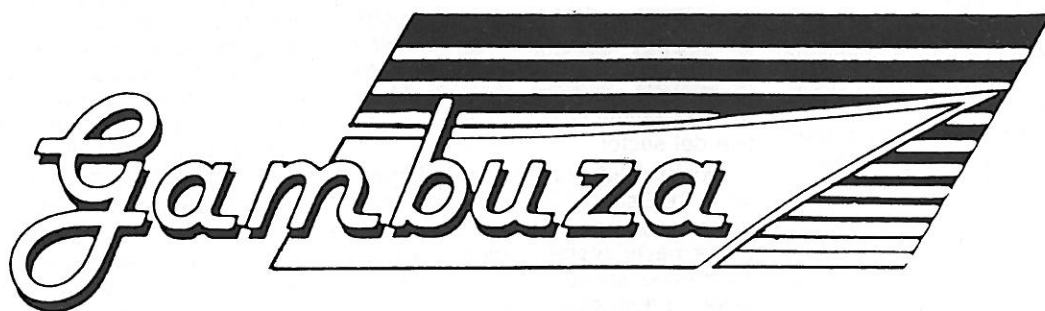
rendimiento económico en sus capturas. La tripulación ve como sus ingresos se han reducido notablemente en estos años, consecuencia directa del bajo precio que alcanza el producto en primera venta. Las instituciones financieras están viendo con preocupación la devolución de las deudas contraídas en la construcción de barcos que no consiguen rentabilizar sus capturas a causa de los graves desequilibrios del mercado.

Esta situación se agravará todavía más si el caladero de Namibia, en el que faenan más de 130 barcos, cierra drásticamente el acceso en los próximos meses. Por otro lado, la negociación de nuevos acuerdos preferenciales entre la CEE y los países del Este, abrirán el mercado comunitario a los productos pesqueros de esta importante flota, lo cual repercutirá negativamente en nuestro sector al tener que competir con una flota que, hasta la fecha, practica una política de precios to-

talmente distinta a la utilizada en una economía libre de mercado.

Si no queremos caer en el mismo error esta vez, cualquier tipo de solución debe pasar por una planificación del sector extractivo congelador consensuada entre la Administración pesquera y el propio sector. Para ello, debemos partir de un hecho cierto: la demanda de los productos de la pesca congelada crece progresivamente en la CEE y en el resto del mundo. Se trata por tanto de un mercado que tiene unas grandes expectativas de futuro. Por otro lado, la CEE no dispone de suficientes barcos y caladeros para satisfacer esta demanda, tal como lo demuestra su abultado déficit comercial de productos pesqueros congelados.

Por tanto, acudir al desguace de los barcos no parece la mejor medida para abastecer el mercado. Si lo hacemos, este hueco se cubrirá con flota de terceros países conocedores de la demanda creciente de este mercado. La



SUMINISTROS NAVALES

SHIP - CHANDLER

Serafín Avendaño, 6

Teléfonos 430077-431273 - Part. 201927
36201-VIGO

Telex: 83059-VASG.
Telefax: 986/434178

flota excedentaria habrá que ubicarla en nuevos caladeros a los que habrá que acceder mediante la negociación de acuerdos bilaterales de pesca sustentados bajo el principio de «acceso a los recursos = acceso al mercado». Esto es, negociación de licencias a cambio de contingentes de importación libres de aranceles en nuestro mercado. Si esta baza negociadora no fuera suficiente, habrá que pensar en la constitución de «joint-ventures» como una segunda vía para acceder a estos caladeros. Chile y Argentina constituyen dos buenos ejemplos para empezar estas negociaciones.

El resto de la flota habrá de ubicarse correctamente en los caladeros actuales, mediante una ordenación de los mismos, que permita controlar la oferta en todo momento. De esta forma, el sector estará mejor dimensionado para afrontar el reto de un mercado cada vez más liberalizado. La tradición, experiencia y el dinamismo son las bazas más importantes con que cuenta el sector para ser competitivos en un mercado en el que se garantice la libre competencia mediante el correcto funcionamiento de los mecanismos reguladores

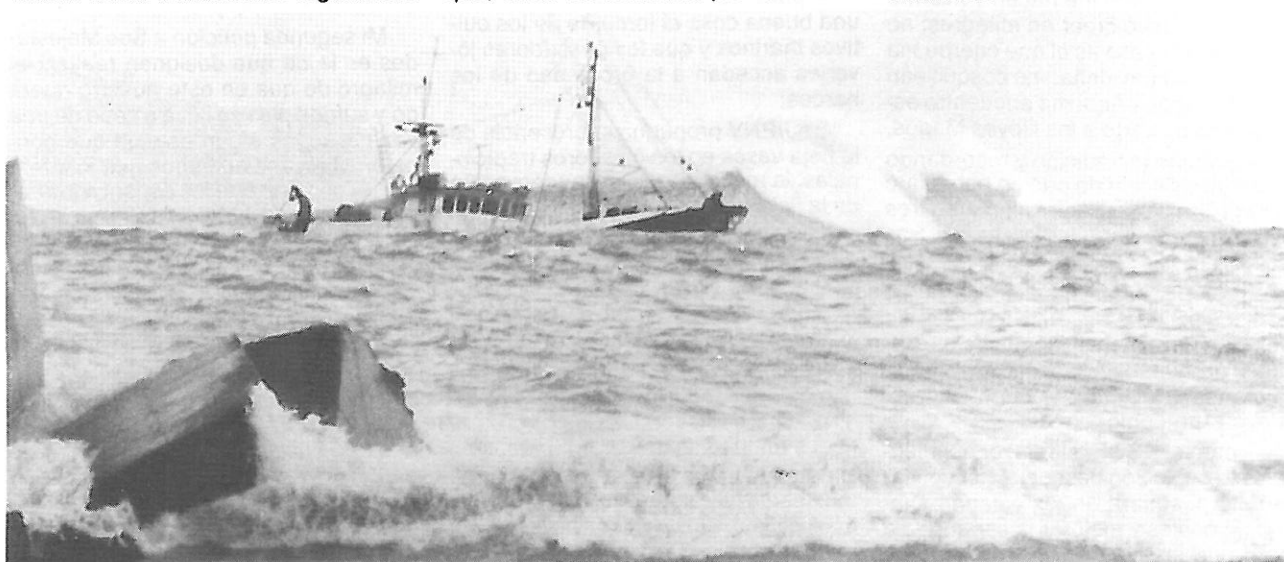
que impidan las importaciones a precios «dumping» o las meramente especulativas.

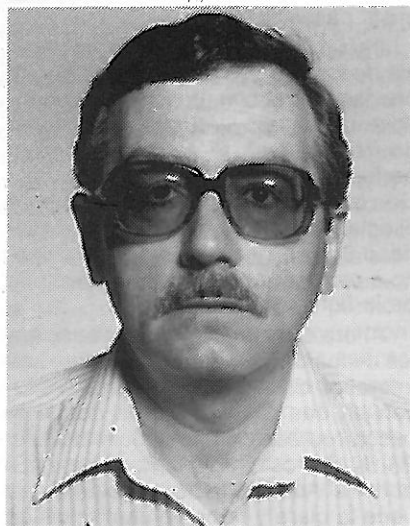
En definitiva, el reto del sector deberá plantearse en términos de ser los primeros abastecedores de la CEE en pescado congelado. Remontar la crisis actual debe ser el primer paso para lograr ese objetivo. Para lo cual, el sector y la Administración pesquera deben reaccionar urgentemente y de forma coordinada ante esta situación, que en nada se parece a las crisis «pasajeras» por las que estaba acostumbrado a pasar el sector. El amarre actual de 22 buques congeladores en el puerto de Vigo confirma la gravedad de esta crisis. No se recuerda en este puerto la presencia continuada de tantos barcos parados por motivos ajenos a los normales, tales como son las actividades de descanso de la tripulación, reparación y mantenimiento de los barcos. Esta vez, la falta de rentabilidad de las capturas, la poca diversidad de las mismas por falta de caladeros y los stocks existentes en tierra, como resultado de una ineficaz política de importaciones, son las causas principales de este amarre que, si no se remedia, pronto irá en

aumento. No se trata por tanto de una crisis pasajera.

Para salvar los varios miles de puestos de trabajo que están en peligro, es preciso actuar con urgencia, aprobándose ayudas coyunturales que sirvan de freno al amarre definitivo de gran parte de la flota. Ayudas a la paralización temporal, así como medidas para el aplazamiento en el pago de la Seguridad Social, serían un balón de oxígeno a corto plazo para la supervivencia de la flota congeladora.

Ahora bien, hay que ser conscientes de las dificultades que existen. Los intereses del sector pesquero se diluyen en una Comunidad en donde la pesca representa unas décimas en el P.I.B. de los Estados miembros. Si nuestra Administración pesquera no tiene la clara y firme voluntad política de hacer prevalecer los intereses pesqueros de España en la CEE, apostando por la planificación del sector y por su correcta ubicación en la política pesquera comunitaria, de poco vale hablar sobre el futuro prometedor de una flota potencialmente capacitada para abastecer gran parte del mercado comunitario.





«Queridos Reyes Magos...»

Por D. MIGUEL S. PEÑA
Consultor Pesquero y Experto de FAO

Exactamente no sé el porqué, quizás es que comienzo a respirar la atmósfera navideña presente ya en los grandes almacenes, quizás que con los hijos ya mayores echo de menos cuando les decía: «hay que hacer la carta de los Reyes», o puede que sean los muchos años que me hacen volverme niño y de nuevo creer en milagros; no lo sé, pero el caso es el que cuerpo me pide marcha navideña, me cosquillean los villancicos y aquí me encuentro escribiendo mi carta a los Reyes Magos.

Siguiendo la tradición y recordando lo que nos decían de que no había que ser egoísta, voy a pedir solamente tres cosas. Veamos cuáles son esos tres deseos:

En primer lugar, que los diferentes partidos políticos hagan todo lo posible por cumplir con sus promesas electorales, pregonadas y voceadas durante la campaña electoral y que en forma breve eran como sigue:

—para el PSOE, el rejuvenecimiento de la población pesquera, consolidar la flota pesquera en los caladeros internacionales y mejorar la seguridad a bordo de los buques;

—el Partido Popular preconiza la defensa de los derechos de pesca en los caladeros tradicionales;

—Izquierda Unida va a luchar por la creación de la Secretaría General del Mar y por la aprobación de un marco laboral del pescador;

—el CDS busca la inclusión de la pesca artesanal en los fondos estructurales de la Comunidad Económica Europea;

—para Convergencia y Unión sería una buena cosa el fomento de los cultivos marinos y que los pescadores jóvenes accedan a la propiedad de los barcos;

EAJ/PNV propugna la presencia de la flota vasca en los caladeros tradicionales, la modernización y la renovación de la flota pesquera y la ordenación del caladero del litoral;

Euskadiko Exkerra desea el establecimiento de una política pesquera orientada a precios que retribuyan al sector.

La verdad es que, aun con todos los defectos e incongruencias que saldrían a relucir si sometiéramos estos programas a un estudio no ya profundo, sino simplemente superficial, si estuviéramos seguros de que durante la próxima legislatura los partidos políticos van a luchar por eso que estuvieron ofre-

ciendo, terminaríamos aquí mismo sin más nuestra misiva, dándoles infinitas gracias a Don Melchor, Gaspar y Baltasar: pero como nuestra ingenuidad no llega a tanto, incluimos además en este primer deseo un anexo en cuanto al país gallego, dado que se encuentra en estos momentos en plena campaña electoral, y pedimos que cumplan igualmente sus promesas en este campo, promesas que aún desconocemos, pero a las que nos adherimos y suscribimos en cuerpo y alma.

Mi segunda petición a Sus Majestades es la de que designen realizar el milagro de que en este nuestro querido y sufrido país se lleve a cabo de una vez por todas algún estudio que ponga en claro —o al menos que lo intente— el porvenir que les espera a los trabajadores del mar, porvenir que va indefectiblemente unido al de la flota y al estado de los caladeros, algunas cuyas puertas se nos cierra, y otros con las puertas aún abiertas, pero más vacíos que la despensa de un pobre.

Y tercer y último, pediría seriedad en la comercialización de los productos pesqueros. Es increíble que a estas alturas siga habiendo a la venta filetes de merluza congelada, elaborados en tierra a partir de pescado congelado, llenos de espinas y con glaseos monstruosos en cantidad y calidad (se sigue

utilizando la leche en polvo para blanquearlos), es inadmisibile que se vendan al público lenguaditos de ración congelados —en tiendas de mucha categoría— con un 20% de glaseo (doy fe de ello, ya que yo mismo comprobé el peso del agua resultante de la capa de hielo), e igualmente es inaceptable que los importadores pidan a sus proveedores que glaseen de forma desmesurada productos —filetes de lenguaje noruego— que no hace mucho llegaban sin o con glaseos de lo más normal. Y hablé sólo del pescado congelado, en parte por deformación profesional y en parte porque al no estar dispuesto a pagar los precios del pescado fresco, no estoy al tanto en este tipo de producto, pero a buen seguro

que son tal para cual (p.e. ¿para cuándo tarjetas identificadores de origen?).

Pues ya está, mis queridos Reyes Magos, ya están expresados mis tres deseos, como verán no pido nada para mí, soy tan bueno que me conformo con pedir para todos. Ya sé, soy consciente de lo que me van a responder Sus Majestades, que esas cosas que pido son muy difíciles de conseguir, que si serán difíciles que llevan un montón de años nuestras autoridades intentando arreglarlas, y que si quieres arroz; pero es que, queridos Sres. Reyes Magos, si no se lo pido a Sus Majestades, ¿a quién se lo voy pedir? Los políticos son sólo seres humanos —aunque algunos se resistan a creerlo— y no pueden estas cosas, si yo les

pido a Sus Majestades que hagan el esfuerzo de un milagrito de nada es porque ya no tengo a quien acudir, y porque estoy seguro de que si esas tres cosas se pudieran conseguir, la situación cambiaría —a mejores— y el panorama no sería tan sombrío como al presente.

En fin, espero que mis amigos de AETINAPE me perdonen por este pequeño divertimento, pero es que, como antes les decía, el cuerpo me pedía un poco de marcha. Ahora, ya con toda la sinceridad del mundo, y con el corazón en la mano, les deseo a todos salud y trabajo para el próximo año. Que Dios reparta suerte.





Asistencia sanitaria en el banco canario-sahariano

Por el Dr. D. JOSE TOSCANO NOVELLA

Servicio de Sanidad Marítima
Instituto Social de la Marina

conllevar riesgos sanitarios tanto a un nivel personal como del colectivo de la tripulación, previniendo asimismo los prejuicios económicos que pudiesen derivarse.

Los reconocimientos médicos se efectúan en las direcciones provinciales y locales del ISM, y los datos obtenidos se recopilan en historias clínicas unificadas que se trasladan a un ordenador conectado con un Banco de Datos Central en Madrid, de este modo la información pasa a engrosar el historial médico de los tripulantes.

Siguiendo en orden de actuación, la formación sanitaria constituye un importante factor dentro del programa, este objetivo, actualmente en desarrollo, se efectúa en tres niveles de distinta complejidad, desde la instrucción en primeros auxilios destinado a los tripulantes con menor titulación, hasta un tercer nivel, dirigido a mandos de buques tanto pesqueros como mercantes, con una ampliación de conceptos que intentan capacitar a los mandos de conocimientos que incrementen su formación dentro del campo sanitario.

Estos cursos se imparten en las diferentes direcciones provinciales y locales del ISM, dotadas con un equipo auxiliar de material de apoyo concebido para la formación sanitaria y en el Aula Permanente de Madrid, de reciente inauguración, que dispone de la tecnología más avanzada en la formación de adultos.

El ISM tiene como finalidad principal la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar, tanto en España como en el extranjero. En lo referente a la asistencia sanitaria en el extranjero y durante la navegación, el Servicio de Sanidad Marítima, dependiente de la Subdirección General de Acción Social Marítima, responde a este fin dentro de un programa de actividades que abarca aspectos tanto preventivos como asistenciales.

Los 60 facultativos de los que dispone actualmente el servicio, que se ampliará en 11 más en próxima convocatoria, son los encargados de poner en funcionamiento las actividades encomendadas a mejorar los aspectos sanitarios y social de la gente del mar.

Dentro de la cadena de actividades, el primer eslabón podríamos considerar que corresponde a los **reconocimientos médicos preceptivos para el embarque**, estos reconocimientos tienen como misión el garantizar un adecuado nivel de salud de los tripulantes antes de su enrolamiento, lo que supone descartar patologías que pudiesen

Los programas de interacción europea tratan de coordinar acciones entre diferentes países miembros de la Comunidad, en los cuales España es un activo participante.

Estas acciones van encaminadas a unificar criterios en aspectos tales como la formación sanitaria (Programa FORMAC), botiquines a bordo (Programa FARMAC), telemedicina (Centro de Datos, ECG telefónico, codificación informática de enfermedades y accidentes...), desarrollo de comunicaciones y la confección de un Mapa Sanitario internacional señalando las posibilidades asistenciales en los diferentes puntos costeros, referido fundamental a los países menos desarrollados.

Dentro de las publicaciones del ISM destacan por su función preventiva y asistencial:

1. **La Guía Sanitaria a bordo**, cuya última edición es del año 1987, es de distribución gratuita a los buques y en ella destacan los sistemas de protección de seguridad sanitaria con láminas que muestran los modos correctos de actuación, procurando la sencillez de conceptos de forma que resulte clara y práctica. Abarca medidas de higiene individual, en países tropicales, vacunaciones, alimentación, examen del paciente, primeros auxilios, transporte de accidentados, evacuaciones, consultas radiomédicas, botiquines, administración de medicamentos, defunciones a bordo, reglamentación sanitaria.

ria y código internacional de señales.

2. Las recientes publicaciones destinadas a la **prevención del SIDA**, con folletos, pegatinas, trípticos y carteles dirigidos especialmente a los hombres del mar.

En 1979 se inauguró en Madrid el Centro Radiomédico Español, servicio que pone a disposición de todos los buques en navegación, sin discriminación de banderas, la posibilidad de realizar consultas médicas a través de fonía, vía satélite, télex y telefax. Es un servicio permanente y gratuito.

El número de consultas efectuadas durante 1988 fue de 5.696, que corresponden a 2.659 casos, de los cuales aproximadamente el 75% correspondieron a enfermedad común y un 25% a accidente laboral.

El Centro de Repatriaciones, en Madrid, es el encargado de resolver los problemas derivados del traslado de los tripulantes desde los diferentes puertos hasta su domicilio.

Los centros asistenciales en el extranjero con los que cuenta el ISM, operan bajo la dirección de un médico del Programa de Sanidad Marítima, se encuentran situados en:

- Dakar (Senegal)
- Luanda (Angola)
- Mahé (Islas Seychelles)
- Nouadhibou (Mauritania)
- Saint Pierre et Miquelon (Terranova)
- Walvis Bay (Africa del Sudoeste)
- Beira (Mozambique)

Por su proximidad geográfica con el banco canario-sahariano y el apoyo que a tripulaciones que faenan en este caladero, destaca el centro de Nouadhibou. En estos centros asistenciales se procura una asistencia integrada de los tripulantes españoles cubriendo aspectos tanto asistenciales como sociales.

Las medidas anteriormente expuestas son de carácter común para la gente del mar, y en lo que se diferencia el

caladero canario-sahariano es en el buque de apoyo sanitario y logístico «Esperanza del Mar», que actúa en sus aguas desde al año 1982.

El «Esperanza del Mar» es un buque de 2.212 TRB, con 81 metros de eslora y 14 de manga, capaz de desarrollar una velocidad de 12,6 nudos. Dotado de una tripulación de 30 personas con un elevado nivel de cualificación. Navega una media próxima a las 4.000 millas mensuales, recalando en el puerto de Las Palmas, habitualmente y salvo emergencia, entre los días primero y quinto de cada mes para avituallamiento de agua, combustible, medicamentos...

El «Esperanza del Mar» realiza funciones de:

1. Apoyo logístico:

- Asistencias médicas, eléctricas y electrónicas.
- Asistencia en naufragios.
- Suministro de agua, combustible de emergencia.
- Remolque de buques.
- Colaboración con los buques de la Armada.

2. Apoyo Sanitario:

- Consultas radiomédicas.
- Consultas ambulatorias.
- Hospitalizaciones.
- Desplazamiento del personal sanitario a pesqueros.
- Intervenciones quirúrgicas menores.
- Evacuaciones.

El Hospital del buque cuenta con:

1. Recursos humanos:

- Dos médicos.
- Un A.T.S.
- Un marinero sanitario.

Los médicos titulares del buque durante sus períodos vacaciones son sustituidos por médicos del Servicio de Sanidad Marítima de las direcciones provinciales y locales y en Servicios Centrales de Madrid, con el fin de proporcionar un mayor conocimiento del sector marítimo pesquero.

2. Recursos materiales:

El buque posee una capacidad de 12 camas, ampliables a 30 en caso de necesidad, quirófano, sala de curas, sala de exploraciones, radiología, laboratorio, electrocardiografía, Unidad de Vigilancia Intensiva (UVI), camarote de contagios, etc.

En caso de actuaciones urgentes, el buque cuenta con una lancha rápida, recientemente instalada, que permite una gran autonomía de navegación, esto facilita desplazamientos del personal sanitario con el equipo necesario desde el «Esperanza del Mar» a los buques en caso de necesidad de atención médica urgente. Dada la velocidad que puede llegar a alcanzar esta embarcación (dependiendo del estado de la mar puede alcanzar más de 30 nudos), el tiempo transcurrido desde la decisión de atención urgente hasta la llegada del personal médico se reduce considerablemente.

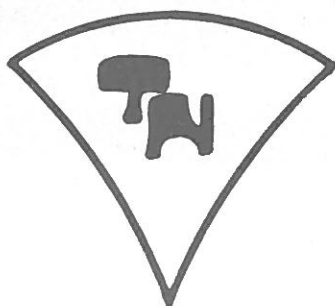
La mecánica normal de atención sanitaria en el «Esperanza del Mar» comienza con una consulta radiomédica, a partir de entonces el médico de guardia establece las primeras medidas terapéuticas; si el caso lo requiere y de acuerdo con el Capitán, se toma la decisión de consultar al paciente a bordo (consulta ambulatoria). Una vez a bordo se decide entre su hospitalización o bien se aconseja un tratamiento para seguir en su pesquero.

A su vez, un paciente hospitalizado puede ser evacuado por los siguientes medios:

—A través de un pesquero en ruta hacia Las Palmas. Este es el caso de los pacientes con pronósticos leves pero con incapacidad para realizar su trabajo habitual.

—En el propio «Esperanza del Mar». Cuando su traslado a puerto se estima que precisa de atenciones médicas.

—A través de los helicópteros de los Servicios Aéreos de Rescate (S.A.R.). Esta posibilidad se reserva para los casos más graves. Debe analizarse en



TECNASA

Técnicas Navales, S.A.

- HIDRAULICA - NEUMATICA - INYECCION
- REPUESTOS PARA MOTORES MARINOS
- SERVICIO TECNICO ESPECIALIZADO

Explanada Muelle Rivera, Edif. SHOVISPA. Telfs. (928) 268146-264969
Télex 96421 TNLP-E - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.

DISTRIBUIDOR EN LA COMUNIDAD CANARIA

GENERADOR DE AGUA DULCE «TCS»



TAB-TOR

EVITA LAS INCRUSTACIONES
POR ALGAS, MOLUSCOS Y
CRUSTACEOS EN CIRCUITOS
DE AGUA SALADA EN:

- DEPURADORAS DE MARISCO
- BUQUES
- PLATAFORMAS PETROLIF
- CENTRALES TERMICAS
- CLORACION DE PISCINAS
DE AGUA SALADA

MODELOS PARA TRATAR DE
125 a 350 m.3 HORA

CONSUMO ENTRE 6 y 12 Amp.
SEGUN MODELO

GENERADOR ELECTROLITICO
DE HIPOCLORITO SODICO

EFFECTOS NAVALES

**BOMBAS
ITUR**

Distribuidor
Oficial
D. NAVAL

Juan Rejón, 127
Teléfonos 27 27 27 - 27 23 45

Télex: 95701 - STSL - E
35009 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

profundidad esta posibilidad, dado que la maniobra con helicóptero entraña siempre un riesgo considerable.

Cada mes se confecciona un resumen estadístico de actividades del departamento sanitario del buque, señalando las diferentes patologías y agrupándolas según:

1. Consultas radiomédicas.
2. Consultas ambulatorias.
3. Hospitalizaciones.
4. Evacuaciones.

Las enfermedades comunes más frecuentes son los trastornos digestivos, determinando esta elevada incidencia la irregularidad en los ritmos de comidas, falta de preparación y formación de un elevado porcentaje del personal de fonda en manipulación de alimentos, deficientes instalaciones de gambuzas y cocinas, hábito tabáquico y al-

cohólico, el stress y ritmo de trabajo muy duro. La segunda patología en frecuencia son las afecciones osteoarticulares, influyendo en ello el trabajo a la intemperie, humedad constante, cambios bruscos de temperatura en zonas cálidas y túneles de frío, sobrecargas articulares, sobre todo en brazos y zona lumbar. Las dermatopatías representan la tercera patología en frecuencia, el trabajo con las extremidades mojadas, microtraumatismos constantes y la falta de higiene y de instalaciones de agua potable suficiente son factores que influyen en este tipo de enfermedades.

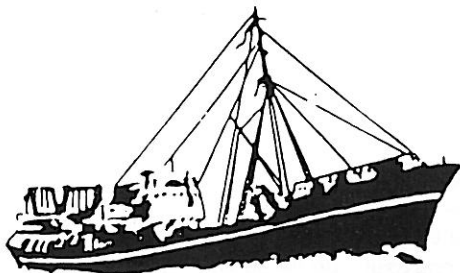
Los accidentes laborales constituyen una patología muy frecuente. Según estudios realizados comparativamente entre todos los sectores laborales, corresponde a la pesca el mayor

de los índices. Son muy frecuentes los accidentes en los miembros superiores, sobre todo en las manos, y merece la atención el elevado número de estos casos en el que el causante son o bien la maquinilla de virar el aparejo o las puertas de arrastre. También son muy frecuentes las picaduras de animales ponzoñosos, destacando en el banco canario-sahariano la mordedura de morena y la picadura de pez araña. En los trabajadores de máquinas destacan los cuerpos extraños en los ojos, que corresponden al 25% de los accidentes que ocurren en la máquina.

Estudios de las condiciones de trabajo, mayor formación y reciclajes de los trabajadores, mejoría en lo referente a seguridad en la navegación e higiene del medio, sin duda favorecerían la calidad de vida a bordo.

TALLER ELECTROMECHANICO NAVAL

HNOS. SANTANA



DEVANADOS DE MOTORES · DINAMOS · ALTERNADORES
Y TRANSFORMADORES · REPARACION DE TODA LA
MAQUINARIA ELECTRICA E INSTALACIONES DE BUQUES

SE GARANTIZA EL TRABAJO

Blas de Lezo. 10 (Edif. Cine Litoral)
Telefono (928) 270655

Parti Rosiana. 36
PUERTO DE LA LUZ (Las Palmas)

Cualquiera que sea el tema que se aborde, la salud, la guerra, la economía, la educación, la ecología... no pasa día que la prensa hable del Mercado Común, de la Europa de los Doce, con el plazo del 1 de enero de 1993 al fondo del cuadro. Ese día se decretará la «libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas». 320 millones de personas están enroladas a bordo del barco Europa, mandado por los diputados europeos del Parlamento de Estrasburgo y las comisiones interministeriales de Bruselas. El hecho se impone a todos: el barco CEE ha sido botado. Bruselas toma una importancia capital en la vida cotidiana de las personas, puesto que es ella la que fija el cuadro económico que legisla y subvenciona toda actividad profesional.

Por lo que se refiere a la pesca, es decir, a 280.000 pescadores, de los cuales la mitad proviene de España (100.000) y de Portugal (140.000), ya están en funcionamiento tres sectores que marchan bajo el ojo vigilante de los inspectores europeos, daneses, belgas, ingleses u otros que circulan por los muelles de Ciboure o Hendaya y vigilan las zonas de pesca. Vigilan:

1. El acceso y la gestión de los recursos: cuota, tamaño, mallas, licencias de pesca.

2. La política de desarrollo de la pesca impone una tecnología de medios de calidad. Las subvenciones europeas que sobrepasan el 20% del coste de un barco han permitido la modernización de la flota.

3. El mercado y los precios orquestados por la Organización de Productores que es el lazo de unión entre cada barco y la CEE... Bruselas determina el precio de orientación de los pescados, su precio de retirada, así como el import-export.

En consecuencia, el pescador ya no puede seguir navegando a su aire, las costumbres tradicionales desaparecen, los derechos históricos de pesca ya no representan nada, la profesión y la vida marítima están completamente en

Todos embarcados en el mismo barco: Europa

Por D. MIKEL ESPALZA

Capellán de la Misión del Mar
(Es pescador en la costa vasco-francesa)

las mallas de las redes de Europa con sus mil y un decretos. Hay que adaptarse. Se hace rápidamente. Es muy movido...

PERO, ¿A DONDE VA ESTE BARCO?

En principio, Europa es una cosa excelente porque más vale cohabitar que matarse los unos a los otros como han hecho los países durante siglos. Es la apuesta fantástica de una construcción basada en un acuerdo respetuoso y la interdependencia y no en la guerra y en la dominación, de un mundo en el que el otro no es un extranjero, un rival, un enemigo, sino que es un socio, un compatriota, un amigo, en suma, una persona de pleno derecho.

Sin embargo, se pueden hacer preguntas: ¿a dónde va el navío CEE?, ¿cuál es su rumbo? ¿Quién decide las alternativas económicas? ¿Por qué los europeos ya no son actores de su porvenir salvo en las elecciones europeas?

En efecto, tanto para la Europa azul como para el resto, se asiste a la implacable eliminación de las empresas menos dinámicas: «es Europa, te adaptas o revientas». Hay que ser competitivo, de calidad, productivo.

Resultado. Hay sectores que se enriquecen, florecen profesiones, pero otros son sacrificados y agonizan.

La Marina Mercante francesa ha perdido 15.000 empleos en quince años. Los oficios tradicionales de la pesca para salir adelante deben «forzar la mar», y tienen dificultades para resistir.

Las expresiones de los jóvenes pescadores cuando se celebró un encuentro de la juventud marítima en 1989, dan testimonio de esta inquietud. Respondían a la pregunta: ¿cómo somos llamados para el devenir de Europa?

—«Las legislaciones nos caen encima y se sufren. Se toma a los marinos por simples ejecutores».

—«La cohabitación entre oficios, entre países, en la mar no es siempre fácil. Ante las situaciones se constata una desmovilización. Cada cual quiere salvar la propia piel, pero ¿cómo? Si es el individualismo lo que va en primer lugar, decimos que es incompatible con el mensaje de nuestra fe».

—«La CEE va a crear más riqueza, pero se resigna ante un cierto número de parados. Habrá algunos abandonados, ¿quién va a defenderlos? ¿quién va a ser su portavoz? ¿dónde está la solidaridad?».

—«La Europa nos lleva a aceptarnos diferentes y a compartir las dificultades. Para entenderse es necesario reunirse. Siempre se puede algo, aunque sea muy pequeño».

La cuestión está presentada; ¿cómo ser solidarios de todos los que no llegan a seguir? La interacción económica va muy deprisa, incluso demasiado, según la opinión de Mr. Delors, expresidente del Parlamento europeo.

LA PROTECCION SOCIAL: EL DESAFIO NUMERO UNO PARA LA EUROPA DE LAS PERSONAS

La urgencia para construir una Europa de las personas (azul, verde u otra...) y no sólo la Europa de las mercancías y de los mercaderes, es ciertamente la cobertura social. La originalidad de nuestro viejo continente reside en el hecho de que la economía se despliega en una tradición humanista y solidaria que se traduce por las cofradías, mutuas, seguridad social, etc... Todo es una cuestión de prioridad y finalmente de moral, de respeto de los valores fundamentales que estructuran a la persona humana: o somos capaces de mantener los principios de solidaridad entre generaciones, entre categorías de población, entre países, entre profesiones, o es la puerta abierta de par en par al individualismo, al sálvese quien pueda, al seguro individual «made in USA».

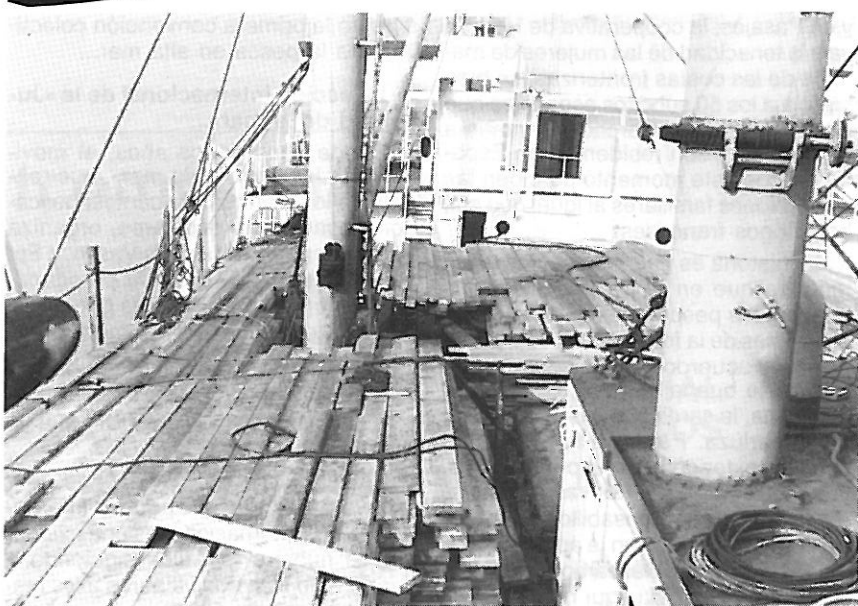
El Tratado de Roma (art. 117) estipula una armonización social por arriba, pero el postigo social de Europa no está aún abierto. El primer paso sería, a la parecer, acordar entre los Doce una plataforma social mínima, sobre la duración del trabajo, la remuneración, los permisos (vacaciones), la enfermedad, la jubilación, el paro, las prestaciones familiares... Armonizar los diversos sistemas de seguridad social es una tarea colosal cuando se perciben las importantes disparidades de un país a otro:

El SMIG varía entre 1.000 F (Portugal) y 6.500 F (R.D.A.).

—La seguridad social varía entre 10% y 20% del producto interior bruto.

El T.V.A. (IVA) de 0 (G.B.) a 38%.

Por otra parte, el código de trabajo sube cambios enormes de un país a



otro. La historia de las luchas sociales y de las consecuencias no es de la misma intensidad. Se puede decir que la Europa social es un magnífico desafío para cada uno, ya que es a partir de hoy y aquí mismo cuando hay que defender los valores de justicia, de solidaridad, de dignidad y de seguridad. Si no se conoce demasiado bien lo que ocurrirá. Se hará de los marinos (y de todos) «pares de brazos eliminables y convenientes a voluntad» y la cohabitación en la mar se convertirá en una batalla naval.

El lunes 3 de abril de 1989, a 70 millas de la costa vasca, el pesquero de Ondárroa «Battela» se hundió en un mar desencadenado, con olas de ocho metros y un viento de 100 km/hora. Su joven capitán desgraciadamente desapareció, pero los doce hombres de la tripulación fueron salvados por el carguero francés «Castelet». Este trágico acontecimiento y feliz también, es profundamente significativo de la solidaridad de las gentes de mar entre ellos, sea cual fuere la raza o la nacionalidad. Abre camino a la esperanza para una Europa que quiere salvar hombres. Al

mismo tiempo este hecho presenta el grave problema de la seguridad en la mar, cuando se sabe que la mar es una devoradora de hombres (35 pescadores mueren en la mar anualmente sólo en Francia).

RAZONES DE ESPERANZA

La fuerza de los pescadores cuando buscan juntos caminos de diálogo.

Después de la demasiado precipitada firma del 31 de diciembre de 1985, que definía la entrada de España en el grupo de los Diez, con Portugal, el puerto de Hendaya fue bloqueado por tres veces por la armada del País Vasco Sur. Gracias a las reuniones entre los responsables de los puertos de San Juan de Luz, Hendaya y los de Vizcaya y Guipúzcoa, bajo la dirección del ministro de pesca del gobierno vasco, se evitó lo peor, se firmó un acuerdo, se estableció una cohabitación entre profesiones y el conflicto de Eskote quedó resuelto.

En 1988, gracias a la acción conjunta de los sindicatos de San Juan de Luz

y de Pasajes, la cooperativa de Hendaia y la tenacidad de las mujeres de marinos de las costas fronterizas, se hizo justicia a los 50 súbditos españoles que navegan en la demarcación marítima de Bayona y son residentes en España. Desde este momento perciben las prestaciones familiares al igual que sus homólogos franceses.

La historia es buena consejera, nos muestra que en el transcurso de las edades, los pescadores vascos de las dos costas de la frontera han sabido ponerse de acuerdo para encontrar relaciones de buena vecindad tanto para la ballena, la sardina, el atún, como para la merluza. Pero, en la actualidad hay que extender este espíritu a escala europea. Hay en el País Vasco hombres de diálogo, de responsabilidad que juegan un papel capital en la aproximación entre los pueblos. Deseamos que en todas partes sea así. Aquí no se ha esperado por Bruselas para vivir la Europa sin fronteras.

La solidaridad vivida por las mujeres de los marinos.

Como consecuencia de una primera internacional en La Rochelle en 1988, tuvo lugar en Vigo en marzo de 1989, el segundo encuentro internacional de mujeres de marinos, para encontrar caminos de solidaridad, escucharse, animarse. Asistían ciento treinta mujeres de La Turbale, La Rochelle, Noirmoutier, Les Sables, San Juan de Luz, Pasajes, Orio, Motrico, Andalucía y Galicia. En Vigo, las francesas se sintieron angustiadas por la pobreza de las familias de los pescadores de Galicia, y sobre todo, por el dinamismo de las mujeres. Gracias a su lucha, eco de la de sus maridos, consiguieron poner

a punto la primera convención colectiva para la pesca en alta mar...

La acción internacional de la «Juventud de la mar».

Desde hace varios años, el movimiento «Juventud de la mar», que reagrupa a los marinos mercantes, pescadores, parados y escolares, organiza viajes inter-puertos al País Vasco, a España, a Portugal. Tiene la preocupación de formar a los jóvenes por medio de sesiones en las que la dimensión internacional se encuentra siempre en primer plano...

El trabajo de la Misión del Mar, a nivel internacional.

La Misión del Mar, por su parte, contribuye a una mayor apertura internacional. «Lo internacional es una exigencia de nuestra fe», dice siguiendo a Juan Pablo II en sus palabras a los marinos polacos de Gdynia:

«El mar invita a los pueblos a encontrarse los unos los otros, a trabajar juntos en la solidaridad...». Señalamos varios hechos significativos de esta preocupación:

—Contactos tomados a nivel del comité episcopal del mar con el apostolado marítimo español y belga, y esto con la perspectiva de un trabajo más amplio, a nivel de los obispos de los marítimos europeos...

—Encuentros europeos de sacerdotes y laicos del mundo marítimo, en el marco de la E.R.O. (European Regional Organisation). Hamburgo 89. En dichos encuentros se han podido encontrar, poco a poco, dos líneas de fuerza:

- La importancia de los lugares, de las relaciones internacionales... Si nos-

otros cristianos, no creamos este diálogo entre países, quién lo hará.

- La importancia de la dignidad...

Los lazos particulares con el Tercer Mundo.

Los sacerdotes o diáconos embarcados en barcos de bandera de conveniencia y que trabajan codo a codo con filipinos y con marinos del Tercer Mundo... los sacerdotes enviados por la Misión del Mar a los puertos de África, de Asia, de Oceanía, de las Antillas, nos preguntan por nuestra solidaridad real con el Tercer Mundo. La solidaridad europea no puede hacerse a costa del Tercer mundo.

El éxito de la operación del verano 88, «Un barco para Madagascar» llevada a cabo por la C.C.F.D., la Misión del Mar, el Crédit Maritime, muestra perfectamente que la solidaridad puede ser efectiva.

TODOS HERMANOS...

«Agur Jaunak. Denak Jainkoak eginak gire

Zuek eta bai guerre...»

«Hola Señores. Todos hemos sido hechos por Dios

Vosotros al igual que nosotros...»

Este magnífico canto vasco fue cantado en marzo del 89 por alemanes, franceses, portugueses, ingleses, colombianos, españoles y vascos en el 20.º Concurso de Corales de Tolosa que ganaron los alemanes.

Que las estrellas de la bandera europea guíen este hermoso barco Europa hacia una rivera en la que cada persona, cada lengua, cada pueblo aportará su voz en armonía fraterna con los demás.

Hoy, a pesar de las amenazas del individualismo y del materialismo, notamos que gracias a nuestra pequeña aportación personal en favor del diálogo, de la dignidad y de la solidaridad entre los pueblos marítimos de Europa, germina ya una magnífica comunión, fermento de la Europa de las personas del mañana.



Pescados Varela, S.A.

Especialista en derivados de la Merluza
Kokotxas, Huevas, etc.

y
Bacalao seco

Euskadi Etor Bidea, 55-1º dcha.
Teléfonos 399602 y 399946

PASAJES SAN PEDRO
(GUIPUZCOA)

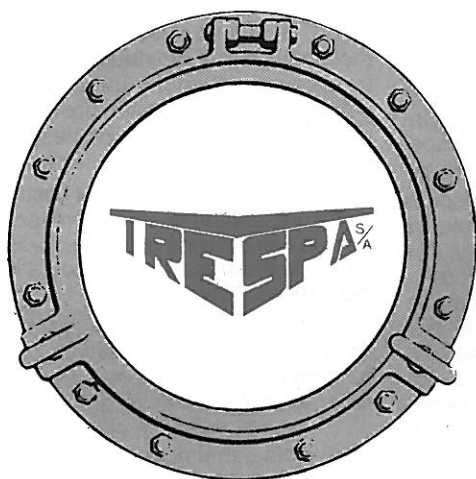


Electromecánicas PASAIA, S.A.

**ELECTRICIDAD Y ELECTRONICA NAVAL E INDUSTRIAL
ESPECIALIDAD EN CUADROS Y MONTAJES ELECTRICOS
PROYECTOS COMPLETOS Y REPARACIONES GENERALES C.C. y C.A.**

Euskadi Etorbidea, 53 - Gudarién Plaza
Apartado de Correos 166
Teléfono 39 84 46

20110 - PASAJES DE SAN PEDRO
(GUIPUZCOA)



SUMINISTROS INDUSTRIALES Y NAVALES

Lezo-Bide, 9
Telfs. 51 28 34
51 24 70

PASAI DONIBANE
(Guipúzcoa)



El rescate del pesquero «Nuevo Nautilus», símbolo del abandono en la mar

Por D.ª M.ª CRISTINA DE CASTRO
Delegada Nacional del Apostolado del Mar
para el Sector Pesquero

En diversas ocasiones he colaborado, con mucho agrado, en esta revista tan comprometida con la realidad del mundo marítimo, pero ante la petición, que de la misma me han hecho, de prestar mi aportación en el tema del rescate del «Nautilus», me he sentido con un cierto malestar.

No se puede ocultar la participación y el compromiso del Apostolado del Mar en ayuda a los que están sufriendo este lamentable acontecimiento y, debido a ello, nuestro conocimiento de los hechos que han venido sucediéndose. Es este el motivo que obliga a manifestarse aunque sea difícil encontrar palabras y expresar consideraciones adecuadas en torno a las actuaciones que hemos estado contemplando en el rescate del pesquero.

A través de la prensa hemos sido informados de las desafortunadas intervenciones de la Administración y del esfuerzo de los pescadores de Laxe, aportando con sus propios medios, métodos que difícilmente alcanzarían los resultados deseados; pero ahí han estado «mezcladas» la buena voluntad de éstos y la inhibición de las autoridades, provocando y fomentando el desgaste con un trabajo «tercermundista» en un país que tiene a su alcance —dentro o fuera del mismo— el empleo de unas

técnicas más avanzadas. Día tras día se han ido espaciando y apagando las operaciones de rescate. Ni las peticiones a las autoridades responsables, ni las críticas sobre los hechos, han conmovido o cambiado las cosas. El «Nautilus» continúa en la mar a 150 metros de profundidad y las familias de los naufragos siguen esperando... asomándose a la playa cada noche... sin ayuda, sin información y tratando de buscar soluciones entre el total abandono.

El Apostolado del Mar, en unión con estas familias y el apoyo de grupos de esposas de pescadores de distintos puertos de España, seguimos realizando gestiones y manteniendo la esperanza de conseguir nuestro objetivo.

El 12 de octubre, siete días después de la desaparición del barco, solicitamos ayuda urgente de S.M. el Rey. Dos días más tarde, en un telegrama de la Casa Real nos pedían se ampliase información y se indicase a quién tendrían que dirigirse para su intervención. Con el fin de dar una mayor precisión a nuestra respuesta nos desplazamos a Laxe para un conocimiento más directo de los hechos, y después de mantener conversaciones con la familia del patrón del «Nautilus», el cura párroco y la Cofradía de Pescadores, se hizo un

informe completo y se sugerían gestiones que se podrían realizar, primero en torno a la búsqueda y, más tarde, en otra comunicación, ya después de localizado el barco por el pesquero «Coral», sobre la posibilidad de una operación de rescate. Desgraciadamente, pasado algún tiempo, recibimos del Secretario General de la Casa Real el informe enviado a éste por el Jefe del Estado Mayor de la Armada, en el que se decía que esta operación de rescate estaba fuera de las posibilidades de la Armada, ya que no pueden realizarse inmersiones a profundidades de 150 metros; como máximo, y utilizando helio y oxígeno, se podría bajar hasta 90 metros con alto coeficiente de riesgo y no más de diez minutos de tiempo útil.

Con posterioridad a estas gestiones, se ha presentado un nuevo proyecto de trabajo con otro tipo de colaboración de parte de la Armada y estamos a la espera de sus decisiones.

Estos son los hechos que desde el Apostolado del Mar podemos constatar. Existen otras gestiones de otras colaboraciones que se están prestando, así como algunas actuaciones que no es posible comunicar por no tener clara la interpretación de las mismas.

En todo este proceso queda bien patente la desprotección en que viven los tra-

bajadores de este sector; gentes que salen a la mar cada día con gran riesgo, más señalado todavía en esa zona bien llamada «Costa da morte». Se manifiesta una vez más que no existen medios de salvamento eficaces y menos todavía para la búsqueda y rescate de barcos desaparecidos.

Somos testigos de la naturalidad e irresponsabilidad con que se aceptan estos hechos, y nos preguntamos ¿sería inútil hacer una llamada a las conciencias de los responsables? La mar y sus hombres son mucho para Galicia, pero ellos no tienen un respaldo ni el reconocimiento de la peligrosidad en que realizan su trabajo, ¿cuándo se harán realidad unas reglamentaciones pes-

queras con un proyecto responsable para la seguridad?

Quiero terminar recogiendo algunas líneas del comunicado que hacía la Delegación Nacional de Apostolado del Mar el día 3 de noviembre a través de los medios de comunicación: «Todos: autoridades, responsables directos de estas gestiones, instituciones, cofradías, cooperativas, sindicatos, empresarios, entidades intermediarias en el mundo de la pesca y la sociedad en general, todos, estamos enterados de la gravedad que envuelve este suceso y **nadie realiza las gestiones de su competencia, ni se levanta con fuerza la voz** para exigir responsabilidades ante una actuación tan deshumaniza-

da y carente de sensibilidad. Ningún país que proclame su situación de progreso sería capaz de asumir esta actuación que denota un talante de inoperancia y falta del mínimo respeto hacia la persona humana. Sería interesante recordar la actuación de otros países ante situaciones de ayuda y de rescate en accidentes; y no sería de valor representativo para el nuestro, la trascendencia de este hecho ante la CEE en la que nos estamos integrando».

El Apostolado del Mar hacía «una llamada a la reflexión y pide la colaboración de quienes tienen competencia de actuación para ofrecer los medios adecuados que se están necesitando».





Exigir responsabilidades

Por D. JOSE OLIVEIRA AVENDAÑO
Capitán de Pesca

Ultimamente la prensa de toda Galicia, especialmente la de Vigo, La Coruña y Santiago, se hartaron de publicar artículos sobre la famosa Escuela Náutico-Pesquera de Riveira, al implantar por parte de la Consellería de Educación el segundo ciclo de F.P. Náutico-Pesquera. **Que es problemática y contraproducente para nuestro sector, es una verdad como un templo y soy de la misma opinión,** pero lo que me extraña es que aquellos organismos que ahora «rompen lanzas» por su apertura y que jamás se preocuparon por si había o no cursillos que perjudicaban a los Náutico-Pesqueros, ahora, en el momento en que sale a luz lo de Riveira levantan la voz, y yo me pregunto, qué grupos o voces se levantaron cuando fue la apertura de la de Ferrol, y sigo preguntándome ¿cuál fue la causa?

La implantación del segundo ciclo en Riveira, es defendida por quienes argumentan la eliminación en la Escuela de Vigo de 166 plazas de internos, y para la zona de Barbanza y zonas limítrofes de aquella, como pudieran ser Corcubión, Caramiñas, Corme, etc., y demás puertos cercanos, a donde irán

a parar ahora los alumnos de aquella zona que habitualmente iban a Vigo.

Para hacer esa «obra de titanes» se gastaron 600 millones de pesetas, claro que con ese dinero se crearon ascensores y mi pregunta es ¿para quién?, porque si fueran para los alumnos lo lógico sería que se hiciesen para las aulas de los alumnos y profesores, que si no me equivoco son seis plantas y lo que queda de internado son sólo tres.

Por todas estas anomalías o como quieran llamarle, no hubo una sola voz que hiciese alguna alegación, ni la Dirección del Centro, ni el Claustro de Profesores, ni el Consejo Escolar y menos la Asociación Gallega de Personal Docente de Institutos Marítimo-Pesqueros. ¿Es que esta Escuela de Riveira es diferente a la de Ferrol? A ambas, lo que hay que exigirles por parte de quien corresponda es que cumplan lo que la legislación vigente exige en esta materia, como personal docente e infraestructura para que dichas Escuelas tengan la categoría que les corresponde y cuando tengan todos los medios necesarios y cumpliendo la legislación vigente, no hay nada que objetar, lo que hay que eliminar son los «cursillos patrióticos» que son creación de la señorita Aguirre, la eliminación de los cursos y exámenes de Competencia Marinería que antes hacían en Vigo, para eso se deben aprovechar estos centros ya existentes.

Afortunadamente para los Náutico-Pesqueros dimitió la Directora de For-

mación y Promoción Social de la Xunta de Galicia, aunque haya parte de sus amiguetes disgustados por su cese, los Náutico-Pesqueros deben estar contentísimos por su «espléndida labor» durante su paso por la Consellería, y obra de ello es la Orden de dicha Consellería de Pesca que atropella la Constitución en cuatro artículos; recordemos la conferencia que en Vigo dio el Subdirector General, que fue de risa, cuando se le dijo que esa Orden era un atropello a la Constitución, respondió que el que no estuviese de acuerdo que recurriese al Defensor del Pueblo.

Esperemos que en el próximo Parlamento gallego una de sus primeras leyes sea el nombramiento del VALEDOR DO POBO, y ante este señor, AETINAPE, bajo mi punto de vista, debe recurrir para anular tan arbitraria Orden.

¿Cuándo la Asociación de Profesores se preocupó de los Náutico-Pesqueros? Obra de ella fue la eliminación de entre el profesorado del Capitán de Pesca. En este momento están asustados porque ahora hay más profesores que son licenciados que Marineros Mercantes, y empiezan a darse cuenta que están en minoría y no olvidemos que entre ellos hay muchos miembros del COMME.

Esta es mi manera de pensar, y no debemos olvidar que estos señores están a lo suyo y sólo se acuerdan de nosotros cuando creen que podemos ayudarles.

Convocado por la I.M.L.A. (International Maritime Lecturers Association) y con la colaboración de la Escuela Superior de la Marina Civil de Cádiz y otros organismos y entidades oficiales, se celebró en esa ciudad el V Congreso Internacional de Profesores de Inglés Marítimo.

Asistieron profesores de inglés marítimo procedentes de universidades, escuelas e institutos, así como de otras instituciones de varios países, reuniéndose un total de quince nacionalidades. Como representación española estaban los organizadores, profesor Spiegelberg y su equipo de ayudantes y profesores de diferentes escuelas de la Marina Civil, institutos politécnicos y escuelas de Formación Profesional de las diferentes comunidades autónomas, así como representantes de otros organismos y empresas de carácter nacional.

Por parte extranjera asistieron representantes de diferentes países europeos, de Canadá, Panamá y Argelia.

Las sesiones comenzaron el día 5 de junio, dándonos la bienvenida el Capitán Juan Landeta, Director de la Escuela Superior de la Marina Civil de Cádiz. Como primer ponente habló el Capitán Weeks, autor de varias obras de sumo interés para el aprendizaje del inglés marítimo, tales como «Wave-length» y «Seaspeak», obras que han sido adoptadas por la I.M.O. (International Maritime Organization), quien nos dio una amena charla sobre «Maritime English for VTS Controllers» (Inglés para controladores de tráfico marítimo).

El Capitán Weeks recomendó que se trate de ahorrar tiempo en las comunicaciones tierra-barco, barco-tierra por razones económicas y sobre todo por seguridad, ya que una comunicación resumida se presta a menos confusión. Consideró que el no entendimiento en las comunicaciones puede significar un gran desastre como el del buque «Exxon Valdez» en Alaska.

Informe sobre el V Congreso sobre Inglés Marítimo celebrado en Cádiz

Por D. JOSE B. TABOAS
y D. FERNANDO FERNANDEZ

Profesores de Inglés Marítimo
Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero
del Atlántico. Vigo

Recomendó el Capitán Weeks el uso de un vocabulario común normalizado en inglés para todas las comunicaciones, incluso entre los de lengua nativa inglesa, así como entre personas que tengan otra lengua en común. Recordó en este sentido el accidente de un avión yugoslavo con un avión británico en el aeropuerto de Belgrado, al establecer el controlador yugoslavo una comunicación en su idioma con el piloto del avión de esa nacionalidad, que como era de esperar no fue comprendida por el piloto británico.

Insistió en la importancia del conocimiento del idioma inglés para todas aquellas personas relacionadas con la mar, e incluyó a la marina de recreo, mencionando algunos casos de yates que se perdieron por falta de entendimiento en la comunicación.

Presentado por el Capitán Weeks, tomó la palabra el Capitán Javier Gárate, Director del primer centro español de Control Marítimo, situado en Tarifa y que controla el tráfico del Estrecho de Gibraltar. Hablo de la necesidad de este Control Marítimo del Estrecho, por su intenso tráfico de todo tipo de buques y sobre todo por las peligrosísimas cargas transportadas por buques mercantes (productos químicos altamente venenosos, gases liquados, etc.). Aunque el Centro de Control trabaja en la actualidad con dos idiomas (español e inglés), el Capitán Gárate está de acuerdo en que se debería usar solamente el inglés y que este idioma

debería usarse normalizado para las comunicaciones marítimas.

Puntualiza el Capitán Weeks que una conversación barco-barco o barco-tierra o tierra-barco debe ser entendida por todos los buques y estaciones de la zona, para evitar malentendidos, con lo que estuvimos de acuerdo todos los asistentes.

Los profesores del «Canadian Coast Guard College» de Sidney (Nova Scotia), profesores James Kelly y Claudette Trudeau, presentaron el ambicioso proyecto «ANGLOSEA», consistente en un método de aprendizaje del inglés marítimo por medio de vídeo-cassettes apoyados por material didáctico común y comentarios del profesor. Se proyectaron dos vídeos, uno sobre comunicaciones en el tráfico del Canal de San Lorenzo y otro sobre comunicaciones tierra-barco, barco-tierra y barco-barco en el Canal de la Mancha.

El Dr. K. Opitz, de Hamburgo, nos habló del «Principio de equilibrio en la enseñanza del inglés marítimo», quien insistió en que no es posible enseñar inglés técnico si no se conoce esa técnica específica.

El Capitán Joaquín Buega, Secretario General del COMME, nos habló de la gran importancia que tiene el idioma inglés en la mar, y nos dice, con gran pesar, que el marino español, generalmente, carece de conocimientos suficientes de inglés marítimo para ejercer su profesión, carencia que ya le han hecho notar profesionales de otros países.



La profesora Inger S. Battista, de la Universidad Marítima Mundial de Malmö (Suecia), nos habló a continuación del trabajo que desarrolla la World Maritime University (Universidad Marítima Mundial) de Malmö, que depende de las Naciones Unidas y donde casi 200 estudiantes de 82 países estudian todo lo concerniente al negocio y transporte marítimo. Como complemento se proyectó un vídeo sobre la Universidad Marítima Mundial. Todos los estudiantes de dicha Universidad inician sus estudios aprendiendo el idioma inglés de forma intensiva, pues todas las enseñanzas posteriores les son impartidas en este idioma.

La profesora Liisa Niinisalo, de la Kotka School of Maritime Studies de Finlandia, nos habló del plan de estudios para los alumnos de la Marina Mercante de su país, y de los problemas que tenían para obtener material técnico en su idioma nativo, siendo el finés un idioma poco difundido. El plan de estudios en Finlandia tiene mucho en común con los planes de Formación Permanente de Adultos español, los cuales han de ir a la mar antes de entrar en la escuela y añadió que debe tenerse muy en cuenta que un Oficial en el puente de un barco debe poder entender y expresarse correctamente en las diversas situaciones que se presenten en su guardia a bordo.

La profesora Mercedes Herrera, de la ESMC de Bilbao nos habló sobre «Habilidades integradas en el ESP» (Inglés para propósitos específicos), y comenzó diciendo que las personas aprenden inglés por alguna razón concreta y, normalmente, los profesionales lo aprenden para entenderse en su profesión. Debemos, por tanto, potenciar el «Inglés Marítimo» entre nuestros estudiantes.

Los profesores Peter Dausch y Hans Rummel de las escuelas de Bremen y Dedesdorf, respectivamente, hablaron de estrategias en el lenguaje para garantizar una seguridad indispensable en las comunicaciones en la mar.

El profesor Dr. Peter Tankner, del Departamento de Lenguas Extranjeras de la Academia Marítima de Warnemünde/Wustrow, de la República Democrática Alemana, nos habló de la importancia de un conocimiento básico de la gramática inglesa a fin de evitar malentendidos en las comunicaciones barco-barco y en situaciones difíciles.

Clausuró el Congreso el señor Lobeto Lobo, quien formuló su deseo de que nuestro trabajo pudiera dar sus buenos frutos.

Le contestó el Capitán Loix Courcoux, Chairman (Presidente) de la IMLA, que hizo un exhaustivo resumen de todo lo hecho y dicho durante este V Congreso de Inglés Marítimo.

Gracias al grato ambiente de trabajo y estudio durante todo el Congreso, hemos tenido la ocasión de contactar con diferentes profesores, tanto de escuelas e institutos nacionales como extranjeros, con los cuales se comentaron los diferentes programas de estudios y niveles de alumnado, problemas en la enseñanza del inglés, etc., en las diversas escuelas.

Se recogió amplia información sobre los nuevos sistemas de comunicación, teniendo especial mención el proyecto RIJEKA-BREMEN de comunicación computerizada y el inglés marítimo para los controladores de VTS (Servicios de Tráfico Marítimo).

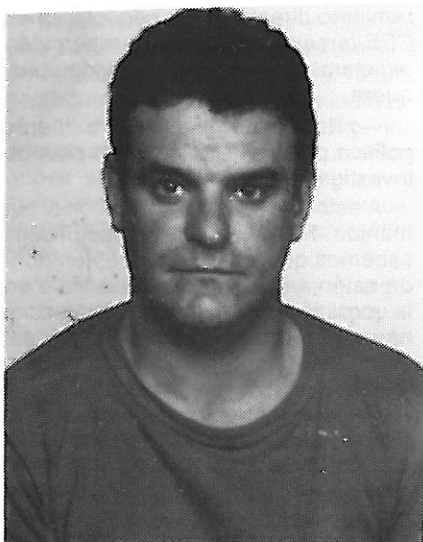
Con respecto a los sistemas de enseñanza, merece especial mención el sistema ANGLOSEA de enseñanza del inglés marítimo y los programas de estudio para el DUAL-PURPOSE-OFFICER (Oficial Ambivalente de Cubierta y Máquinas), que ya está en vigor en Holanda, y que levantó vivas polémicas.

En un tema en el que todos los asistentes y autoridades estuvieron de acuerdo fue en el peligro que implica el desconocimiento del idioma inglés en la práctica de la navegación, mencionándose repetidas veces la recomendación de las Naciones Unidas (ONU), que pide a todos los gobiernos que exijan el conocimiento del Inglés Marítimo a todas las personas que se alejen navegando a más de 12 millas de la costa.

Por todo ello creemos que es necesario:

1. Aumentar el conocimiento de inglés de todos los marinos españoles.
2. Introducir la asignatura de Inglés Marítimo en las titulaciones deportivas de Patrón y Capitán de Yate.

No debemos concluir este informe sin hablar del Programa Social, que resultó muy interesante, muy ameno y que propició una mayor camaradería entre todos los asistentes e invitó más al contacto entre todos nosotros.



Importancia del desarrollo de un plan de investigación en el futuro de la industria pesquera española

Por D. ANTONIO GUTIERREZ MARTINEZ
Capitán de Pesca

El número de buques de investigación pesquera existentes en España, es bajísimo si lo comparamos con las dimensiones de nuestra flota pesquera, si además contamos los días de trabajo por año de cualquiera de estos pocos buques, veríamos que su estado de operatividad es el más bajo de eso que los políticos llaman los países de nuestro entorno.

El caso es que somos la mayor potencia pesquera dentro de la CEE y además los mayores consumidores de pescado, pero nuestra operatividad investigadora en trabajos de campo en alta mar es verdaderamente ridícula si la comparamos con la actividad desarrollada en este aspecto por países como Francia, Inglaterra o Dinamarca, teniendo estos países una flotas pesqueras de mucha menor importancia que la nuestra.

Siendo conscientes de esto, sólo nos queda preguntarnos el porqué de esta situación, ¿cuál es la causa? ¿Nos faltan científicos? ¿Nos falta tecnología? ¿Nos faltan técnicos? ¿Nos falta un plan de investigación pesquera? ¿Nos faltan directrices e interés político para llevarlas a cabo?

—¿Nos faltan científicos? No nos faltan científicos, es más, tenemos un plantel de científicos considerados de élite en el ámbito internacional, que además nunca o casi nunca pueden trabajar con datos directos, teniendo que trabajar con datos que en el mejor de los casos son sólo medianamente fiables, tienen mucha ilusión, pocos recursos, mala dirección y acaban acomodándose a ser una especie rara de funcionarios, que en la mayor parte de los casos, trabajan más de lo que se les exigen sus horarios y esperan que algún día cambien las cosas y recuperen la ilusión de trabajar para algo concreto, con más medios y más dinámicamente, sólo hay que reprocharles que en la mayoría de los casos vivan divorciados de los técnicos del sector, divorcio que lleva a que se ignoren mutuamente.

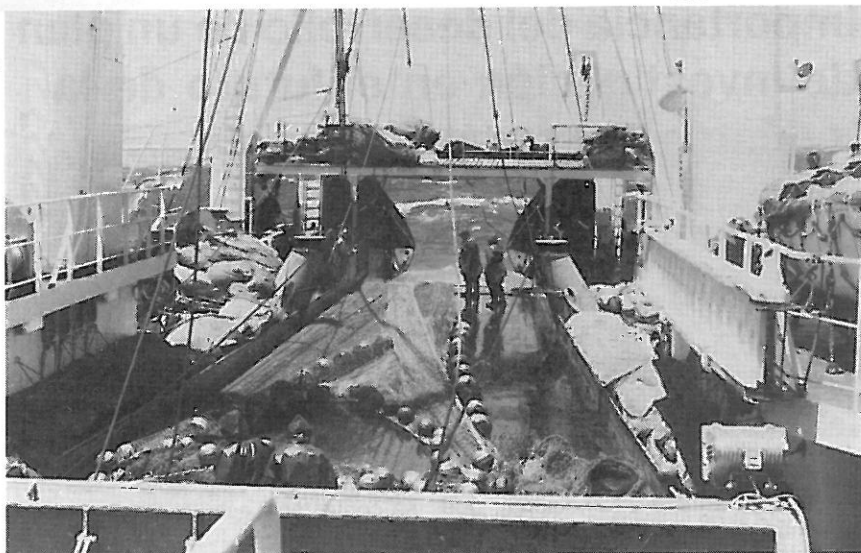
—¿Nos falta tecnología? Esta pregunta se contesta sola, en nuestros astilleros se construyen barcos para gran variedad de países, incorporan la tecnología más avanzada pasando las clasificaciones más exigentes del mundo, y desde luego si tenemos tan desarrollada la tecnología de captura, no nos costaría nada adaptar esta tecnología a la investigación, pudiendo conseguir sin gran esfuerzo cualquier objetivo que nos propusiéramos en este sentido. Creo que en España se puede hacer cualquier barco de investigación que necesitemos y estar éste a la altura de

cualquier buque de este tipo construido fuera de nuestro país.

—¿Nos faltan técnicos? Hasta da risa contestar a esto; tenemos presencia pesquera en todos los mares del mundo, nuestros barcos están tripulados por personas consideradas de las más preparadas dentro de su profesión internacionalmente, podemos remitirnos a los resultados, pescado en el muelle y después hablamos de técnicos y tripulaciones. Manejamos todo cuanto aparato inventan o inventamos relacionado con la pesca; nuestros patrones de pesca funcionan por grupos y sólo ellos saben la cantidad de información que un grupo puede acumular en secreto sobre una playa de pesca o sobre una pesquería, datos sobre fondos practicables, obstáculos, corrientes, temperaturas, migraciones, características de los sedimentos, etc., etc., información que daría para muchas tesis doctorales si los científicos pudieran tener acceso a ella.

Esto es resultado de una experiencia desarrollada en muchos años de presencia en pesquerías históricas, y esta presencia nos da lugar a decir que tenemos técnicos con tanta formación y experiencia como cualquiera de los técnicos que tripulan y mandan los barcos de investigación de nuestros países vecinos, con la ventaja de que nuestros técnicos y tripulaciones están entrenados para largas estadias en la mar, en mares lejanos y con poca o nin-

COLABORACIONES



guna infraestructura de apoyo. Este entrenamiento los hace ser versátiles y adaptables a la hora de enfrentar cualquier problema que les pueda presentar la operatividad de un buque en cualquier mar del mundo. Además la costumbre reconocida de nuestros patrones de funcionar por cuadrillas, harían que los buques de investigación españoles tripulados por nuestros profesionales de la pesca nunca estuvieran aislados, sino que servirían en muchos casos como catalizadores de la información proveniente de diferentes cuadrillas de patrones, pudiendo conseguir la mejor y más completa información de cualquiera de las pesquerías donde desarrolla actividad pesquera nuestra flota.

—¿Nos falta un plan de investigación pesquera? Por desgracia sí que nos falta, o si existe debe ser secreto de Estado, ya que nadie lo conoce.

Tenemos urgencia de conjuntar a los distintos organismos y entidades que intervienen en la investigación pesquera, para que esta investigación pueda planificarse a unos años vista, utilizando adecuadamente toda la infraestructura existente en este momento, laboratorios, buques, etc., al cien por

cien, procurando poner las medidas necesarias para que la investigación no siga por más tiempo divorciada tan descaradamente de la industria de la producción pesquera, sino que más bien sirva para apoyar a la industria pesquera en su desarrollo, dándole más maniobrabilidad, sobre todo a nivel internacional, ya que en las negociaciones internacionales los argumentos para disimular los intereses económicos y políticos, son argumentos científicos para en teoría conservar mejor los recursos, como España no tiene presencia investigadora continua en ninguna pesquería internacional, nos encontramos con que tenemos que dar por buenos los argumentos del contrario que en todos los casos significan recortes en nuestra actividad.

Nos hace falta un plan de investigación pesquera que sea capaz de darnos respuestas puntuales a los problemas biológicos y técnicos planteados en cualquiera de las pesquerías donde desarrolle actividad nuestra flota, desde las pesquerías costeras hasta las más lejanas. Este plan además debe ser lo bastante ágil y dinámico para seguir las fluctuaciones de la política internacional, dando respuestas y asesora-

ramiento directo en las negociaciones CEE-terceros países, que repercutan directamente en nuestra actividad pesquera.

—¿Nos faltan directrices e interés político para llevar a cabo un plan de investigación pesquera?

A esto se puede contestar con el tan manido «No sabe, no contesta». Todos sabemos que los políticos, estén donde estén, ya sea en el Gobierno o en la oposición, rezuman buenas intenciones siempre, ese es su oficio y si están ahí es porque el oficio de político lo dominan, lo que tienen que demostrar es si dominan los temas sobre los cuales deciden y que representan el pan de tantas familias.

Mi opinión personal sobre estos personajes, es que en la mayoría de los casos la rapidez con que se desarrollan los acontecimientos políticos los desbordan a nivel operativo, a esto responden improvisando y por cada vez que aciertan cuatro veces la pifian, y acaban haciendo una chapuza para escurrirse y enfrentar la próxima que además no saben de donde les va a venir.

Si esto es así en la mayoría de los sectores, en el sector pesquero se agudiza la improvisación por la dispersión de competencias y los «reinos de taifas» establecidos desde hace demasiado tiempo y que tácitamente se obligan a respetar unos y otros. Este panorama hace que incluso enfrentarse con asuntos que deberían ser sencillos y fáciles de decidir, se convierta en guerra de poltronas, sillas y taburetes, áreas de influencia y trapicheos varios, repercutiendo todo esto en la falta de eficacia y agilidad tan típica de nuestra Administración pesquera.

El gran problema añadido, es que para los políticos en el poder, el único lenguaje urgente y entendible es el de las movilizaciones, triste es decir además que la rapidez de respuesta es directamente proporcional al tamaño de la bronca montada por los administrados en la calle, y que sólo con este sistema se les arrancan trocitos de justicia y buen hacer.

Si el asunto va, como es el caso, de una planificación a largo plazo que nos permita seguir pescando en el futuro, colaborando a un aprovechamiento racional de los recursos mundiales, nos encontramos con que estos problemas nunca son urgentes y se aparcan y arrinconan en beneficio del último caso puntual que suponga movilización en la calle.

Yo le pediría a los señores que gobiernan el mundo de la pesca, que se planteen que en un futuro muy cercano se van a cuestionar todas nuestras pesquerías internacionales, con esto no digo nada nuevo, pero tenemos las pesquerías de Namibia, Malvinas, NAFO y banco sahariano que se van a cuestionar duramente dentro de esta legislatura recién iniciada, pues bien yo creo, y el tiempo me dará la respuesta, que el argumento de más peso para impedirnos o limitarnos la presencia en nuestras pesquerías históricas, va a ser el argumento biológico de la conservación de los recursos, y para contestar a este argumento tenemos que tener una presencia investigadora ac-

tiva en todas y cada una de estas pesquerías. Esta presencia no se logrará con las buenas intenciones de los políticos y tampoco con su acostumbrado hacer chapuzas, poner parches y rellenar huecos.

Se lograría con un plan bien dimensionado, conjuntando los estamentos directamente implicados, empresarios, pescadores y científicos, todos ellos tienen corporaciones suficientemente representativas a nivel político y entre todos son capaces de diseñar las directrices a seguir para conseguir unos objetivos que tienen que estar claros para todos: mantener la actividad pesquera española en el máximo de sus posibilidades.

Empresarios, pescadores y científicos tenemos que procurar que este plan de investigación pesquera no acabe siendo la típica movida faraónica a que nos tienen acostumbrados desde Madrid esa especie de animales mesetarios a los que de repente les salen aletas y cola, que tan bien saben nadar y guardar la ropa.

Necesitamos barcos de investigación que puedan operar a bajo coste, con tripulación bien pagada y altamente especializada, que hagan de plataforma a los científicos para recogida de datos y trabajos de campo y que a la vez sirvan de apoyo logístico para la flota española en caladeros lejanos, que levanten cartas de pesca y recopilen toda la información necesaria para que los políticos puedan argumentar con razonamientos científicos todos los recortes a nuestra actividad pesquera que nos pretendan imponer con la disculpa de preservar los recursos, cuando en casi todos los casos esta disculpa encubre intereses económicos de política internacional.

Barcos que dejen el trabajo propiamente investigador para los laboratorios e instalaciones de tierra y que recojan todo lo necesario para que los científicos en estas instalaciones y laboratorios lleguen a sus conclusiones.

Barcos que no tengan más de 15 tripulantes, ni más de 1.000 caballos, ni más de 300 TRB, que está demostrado que un barco de estas características trabajando 200 días por año, cubre las necesidades de información sobre cualquiera de las pesquerías con presencia histórica de nuestra flota. Estos barcos tienen unos costes operativos perfectamente asumibles por nuestra Administración, y es más que probable que la CEE contribuya significativamente a los gastos ocasionados por estos buques en su quehacer cotidiano.

Ojalá la crisis pesquera que se avecina no sea tan negra como yo la veo, pero de cualquiera de las maneras será la crisis más fuerte de la historia del sector pesquero español y repercutirá en demasiadas familias, para no pedirle responsabilidades a esta Administración pesquera si no pone los medios urgentes y necesarios para paliar en lo posible las consecuencias que los acontecimientos políticos internacionales tendrán sobre la actividad industrial de nuestra flota pesquera en los próximos cuatro años.





Asturias, muerte en la mar

Por D. ANGEL FIDALGO GARCIA
Director del Programa «Asturias mira al mar»
de Radio Asturias-Cadena Ser

El año 1989, se cerró con un negro balance para los pescadores asturianos: cuatro naufragios con seis muertos, se produjeron en los tres últimos meses del año que cerró una década.

El día 2 de octubre, el pesquero de Luarca «El Duque», era abordado y posteriormente hundido por un mercante. Como consecuencia del accidente, morían dos tripulantes y los otros dos pudieron salvarse milagrosamente. Poco después del hundimiento, eran rescatados por el pesquero «Leticia», también con base en Luarca.

Días después, se iniciaba una costosa y complicada operación de rescate, para intentar recuperar el cuerpo del pescador que se creía atrapado dentro de la embarcación. Pero aunque se emplearon medios técnicos muy sofisticados, como un robot submarino, no lograron encontrar el pesquero hundido, que un barco de la Armada situaba a 160 metros de profundidad, y los pescadores de Luarca a 90 metros.

Por otra parte, el barco agresor, que fue identificado por los supervivientes como un bulk-carrier, que navegaba en lastre con rumbo al oeste no fue locali-

zado, lo que llenó de indignación y estupor a los pescadores asturianos, ya que las autoridades de Marina habían sido alertadas poco después del hundimiento, y eran conocedoras de todos los datos necesarios para poder interceptar al mercante tras el abordaje, pero no ocurrió así.

En ese mismo mes, el pesquero «Nuestro Sol», con base en el puerto asturiano de Cudillero, se hundía a setenta millas al norte de la costa de Cantabria, cuando estaba pescando bonito.

Los tripulantes piensan que la causa de la vía de agua pudo ser una tabla de debajo del motor, que se soltó o rompió por un golpe. Aunque el agua que entraba era achicada por dos bombas, el «Nuestro Sol» se hundía; por esta razón, el patrón lanzó una llamada de auxilio, que fue escuchada en la estación radio marítima del puerto francés de Arcachón, que comunicó con el centro de socorro de la localidad de Etel, para que avisara a una patrullera francesa, que fue quien finalmente rescató a los tripulantes del pesquero.

Poco después un pescador, que faenaba junto con su hijo en las inmediaciones de Gijón, moría ahogado al volcar una ola su embarcación.

En los últimos días de noviembre, la tragedia volvía una vez más a las cos-

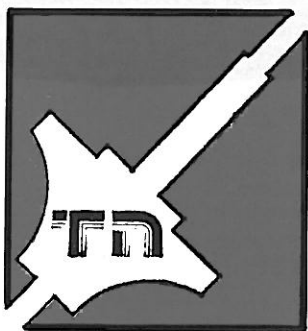
tas asturianas. Dos pescadores de Gijón, eran arrastrados de la cubierta del «Gómez Pinzón» por un golpe de mar. Sus cuerpos no pudieron ser encontrados.

Más suerte tuvieron los tripulantes del pesquero de Luarca «Nueva Gozoniega», que el día antes se hundía en aguas francesas, debido a una vía de agua causada posiblemente por un golpe de mar. Los siete marineros que componían su tripulación, fueron rescatados poco después del accidente, por otro pesquero asturiano, que se encontraba en las inmediaciones.

El mes de diciembre se cerraba con otro accidente moral. Un tripulante del pesquero avilesino «Vicente Murcia», fue arrastrado de la cubierta del barco por un golpe de mar. Los compañeros del infortunado marinero pudieron rescatar su cuerpo de las aguas, pero ya sin vida.

Finalizaba de esta manera, un trimestre negro para los pescadores asturianos, que tienen un promedio de accidentes laborales con resultados mortales, superior al de la minería.

En Asturias, según un informe del Instituto Social de la Marina (ISM), se producen seis víctimas de media anual, en el sector pesquero.



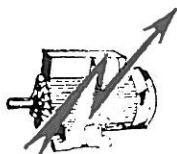
TURBOCOMPRESORES NAVALES, S. A.

SERVICIO TURBOCOMPRESORES

Equilibrados estáticos y dinámicos

Soldaduras especiales.

Cayetana Manrique, 14. Teléfonos 27 46 74 - 27 49 28
35010 LAS PALMAS DE G. CANARIA



I.R.C.E., S. A.

INSTALACIONES - REPARACIONES - CONSTRUCCIONES - ELECTRICAS, S. A.

- Reparación de motores, alternadores y dinamos
- Reparación de instalaciones industriales y navales
- Instalaciones eléctricas en general, alta y baja tensión
- Especialidad en sistemas electrónicos
- Proyectos
- Estudios de mantenimiento

Vial V - Parcela 72 (El Cebadal)
Teléfonos 27 83 13 - 27 84 07

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



Noticias de última hora llegan a Baleares sobre una circular que prorroga hasta mayo del 90 las atribuciones de los Patrones de Cabotaje y los Mecánicos de 2.ª restringidos a Baleares.

Para los desconocedores del «asunto» podemos explicar que en el año 81 ante la escasez de Titulados Náutico-Pesqueros que pudieran desempeñar los cargos que los pequeños barcos de pasaje demandaban en las islas Baleares, la entonces Subsecretaría de Pesca, el Gobierno autónomo y el I.S.M. programaron una serie de cursillos, mediante los cuales habilitaban a Patrones de tráfico interior y Motoristas Navales, promocionándolos a Patrones de Cabotaje y Mecánicos Navales de segunda, eso sí, con la coletilla de «restringidos al archipiélago balear».

El resultado de esta anomalía denunciada en su día por AETINAPE en la regulación de atribuciones, fue que año tras año se daban prórrogas para el tiempo que durara buscar una solución al problema planteado. Este problema nunca se solucionó y hoy, casi nueve años después nos encontramos con una situación peliaguda. Por una parte, nos encontramos que estos Titulados mantienen derechos de antigüedad dentro de las empresas, además, y eso en justicia no se puede dis-

Baleares, sector de pasaje turístico

Por COLISBER

cutir, conocen su oficio (pasaje turístico) y no han tenido ningún percance en estos años; a todo esto, hay que tener en cuenta que son unos cien sobre un total de ciento sesenta empleos de Titulados que hay en este sector dentro de Baleares.

El asunto está ahí y quema, ¿quién le pone el cascabel al gato? y ¿qué cascabel se le pone?

En este año 89 y con fecha 14 de febrero, se celebró una reunión en la DGMM en Madrid para tratar este problema, AETINAPE no fue invadida aunque se le comunicaron los resultados acordados; los asistentes fueron: Secretaría General de Pesca, Instituto Social de la Marina, empresarios, sindicato, en singular, sólo UGT y el anfitrión, la Dirección General de la Marina Mercante.

El primer punto del acuerdo y para seguir la tónica de todos los años, fue prorrogar la validez de las tarjetas de los Titulados restringidos hasta el 30 de noviembre del año 89.

Sólo voy a tratar los dos primeros puntos del acuerdo, ya que el resto eran declaraciones de buenas intenciones para relleno.

El punto primero escogía la solución de siempre, la menos conflictiva y la que mejor permite escurrir el bulto a los políticos, mantener los errores históricos y perpetuarlos, ya que no son errores suyos sino de sus antecesores en el cargo o cargos.

El punto segundo pretendía empezar a normalizar la situación de estos compañeros, exigiéndoles una mayor y más completa formación, a cambio de quitarles los sobresaltos y temores de

cada año antes de cada una de las prórrogas. Eso sí, la Administración se encargaría de poner los medios a través del ISM para facilitarles esta mayor cualificación.

Pues bien, a primeros de diciembre, bastantes meses después, nos encontramos con la prórroga de la prórroga del punto primero hasta el mes de mayo del 90 y con la copia exacta del punto 2 de la circular que se emitió en febrero; seamos serios, señores, no se puede poner para siempre en las circulares las coletillas de que «se harán cursos de reciclaje», los cursos hay que hacerlos de una vez y el ISM en su delegación de Baleares tiene que contestar a la pregunta del porqué no se hicieron, ni se programaron siquiera, ni tan solo se comentaron a nivel de pasillo. En la famosa reunión firmó el ISM de Baleares representado por el director de la Escuela Náutico-Pesquera de Palma, que se supone sería encargado de programar los cursos. Puede ser que el profesorado de esta escuela esté muy ocupado con las titulaciones deportivas que dejan más pasta, y no tengan tiempo para cursos extras a Titulados restringidos.

En todo este panorama se puede aplicar el refrán de «A río revuelto, ganancia de pescadores». Mientras los Náutico-Pesqueros se rompan los cuernos peleándose con los restringidos por plazas de empresas familiares, de actividad máxima de siete meses al año más cinco de paro, en la modalidad de fijos discontinuos, con la mala conciencia y la incomodidad de coger la plaza a base de denuncias, comandancia, etc., y nunca ganar más de millón y medio al año en el mejor de los casos, los

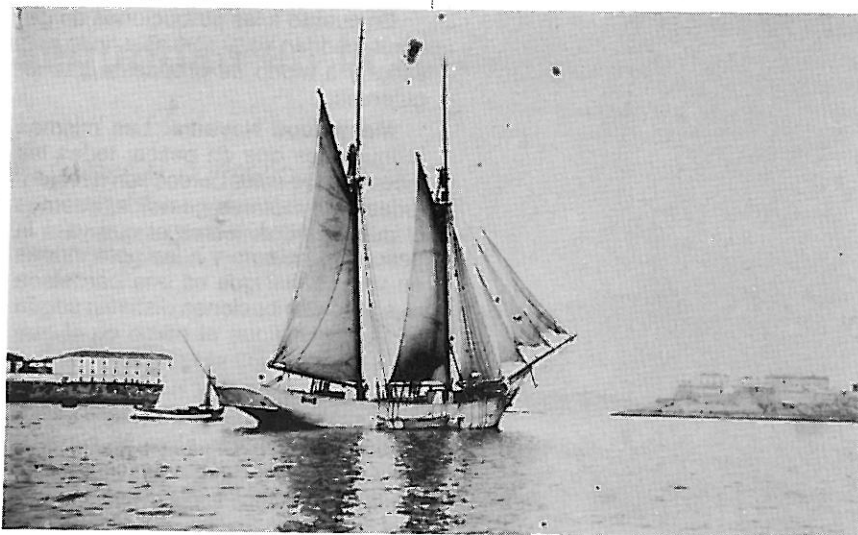


Titulados superiores de Marina Civil, Capitanes y Pilotos, se comen los caramelos del sector, las plazas de mayor aforo y todo el año, el pasaje entre Ibiza y Formentera, los barcos de minicrucero, etc.; en una palabra, las plazas que merecen la pena, estoy seguro que piensan que mientras nosotros nos peleamos por las sobras, ellos tienen el banquete seguro.

Hay que estar en medio del cotarro para verlo, las plazas de mando que merecen la pena se las llevan los Pilotos y Capitanes por decreto ley, no por mejor cualificación, ni por mayor rendimiento. Casi todos los armadores prefieren Patronos, pero en los barcos de mayor aforo si tienen que navegar de noche o en los meses de invierno, se ven obligados a contratar Pilotos, ya que los que dictaminaron en su día las atribuciones de Patronos se cuidaron mucho de cerrarnos la puerta en las plazas que pudieran interesarles a ellos, puesto que tenían la misma titulación que los que hoy ocupan esas plazas.

Y mientras, nosotros, Nautico-Pesqueros haciendo en Baleares con los restringidos el mismo papel que el COMME hace con nosotros en la Marina Mercante, dejando los caramelos para los Titulados superiores, eso sí, con el beneplácito de algún sindicato, o más bien de los directivos de algún sindicato.

Tenemos que romper el tapón hacia arriba, pelear por atribuciones justas y actualizadas, un Patrón es un Patrón de día y de noche, en invierno y en verano, si tenemos que competir por las plazas, que sea el mercado de trabajo el que se autorregule; si un Piloto es mejor para los intereses de la empresa que un Patrón, que sea la empresa la que decida y que no se lo imponga nadie, entorpeciendo su normal funcionamiento por medio de decreto ley que eterniza los injustos privilegios conseguidos en tiempos en que la injusticia era parte del propio sistema político de la dictadura. Hay que plantear la batalla en su medida, este sector forma par-

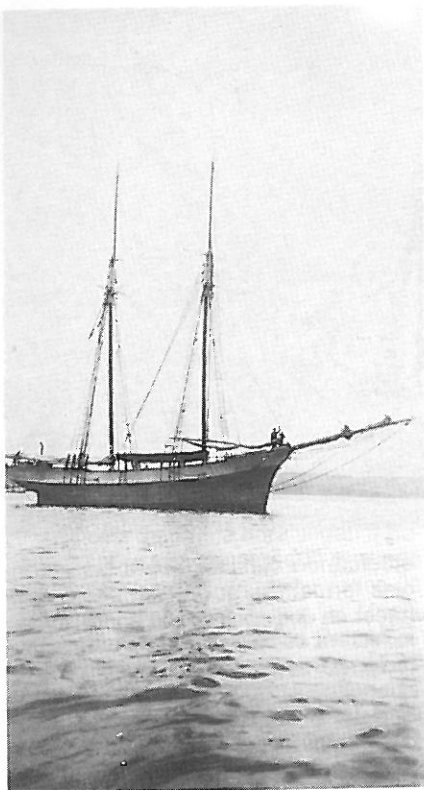


te de unos de nuestros futuros y tenemos que defender nuestra posición dentro de él desde ahora, ya que si no lo hacemos así, cada día nos veremos más acorralados y con menos posibilidades dentro de una porción del mercado de trabajo, para el que estamos perfectamente preparados.

Mi opinión personal sobre los títulos restringidos es que debe normalizarse su situación, tendrían que reciclarse

efectuando cursillos sobre las carencias formativas que tienen; se podría hacer en dos años y todo aquel que no lo hiciera se le anularía su actual titulación para que no pudiera utilizarla en chanchullos, regresando a la titulación que tuvieran en el momento de acceder a estos títulos restringidos, en el caso de no hacer los cursillos en su momento, ya sea por falta de interés personal o por hallarse fuera del mercado laboral del sector.





Pienso que es una medida asumible, justa y respetuosa, con su veteranía en este tipo de trabajo podrían tener dos años para normalizarse titulaciones a extinguir, y si quieren promocionar a titulación superior antes pasar los exámenes normales de su titulación dentro de los planes de estudios de la formación profesional náutico-pesquera. Esto eliminaría de una vez por todas la inseguridad periódica que viven un montón de familias ante cada nueva prórroga de las atribuciones de estos titulados y evitaría, con los medios de control adecuados, chanchullos que se están haciendo hoy en día y que no benefician para nada a los que quieren vivir trabajando en esta actividad.

En cuanto a las atribuciones en general, podrían ser y sólo es a título personal y a modo de propuesta, las siguientes:

Mecánicos Navales. Las mismas atribuciones que en pesca, todas las máquinas de estos barcos son desatendidas y de motores gemelos, además el mismo mecánico es el que va a la pesca en invierno y a las golondrinas en verano, así que es una pardalada que tenga atribuciones distintas según a que se dedique el barco en el que vaya.

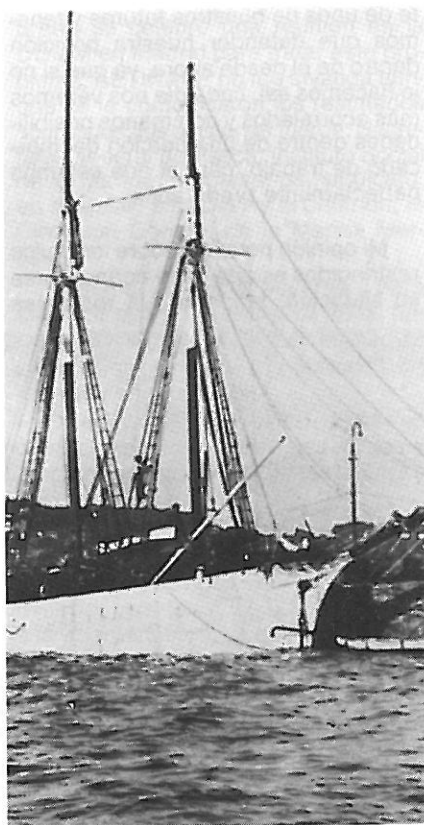
Patrones Mayores de Cabotaje. En buques de pasaje, mando de buques hasta 500 TRB, con aforo no superior a 450 pasajeros, en navegaciones que no se alejen más de 60 millas de la cos-

ta, incluyendo buques de alta velocidad que no pasen estos límites.

Patrones de Cabotaje. En buques de pasaje, mando de buques hasta 200 TRB con un aforo no superior a 150 pasajeros en navegaciones que no se alejen más de 20 millas de la costa.

Patrones de Cabotaje y Mecánicos de Segunda restringidos al archipiélago balear. Iguales atribuciones que los titulados de formación profesional náutico-pesquera, condicionados a pasar cursillos de actualización en: procedimientos de radio, seguridad marítima y medicina de urgencia, en el plazo de dos años. Imposibilidad de promocionar a titulaciones superiores sin pasar antes los exámenes de formación profesional náutico-pesquera correspondientes a las titulaciones de Patrón de Cabotaje o Mecánico Naval de segunda, según el caso. Mantenimiento de la limitación de sus actividades a este tipo de buques dentro del archipiélago balear.

Este es un camino, señores de la Administración, para solucionar unos problemas pendientes que hacen que unos trabajadores vean amenazada periódicamente su seguridad en el trabajo, y unos empresarios vean condicionadas sus actividades por la actitud de una Administración marítima demasiado alejada de la costa y de sus problemas para poder saber que el agua salada es la de la mar y no la del caldo del puchero. Recuerden que tenemos a orgullo el ser igual de Mecánicos en un barco de pesca que en un barco de pasaje turístico, e igual de Patrones de día que de noche, en invierno o en verano. Mientras que lo entiendan así y den juego a los que en su día mangonearon para que no lo fuéramos, tendrán conflicto con nosotros. El tiempo corre a nuestro favor y la justicia está de nuestra parte. Nosotros exponemos nuestras razones, son razones de nuestro mundo laboral; es el mundo que conocemos y del cual sabemos lo bastante para poder negociar y argumentar con cualquiera que venga con razones y no con imposiciones.



Seguridad en la navegación

Por D. JOSE M. CORREDOIRA VAZQUEZ

Jefe de Servicio
Inspección General de Enseñanzas
Náutico-Pesqueras



En este momento está muy de actualidad la seguridad marítima. Prescindiendo de todos los cursos y cursillos que se están estableciendo, y que no dudo son interesantes, creo que dicha seguridad debería comenzar antes de salir a la mar, ofreciendo conocimientos elementales meteorológicos, oceanográficos, etc.

Hoy cualquier excursionista observa el mapa del tiempo emitido por TV y atiende con interés la prognosis del meteorólogo para planear a continuación su viaje. ¿Por qué no hacen lo mismo nuestros pescadores? Yo creo que en la asignatura de Meteorología y Oceanografía se les concienca poco de la importancia que tiene el análisis de un mapa de superficie actual y de su futura evolución al cabo del tiempo, para poder planificar su viaje o bien la pesca determinada.

Hoy en día un Facsímil no es muy caro, si se piensa en otros aparatos de navegación con que cuentan los pequeños buques de pesca, por esta circunstancia algunos lo montan, pero le sacan poco rendimiento, ya que falta la persona que pueda interpretar sus informaciones correctamente. No quiero con esto decir que acierten en su predicción al 100%, ya que a la postre van a deducir los mismos parámetros que el meteorólogo de turno, el cual comete errores de un 20%,

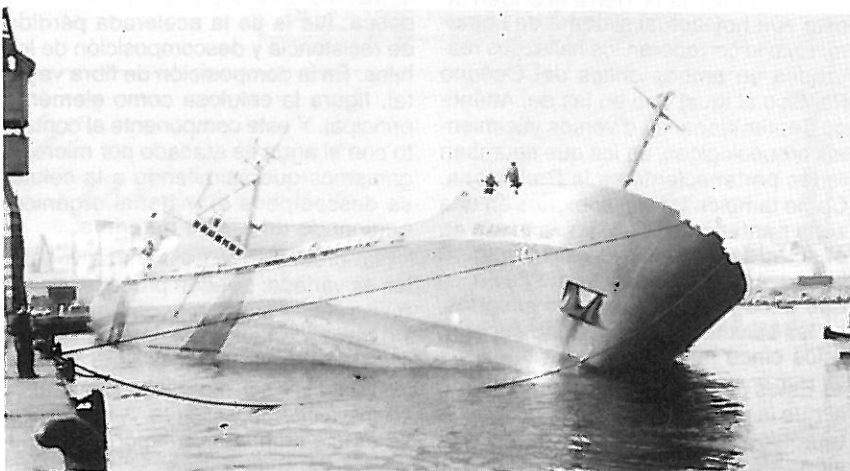
dado que la meteorología no es una ciencia exacta, pero creo que si poco a poco nos acostumbramos a esta labor, llegará un momento en el cual observando el celaje, viento, dirección de la mar, etc., seamos capaces de hacer una prognosis de la misma forma en que lo hacen los labradores, pastores, etc., que cuando nos anuncian lluvia o mal tiempo no pasa mucho tiempo sin que se cumpla su profecía debido a unas condiciones determinadas que se cumplen en esa zona para que esto ocurra, pero estos mismos personajes fuera de su zona de influencia sus predicciones son erróneas. ¿Qué no podrían hacer los marinos con un horizonte tan amplio como el que tienen ante su vista?

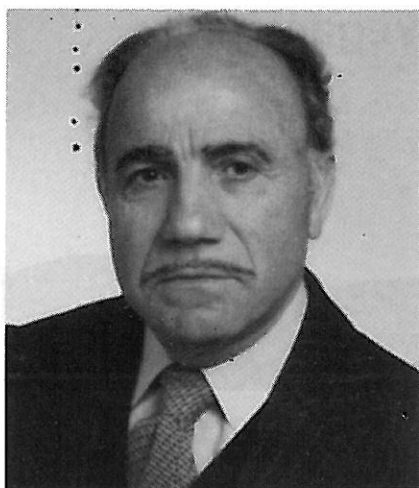
En los momentos actuales se cuenta con unos medios impresionantes de ayudas a la navegación, pero se ha perdido «el ojo marinero», que unido a la información del Facsímil daría unos resultados más exactos que los que pudiera dar cualquier meteorólogo de televisión.

Considero que la asignatura de Meteorología y Oceanografía es de la más importantes en la carrera de Marino.

Digo lo anterior porque con un conocimiento más profundo de las condiciones de la mar y el tiempo, podremos salvar nuestra vida y la de los hombres que están bajo nuestro mando y, a la postre, creo que esto es lo más importante.

Que no se ofendan otros compañeros.





Artes de pesca por enmalle o agalleras

Por D. FRANCISCO EIROA DEL RIO
Capitán de Pesca

Los artes destinados a la pesca por enmalle no se distinguen por su modernidad, ya que su antigüedad se remonta a varios milenios y es muy probable que en sus inicios fuesen destinadas a la captura de animales terrestres, formando con redes de reducido tamaño, trampas y barreras. Estas pequeñas redes eran confeccionadas con tiras de piel de animales terrestres o de algunas especies marinas capturadas con arpón.

Pero no se puede fijar en un determinado punto de la Tierra el origen de este aún hoy actual sistema de captura. Esto lo corroboran los hallazgos realizados en ambas orillas del Océano Pacífico al igual que en las del Atlántico Septentrional en diversos yacimientos arqueológicos, en los que figuraban redes pertenecientes a la Prehistoria. Como también los descubiertos en una zona pantanosa de un lago situado en el norte de Finlandia e igualmente en la Cueva de Skipheller (Noruega) en los que a los paños de red descubiertos, se les calcula una antigüedad superior a los cinco mil años.

Estos descubrimientos demuestran el que la utilización de redes no era patrimonio de una determinada civilización.

El empleo de redes de gran tamaño por lo que respecta a España, se atribuye a los fenicios la introducción en nuestro país de estas artes, representadas por las almadrabas de deriva destinadas a la pesca de túnidos. De esto hace unos 3.500 años, lo que hace suponer que en la antigua Fenicia ya eran utilizadas con anterioridad.

Confección de hilos y redes

Hasta hace pocos años, la totalidad de la fibra empleada en la confección de hilos eran de procedencia vegetal o animal, aunque las de este último grupo su uso estaba poco extendido.

La mayor cruz que han tenido que soportar los pescadores a lo largo de la historia con respecto a los artes de pesca, fue la de la acelerada pérdida de resistencia y descomposición de los hilos. En la composición de fibra vegetal, figura la celulosa como elemento principal. Y este componente al contacto con el agua es atacado por microorganismos que asimilando a la celulosa descompone el material orgánico, originando un rápido deterioro.

La procedencia de las fibras vegetales es variada: pueden proceder de semillas, tales como algodón o capoca. De tallos, como el yute, lino, ramio, cáñamo. De frutas, como el coco o de hojas como el sisal, mandioca, cáñamo de Nueva Zelanda y Manila. A los de procedencia animal, corresponden la seda, cerda, pelo y lana.

Hasta mediado el pasado siglo, las redes eran fabricadas por procedimientos manuales e inclusive los hilos destinados a esta confección. Las fibras era torcidas y colchadas mediante técnicas primarias y muchas veces a cargo de los pescadores ayudados por sus familias.

En la actualidad, la casi totalidad de los paños para redes de enmalle son fabricados con telar y salen del mismo ya listos para proceder a su armado de acuerdo con la técnica del pescador. Pero también existen casas especializadas que suministran los artes totalmente terminados.

El gran avance que supuso la invención del ingenio capaz de fabricar paños de red correspondió al artesano francés Desiforo Pecqueur, quien expuso el prototipo por vez primera en público, durante la Exposición Internacional de París de 1849.

La aparición de las fibras artificiales fue el mayor logro conseguido en pos del desarrollo de la pesca extractiva. El estudio y experimentación de las mismas comprende el período 1885-1938. Pero en el mundo de la pesca no empezaron a utilizarse hasta 1950. En España lo fue un decenio más tarde.

Dada la rigidez de estas fibras, los telares de la época fabricaban paños con cierta falta de tensión en los nudos de las mallas. Las modernas máquinas han conseguido paliar en gran medida esta imperfección originada por la par-

SHIP CHANDLER FOR NATIONAL AND FOREIGN BOATS •

SUMPESCA
S. Ltda.

PROVISIONISTA DE BUQUES

MUELLE DE RIBERA, 9

TELF.: 27 84 36

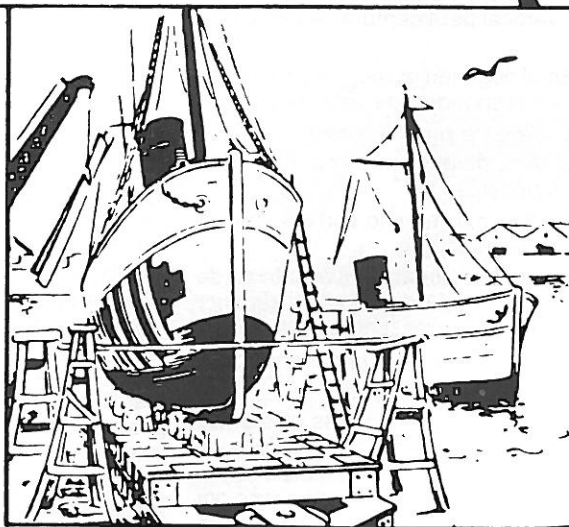
LAS PALMAS

Nuevos Servicios

- CHORREADOS Y FREGADOS
CON AGUA
- PINTADOS EN VARADERO
Y A FLOTE

DE CONSTRUCCION
NAVAL Y
REPARACION DE
TODA CLASE
DE
EMBARCACIONES DE
MADERA

TALLER



Calleres Medin

Talleres: Varadero de la Dársena

Teléfs. 20 70 68 - 20 72 53

LA CORUÑA

ticularidad de las fibras. En la actualidad existen máquinas tejedoras que procesan con doble nudo, asegurando con ello la firmeza de las mallas.

Las diversas artes de pesca por enmalle

Los artes dedicados a este sistema de pesca, se dividen en dos grupos principales:

- a) Pesca de superficie.
- b) Pesca de fondo.

Los pertenecientes al primer grupo pueden ser fijos, deriva o media agua. Generalmente están formados por redes de un solo paño, con la excepción de la técnica utilizada en algunos países al utilizar trasmallos de mucha altura vertical para captura de pez espada.

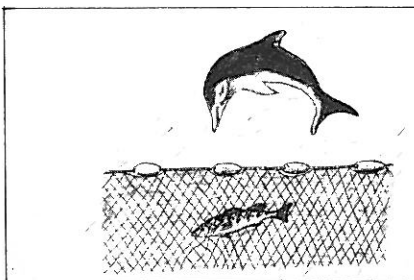
En el segundo grupo, las subdivisiones corresponden de esta manera:

1. Arte de un solo paño.
2. Arte de dos o más paños superpuestos.
3. De un solo paño con distinta luz de malla.
4. Mixtos: Con la sección inferior de paños superpuestos y la superior simple.
5. Trasmallos para largar en círculo.
6. Trasmallo de giro.

La variedad de nombres existentes para determinar los diversos tipos de redes hace suponer la existencia de numerosas y variadas artes de pesca por enmalle, pero puede suceder que un determinado arte sea conocido con distintos nombres, inclusive en zonas muy próximas entre sí. Existe una excepción con el trasmallo, nombre genérico con que es conocido en diversos países con ligeras variantes escritas o fonéticas.

El grupo más numeroso de estos artes corresponde a los formados por un solo paño. Y la altura vertical de cada uno de ellos es muy diferenciada, comprendiendo entre el uno y los cuarenta metros.

En cuanto al número de piezas a largar, depende de varios factores, tales como situación geográfica, sonda, especies a capturar, automatización de la



maniobra o condicionantes de la explotación. Todo ello sin contar con lo legislado sobre esta materia en los diversos países.

Los artes de enmalle en España

El mayor número de unidades corresponde a las tradicionales, como pueden ser los trasmallos, volantas, sardinales y otros similares denominados con nombres locales. Todos ellos autorizados por la Administración pesquera, pero que en algunos países se empieza a poner en duda su selectividad. Y recordando que en no muy lejanas fechas, en nuestro país se han cometido verdaderos disparates legislativos mediante disposiciones oficiales aún hoy en vigor, como sucedió en los casos de autorizar la macroutilización de rascos y volantas, acuerdos éstos supuestamente tomados con asesoramiento parcial y según las malas lenguas acordado durante una «comida de trabajo».

Y sin apartarnos del tema, en cuanto a la valoración de la credibilidad asesora en la que en muchos momentos se apoyaron las administraciones pesqueras que hemos padecido los pescadores españoles, con alguna conmisericordia, se puede considerar que ha ejercido esta función con más voluntad que conocimientos. Y la razón de ello es el que nunca se tiene en cuenta la necesaria presencia de profesionales del sector para realizar análisis sobre cuestiones que a éstos afectan directamente. Temas que debieran ser motivo de amplia discusión por parte de varios grupos profesionales antes de llevarse al BOE. Y por supuesto con intereses de partido muy alejados, ya que se está jugando con la despensa de los

españoles y de la economía de los pescadores.

Atención al gong

En fechas muy recientes se ha publicado en la prensa, una nota procedente de la organización internacional Greenpeace, en la que entre otras cosas dice:

«Las redes de deriva son un método de pesca destructivo y no selectivo, que causan grandes mortalidades en la población de peces a las que la pesquería no va dirigida, además de matar mamíferos marinos, aves marinas y otras especies».

El articulista añade:

«Según Greenpeace, la influencia de España en la política pesquera de la CEE puede hacer que la postura de nuestro país sea determinante para conseguir el apoyo comunitario a la propuesta en contra de las redes pelágicas».

Es de esperar que nuestra Administración no cierre los ojos y se aferre a cal y canto a la pretensión de esa admirada organización ecologista, porque conviene matizar:

Existen redes pelágicas que pescan por enmalle, que no deben catalogarse como depredadoras, tal como esta expresión se entiende. Entre las mismas están las sardinales y su pariente el xeito, o bien aquellas artes de deriva destinadas a la captura de caballa, boga, liza o especies similares, utilizadas en todo el litoral español. Son redes selectivas y no matan mamíferos marinos por largarse cerca de la costa, ni tampoco aves marinas. Son redes utilizadas por pescadores del grupo artesanal y normalmente de composición familiar y no de economía boyante. Y por lo tanto, no deben pagar justos por pecadores.

El pescador español no acierta a compartir el optimismo de Greenpeace en cuanto a la influencia en la política pesquera de la CEE. No se puede considerar influyente en política pesquera un país al que la Comunidad ha cercenado el crecimiento de su flota y que además le ha pasado con fruición la rebarbadora.

MARINOS EN LA HISTORIA

JUAN SEBASTIAN ELCANO

Los viajes anuales que en período de estudios realiza el buque escuela de la Marina española «Juan Sebastián Elcano», nos hacen recordar al ilustre marino del mismo nombre; primero en circundar el Globo, nacido en Guetaria en 1460 y finado el 4 de agosto de 1526, en Malasia, a bordo de la nao «Santa María de la Victoria», después de descubrir el Cabo de Hornos en su segunda vuelta.

Aficionado al mar desde niño, acudió a Sevilla en una nave de 200 toneladas a las órdenes del Cardenal Cisneros, patrullando la costa de África donde prestó servicios. Falto de recursos pidió a los mercaderes camboyanos préstamos que no pudo pagar y vendió el barco a sus acreedores, siendo procesado por este delito. En 1519 volvió a Sevilla y conoció a los portugueses Fernando de Magallanes y Ruy Valero al servicio del Rey de España para descubrir una camino hacia la India por occidente, contrario al de Buena Esperanza. Magallanes reclutó gente y acudió Elcano que fue nombrado mestre de la «Concepción».

El 27 de septiembre de 1519 salieron de Sanlúcar de Barrameda al mando de Magallanes las naos «San Antonio», «Concepción», «Trinidad», «Victoria» y «Santiago», llegando a Tenerife sin novedad. Atravesaron el Atlántico hasta el Golfo de San Julián en la Patagonia, y el 31 de marzo invernaron. Descontenta la dotación, se alzó contra Magallanes y se hizo dueña del «San Antonio», confiando a Elcano el mando. Después de cinco meses se quemó la «Concepción», zarpando con las otras cuatro el 20 de Agosto rumbo al sur, divisando el Cabo de la Virgen el 21 de octubre, pasó el estrecho que conserva su nombre y entró en el Pacífico el 27 de noviembre de 1520. La «San Antonio» sublevada se volvió a España. Se detuvo en las Marianas, más tarde llegó a Filipinas, que nominó islas de San Lázaro, donde murió Magallanes el 27 de abril de 1521 a manos de los indígenas. Fue proclamado jefe Duarte de Mendoza, que falleció en la isla de Cebe poco después, y luego corrió la misma suerte González Gómez de Mendoza, capitán de la «Victoria», cuyo mando tomó Elcano.

Ya sólo contaba con 115 hombres de los 257 que comenzaron la travesía. En las naves supervivientes, la «Trinidad» y la «Victoria», navegaron por las Filipinas, se refugiaron por temporal y repararon averías durante un mes. Desde entonces Elcano fue jefe de la expedición señalando rumbo a las Molucas, tocando en varias de ellas, llegando el 5 de noviembre a la capital del archipiélago. Cargaron especies dispuestos a partir para España. Se abandonó la «Trinidad» por mal estado el 21 de diciembre de



1.521, quedando la «Victoria» única de la expedición al mando de Elcano, llevando a bordo aves raras, canela y ámbar. Cinco meses estuvo navegando por la India tomando arroz, canela y mucho clavo. Dobló el Cabo de Buena Esperanza el 15 mayo de 1522 y arribó a las islas de Cabo Verde el 17 de junio, anclando en Río Grande en la isla de Santiago con la dotación mermada por las tempestades, fatigas y enfermedades. Después de tres años de navegación recorrieron 14.000 leguas, divisaron tierra española el 6 de septiembre de 1522. Dos días más tarde entraron en Sanlúcar de Barrameda. De allí se dirigieron a Sevilla flacos y extenuados los 18 hombres de los 257 que embarcaron con Magallanes.

En su ciudad natal le erigieron una estatua con grabaciones en su memoria y el Ministerio de Estado una obra escultórica con el siguiente verso:

*«Por tierra y por mar profundo,
con imán y derrotero,
un vascongado el primero,
dio la vuelta a todo el mundo.»*

PASTOR SANCHEZ V.
Mecánico Naval Mayor

IV CONGRESO NACIONAL DE BUCEO PROFESIONAL

Como resultado de la celebración de este Congreso, se sacaron las siguientes conclusiones:

1.^a Integrar el Buceo Profesional Español en el Instituto Social de la Marina.

2.^a Actualizar toda la legislación existente.

3.^a Crear los comités de trabajo siguientes:

- Comité de Seguridad.
- Comité de Relaciones Laborales.
- Comité de Enseñanzas.
- Comité de Legislación.

4.^a Potenciar la Asociación Española de Actividades Subacuáticas Profesionales.

5.^a Concienciar a los entes responsables sobre la necesidad de establecer las nuevas cualificaciones y especialidades en Buceo Profesional.

6.^a Actualizar y confeccionar el censo de Buceadores Profesionales en activo, empresas y cámaras hiperbáricas transportables y estacionarias.

7.^a Elaborar las directrices para confeccionar el esquema sobre investigación y prevención de accidentes y su elevación a la Secretaría General de Pesca Marítima.

8.^a Exigir a la Administración (Secretaría General de Pesca Marítima) el estricto cumplimiento de la legislación vigente, especialmente en lo que se refiere a normas de seguridad, requiriendo del colectivo de Buceadores y empresarios la denuncia de cuantas irregularidades se detecten en este sentido.

9.^a Establecer las cuotas de asociados para la cobertura del gasto mínimo en las funciones de AEASUP en el ejercicio de 1989-90.

10.^a Recabar de los centros de enseñanza, la mejor función docente en beneficio de la formación técnica del Buceador.

11.^a Iniciar una profunda labor de captación de asociados e información de objetivos de AEASUP.

12.^a Estudio para la posible publicación de una revista propia de AEASUP o gestión con AETINAPE para incluir en su propia revista artículos o noticias referentes a la Asociación Española de Actividades Subacuáticas Profesionales.

13.^a Agradecer a la Administración y especialmente a la Secretaría General de Pesca Marítima, el apoyo prestado para la celebración de este Congreso y el ofrecimiento incondicional a la AEASUP para la consecución de los objetivos propuestos.

14.^a Asimismo, se hace extensivo este agradecimiento a las personas y entidades colaboradoras y patrocinadoras.

OPOSICIONES

Rogamos a todos los afiliados que estén interesados en presentarse a las diversas oposiciones del ámbito marítimo pesquero (Inspecciones Pesqueras; Servicio de Vigilancia Marítima Aduanera; Instituto Español de Oceanografía, etc.) se dirijan a la Secretaría General de AETINAPE.

LAS JORNADAS SOBRE PESCA GALLEGA Y MEDIOS DE COMUNICACION SOCIAL, HAN SIDO UN ACTO PREELECTORAL DE LA CONSELLERIA DE PESCA

La celebración de las Jornadas «La pesca gallega y los medios de comunicación» que se han desarrollado en Vigo bajo la organización personal del Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico, fueron un episodio más de la desafortunada sucesión de actividades preelectorales que estuvo llevando a cabo la Consellería de Pesca con el apoyo de todos sus efectivos.

Habida cuenta de las competencias que tiene una escuela de estas características, es fácil concluir que el contenido de las Jornadas y su programa, son totalmente inapropiados. Las apremiantes necesidades con que cuenta el citado Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero están de esta manera relegadas a un segundo plano, mientras su dirección incurre en ámbitos de actuación que ni de lejos le son propios.

La calidad de la enseñanza, la defensa de la dignidad de los alumnos náutico-pesqueros, la dotación tecnológica de sus instalaciones, la nula relación científica con otras instituciones docentes o de investigación y otros tantos problemas que repercuten en su bajo nivel de preparación, son aspectos de la gestión que parecen no preocupar al Director de la Escuela, que se dedica a organizar montajes de dudosa rentabilidad, a no ser que se mida por el lucimiento de los altos cargos de la Consellería ante prohombres del sector a los que creía extraer rentabilidad electoral.

Es de lamentar que los medios de comunicación social se hayan utilizado como disculpa para unas Jornadas totalmente alejadas de lo que es la información a la opinión pública acerca de la realidad del sector marítimo-pesquero gallego, aspecto en el que seguramente habrán incidido los profesionales de la información que se dieron cita en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Vigo.

BOLSA DE EMBARQUE

Continuamos trabajando para tratar de resolver los problemas de compañeros nuestros que se encuentran en el paro. Para que esta labor sea eficaz, se necesita la ayuda de todos, porque este es un trabajo colectivo y, dado que disponemos de muy pocos medios materiales para llevar a cabo tal función nos es imprescindible tal ayuda.

Pedimos a cuantos sepan de algún puesto de trabajo en la mar o en tierra, nos lo comuniquen, para ponerlo en conocimiento de los compañeros que se encuentran en paro. Por otro lado, todos los que se encuentren sin trabajo deben comunicarlo a la Secretaría de esta Asociación, para poder facilitarles un puesto de trabajo vacante cuando se produzca.

También queremos resaltar que si algún compañero que está inscrito en esta Secretaría encuentra trabajo, nos lo comunique, para de esta forma facilitarnos nuestra labor.

AETINAPE agradece a todos su colaboración y apoyo prestado a las páginas de este Boletín Informativo, especialmente a sus anunciantes; al tiempo que recuerda a sus asociados que, de igual manera, los tengan en cuenta a la hora de hacer sus pedidos.

MEDICINA

Hollander, Neil; Mertes, Harald
Emergencia a bordo, ¿qué hacer? 1983. 271 p., il. 22 cm; 1.540 pesetas.

Costa de Rioja, Carlos
Manual de supervivencia. Cómo salvar su vida en medios hostiles. 1982. 205 p., il., 22 cm. 1.450 pesetas.

MOTORES

Institute of Marine Engineers
Chemical in Ships. 3720 pesetas.
Electricity Applied to Marine Engineering. 2.480 pesetas.
Marine Gearing. 2.480 pesetas.
Marine Boiler Survey Handbook. 930 pesetas.
Marine Steam Turbines. 2.170 pesetas.
Material for Marine Machinery. 5.580 pesetas.
Medium and High Speed Diesel Engines for Marine Use. 3.100 pesetas.
Pumping Systems. 1.240 pesetas.
Ship Maintenance. A Quantitative Approach. 1.860 pesetas.
Marine Surveying: Basic Aims. 775 pesetas.
Glossary of Marine Technology Terms. 1950 pesetas.
The running and maintenance of marine machinery. 2.790 pesetas.

Schegliaiev, A. V.
Turbinas de vapor. La teoría del proceso térmico y las construcciones de turbinas. Edición revisada y ampliada por el profesor Toryanovski. Traduc. del

ruso por E. P. Liminik. 1978. 2 v., il., 24 cm. 2.470 pesetas.

Datz, I. Mortimer.
Power transmission and automation for ships and submersibles. 1975. 190 p., il., 24,5 cm., tela. 4.495 pesetas.

METEOROLOGIA

Keidel, Claus G.
Pequeña guía de meteorología. 1981. 127 p., il., fot., 18 cm. 1.200 pesetas.

Martínez Jiménez, Enrique.
Meteorología náutica. 1980. 71 p., grab., 25 cm. 1.000 pesetas.

Instituto Hidrográfico de la Marina.
Claves meteorológicas para el cifrado y descifrado de partes meteorológicas útiles al navegante. 5.ª ed., 1983. 164 p., 29 cm. 1.100 pesetas.

DICCIONARIOS, METODO DE INGLES NAUTICO

Alas, César.
Diccionario jurídico-comercial del transporte marítimo. Inglés-español, español-inglés. 1983. 402 p., 22 cm., bibliografía. 3.180 pesetas.

Alfaro Pérez, Juan.
Diccionario marítimo y de construcción naval. Inglés-español, español-inglés. 1976. 478 p., 26 cm., piel. 4.665 pesetas.

Alvar, Manuel.
Léxico de los marineros peninsulares. 1985. 4 v., 31 cm. C/v. 6.995 pesetas.

Para pedidos dirigirse a:

LIBRERIA NAUTICO-TECNICA ROBINSON

Fernando el Católico, 63
Telf. (91) 244 35 18 - Fax: 243.51.41
28015 MADRID

NO ES JUSTO QUE LOS DEMAS LO HAGAN POR TI, COLABORA EN LA DEFENSA DE TU PROFESION

**AETINAPE**ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

AFILIADO N.º

Apellidos _____

Nombre _____ E. Civil _____ Edad _____

Nacido en _____ Provincia _____ el día _____

Hijo de _____ y de _____ D.N.I. n.º _____

Domicilio _____ n.º _____ Teléfono _____

Localidad _____ Provincia _____

Título que posee _____ N.º _____

Empresa _____ Rama _____
(Pesca - Mercante)

Cargo que ocupa en la Empresa _____

**AETINAPE**ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

Banco o Caja de Ahorros _____ N.º C/c. _____
Oficina de _____ N.º L/Ahorro _____

Titular D. _____
en _____ a _____ de _____ de 19 _____

Muy Sres. Míos:

Ruego a Vds. que con cargo a mi Cta. con Vds. hagan efectivos los recibos
que les sean presentados por la ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTI-
CO PESQUERA, hasta nuevo aviso por mi parte.

Les saluda atentamente.

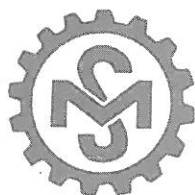
FIRMA.

INDIQUE FORMA DE PAGO CON UNA X

SEMESTRAL ☐ANUAL ☐

Para afiliarse a AETINAPE, rellenar estos impresos y remitirlos a:
AETINAPE, Avenida del General Sanjurjo, 16-18, 2.º Dcha. - 15006-LA CORUÑA
La cuota de inscripción es de 4.000 pesetas y la cuota mensual de 650 pesetas.
(Rogamos envíen una fotocopia del D.N.I. y de la Tarjeta de Identidad Profesional Marítima)

68



TALLER MECANICO MANUEL SILVA, S. A.

TELEFONOS (985) 32 18 91 / 08 - TELEX 87642 SILVE
EL MUSEL - GIJON

REPARACIONES MECANICAS EN GENERAL
CALDERERIA, AJUSTE, ELECTRICIDAD
REPARACIONES FRIGORIFICAS
REPARACION Y MANTENIMIENTO A BORDO DE BUQUES
CON SERVICIO TECNICO PERMANENTE



Distribuidor:

- LUBES
- BUNKER
- DISPERSANTES

SISTEMA DE PESCA DE PALANGRE

SPEEDOLINE

REPRESENTANTES



ASTILLEROS LUZURIAGA/S.A.



CONSTRUCCION Y REPARACION DE
BUQUES DE PESCA Y MERCANTES

2 DIQUES FLOTANTES DE 2.000
y 4.000 TONELADAS DE FUERZA
ASCENSIONAL

Teléfono 52 63 00

Télex 36326 ASTI-E - Fax 515296

Telegramas: ASTILUZU-PASAJES

Apartado 21 - San Sebastián
PASAJES DE SAN JUAN

TRABALLAMOS CON ILUSION, PARA ABRIR A TODOS NOVAS ILUSIONS

Traballamos para nos identificar
coa nosa rexión e apoiar
o seu medre e desenvolvemento.

Traballamos para estar
na primeira liña do futuro,
oferecendo novos servizos.

Traballamos para alcanzar
un alto degrau de profesionalidade
a todos os niveis

**Traballo ao que estamos comprometidos
por ser a primeira Caixa de Galicia.**



CAIXA GALICIA