



AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

JULIO 90 - N.º 30

MASCARAS EN LOS PUERTOS





"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 - 1
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, 1, Plta. 8.ª
Tel. 63 86 62
Telex 72228

FACTORIA: BARBERA DEL VALLES (Barcelona)

DEPOSITOS EN TODOS LOS PUERTOS PESQUEROS

¿EL BARCO DENTRO DE LA RED?

Es triste, pero no podemos contener nuestra frustración. El escepticismo se ha roto. Volvemos al saco oscuro pero creativo de las desagradables respuestas negativas que la Administración marítima nos impone. Los otrora ilustrados han abandonado sus antiguas luces. Los inconformistas con el estado de la cosa pública en materia marítima han cambiado su semblante gracias a la comodidad de su despacho. Vuelve la estrechez, la cortedad de miras, el genio tan español de la medianía.

Cuando Rafael Lobeto se hizo cargo de la Dirección General de la Marina Mercante, muchos nos alegramos. Entraba un hombre al que suponíamos con las espaldas más anchas de lo que actualmente le lucen. Creíamos, como ilusos, que las cosas iban a marchar por el camino de nuestro tiempo, lo cual quiere decir —en materia administrativa—, por el camino de la comprensión global de una situación existente, al objeto de hallar la mejor salida. Por el camino de las actuaciones concretas, pero con un objetivo declarado, limpio y estructuralmente rentable.

Pero no. El anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante, impulsado desde la Dirección General del mismo nombre, es la mejor prueba de que para este departamento, la reforma administrativa de los asuntos marítimos consiste en un mero barniz más bien propagandístico, y los deseos de modernización que constantemente expresan los diferentes sectores no son más que palabras de esas que se lleva el viento.

Aunque, como su nombre indica, todavía no es más que un anteproyecto y, por tanto, todavía existe la posibilidad de que tanto el Parlamento como el Consejo de Ministros y otras áreas de la Administración marítima-pesquera afectadas frenen las pretensiones de un departamento que se arroga demasiadas competencias. Esa esperanza reside nada menos que en la integración del conjunto de las Administraciones marítimo-pesqueras, por cuya reactivación y posteriores resultados clamamos ya en numerosas ocasiones. Esos ministros, directores generales, secretarios generales, subsecretarios, jefes todos ellos de importantes servicios públicos de otras áreas marítimas que no son la Marina Mercante, han de poner su coraje y su razón al servicio de los intereses del mundo del mar, salvaguardando así su prestigio como responsables de la Administración marítima de este país que quiere ir dejando de padecer una de las mayores disfunciones de toda la geografía europea, tal como está considerada la Administración marítima española.

A la vista de la ambigüedad contenida en el anteproyecto, podemos concluir en que la DGMM pretende situar el barco dentro de la red en vez de la red dentro del barco. ¿Qué sentido tiene ahora mismo una «ordenación» que puede verse modificada en corto plazo por otra que debiera ser titulada algo así como «Ley Orgánica de Ordenación de los asuntos de la Mar»? Una ley que recogiera en su articulado la creación de la Secretaría de Estado para Asuntos Marítimos o el Ministerio del Mar, funcionalmente homologable a las estructuras que existen en países de nuestro entorno, y políticamente hija de las promesas de racionalización que en tantas ocasiones hemos oído.

Es más, hasta nos atrevemos a decir sin rubor alguno que sobre el aspecto más importante de la Ley —la creación de las Capitanías Civiles de Puerto—, por encima de esa obligación de eficacia que afecta a toda Administración pública, han primado los preceptos de siempre: el corporativismo de un sector en absoluta regresión económica —el de Marina Mercante— y el ansia de colocar en puestos de tierra —aunque sea a costa de crear estructuras administrativas obsoletas y sobredimensionadas— al personal excedente de la Marina Mercante que mejor conectado esté con el actual grupo de poder de la organización que los agrupa. No viene mal dar un paso atrás en la memoria y recordar las extrañas filigranas relatadas por esta revista que tuvieron lugar en la junta de gobierno de esta organización cuando se produjo la defenestración de José Antonio Madieto en la Dirección General y el acceso del actual director, Rafael Lobeto.

Habrà que mantenerse expectantes ante la reacción oficial del resto de las autoridades marítimas, sobre todo de la que está al frente del sector económica y socialmente más importante del mar, esto es, la Secretaría General de Pesca Marítima.

Y mientras, a repetir la misma oda de siempre: Queremos una reforma integradora, un instrumento para llegar de verdad a los problemas del mar, que son muchos. Lo que no responda a esa línea, no será más que agravar la situación a través de medidas conservadoras bastante impropias en una situación como la actual.

No es que al colectivo Náutico-Pesquero le guste ser elemento de obstrucción, pero tampoco tenemos conciencia de marginados.

NORTE - ¿El barco dentro de la red?	1
INFORME -	
Después del último incremento de la tarifas radiomarítimas, Telefónica anuncia que estudiará la reducción de tarifas.	3
" El Tribunal Supremo recoge la tesis de AETINAPE sobre los cargos de confianza	5
" Los trabajadores se expresan claramente: no confían en la «buena cara del Gobierno y de los armadores»	7
" Desde las frías e interminables noches de este caladero.	8
COLABORACIONES -	
La Ley de Ordenación de la Marina Mercante	11
" El reto del marco comunitario para el sector marítimo	12
" La Reforma de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras	15
" La siniestralidad del sector pesquero español	17
" La preocupante panorámica de la flota española del congelado	21
" La Seguridad Marítima y la lucha contra la contaminación.	23
" El futuro de la política pesquera comunitaria	27
" Nuestra lucha por el respeto al sector pesquero	29
" El momento de la pesca gallega	31
" El Capitán Rosales, rehén en Irán	34
" El futuro	35
" Hallazgos marítimos	38
" Hablemos sobre el origen de los apresamientos de nuestros pesqueros en aguas extranjeras	40
" Alternativa a la Guardia Civil del Mar	41
" El puerto de La Luz y Las Palmas. Base pesquera en el Atlántico	31
" Cooperación europea en la Asistencia Marítima en el mar	44
" Hermanos Martín, Francisco y Vicente Pinzón	46
OPINIONES -	
Diálogos con la mar	47
LEGISLACION -	
Control de buques con tripulación de máquinas reducida en base a sus sistema de automatización	48
" Homologación del contenido y contenedor de agua potable para embarcaciones de supervivencia	50
" Certificados de lucha contra incendios y supervivencia en la mar	52
NOTICIAS -	
PASATIEMPOS	57
	58

AETINAPE

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

N.º 30 - JULIO 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.

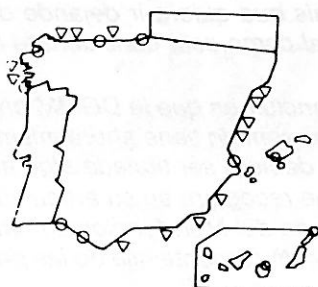
Imprime:

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.



○ 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
Teléfono (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 Aizpuru Cincunegui
Juan Manuel Sanles Fontán
Fernando Ríos Pardavila

DENIA (Alicante):

Lorenzo Ribes Serra
Lorenz 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 Asteizna Fernández

CASTELLON:

Rogelio Alvaré Blanco

VALENCIA:

Vicente Botella Ballester

CARTAGENA:

Cristóbal García Pérez

Bias 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:

Rafael Lobeto Lobo, Fernando Casas Blanco, José Antonio Lagares Fernández, Francisco López Capont, Emilio Martín, Francisco González González, María Pilar Tajés Lestón, Miguel S. Peña, Emma Taboada Montero, Mayte Suárez Santos, José Fernández Gómez, Francisco J. Martínez Couto, José Ouviaña Santos, Jesús A. Vergara Paños, Juan F. Fonte, Fernando Gómez y Muñiz, Pastor Sánchez Vázquez.



Después del último incremento de las tarifas radiomarítimas, Telefónica anuncia que estudiará «la reducción de las tarifas»

La Compañía pública compara las tarifas con las de la CE y concluye que las españolas son más baratas, pero no relaciona el hecho con los niveles salariales.

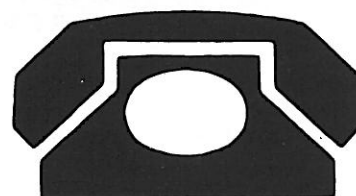
La Compañía Telefónica Nacional de España considera que las tarifas radioeléctricas están ya muy baratas para los trabajadores del mar, aunque se comprometió a «estudiar la posibilidad de reducir los incrementos aplicados en la reciente subida». Telefónica anuncia también que están tratando de igualar las tarifas que rigen para la pesca —que ahora son las más bajas— con las de Marina Mercante, lo cual puede llevar implícito un nuevo incremento, a lo que responden con una nueva promesa de «reducir el incremento».

Por otra parte, Telefónica no hace ninguna referencia a la pregunta formulada de porqué no existen horarios especiales de llamadas desde el mar, o reducciones tarifarias por días festivos.

El presidente del Consejo de Administración de la empresa pública, Cándido Velázquez-Gaztelu Ruiz se ha dirigido a la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros indicándole esa posibilidad de reducción para el último incremento de los precios, aunque también se refería a los problemas que la Compañía tiene para ofrecer ese servicio, al que califica de «altamente deficitario».

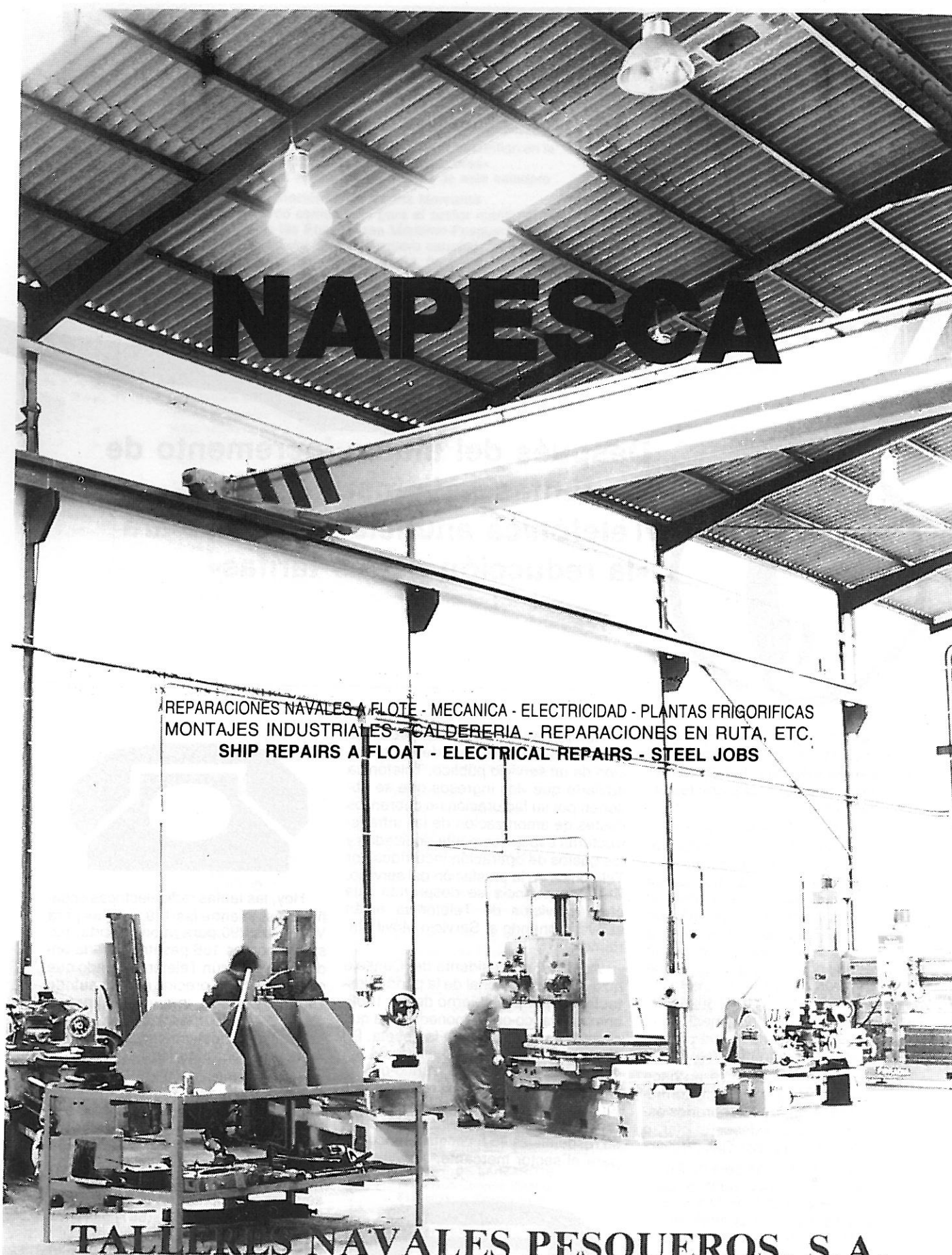
Aunque nunca se puede hablar de «déficit» cuando se trata de la prestación de un servicio público, Telefónica advierte que «los ingresos que se obtienen por su facturación no cubren los costes de amortización de las infraestructuras específicamente dedicadas y los gastos de operación incurridos por Telefónica en la prestación del servicio. En consecuencia se desprende que otros servicios de Telefónica están subvencionando al Servicio Móvil Marítimo».

Además, el presidente del Consejo hizo un breve historial de la paridad establecida por el Gobierno desde 1982, entre el Franco-oro —moneda en la que se valoran las tarifas— y la peseta. En abril del 83, la paridad pasa de 34,4 a 45,5 pesetas por cada franco-oro, si bien se mantuvo la antigua para el sector pesquero. En la subida experimentada en diciembre de ese mismo año, se respetan las 45,5 pesetas/franco oro para el sector mercante.



Hoy, las tarifas radioeléctricas españolas están entre las 119 pesetas para VHF y las 290 para la onda corta, pasando por las 156 pesetas para la onda media. Según Telefónica, dado que desde 1988 los precios no han sufrido variación alguna, la empresa aprovechará esta circunstancia para igualar las tarifas radioeléctricas pesqueras y mercantes en el periodo 90-91.

Por último, Velázquez-Gaztelu muestra un cuadro con las tarifas que rigen en nuestro entorno para las tarifas radioeléctricas, de forma que se vea que España goza de las comunicaciones radiomarítimas más baratas, ya que no pueden compararse con lo que se paga por minuto en el Reino Unido (521 pesetas), Holanda (557) o Francia (470), datos todos ellos en pesetas y que a todas luces deberán ser bastante más completos para poder observar la relación existente entre el minuto en tierra y el minuto por mar, así como el valor de cada moneda nacional en su propio entorno económico.



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.

TELEFONOS: Oficina: (928) 27 42 95 - Talleres: (928) 27 75 21 - 27 95 31 - 26 62 47 - 22 05 00
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

En nuestra Revista n.º 12 de diciembre de 1985 la Asesoría Jurídica de AETINAPE publicó, bajo el título «Nueva regulación de los cargos de confianza», un artículo en las páginas 10 y 11 donde a pesar de reconocer que seguían vigentes los artículos de las Ordenanzas de Trabajo de la Marina Mercante, Pesca Marítima de buques Arrastreros al Fresco, de buques Congeladores y Bacaladeros que permitían el cese de los llamados cargos de confianza (capitanes, patrones con mando, jefes de máquinas, etc.), consideraba que tras la entrada en vigor del Real Decreto 1.382/1985, de 1-8-85 (B.O.E. de 12-8-85), que regula las relaciones laborales de carácter especial del personal de alta dirección de las empresas, englobaba y dejaba dentro de su aplicación a los denominados **cargos de confianza**.

Pues bien, ahora el Tribunal Supremo ha promulgado la primera sentencia —**que sienta jurisprudencia**— recogiendo nuestra tesis. La Sala 4.ª de lo Social del Tribunal Supremo dictó sentencia de 3 de marzo de 1990 reconociendo que un patrón de pesca debe ser considerado como **personal de alta dirección**, siéndole, por tanto, aplicable el mencionado Real Decreto que, en síntesis, viene estableciendo para los casos de cese de personal de esas características (cese que pasa a denominarse desistimiento por parte del empresario) un preaviso no inferior a tres meses, que sería sustituido por salarios en cuantía equivalente al tiempo de preaviso no cumplido y, asimismo, a una indemnización a favor del cargo de confianza equivalente a siete días de salario por año de servicio con el límite de seis mensualidades.

Pero como decimos, lo importante de la sentencia es que **sienta jurisprudencia**; la sentencia reseñada en su segundo considerando señala que si bien existen sentencias anteriores contrarias a considerar como alto cargo a estos profesionales, «no hay ningún obstáculo para cambiar la línea juris-

El Tribunal Supremo recoge la tesis de AETINAPE

Sobre los cargos de confianza

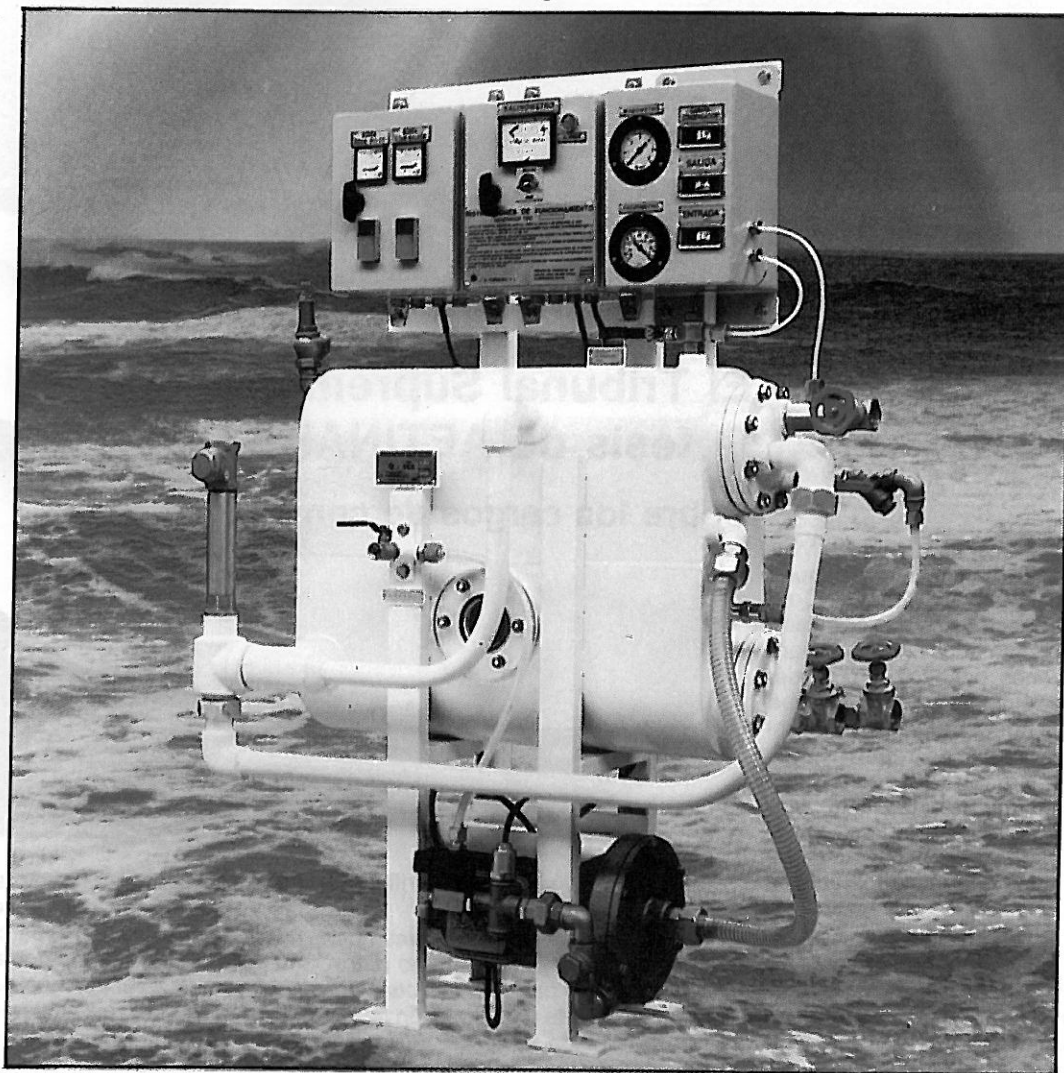
prudencial si no se quiere petrificar el ordenamiento jurídico...».

A raíz de esta sentencia entendemos que tanto capitanes como patrones con mando pasan a ser considerados personal de alta dirección de las empresas debido a «la naturaleza especial y múltiple de la representación que ostentan y funciones encomendadas» como se alude en el artículo 61 de la Ordenanza Laboral de Pesca Marítima de 31 de julio de 1976 y debido a que los artículos 610 y ss del Código de Comercio atribuyen al capitán y patrón de buque amplísimas facultades de dirección y representación del Naviero o Armador.

Queda por dilucidar si pueden ser considerados altos cargos los jefes de máquinas y demás personal que figura en los artículos de las diversas ordenanzas (contramaestres, inspectores). A nuestro entender deben quedar también incorporados a la normativa de este Real Decreto; en primer lugar, por cuanto el cese de dicho personal venía recogido en los mismos artículos de las ordenanzas que regulaban los «ceses de los cargos de confianza»; en segundo lugar, por cuanto la sentencia a que nos hemos referido viene a establecer una derogación de dichos artículos, y

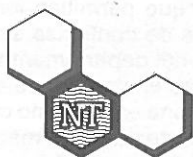
en tercer lugar, por cuanto es innegable que dicho personal posee un alto poder de dirección en el barco; pero de no ser considerado como tal, en todo caso pasaría a ser personal normal asalariado y le serían aplicables las normas laborales de carácter general (Estatuto de los Trabajadores, 45 días de salario por año en caso de despido, imposibilidad de acordar su cese sin indemnización, etc.). Es más, con anterioridad a esta sentencia que comentamos, hubo otras que consideraron a los jefes de máquinas como personal al que no se le podía cesar sin la indemnización correspondiente pues, aducían dichas sentencias, las ordenanzas laborales que permitían los ceses de los cargos de confianza se referían a los «jefes del departamento de máquinas» de las empresas, dejando entrever que si una empresa no contaba con dicho departamento de máquinas (que englobaría una sección con varios jefes de máquinas de diversos buques), no cabía el cese, pues el cesado tenía que ostentar la condición de «jefe de departamento de máquinas» y no solamente figurar como «jefe de máquinas» en su correspondiente cartilla de navegación, contrato o rol del buque.

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 POCM-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

La expulsión de la flota española de Namibia ha dejado ver mejor que en ninguna otra ocasión cuáles pueden ser las consecuencias de la deficiente negociación del Tratado de Adhesión de nuestro país a la CEE en temas pesqueros. Un sector productivo desintegrado entre sí, con empresarios estancados y con poca imaginación empresarial; una administración central pesquera poco clara, carente de decisión, liderazgo e influencia en el resto del ejecutivo; una administración autonómica sin competencias reales, y unos agentes sociales poco conectados con la pesca, completan un panorama socio-económico de perspectivas bastante negativas ante la apertura de fronteras.

Los trabajadores se expresan claramente: no confían en la «buena cara del Gobierno y de los armadores»

- Las reivindicaciones de carácter social, deben ser prioritarias ante los beneficios económicos del Estado a los armadores

Día 31 de mayo. Miles de personas abarrotaban las calles de Cangas de Morrazo y de Vigo, pidiendo soluciones para el sector pesquero.

Las prioridades expresadas por los manifestantes vigueses se traslucían a través de un documento redactado por la «Plataforma Ciudadana para la Defensa del Sector Pesquero».

Tal y como sucedió en otras ocasiones críticas para el sector pesquero gallego, los armadores, en anuencia con las administraciones de turno, hicieron prevalecer sus puntos de vista en detrimento de otros de tipo social que afectan a la inmensa mayoría del sector.

Estos puntos de vista son, sobre todo, la concesión de ayudas a las empresas en forma de facilidades financieras para acometer una reconversión que, como las precedentes, servirá no para responder con criterios de racionalidad y eficacia ante un sector económico que desesperadamente necesita soluciones.

Las ayudas que sobre todo solicitan los manifestantes vigueses sólo servirán para aumentar la operatividad

del dinero fácil e inminente para un colectivo reducido, acostumbrado a ingentes beneficios, y que ostenta la máxima responsabilidad, junto a la Administración, a la hora de valorar la situación creada en la pesca.

Por otra parte, la escasa conexión de las organizaciones sociales con el mundo marítimo pesquero, condujo a esa situación paradójica, ya que el sentimiento de la gente del mar no puede permitir a ninguna organización social la firma de un documento que anteponga los intereses patronales a las necesarias mejoras sociales, profesionales y laborales de las que está aquejado el sector pesquero.

Ese, en cambio, era el sentido de otras manifestaciones donde en los pueblos se echaron a las calles con sus marineros a reivindicar soluciones para el mundo pesquero desde la perspectiva de los trabajadores, que también son parte integrante y fundamental del aparato productivo pesquero.

Pero no nos engañemos, no hay sólo una Namibia; en estos momentos hay muchas Namibias en la pesca española: tenemos Namibia; los barcos

«ingleses» en la CEE; la actitud hostil de los pescadores artesanales chilenos contra los barcos congeladores españoles; cada vez cuesta más pescar en Malvinas; nuestros caladeros, están agotados; Marruecos y su nuevo puerto en Agadir; el endurecimiento de las condiciones de renovación de acuerdos de pesca con los países en vías de desarrollo; la flota bacaladera; Angola, Senegal, etc.

De ahí que insistamos una vez más; lo que debe hacerse es lo que ya hemos pedido multitud de ocasiones: un estudio en profundidad de la industria pesquera española, un estudio realista y que tenga en cuenta las implicaciones sociales y económicas que la nueva situación trae consigo, pero eso sí, con técnicos cualificados e instituciones responsables.

La negociación del Tratado de Adhesión de España a la Comunidad estaba en la mente de todos, cuando se sabe que la única responsable es la Administración española, postura que comparte hasta el conselleiro López Veiga, que permanece callado desde la meteórica visita del jefe del ejecutivo

vo gallego, Manuel Fraga, a Madrid, donde parece que pactó el fin de la política de confrontación con la Administración pesquera española.

Por otra parte, las consecuencias de la que algunos preveían como «apocalíptica» llegada de las tripulaciones expulsadas de Namibia, todavía no se han hecho sentir, pues los armadores ordenaron a las tripulaciones poner rumbo a otros caladeros, sobre todo a las Islas Malvinas.



Desde las frías e interminables noches de este caladero...

La crisis de la pesca, vista por las tripulaciones

Son muchas las comunicaciones que habitualmente se reciben en la sede de AETINAPE provenientes de alta mar. Sirva de ejemplo la que reproducimos a continuación. La locuacidad, contundencia y rotundidad de las declaraciones en ella contenidas no permite ningún otro comentario, pero sí una observación: esta Revista se constituye en un canal democrático, transparente y fiel que da cuenta de cómo se está viviendo el problema en los caladeros. Y de democracia deberían estar impregnados los despachos de las autoridades, que, en definitiva, son quienes más posibilidades tiene de solucionar tan importante problema. Brindamos a los gabinetes tecnocráticos del poder las siguientes líneas para que tomen las lecciones oportunas.

A. Relaciones socio-humanas

1. Pasamos enormes períodos de tiempo fuera de nuestros lugares de origen sin la posibilidad de gozar de los pocos privilegios que tienen los emigrantes, ya que no nos consideran como tales.

2. Nuestras vacaciones se reducen al antojo de las empresas, y cuando no se disfrutan, no se cobra. Los días en puerto vienen determinados por el tiempo que tarde el buque en descargar y pertrechar para volver a partir.

3. El suelo habitable en los barcos se limita al justo para poner los pies. En los camarotes duermen hasta ocho tripulantes juntos, y los espacios de ocio y esparcimiento no existen.

4. Es imposible determinar unos parámetros para valorar las veces que no disfrutamos del placer de hacer el amor, ya que estamos navegando una media de once meses al año. El perjuicio es nuestro y de nuestras esposas, novias o amigas.

5. No es posible describir la soledad del hombre del mar. Sólo se siente y se asocia a la sensación de impotencia que produce el no poder hacer nada cuando nuestras vidas están regidas por personas que conocen el mar sólo desde que se hicieron ricos o funcionarios.

6. En el caladero del Atlántico sur-occidental no se dispone de ningún buque hospital, ni siquiera existe un médico español en las Islas Malvinas, a las cuales a veces no se llega a tiempo.

7. La asistencia sanitaria en tierra es también de risa, pues a menudo, aprovechando los pocos días que pasas en tierra, acudes a pedir cita para un especialista y te la dan con un plazo de tres meses, lo cual obliga a acudir a la medicina privada. Todo ello sin contar con que no todas las empresas cumplen rigurosamente su obligación con respecto a la Seguridad Social.

8. Largas estadías sin tocar tierra, traen como consecuencia la baja calidad de vida a bordo. Por ejemplo, gran cantidad de alimentos de primer orden (frutas y verduras) sólo podemos disfrutarlas durante el primer mes de campaña.

9. La burla de la que somos objeto por parte de la Administración, se acen-

túa más en estos días con la actitud del ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, al hacer caso omiso de nuestras notas de protesta, además de por la ínfima calidad de los servicios de las Estaciones Costeras de Radio, así como por la reciente subida de tarifas de las mismas.

10. La atención de los medios de comunicación de tierra a los asuntos relacionados con la vida en el mar es ínfima.

11. Nos vemos imposibilitados de ejercer nuestro derecho al voto, lo que nos lleva a pensar que sólo somos españoles para pagar nuestros impuestos.

B. De tipo económico

1. Cada campaña salimos al mar con la incertidumbre de si vamos a cobrar o no al regreso. Si pescamos, no siempre cobramos, pero si no pescamos, seguro que no cobramos. Necesitamos sueldos fijos, o en su defecto, garantías decentes que aseguren el bienestar de nuestras familias.

2. Por mucho que aumente el coste de la vida, en nuestro sector no hay revisión salarial, ya que cobramos en base a un porcentaje sobre capturas. Esto quiere decir que debido a lo bajos que están los precios del pescado, nuestro salario cada vez es inferior. Además, pedimos que se perfeccione el sistema de giros que se realizan a nuestras familias mientras estamos en el mar.

3. La presión fiscal de que somos objeto, que en algún caso llega al 55% del salario bruto, es injusta, pues no gozamos de los servicios públicos que con ella pagamos, pues estamos todo el año reclusos en el mar. Pedimos, por ello, que se apliquen reducciones.

4. En cuanto a la obsoleta ley de viudedad, pedimos que se contemple como especial el caso de las viudas del mar, y nazca una ley acorde con el presente, que ampare y ofrezca la máxima cobertura, dignificando así a viudas y huérfanos del mar.



C. Orden laboral

1. El mundo del mar debiera estar dirigido desde tierra también por profesionales del mar en todas sus ramas. Queremos ver cumplido esto, a la par de la creación de puestos alternativos en otras profesiones afines. Estamos hartos de ver ingenieros agrónomos haciendo las labores de responsables de pesca. Paralelamente, hay que recordar la vieja aspiración de ver a los titulados marítimo-pesqueros dependientes del Ministerio de Educación y Ciencia.

2. Nunca formamos parte de las plantillas fijas de las empresas.

3. Las 35 horas de trabajo de los colectivos de tierra, nos provocan risa. Nosotros 35 horas las hacemos en dos días o en cualquier fin de semana.

4. Mejor no hablar de las condiciones infrahumanas de trabajo, porque se podrían verter ríos de tinta.

5. Hasta la expulsión de los caladeros de Namibia —sobre lo que se había advertido hace mucho tiempo a las autoridades—, las administraciones europea, central y autonómica, no realizaron gestión alguna para que la expulsión no se llevara a cabo. Ahora dicen que no hay remedio. No parece que tengan ningún plan para la búsqueda de nuevos caladeros.

6. Existe en la flota un gran recelo

con la actitud de algunos sindicatos, por no tener en cuenta la opinión que al respecto tienen los profesionales del mar, y obrar por cuenta propia.

7. Con el anhelo de ver algún día cumplidas nuestras aspiraciones, pedimos la anulación de la actual ordenación laboral para buques congeladores, por anticuada y obsoleta, a la vez que queremos participar en la elaboración de convenios más justos y acordes con los tiempos de hoy y el futuro del sector.

Otras reflexiones

—Frenar las importaciones masivas que hacen bajar los precios del mercado.

—Aprovechar la buena disposición de nuestro Gobierno a conceder créditos-regalo a Argentina, Perú, Chile, Venezuela y otros países, para exigir a cambio el poder faenar en los caladeros de estos países.

¿Por qué la Administración española no responde con la misma contundencia contras los patrulleros franceses, canadienses, marroquíes, irlandeses, etc., que ametrallan, intimidan, roban y saquean a los pesqueros españoles, que cuando se trata de reprimir una manifestación de pescadores?

Denunciamos:

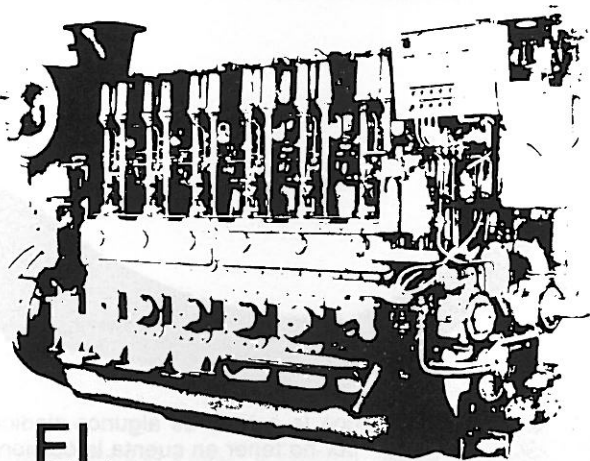
1. A las administraciones central y autonómica gallega por practicar una política contraria a los intereses de los trabajadores del mar.

2. A algunos sindicatos por estar mal concebidos y acordarse de los trabajadores sólo cuando la publicidad gratuita sea evidente.

3. Denunciamos asimismo, a los armadores por no velar siquiera por sus propios intereses y practicar usos y abusos con los tripulantes.

4. A los responsables pesqueros de la CEE por mostrarse impasibles ante problemas de primera magnitud como los que les toca vivir ahora y restarle seriedad al no tratar de abordarlos cuanto antes.

HABLA POR SI SOLO



EL NUEVO MOTOR DIESEL TIPO DZ



Anglo Belgian Corporation



MOTORES DIESEL

GERARDO GAMECHO HERRERO

OFICINA:

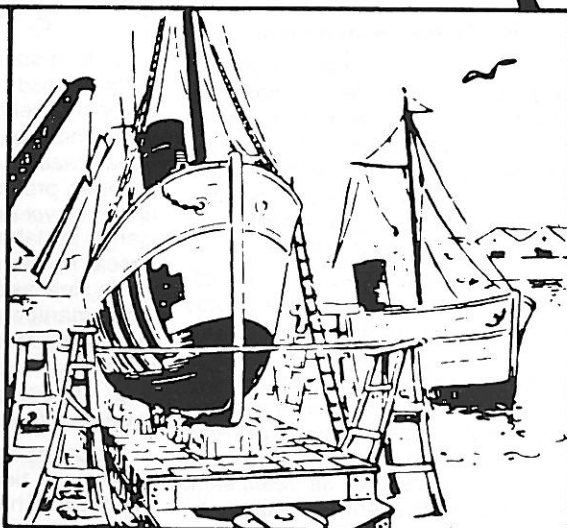
Ingeniero Marquina, 9 - bajo

Teléfono 943 - 39 87 57

PASAJES SAN PEDRO

Nuevos Servicios

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



T
A
L
L
E
R

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



Talleres Medin

Talleres: Varadero de la Dársena
Teléfs. 20 70 68 - 20 72 53
LA CORUÑA

La Ley de Ordenación de la Marina Mercante

Por el Ilmo. Sr. D. RAFAEL LOBETO LOBO
Director General de la Marina Mercante



Durante innumerables tiempos nuestros antecesores: marinos y pescadores y los sectores más ilustrados de nuestra sociedad: Jovellanos, Maura, etc., han venido reclamando la necesidad de que España contase con una política marítima digna de su historia, de su vocación y de la posición de nuestro país en Europa y en el mundo.

En los tiempos más recientes, nuestras voces han arreciado debido, principalmente, a la acumulación de contradicciones tanto políticas como económicas o sociales. El reto primero de nuestra integración en la Comunidad Europea y la consiguiente construcción del Mercado Único, pone en evidencia la necesidad de una estrategia muy precisa, que nos permita pasar de una situación obsoleta, protegida y autárquica a otra de modernidad, competitividad, orden, profesionalidad y libertad.

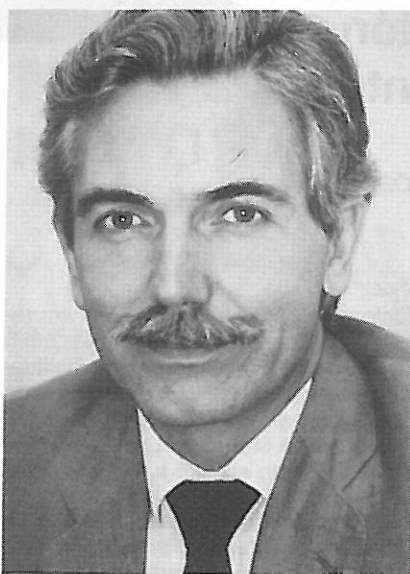
En la situación preexistente son más los elementos negativos o contradictorios que los positivos y racionales, todo ello conlleva a una rápida toma de conciencia de la necesidad de poner

rumbo a la máxima velocidad permitida por la máquina (sistema) y la tripulación (nosotros mismos) hacia una nueva situación que tenga como horizonte la supervivencia del sector. Es en este contexto donde se inscribe este reto que alcanza no sólo a los responsables de la Administración, sino a todo el conjunto del sector, y es aquí donde los profesionales agrupados en torno a AETINAPE tienen que situar sus propias responsabilidades.

No es posible imaginar seguir con una legislación de la primera mitad del presente siglo, basada en criterios inaceptables para el hombre/ciudadano de hoy, y pensar en que con tales marcos sea posible sobrevivir. El objetivo de que entre todos consigamos sacar adelante el Proyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante nos sitúa a todos en un lugar de responsabilidad personal y colectiva. La Ley cambia revo-

lucionariamente (el tiempo transcurrido, las circunstancias y valores imperantes no aconsejan otra cosa) la situación competencial, el nuevo mercado económico y la organización de la Administración Marítima. Las Capitanías de Puerto dan acceso a todos los profesionales de la mar a los puestos de máxima responsabilidad, todo ello en línea con lo que es el sistema político administrativo de nuestro país. Sirve además la Ley de soporte al Plan Nacional de Lucha contra la Contaminación y al resto de proyectos en marcha, que han merecido el apoyo del sector y conseguido hacer recuperar las esperanzas perdidas. La Ley permitirá crear un nuevo modelo marítimo basado en la transparencia, el diálogo y el respeto mutuo, valores que estoy seguro AETINAPE nos ayudará a implantar entre todos nosotros.





El reto del marco comunitario para el sector marítimo

Por D. FERNANDO CASAS BLANCO
Director General de la Asociación
de Navieros Españoles (ANAVE)

El mundo presenta hoy un alto grado de interdependencia y avanza hacia mayores cotas de integración. El adecuado funcionamiento de la industria de cualquier país, así como la satisfacción de las necesidades de consumo de la población, exige a las naciones, cada vez más, intercambios crecientes con los mercados exteriores en busca de materias primas o de productos transformados que no son producidos en cuantía o eficacia suficientes y que les son necesarios. En este contexto del comercio como actividad económica, juega un papel de primer orden el transporte marítimo como ejecutor real de una actividad mercantil cada vez menos compartimentada nacionalmente y extendida a todo el globo.

Los países que cuentan con potentes compañías navieras conocen bien el valor económico de este sector. Su actividad es capaz de generar un alto volumen de negocio que permite crear riqueza y, consecuentemente, puestos de trabajo. Pero también resulta interesante subrayar el valor de estrategia económica que para los países repre-

senta poseer el conjunto de conocimientos empresariales y profesionales que les permita operar una flota mercante, que en la medida que sea estable y competitiva, garantice en todo momento el abastecimiento y, en casos, la permanente comunicación entre sus territorios.

España, país de una larga y brillante tradición marítima, ha venido perdiendo a grandes pasos durante estos últimos años, posiciones en el contexto de la actividad de la flota mundial, al igual que le ha ocurrido al promedio, si bien no a todos los países de Europa. La crisis marítima internacional de los años 80 y la falta de una política de apoyo adecuada, fue la responsable de que en nuestro país desaparecieran gran número de empresas y puestos de trabajo, con el resultado para nuestra flota de una más que notable pérdida de su tonelaje. Con el inicio de la década de los 90, esta crisis mundial de la que hablábamos, a juzgar por los indicadores económicos parece haber remitido en buena medida. Pero si la mejora del nivel de fletes y la desaparición de empresas con graves problemas financieros parece haber aliviado la situación por la que atraviesa la Marina Mercante española, ello no se ha producido en procesos importantes de nuevas inversiones en reposición de flota española, probablemente por permanecer las dificultades que han hecho menos atractivo el pabellón español.

Nuestra pertenencia a la Comunidad Europea nos obliga a abrir nuestros tráficos al resto de los países comunitarios con escalones que van de 1990 a 1993, lo que da idea de la situación crucial ante la que nos encontramos. De la reestructuración que seamos capaces o no de realizar, dependerá el que a partir de esa fecha la flota mercante española sea puramente residual o, por el contrario, consolide un volumen de actividad que sea embrionario para un posible crecimiento futuro.

La debilidad actual que presenta el panorama de actividad económico-marítima española hay que verla, pues, como el resultado de la superposición de dos factores diferentes. Por una parte, la profunda y prolongada crisis que vivió el sector marítimo internacional en el inicio de la década de los 80 y, por otro lado, la falta de introducción de los mecanismos de adaptación a la política marítima aprobada por la CEE en diciembre de 1986, que impone la progresiva liberalización de las reservas de cargas al pabellón nacional y, consecuentemente, la necesidad de alcanzar urgentemente unos niveles suficientes de competitividad en el mercado internacional.

La superación de ambos retos se ha mostrado difícil, y ha costado una importante reducción del volumen de flota, la desaparición de numerosos puestos de trabajo y de no pocas empresas.

Para hacernos una idea de este aspecto que comentamos, basta con decir que en el año 1980 la flota mercante española contaba con 7,2 millones de TRB, y que a comienzos de 1990 esta cifra se ha visto reducida en más de la mitad, es decir, a 3,127 millones de TRB. En el pasado ejercicio la flota española continuó descendiendo y perdió 37 buques y casi un 10 por 100 de su tonelaje.

Hay que decir que esta pérdida de posición de España en el contexto marítimo mundial, ha sido también soportada, como indicábamos más arriba, por el resto de las flotas europeas. La CEE ha pasado de representar el 30 por 100 de la flota mundial en 1980, a suponer actualmente el 14 por 100 de la misma. Los sobrecostes que soportan en promedio los buques comunitarios, como de hecho ha puesto de manifiesto la Comisión Europea en un informe que presentó en junio del 89, está en el fondo de esta pérdida de cota de mercado de la flota comunitaria.

Diversos Estados han ensayado fórmulas particulares para obtener la recuperación del sector. Los principales Estados de tradición marítima han conseguido mejorar la competitividad de sus flotas, en la mayoría de los casos, por la vía de la creación de situaciones de extraterritorialidad para sus flotas, es decir, lo que se conoce como Registros Especiales. En el año 89, por poner un ejemplo, el registro internacional noruego N.I.S. fue el que experimentó el mayor crecimiento de todos a nivel mundial. Y, asimismo, durante el mismo período, se completó la total transferencia de los buques daneses de navegación internacional a su homólogo, el D.I.S.

En España, los instrumentos que han sido aceptados por el Gobierno en los términos sectoriales se conocen como las Medidas Institucionales y los Planes de Viabilidad, pero no han tenido más que una puesta en práctica muy limitada. Sólo a finales del 89 se

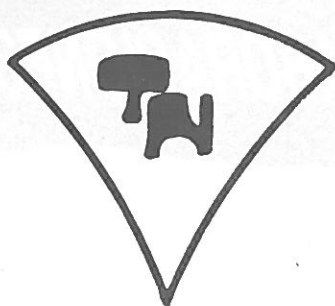
materializaron por fin las primeras actuaciones positivas concretas en este marco, con la aprobación de los Planes de cinco empresas navieras, y el cese de la actividad de dos más. Por lo que respecta a la modificación del marco institucional, imprescindible para la mejora de la competitividad de la flota y la restauración del sector, no se produjo en este último año ningún avance significativo.

En estas últimas semanas, la Dirección General de la Marina Mercante ha presentado a todos los sectores interesados un anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante. ANAVE ha manifestado la necesidad de que el marco jurídico en lo que se refiere a la actividad empresarial, se asimile a las recientes legislaciones europeas en la materia, haciendo hincapié en un libre acceso a los recursos de explotación y una desintervención administrativa que flexibilice la operación de los tráficos. Simultáneamente resulta necesario suprimir la rigidez y sobrecoste que representa el marco laboral en su vertiente de aplicación a los buques españoles en relación con la competencia de los países de nuestro entorno más dinámicos.

No obstante hay que tener en cuenta que el marco en que se mueve la marina mercante mundial está cada vez más en términos extranacionales. Como consecuencia de ello, el principio general de referencia para trabajadores y empresas del sector, en este momento de cambio de las condiciones en que se desenvuelve la explotación naviera en el mundo, es que ya no habrá más una tutela de sus ingresos por parte del Estado, sino que ellos mismos tendrán que velar por su ganancia en un mercado competitivo. Sólo desde esta perspectiva deberán negociar y entenderse todas las fuerzas sociales y económicas. También en España resulta necesario ir asumiendo todos este principio, y desde sus consecuencias prácticas, podrá volverse a desarrollar la actividad de la flota mercante en España, con la pujanza que ha tenido en otras épocas.

ANAVE ha valorado como objetivo deseable, el conseguir, al final de la década, la desaparición de un déficit de fletes que en otro caso, con la tendencia actual, nos conduciría a superar en breve plazo el millón de dólares por año.





TECNASA

Técnicas Navales, S.A.

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

Explanada Muelle Rivera, Edif. SHOVISPAN. 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 m³ HORA

CONSUMO ENTRE 6 y 12 Amp.
SEGUN MODELO

GENERADOR ELECTROLITICO
DE HIPOCLORITO SODICO

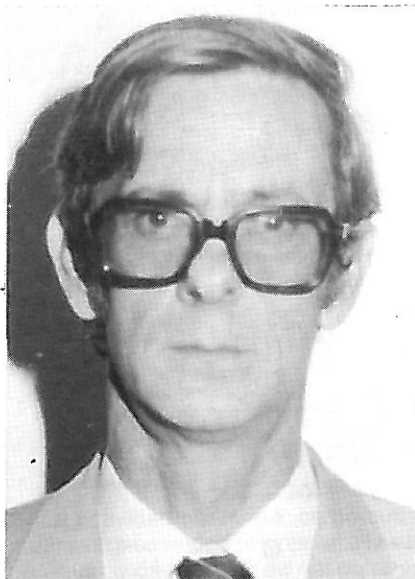
EFFECTOS NAVALES



Distribuidor
Oficial
D. NAVAL

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

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



La Reforma de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras

Por *Ilmo. Sr. D. FERNANDO PASTOR ALFARO*
Inspector General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras

y ninguna forma mejor para expresar lo que de este diálogo puede salir, que explicar con unos cuadros lo que pretendemos:

En el cuadro n.º 1 se refleja el actual sistema de Formación Profesional Reglada y su aplicación a la Formación Marítimo-Pesquera.

En el n.º 2 hemos querido reflejar el esquema de la actual Formación de Adultos en la rama de Puente.

El n.º 3 representa el esquema general de la Reforma de la Educación Técnico-Profesional.

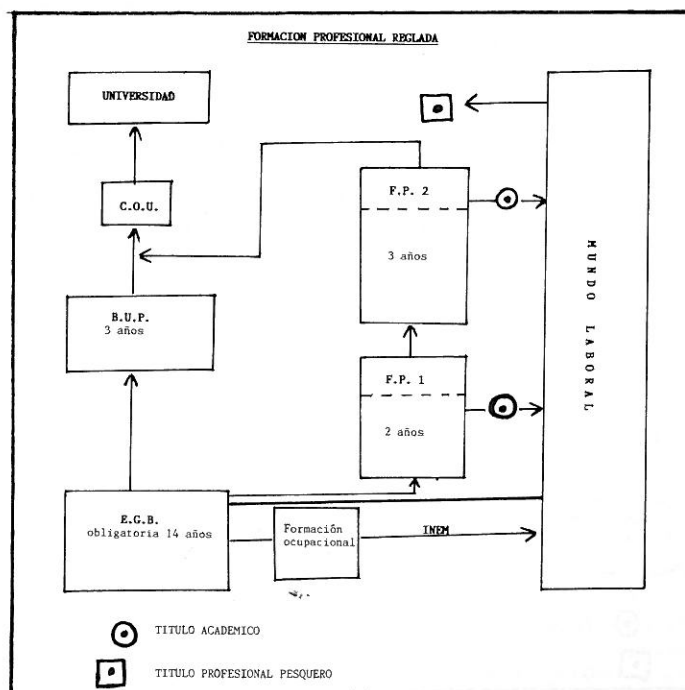
Y por fin, en el n.º 4, lo que podría ser el cuaje de nuestro sistema de Formación Marítimo-Pesquera en el esquema general, donde se suprimiría la dicotomía entre formación reglada y formación de adultos, por estar incluidos ya en la Reforma General aquellos caracteres que fueron básicos en nuestra vieja formación de adultos, tales como la formación en alternancia y la fluidez entre estudios y mundo laboral pesquero.

Me pide AETINAPE un artículo sobre el estado actual de la Reforma y quiero contestar a este requerimiento de la forma más sencilla y esquemáticamente posible.

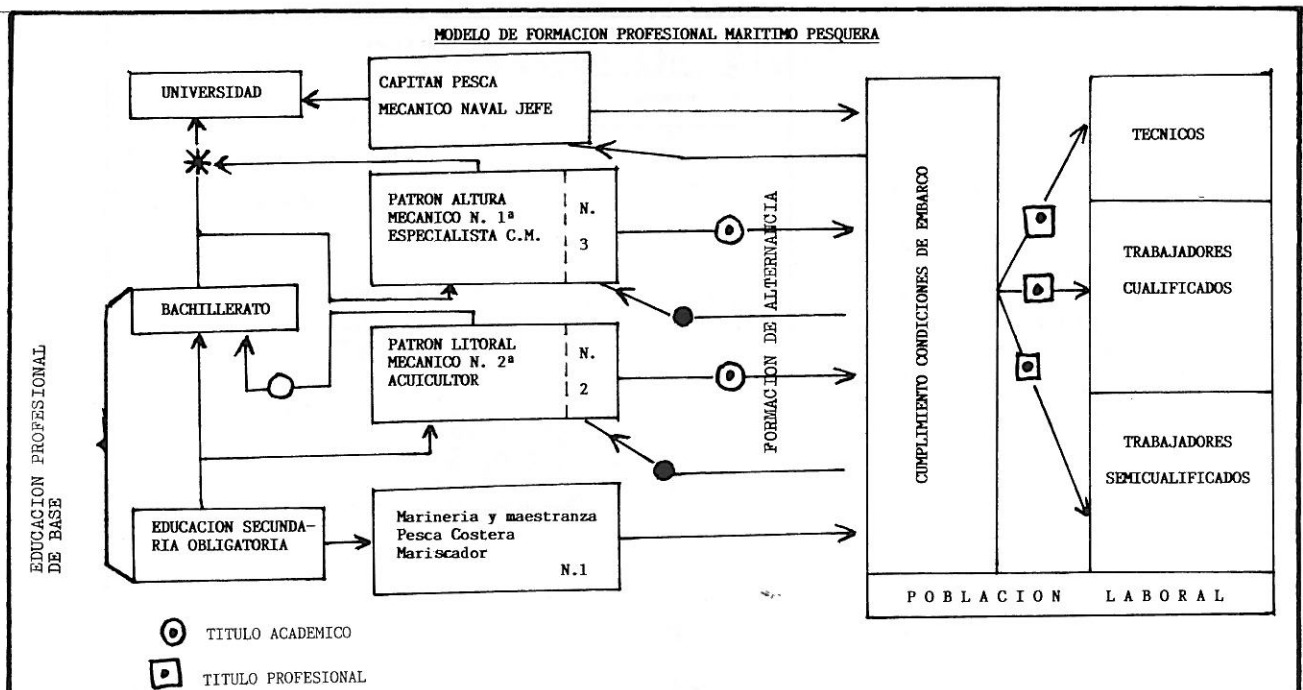
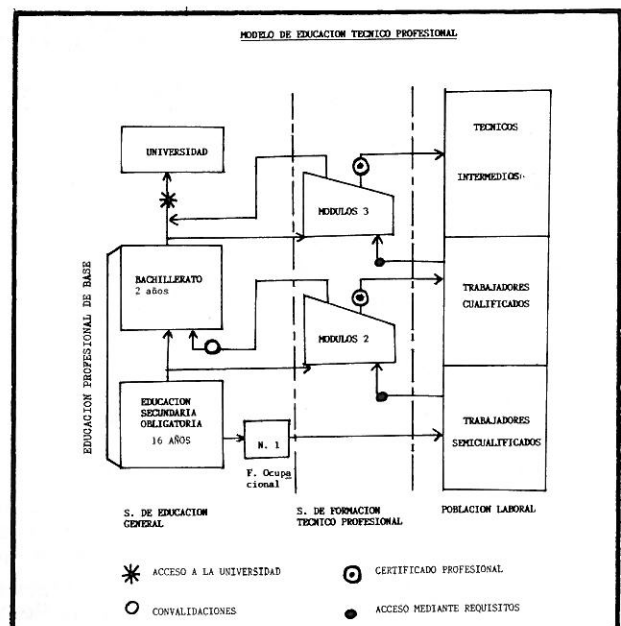
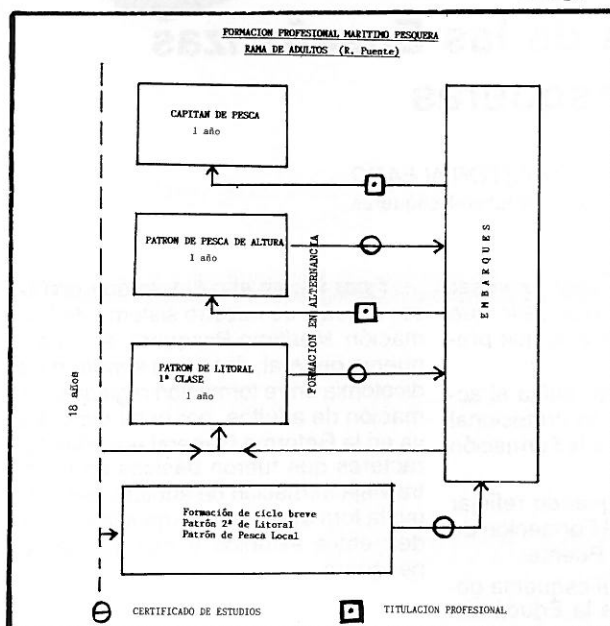
Supongo ya sabréis que el documento base fue entregado, hace ya unos meses, por la Federación de Asociaciones de Profesores de Institutos Politécnicos.

Este documento, que tiene que ser corregido a través de diversos procedimientos, como información de las asociaciones del sector, consultas a otros organismos de la Administración, Autonomías e implantación experimental, nos sirve en este momento para realizar el encaje de nuestra Reforma con la General que ha de sufrir todo el sistema educativo a partir de la L.O.G.S.E., que desde la perspectiva de la Formación Marítimo-Pesquera creo que podemos calificar de muy positiva.

En el momento actual, estamos en fase de diálogo con el Ministerio de Educación y Ciencia que nos permita dicho encaje con el Sistema General,



COLABORACIONES





La siniestralidad del sector pesquero español. Situación y posibles mejoras de los equipos y medios de salvamento

Resumen del premio «Gregorio López Bravo» de Ingeniería Naval 1989.

Autor: José Antonio Lagares Fernández.
Ingeniero Naval. Inspector de Buques.

El trabajo de investigación premiado ha sido posible gracias a una Beca de la Fundación MAPFRE en su convocatoria 1987-1988, y ha sido publicado en forma de libro en abril de 1990.

La actividad pesquera, como cualquiera otra actividad, se desarrolla en un entorno de factores de riesgo que, cuando aparecen las causas precisas, conduce primero a una situación de peligro y después a un accidente.

Como es sabido, los efectos de tal accidente pueden ser:

Daños a las personas,

Daños a las cosas, con la consiguiente pérdida económica, y

Daños al medio ambiente, que, por el momento, en el caso de los buques pesqueros no revisten demasiada importancia.

Accidentes laborales

Los daños personales se clasifican, desde el punto de vista de la actividad del sujeto, como:

1. Accidentes de trabajo: sean éstos debidos a la propia actividad pesquera o consecuencia de accidentes marítimos, o bien accidentes «in itinere».

2. Enfermedades profesionales, y

3. Daños a terceras personas.

Del análisis estadístico de la siniestralidad laboral del sector pesquero español entre los años 1976 a 1987, se

concluye que estamos ante un sector de alta siniestralidad, no tanto por el número de accidentes acaecidos cuanto por la gravedad de las lesiones. En los años 1984 a 1986 el índice de incidencia de los accidentes mortales en la pesca es el más alto de todos los sectores económicos, superior incluso a la minería del carbón, actividad de alta siniestralidad histórica. Como dato significativo decir que mueren, por término medio, víctimas de accidentes laborales 7,5 veces más trabajadores en la pesca que en el conjunto de todas las ramas de actividad globalmente consideradas. Dicho de otra forma, una media de 9 pescadores por cada 10.000 cada año, es decir, unas 77 personas.

El 75% de estas víctimas son consecuencia de los riesgos inherentes a la propia actividad pesquera, es decir, caídas al mar (la causa más importante de mortalidad), caídas al mismo o distinto nivel, atrapamientos entre objetos, rotura de cables, golpes, etc. Solamente un 18% son causa de accidentes marítimos por hundimientos, incendios, abordajes, zozobras, etc., del buque pesquero. El resto, un 6-7%, son accidentes «in itinere», es decir, accidentes de tráfico, al ir o volver al puesto de trabajo.

Accidentes marítimos

En los años 76 al 87, y considerando sólo la flota industrial, es decir, los buques mayores de 20 TRB, se hundieron o perdieron totalmente 32 buques pesqueros como media al año (7 barcos por cada 1.000 y año). Otros 14 sufrieron daños de consideración y unos 13 averías de poca importancia.

Esta siniestralidad tiene como causa final fundamentalmente:

Las vías de agua y los abordajes en la flota de litoral (barcos hasta 100 TRB).

Los incendios y las vías de agua en los buques de altura y gran altura (por encima de 100 TRB).

La vía de agua es la causa más importante de pérdida total de los buques de hasta 250 TRB. A partir de este tonelaje lo es el incendio. El análisis efectuado sobre el índice de incidencia de las vías de agua, pone en evidencia su aumento de forma casi lineal con la edad de los buques, principalmente en la flota de litoral, mayoritariamente de cascos de madera. Dado el progresivo envejecimiento de la flota en la decena de años analizados, debido a la disminución de las nuevas construcciones, lo anterior supondría una tenden-



cía ascendente de la siniestralidad por vía de agua, como así resulta al analizar la evolución de los índices, apareciendo un aumento sostenido de estos accidentes desde 1979 hasta la actualidad, achacable claramente al segmento de flota de 50 a 100 TRB.

Es conveniente recordar que la ocurrencia del accidente no puede ser atribuida normalmente a una única causa, sino a varias concatenadas que pueden condensarse en tres categorías:

- Fallo de los sistemas humanos.
- Fallo de los sistemas estructurales (buque)

- Influencia del medio en estos fallos, entendiendo como medio no sólo el medio físico (es decir, los agentes naturales, las características de la ruta, las condiciones del tráfico) sino también, y muy importante en el sector pesquero, el medio humano, o mejor, el medio económico-social influyente en los tripulantes (tipo y tamaño de la empresa, condiciones del trabajo a bordo, sistemas de retribución a la parte, situación económico-política del caladero, etc.).

El análisis efectuado parece poner en evidencia la influencia de la situación político-económica de los caladeros en las pérdidas por vía de agua, en concreto la situación creada en el banco canario-sahariano por la firma de los acuerdos 1983-1987 con Marruecos, podría haber forzado a los patrones a

adoptar decisiones no demasiado compatibles con la seguridad del buque, con el objeto de rentabilizar lo más posible las campañas.

En general, podemos decir que los accidentes por vía de agua e incendio son causados en mayor proporción por fallos estructurales en los que uno de los factores más importante (el más importante para las vías de agua) es la edad de los buques, mientras que es el fallo humano el que provoca un alto porcentaje de las varadas y los abordajes. Los accidentes encuadrados en «mal tiempo» son en su mayor parte fallos del sistema estructural-buque, por deficiencias en su estabilidad o por la intervención sobre ese sistema de fenómenos naturales con una probabilidad de aparición relativamente baja, pero de carácter catastrófico, tanto por la cuantía de las pérdidas materiales como por el elevado número de víctimas que produce.

Seguridad Marítima Integral

En correspondencia con los factores causales anteriores, una Seguridad Marítima Integral debe contemplar todos y cada uno de ellos, es decir:

- el buque,
- la ruta y el medio físico,
- la formación de las tripulaciones, y
- también el medio humano y económico-social en el que éstas se desenvuelven.

La seguridad del buque, objeto fundamental de la ingeniería naval, constituye la condición «necesaria», pero no «suficiente». Es obvio que la resistencia estructural, la estanqueidad, la estabilidad y reserva de flotabilidad, la protección pasiva y activa contra incendios, el comportamiento y maniobrabilidad en la mar, son cualidades sustanciales del concepto «buque», pero es también claro que los otros factores, primordialmente la formación de las tripulaciones son parte fundamental de la seguridad marítima.

Cuando ocurre el siniestro y el buque debe ser abandonado dada la magnitud del desastre, nos encontramos en una nueva y última fase de la seguridad: la supervivencia de las personas involucradas en la aventura marítima, y es entonces cuando deben entrar en operación los elementos y medios de salvamento, la formación de las tripulaciones y la red exterior SAR para permitir las siguientes fases:

- Alerta y socorro.
- Abandono del buque.
- Supervivencia en la mar de las personas, y por último su
- Rescate.

Situación actual de los medios de salvamento

Para analizar la situación actual en la que se encuentran los medios de salvamento de la flota pesquera española se llevó a cabo una investigación de campo sobre una muestra de 63 buques mayores de 30 TRB, elegida al azar de entre los buques que tienen por base el puerto de Vigo. Puerto y muestra que pueden aceptarse como suficientemente representativos de toda la flota nacional. El objeto de la investigación fue contestar a las siguientes preguntas que determinan la disponibilidad operacional de los equipos:

¿Cumplen los equipos de salvamento la reglamentación actual? ¿Es satisfactorio su estado de mantenimiento?

Algunos aspectos destacables obtenidos de la investigación son:

- Las 3/4 partes de los buques provistos de los denominados «botes insubmersibles» presentan serias deficiencias.

- La supervivencia en la mar de las 3/4 partes de los tripulantes de la flota industrial depende en exclusiva de balsas de salvamento inflables.

- Un 30-40% de las balsas se hundirían con el buque si la tripulación no las lanzara antes por la borda, a pesar de los dispositivos de zafa hidrostática del que están provistas para su inflado y suelta automática.

- Una de cada 10 balsas puede presentar defectos en el inflado automático.

- Algunos elementos como las luces de encendido automático de aros salvavidas, las señales pirotécnicas de socorro, algunos tipos de chalecos, son de una calidad muy baja que debería obligar a un endurecimiento de las normas de homologación, fundamentalmente en lo relativo a su resistencia a la intemperie.

- A medida que aumenta la edad de los buques la condición en la que se encuentran los botes salvavidas, de rescate o insubmersibles, empeora, aumentando el porcentaje de buques que se pueden considerar deficientes por esta causa. Lo mismo cabe decir de las balsas y de los chalecos salvavidas. Esta correlación, sin embargo, no aparece en el caso de los aros salvavidas, señales de socorro y aparatos lanzacabos.

- Una falta preocupante de formación en el campo de la seguridad y la inexistencia casi total de ejercicios durante la navegación, a causa posiblemente de las duras condiciones de trabajo a bordo.

Propuesta de mejoras reglamentarias

Después del estudio de algunas reglamentaciones extranjeras y de carác-

ter internacional, como las Fishing Vessel Rules 1975 del Reino Unido, las UUV See 1986 alemanas, la reglamentación francesa, el Convenio de Torremolinos de 1977, el nuevo Cap. 3 del Convenio SOLAS 74, etc., se hace una propuesta a modo de Reglamento de los equipos y medios de salvamento a bordo de los buques pesqueros, que está basada en dos consideraciones fundamentales a mi modo de entender:

- 1.ª La convicción de que no existen razones suficientes para disminuir las exigencias sobre elementos y dispositivos de salvamento en los buques pesqueros de Altura y Gran Altura de la flota española, respecto a los de carga de 500 o más TRB, a los que es de aplicación la reglamentación SOLAS. Incluso debe contemplarse la posibilidad de que sean aumentadas en base a:

- Las largas distancias de los caladeros a los puertos base.

- Las mareas de gran duración, muy superiores a los días de viaje de los buques mercantes.

- Las condiciones meteorológicas extremadamente duras, como las del Atlántico Norte, Svalbaard, Antártida, etc.

- La situación de maniobra restringida durante las operaciones de pesca.

- Los efectos perjudiciales sobre la estabilidad del buque, del tiro de las artes de pesca o de su embarque en el fondo.

- El elevado número de tripulantes

en relación a mercantes del mismo porte.

- 2.ª El reconocimiento de la influencia de las condiciones sociolaborales actuales en las que se desenvuelve la actividad pesquera sobre el estado de mantenimiento de los equipos y la formación de las tripulaciones, lo que lleva a: instalación de los equipos mínimos obligatorios, mantenimiento deficiente de estos equipos, escasos ejercicios de abandono o de formación durante las mareas, y escasa formación en seguridad impartida a bordo.

Algunos de los aspectos contemplados en la Propuesta son:

- Establecimiento de una nueva zona de pesca, denominada Glacial.

- Instalación de botes salvavidas cerrados para los buques que operen en esta zona constituida por los mares Árticos y Antárticos.

- Aplicación del «criterio de un solo fallo» a los equipos de salvamento.

- Instalación de botes de rescate con motor a todos los buques de 24 o más metros de eslora.

- Provisión de trajes de inmersión para todos los tripulantes si no existen botes cerrados.

- Provisión de aparatos lanzacabos para todos los buques mayores de 24 metros de eslora.

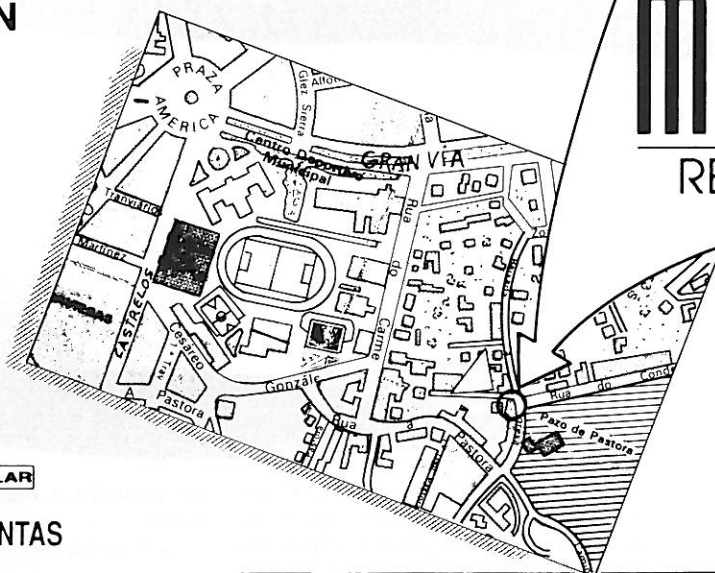
- Obligatoriedad de ejercicios en puerto y el lanzamiento al agua de una de las balsas.



BOSCH
FULMEN
Bendix



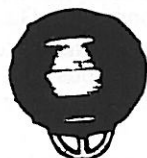
HERRAMIENTAS



MARQUIN
RECAMBIOS

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

36210 VIGO



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

En el mundo económico actual, las palabras reconversión, reajuste, transformación o similares, son tópico diario, en unos momentos en que la evolución industrial las hace realidad. Pero en este mundo hispánico, afectado por transformaciones, pocas veces aparece en toda su importancia la pesca, quizás porque los problemas de la costa sólo tienen actualidad cuando hay conflictos sociales, o lo que es más doloroso, naufragios o desastres. No obstante, la realidad de la pesca española bien merece mayor atención oficial. Ciertamente que son casi unánimes las críticas al actual Ministro de Pesca, aunque esto no quiere decir que todas sean merecidas, porque algunas son en gran parte heredadas y otras ajenas a sus deseos o buena voluntad de solución.

En efecto, lo primero que hay que clarificar es que no existe pesca española, sino Comunitaria, y precisamente nuestros compañeros del Mercado Común, refleja una parte y no toda la realidad del problema, porque éstos son estructurales, vienen de antiguo, tugal o Dinamarca son netamente costeros e incluso Gran Bretaña o Irlanda insulares. Sin entrar en detalles, diremos que cualquier Miembro comunitario tiene (comparativamente) menos interés pesquero que España, pero nosotros, al igual que ellos, somos sólo un voto, cuando por cantidad de barcos, capturas, marinería, consumo, etc., deberíamos pesar mucho más.

Pero el querer justificar una situación de crisis, que cada día se hace más grave, sólo a base de la comprensión de unos colegas del Mercado Común, refleja una parte y no toda la realidad del problema, porque éstos son estructurales, viene de antiguo, siguen creciendo, se complican y lo que es peor, algunos sin solución inmediata, cuando por ejemplo una conflictiva situación de paro, limitación de pesca, quiebra empresarial, legislación fuertemente leonina en caladeros extranjeros, etc., no admite demoras.

La preocupante panorámica de la flota española del congelado

Por D. FRANCISCO LOPEZ CAPONT
Tecnólogo Pesquero

Lo primero que resalta en las pesquerías españolas, consideradas éstas como el proceso que se inicia en la mar y termina en el consumidor, es que nuestra pesca no es lo que fue. Para comprender esto hay que pensar que en capturas estamos prácticamente estabilizados, a pesar de la mejora tecnológica y que aquellas exportaciones de conservas de principios de siglos a Iberoamérica que hacía de España un país netamente exportador y la conserva de pescado el tercer grupo de productos exportados, hoy tienen que luchar contra las importaciones precisamente de esos mismos pueblos (podemos decir hermanos), a los que nuestros emigrantes les enseñaron a pescar y montaron sus primeras instalaciones.

Pero la pesca, socialmente, no es sólo pescar; se dice que por cada marinero en la mar hay diez hombres tra-

bajando en tierra; sea o no exacta esta cifra, tenemos ejemplos que indican que la pesca como medio de capturas fue siempre el hermano sacrificado de una España en desarrollo. Si había crisis de astilleros, una manera de atenuarla era construir pesqueros con grandes facilidades de crédito, resolución estatal en muchos aspectos elogiabile, pero que no preguntaba a dónde irían a pescar esos barcos al salir de las gradas, cuando desde tiempos de Truman se veía venir —y España lo apoyó, a veces, más o menos directamente— una restricción de caladeros, por la creación jurídica de la Zona Económica Exclusiva de las 200 millas, terminología que traducida al román paladino quiere decir que sólo se podrá pescar en esas 200 millas (el pescado, salvo algunas especies, está mayoritariamente dentro de esos límites) si se pagan ruinosas licencias.



Cierto que dos millones de Tm. de exportación de cítricos aplastan, por su peso agrícola, los 65 (o más) grandes barcos que hay hoy parados en Vigo, pero las naranjas influyen poco en el índice de precios al consumidor, mientras que el pescado (y sirva de ejemplo Madrid con sus 30-40 kg./habitante/año es un alimento creciente, indispensable, con un insustituible aporte protéico completo, etc., que en gran parte explica la mejora del nivel sanitario de los españoles.

Claro está, que el decir que importamos y consumimos mucho pescado, es un término genérico que no refleja la situación real. En efecto, importamos cada día más, pero el jurel (única especie que quizás admite mayores cap-

turas sin peligro de sobrepesca) está despreciado y por poner un ejemplo de actualidad, es uno de los más cotizados en Bulgaria. Mientas tanto se trae merluza —eso sí, sólo la grande— en avión desde el distante Chile, cuando nuestros frigoríficos rebosan pescadilla o merluza pequeña por falta de compradores. Incluir en nuestras crecientes importaciones camarones, gambas y demás sabrosos mariscos, no es otra cosa que reflejo del buen vivir (que todos merecemos), pero no un indispensable alimento, pagado en divisas.

En fin, la situación de la pesca española es muy compleja y en realidad de todas las facetas, ángulos, problemas que tiene, sólo hay uno categórico: **no se le presta la atención e importancia que se merece**, y por esto

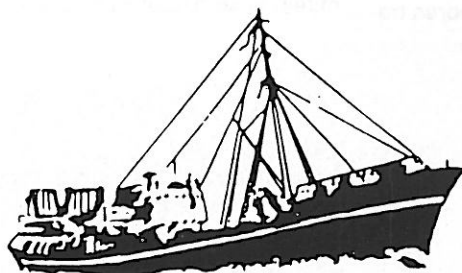
debía de empezar el Gobierno.

¿Quieren un ejemplo fácilmente extendible, por similitud a otros casos similares? Es agradable saber que le dimos a la arruinada Argentina un blandísimo crédito de millones, pero ¿por qué no se le pidió, en justa compensación, autorizaciones de pesca? Evitaríamos que sigan considerando a los barcos españoles como «piratas» con graves multas y retenciones carcelarias, cuando están pescando en unas inagotables aguas que ellos no explotan y que tienen tal cantidad de pesca que aunque destinaran la totalidad de nuestros créditos a hacer más barcos, no llegarían para agotar sus caladeros.

Siñ dar nombres, ¿no consideran que se podría aplicar esto a otros países y a casos similares?

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)



La Seguridad Marítima y la Lucha contra la Contaminación

Por D. EMILIO MARTÍN
Subdirector General de Seguridad
Marítima y Contaminación.
Dirección General de la Marina Mercante

La Dirección General de la Marina Mercante, consciente de las carencias que existen en el sector y plenamente sensibilizada por la demanda social existente, ha iniciado un ambicioso proceso de reformas en distintos campos de acción, dentro del marco de sus competencias.

Concretamente en el plano de la seguridad marítima y lucha contra la contaminación se pueden reseñar las siguientes:

En primer lugar se ha confeccionado un Proyecto de Ley de ordenación del sector que es fundamental para dotar a la Administración marítima de efectivos profesionales, conseguir la adecuada transmisión y el acercamiento real de los órganos de la Administración al administrado y delimitar las competencias en la materia.

El proyecto está felizmente concluido y ha sido recientemente presentado al Sector por el Director General, a fin de que sea previamente conocido antes de su remisión al Gobierno, y pueda mejorarse en todo aquello que, en esta fase de información previa, los

interesados quieran manifestar al legislador.

Se destaca como primer punto de acción la confección del Proyecto de Ley, porque a todas luces es fundamental el contar con una estructura administrativa que disponga de los recursos de toda índole necesarios para ordenar el sector; sin una Ley marco no caben más que acciones puntuales sobre aspectos concretos, en muchos casos sin la necesaria estructura para llevarlos a la práctica, que ha desembocado en la situación actual.

En segundo lugar, se ha confeccionado un Plan de Salvamento y Lucha contra la Contaminación, que, asumido por el Gobierno, fue presentado por el Sr. Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones el día 20 de octubre pasado, con presencia y participación de Instituciones y Organismos implicados en el salvamento de vidas en la mar.

Haciendo una breve síntesis, el Plan tiene los siguientes objetivos prioritarios:

Coordinar la actuación de los distintos organismos que poseen medios capaces de realizar tareas de salvamento; implantar un sistema de control de tráfico que cubra prácticamente la totalidad de nuestras costas, en base a Centros Coordinadores de Salvamento y Tráfico Marítimo como el existente en el Estrecho de Gibraltar y que pre-

senta un excelente ejemplo por la eficaz labor que viene realizando desde su creación. Esta estructura es similar y compatible a la de países comunitarios vecinos, como Francia y Gran Bretaña, donde funciona con notable éxito.

Además, potenciar los medios de salvamento ya existentes y formar el personal especializado que será el responsable de la dirección y coordinación de las operaciones de salvamento.

A pesar del poco tiempo transcurrido desde su aprobación, el Plan ya tiene un seguimiento y unos resultados que brevemente expuestos son:

Se han formalizado acuerdos con la Secretaría General de Pesca Marítima, el Instituto Social de la Marina, la Cruz Roja Española, el Principado de Asturias y la Organización Marítima Internacional. Se está avanzando en los acuerdos previstos con Defensa (Armada Española y Servicio Aéreo de Rescate), Interior (Dirección General de Protección Civil), Aduanas, Meteorología, Instituto Español de Oceanografía y Telefónica, y en una fase inminente con las distintas Administraciones Autonómicas.

Es de destacar el reciente ofrecimiento de cooperación por parte de la Junta de Galicia, en el que su presidente muestra su apoyo al Plan y ofrece la cooperación, por lo que este Departamento está pronto a instrumentalizar tales deseos de forma que exista una

COLABORACIONES

coordinación de medios y proyectos, que se encuentra totalmente dentro de la línea que propugna el Plan.

Una vez estos acuerdos estén concluidos y delimitadas competencias y procedimientos, se realizarán acuerdos bilaterales con los países vecinos: Francia, Portugal, Marruecos, Reino Unido e Irlanda, para normativizar procedimientos y poder actuar de una forma conjunta y coordinada, así como para completar la formación del personal de servicio en los centros.

Asimismo, se está trabajando en la consecución de un Acuerdo Internacional a nivel regional sobre medios de intervención en caso de derrames de hidrocarburos, del que ya se ha redactado un borrador, y se han comenzado los trámites preparatorios, que nunca son breves en casos de este tipo de acuerdos.

Se ha presentado al Consejo de Ministros de Transportes de la CEE una propuesta de resolución que mejorará la respuesta y prevención de la contaminación producida por los buques, y paralelamente se apoya una similar propuesta portuguesa en el Consejo de

Ministros de Medio Ambiente. Asimismo, un representante de la Dirección General de la Marina Mercante asistió los últimos días de enero a la reunión informal preparatoria de una futura Conferencia Internacional a celebrar en Londres a finales de año, donde se mantendrá la postura de apoyar la creación de tales acuerdos regionales. En consecuencia, la Dirección General de la Marina Mercante ya ha elaborado un Proyecto de Acuerdo que se está sometiendo a la consideración de los organismos competentes.

En cuanto a los Centros Coordinadores de salvamento, y a la vez servicios de tráfico marítimo, la situación es la siguiente:

En el de Tarifa, se ha adjudicado la extensión de la cobertura del sistema, cuya instalación dará comienzo en breve con la ampliación de los equipos del Centro de Tarifa y la instalación de nuevas antenas de radar y otros sensores en Ceuta, lo que permitirá una mejor acción de control sobre el Estrecho, especialmente su sector de levante, y la cobertura de la Bahía de Algeciras.

En el de Finisterre, se ha concluido

la fase previa de adquisición de terrenos, proyecto de obra y equipos; se han dotado las partidas presupuestarias y este año se iniciará la construcción esperando finalizarla para el próximo.

Para los de Cabo Peñas y Tenerife, se han dotado partidas en el presupuesto del 90, se está realizando el estudio técnico y se comenzará la adquisición de terrenos. Están más atrasados que el anterior, pero como su dimensión física es menor (el proyecto de Finisterre tiene ocho emplazamientos, mientras los anteriores sólo tienen uno), se espera que su realización sea más rápida.

Y para concluir con este apartado, en Madrid ha entrado en funcionamiento el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento, ya dotado de personal y equipos, que ha tenido efectivas actuaciones. Será el coordinador de los periféricos y a su vez dirigirá las emergencias que no estén supervisadas por uno concreto durante la fase de entrada en funcionamiento del sistema completo. Paralelamente, distribuirá información meteorológica y avisos a los navegantes.



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

Respecto del aumento de los medios de salvamento existentes, este año está prevista la contratación de un nuevo remolcador de altura que, con base en Vigo, permitirá desplazar el actual a La Coruña, con lo que se reforzará el sector de Galicia y Cantábrico, y en años próximos se espera llegar sin dificultad hasta los once que prevé el plan. Asimismo, contaremos este mismo año con cuatro nuevas unidades menores, aptas para el salvamento de embarcaciones que faenan próximas a la costa, tripuladas por personal profesional en régimen de permanencia y cuyas bases previstas estarán situadas en Galicia en dos casos, concretamente en Porto do Son, zona de Finisterre, y Cariño, zona de Lugo; y las otras dos en Algeciras y Arrecife para cubrir zonas del Estrecho y Canarias, donde se detecta una carencia de medios que es preciso paliar.

Dentro del programa de ayuda que la Dirección General de la Marina Mercante pone en marcha este año para mejorar las prestaciones de Cruz Roja, se van a adquirir al menos ocho nuevas unidades del tipo «Magnum», tres de las cuales estarán ubicadas en Galicia, y las restantes en Asturias, el Estrecho, Cataluña y Melilla.

Pero, y lo que es más importante, con este programa se va ayudar a dicha Institución a mejorar sustancialmente el mantenimiento, la operatividad, y las dotaciones de las unidades existentes. Asimismo, se iniciará con Cruz Roja un programa de formación específica de salvamento que aumente el nivel del personal que tripula sus unidades, que estará centralizado en La Coruña.

En cuanto a la formación del personal de flota de las unidades mercantes, se está avanzando en dos líneas paralelas.

La primera es la reciente publicación de una Orden Ministerial en la que se definen los nuevos certificados de lucha contra incendios y técnicas de su-

pervivencia que serán preceptivos para embarcar en buques mercantes a partir de 1992, y que se configuran en dos niveles de conocimientos. A los poseedores de títulos marítimo-pesqueros se les expedirán estos certificados previa certificación extendida por la Secretaría General de Pesca Marítima, en la que se haga constar que los interesados han recibido la formación teórico-práctica prescrita en dicha Orden.

Estos certificados incorporan las técnicas más recientes en la lucha contra el fuego y supervivencia, y responden a lo previsto en el Convenio Internacio-

todos los aspectos relacionados con la seguridad tiene una importante labor, y en estrecha conexión con el anterior, el Centro de Seguridad Marítima Integral, destinado a la formación global en seguridad marítima a todos los niveles. Este Centro, a semejanza de otros similares que existen en países de la Comunidad, jugará un papel esencial en la formación del personal marítimo por su marcado carácter práctico y la posibilidad de simulación de todo tipo de accidentes, así como será un banco de pruebas ideal para los diversos equipos a instalar en los buques.



nal sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia y otras disposiciones de la OMI.

Conscientes del esfuerzo que su obtención supondrá en muchos casos, se ha obtenido un presupuesto de ayuda que permitirá, en la mayoría de los casos, que el curso se realice sin coste, o con un coste mínimo, para el tripulante.

En la segunda línea, se han lanzado dos proyectos: uno, el Instituto Europeo de Estudios Marítimos que ya está comenzando a impartir cursos de especialidad para posgraduados y que en

En la actualidad se cuenta con los terrenos, 100.000 metros cuadrados cedidos por el Ayuntamiento de Gijón, y el proyecto final de construcción. Se espera el comienzo de obras en el año actual, y su finalización en 1991.

Asimismo, se ha concluido un acuerdo con la Organización Marítima Internacional para traducir sus cursos modelo, los cuales se distribuirán adecuadamente y su difusión significará una elevación importante del nivel de formación de nuestras tripulaciones.

El tercer punto para avanzar en el terreno de seguridad marítima lo cons-

COLABORACIONES

tituye la inspección. Tanto lo que actualmente es inspección de buques, como inspección radioeléctrica, ambas de larga tradición, como la más reciente inspección de seguridad pero que tan buenos resultados está dando. En estos momentos se está emprendiendo en la Dirección General de la Marina Mercante una profunda reforma, integrando las tres inspecciones en una misma unidad, reforzando sus efectivos, y dotando al sistema de la necesaria agilidad para que se convierta en la más firme garantía de la seguridad del buque, su tripulación y respectivo equipamiento.

Estos puntos, brevemente expuestos, constituyen aspectos fundamentales de la actual política de seguridad marítima. Pero, además de éstos, existen otros objetivos sumamente importantes que se están igualmente abordando.

Se está manteniendo una presencia constante en las reuniones de expertos gubernamentales de Seguridad Marítima dentro de la Dirección General de Transportes de la CEE, en el marco de la consecución de una política común

de transportes, con vistas a la aplicación uniforme de las reglas OMI y normas técnicas uniformes en los países de la Comunidad y la intensificación del control respecto de las mismas, especialmente en el marco del control de embarcaciones por el país del pabellón; y la estrecha cooperación con la OMI para la elaboración de futuras normas técnicas.

Para la realización de estos objetivos se está procediendo, en el ámbito comunitario, a un examen de urgencia de las modalidades de aplicación de los reglamentos SOLAS en los Estados miembros, a evaluar la posibilidad de asegurar una interpretación común de las reglas y normas complementarias contenidas en los mismos, y al examen de las iniciativas recomendadas por el Parlamento Europeo en su resolución 17-3-89 en materia de seguridad marítima.

Se están diseñando, juntamente con el MOPU y con expertos internacionales, Planes de Emergencia para implantar en los puertos, un Plan Nacional revisado de intervención en el caso de derrames producidos por hidro-

carburos y un Inventario de medios de intervención en caso de vertido de sustancias peligrosas, nocivas o tóxicas. El objeto de realizarlos con expertos internacionales es lograr una plena armonización de estos planes con los de los países vecinos, para facilitar una respuesta conjunta en el caso de intervención y poder actuar con modelos comunes.

Y por último, están en proceso de revisión y modificación la relación de elementos de seguridad marítima susceptibles de ser homologados, así como los criterios de homologación, pruebas a realizar, etc., para conseguir elementos más seguros y de una forma más ágil y eficiente.

De la consecución de estos objetivos que nos hemos trazado como programa básico esperamos con ilusión que se desprendan, en el futuro, aumentos significativos de los niveles de seguridad de la flota, y que en consecuencia los tripulantes de las flotas mercante y de pesca puedan realizar su actividad laboral en condiciones similares a los restantes trabajadores de este país.



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 - Gudarien Plaza
Apartado de Correos 166
Teléfono 39 84 46

20110 - PASAJES DE SAN PEDRO
(GUIPUZCOA)



El futuro de la Política Pesquera Comunitaria

Por D. FRANCISCO GONZALEZ GONZALEZ

Economista, especializado en Comercio Internacional por la Universidad de Oxford

La entrada de España, en enero de 1986, en la CE ha supuesto para nuestro país la necesidad de adaptar sus actuaciones en materia de pesca a la llamada Política Pesquera Comunitaria. Esta política está fundamentada en dos principios esenciales: el de la estabilidad relativa y el de la defensa de los caladeros nacionales.

Por estabilidad relativa se entiende que, considerando las capturas de las flotas comunitarias de los años 1973 a 1978, se estableció un reparto de cuotas de pesca para las diversas zonas y especies en aguas de la Comunidad Europea. Estas cantidades asignadas a cada estado miembro, pueden revisarse a lo largo del tiempo, pero manteniendo la proporción inicial del reparto establecido.

La defensa de los caladeros de los países comunitarios se produce por la derogación del principio de libertad de acceso a los caladeros comunitarios, a las flotas de los Estados miembros.

Estos dos principios fueron establecidos en el año 1983, y mediante un acuerdo entre Francia y el Reino Unido. De este acuerdo surge la llamada

Política Pesquera Comunitaria y que tiene dos objetivos claros: la defensa de los países comunitarios frente a las flotas de países que como España o Portugal iban a ingresar en un corto período de tiempo en dicho organismo europeo. Y la defensa de los diversos intereses nacionales, frente a una concepción general comunitaria y en la que perderían influencia los aspectos nacionales.

Así, pues, no resulta extraño que el principio de estabilidad relativa no se haya aplicado a España a pesar de que sus capturas son muy superiores a las de otros países comunitarios en especies como merluza, gallo y rape. A pesar de esto, a España se le asigna un porcentaje al margen del anterior principio.

Por otra parte, esta Política Comunitaria no puede ser renegociada hasta el año 2002, según consta en el Tratado de Adhesión de España. Esto significa que los anteriores principios generales van, posiblemente, a seguir condicionando toda la Política Pesquera Comunitaria. Y digo posiblemente porque, aunque desde un punto de vista legal esos principios pueden ser mantenidos hasta el año 2002, la situación política en Europa, después del proceso de transformación sufrido por los países del Este, supone una nueva situación para toda la CE. Y en este sentido puede afirmarse que o bien la CE,

como organismo supranacional continúa existiendo con las mismas carencias que hasta ahora en el orden político y económico (lo cual va a suponer su paulatina desaparición por incapacidad para hacer frente a las nuevas necesidades económicas y políticas surgidas en los países del Este y Centroeuropa). O bien la CE se transforma en un nuevo organismo supranacional capaz de afrontar el reto anterior frente a la competencia de las economías de Estados Unidos y Japón.

Si la CE adopta esta segunda opción, la redefinición de un nuevo Fondo Monetario Internacional que intente un equilibrio entre las diversas potencias mundiales es un hecho necesario. Pero esta redefinición también supone una modificación del comercio internacional, que en el plano estrictamente europeo, llevará a una nueva política pesquera comunitaria en la que tengan cabida las necesidades de los diversos países europeos en un plano de igualdad redistributiva. Igualdad que deberá abarcar también a los países del Este.

Así pues, la modificación y ampliación del principio de estabilidad relativa a todos los países europeos. Y la supresión de los particularismos nacionales tienen que ser considerados. Sólo así podremos pensar en Europa como una auténtica realidad y no como una mera ilusión.

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)



Nuestra lucha por el respeto al sector pesquero

Por D.ª MARIA PILAR TAJES LESTON
Esposa de Jefe de Máquinas
Comisión de Mujeres de Pescadores Gallegos

Cuando desde esta Revista nos invitaron para poder comunicar nuestra lucha en defensa de tantas injusticias que nos afectan a las familias de los pescadores, nos pareció una buena oportunidad para poder explicar cómo nosotras lo estamos viviendo. Estamos trabajando para que las autoridades cumplan con las responsabilidades que son de su incumbencia y para que la sociedad conozca **la verdad** de la marginación de este sector esclavizado; queremos desenmascarar a quienes son los culpables de todo lo que, desde siempre, venimos sufriendo.

Después de un invierno de tantos temporales, el balance de muertos en la mar fue de 34 marineros en el último trimestre del año. Estos amargos sucesos nos hicieron ver que era urgente empezar a luchar por la situación de inseguridad en la mar y conseguir unos medios de salvamento que sean eficaces. Hicimos un estudio actualizado sobre la seguridad y el salvamento y preparamos un documento explicando como está todo de abandonado por parte de las autoridades y de los empresarios y el grave riesgo con que salen nuestros maridos para la mar.

El día 28 de abril en el salón de actos de la Casa del Mar de Vigo, se celebró una reunión para presentar el Documento sobre Seguridad y Salvamento Marítimo. En él se daban a conocer: **hechos, denuncias ante los hechos y exigencias y reclamaciones.**

A esta reunión se invitó a todas las entidades civiles y militares que directamente tenían relación con los temas a tratar, sindicatos, instituciones de la Iglesia Católica comprometidas con el mundo de la marginación y personas sensibilizadas con el tema. Comprobamos, con vergüenza, que entre las personas que llenaban el local, no estaban las Comandancias ni Ayudantías Militares de Marina, Cofradías de Pescadores (sólo compareció el Patrón Mayor de La Guardia), ni la Cooperativa de Armadores.

Se habló de la gran diferencia de porcentaje de siniestrabilidad marítima entre España y el resto del mundo. En España es del 0,85% y en los demás países la media es de 0,35%. Esto nos demuestra la poca concienciación de la Administración y empresarios ante el gran marginado de todos los sectores: el sector pesquero español. Se supone que en todos los trabajos hay un cierto factor de riesgo y el más alto de España es el de la minería; pues bien, el sector pesquero le aventaja en un 3%. Estamos a la altura de los pueblos tercermundistas. Lamentable pena,

siendo España el tercero o cuarto país más importante del mundo que vive de cara al mar; de donde entra la mayor cantidad de divisas, de las cuales se aprovechan un número indeterminado de poderosos oportunistas de nuestro sector.

Uno de los apartados del Documento era el de las **responsabilidades**, que expongo a continuación:

1. Es lamentable la falta de coordinación de los diferentes efectivos que llevan compartidas las responsabilidades en la seguridad marítima, dando lugar todo ello a un penoso destino: no existen responsabilidades directas y se aceptan con la mayor naturalidad tragedias como las que acabamos de vivir en los últimos meses del pasado año. No se puede pasar por alto la competencia que corresponde a la Marina Mercante para enfrentarse con estos hechos y el abandono y la ineficacia que ha demostrado.

2. Inoperancia de las Comandancias de Marina en las inspecciones y vigilancia de los barcos antes de salir para la mar. Es muy grave y lamentable, y sin posibles disculpas, que los barcos salgan para la mar en las condiciones por todos conocidas. (Debido al mal estado de la mar, en época de los pasados temporales, cuatro mujeres hicieron una llamada a la Comandancia de Marina de Vigo para pedir responsabilidades en relación con la

salida de algunos barcos para la mar, y en dicho organismo respondieron que esta responsabilidad era del patrón y del armador).

3. El gravísimo abuso de los empresarios al permitir la salida para la mar de los trabajadores en condiciones de inseguridad con el fin de evitar gastos, olvidándose del riesgo continuo a que está expuesto el marinero. (Es más rentable para el armador la muerte de un tripulante, que respetar las exigencias señaladas en seguridad).

Es denigrante que se acepten con la mayor naturalidad las tragedias que ocurren en la mar, como las recientes del «Nautilus», «Velasco II» y otros más. No estamos en absoluto de acuerdo con las autoridades de Marina cuando dicen que no tienen competencias para corregir estos hechos, ¿quiénes son entonces los que las tienen? Ya es hora de que alguien se responsabilice y asuma estas decisiones cuando ocurren los naufragios. En el Documento se propone que exista un solo Centro de Coordinación Central de Seguridad y Salvamento Marítimo, con una sola persona responsable con altos poderes, en todos los medios, tanto civiles como militares, con actuaciones inmediatas, tal como existen en Francia e Inglaterra; así no se tardarán treinta horas para salir al rescate desde que se percibe la señal de socorro, por tener que recurrir a veintidós organismos oficiales para que se movilicen, tal como ocurrió hace muy poco en uno de los últimos naufragios, dejando que la tragedia se consume. Esto no tiene calificativo.

Exigimos a la Administración que haga cumplir las leyes vigentes; que los inspectores hagan su función con honestidad, instando enérgicamente a los armadores a tener sus barcos en perfecto estado de navegabilidad, ya que se les está permitiendo que en numerosos casos salgan para la mar con inseguridad total, consintiendo, entre otras cosas, los alargamientos excesivos de los buques, solamente en bene-



ficio de las bodegas, conociendo el gravísimo peligro que esto acarrea en función de la estabilidad y expone al riesgo la vida de sus tripulantes. El apoyo económico de la Administración en caso de siniestro, favorece el que se produzcan estos hechos. ¿Por qué los señores armadores no destinan una pequeña parte de sus altísimos beneficios para proporcionar a **sus barcos** la necesaria seguridad?

Las mujeres de los marineros de pesca ya estamos saturadas de tanta negligencia y abandono por parte de la Administración y tenemos que denunciar que ya es hora de que justifiquen esos sueldos fabulosos por estar al servicio del pueblo. Estamos indignadas por los abusos de los armadores hacia nuestros maridos, porque les amenazan y coaccionan con el despido si no siguen sus reglas, degradándoles de tal forma, que la dignidad humana no existe. Se manifiestan como **verdaderos esclavistas del siglo XX**.

Nos damos cuenta que toda esta esclavitud se agrava por los días de crisis que estamos viviendo en la pesca. Nos afecta a todos el problema de Namibia porque presentimos que se extiende a otros caladeros y se convierte en la cuesta abajo de la pesca en Galicia, si nuestros gobernantes se desentienden. Es vergonzoso que el Ministro que tiene que luchar por los intereses de la pesca no lo haga. Las mujeres de los marineros no estamos de acuerdo

con su proceder porque ya es hora de que este señor viva este gran problema y, si le cae ancho, que dimita, porque él es el único responsable de todo lo que está ocurriendo.

Las mujeres de los pescadores hemos protestado por la negociación de la plataforma ciudadana que se formó para este conflicto de Namibia. Vivimos sorprendidas, avergonzadas y abrumadas la «compinchada» de los armadores y sindicatos y la desautorización de un sindicalista (Secretario Nacional de la INTG) por apoyar a los trabajadores, a quienes no se les llamó para la negociación, ni se les preguntó qué proponían (parece que los sindicatos saben mejor que nosotros mismos lo que queremos y lo que nos conviene). Nosotras nos preguntamos, ¿en dónde estará nuestra fuerza? Las mujeres creemos que lo vamos descubriendo.

Formamos una Comisión de Trabajo para seguir luchando por la seguridad y el salvamento en la mar y llegaremos a donde haga falta para que «den la cara» los responsables y cumplan con su obligación. Lucharemos por los derechos de nuestros maridos afectados por los conflictos de Namibia, Marruecos, Malvinas, etc. Reclamaremos un trato digno, porque no estamos de acuerdo con las condiciones de trabajo a bodo, ni con los sueldos irrisorios que perciben en relación con el trabajo que realizan.



El momento de la pesca gallega: no, a los reproches; sí, a las soluciones

Por D. MIGUEL S. PEÑA
Consultor Pesquero

Se diría que el panorama que ofrece la pesca gallega no puede ser más desolador, tan negro dentro como fuera de casa, ya que con su plataforma continental esquilmada (ojo, que no digo «agotada», vengo en son de paz), los barcos ingleses sin poder pescar en las aguas comunitarias, las Malvinas cada vez más difíciles de conquistar, y con el deshaucio de Namibia todavía caliente, creo que ni aun en el siglo XVIII con la invasión de los catalanes, la pesca gallega se puso tan mal para los gallegos como en estos momentos.

Mucho se ha escrito en las últimas semanas sobre el tema en cuestión, y con razón el dicho panameño de que el papel es lo más fuerte del mundo, porque aguanta todo lo que le ponen encima, porque cosas se han escrito que sonrojarian al más atrevido, pero ya digo que vengo en son de paz, pues no un artículo sino un libro entero sería necesario para sacar punta a tantas insensateces, barbaridades y verdades a medias como ha sido dable leer en las últimas semanas, con motivo sobre todo del caso Namibia, aunque durante el amarre de los barcos en Vigo también se leyeron cosas muy buenas.

Y para muestra baste un botón. Apenas hace unos días «sindicatos, partidos políticos, representantes de los armadores y de los ayuntamientos de Vigo y Marín, así como las Cámaras de Comercio, Confederación de Empresarios y otras fuerzas de la ciudad de Vigo, se han reunido para buscar soluciones al problema planteado por la salida de los barcos de Namibia». Ante noticias como esta, a pesar de que los años le van dejando poco margen para el asombro, uno digo, se queda de piedra porque hay dos cosas sobre todo que no llego a comprender.

La primera, es qué pintan los trabajadores junto a la patronal, buscando soluciones, ¿es que todavía no comprenden que ha sido a costa de ellos que se ha construido esa flota de barcos (la definición de «gran flota sin caladero» hecha de los grandes congeladores no es mía, pero la suscribo) que ahora no se sabe dónde van a poder faenar?, que ha sido gracias al sacrificio de «los mejores pescadores del mundo» como los han denominado (la frase «apología de la miseria» sí es mía), gracias a que han sido los únicos dispuestos a embarcarse durante meses y meses a fin de poder llevar un sueldo —muchas veces terciar mundista— a casa, que ha sido posible poner en marcha un gran imperio pesquero anclado en el pasado y que no ha evolucionado acorde con las UNCLO's y las ZEE's, y que creo difícilmente soportaría un análisis económico serio?

Pienso que el personal embarcado debe buscar las soluciones de forma independiente, pues ellas, sus soluciones, nunca serán las mismas que las de la patronal; por ejemplo, mientras que para la patronal lo deseable es seguir faenando al precio que sea, para el personal embarcado sería probablemente más idónea una reconversión de puestos de trabajos (dentro de la misma industria, se entiende), y un redimensionamiento de la flota —no me atrevo a decir reducción.

La segunda causa de mi asombro la constituyen los políticos, ¿con qué cara pueden reunirse a buscar soluciones al problema de la pesca gallega cuando son ellos los primeros causantes de que se haya llegado a este punto, ya que hace mucho tiempo que deberían haber adoptado soluciones, pero no se han atrevido a hacerlo debido al enorme coste político que ello conlleva, y por el contrario, se han dedicado a realizar declaraciones grandilocuentes y a asegurar un futuro de lo más prometedor? Y ojo, que no estoy haciendo distinguos de ningún color o ideología, los pongo a todos en el mismo saco y no salvo a ninguno.

Y hablando de las dificultades por las que atraviesa la flota pesquera gallega, no puedo por menos que acordarme de dos personas:

La primera se llamaba don Javier Sensat, a quien traté hace ya muchos años, de cuya protección gocé cuando me desplazaba a Vigo a comprar pes-

cado congelado para mi negocio de entonces y a quien me precio de haber enseñado alguna de mis picardías profesionales de pescadero. Pues bien, sin ánimo de ofender a nadie, muchas veces me he dicho a mi mismo que, en vida de don Javier, nunca hubiera ocurrido este amargo trance por el que está pasando la casa MAR, quizás me equivoque, pero esa es mi opinión sincera. La segunda persona es don Domingo Quiroga, a quien acabo de releer en varios de sus «Panes y peces» de hace cinco años y de quien echo de menos los que hubieran sido sus comentarios a la actual situación, aunque los presiento, a tenor de lo que fue su línea habitual de conducta.

En estos momentos la pesca española en general, y la gallega en particular, está necesitada de hombres, no solamente con empuje (siempre he dicho que hace falta mucho valor para meterse en esa enorme inversión que supone un barco de los de hoy) sino también con imaginación, capaces de adaptarse a las cambiantes condiciones actuales y sacar provecho de ellas, y lo malo es que no son muchos los ejemplos de armador en el que se dé ese binomio. Salvo raras excepciones lo que al armador le ha sobrado de empuje empresarial le ha faltado de imaginación y de dotes de adaptación.

Creemos que es el momento de dejarse de dialécticas, de poner a un lado los reproches y pasar a buscar soluciones; reproches y dialécticas que por otra parte son de lo más variopinto, y que más de una vez nos han hecho sonreír. A veces son florituras semánticas, no debe hablarse de agotamiento del caladero, eso indica que la situación sería irreversible, y aún no lo es (!), sólo puede decirse sobreexplotación o sobrepesca (¿o ni eso siquiera?) y dentro de poco habrá que extenderse en la aclaración de si se trata de sobrepesca de reclutamiento, o sólo de crecimiento. Otras veces más parece dos comadres o dos rapaces peleando, y en lugar de oír que si han sido los so-



cialistas o los de derechas los culpables, nos parece escuchar aquello de «tú más», o «pues anda que tú», y por último, y para que no falte de nada en este poutpourrí, tenemos que leer el más difícil todavía de que la culpa la tienen las instituciones crediticias que debían haberse fijado más antes de abrir el cajón de los cuartos. Unos días más, y llegaremos a escuchar que los armadores se vieron obligados a construir esos buques que ahora encuentran dificultades para trabajar en los distintos caladeros.

¡Señora, ya basta!, así no se consigue nada, basta ya de peleas de patio de vecindad, de declaraciones absurdas, y de amenazas de movilizaciones de pescadores que no conducen a nada, que en el mejor de los casos —y pienso ahora en estos últimos, en el personal embarcado— no sería más que pan para hoy y hambre para mañana. Déjense de una vez de historias y pónganse a buscar soluciones, que no son muchas pero que sin duda alguna las hay. Y para ello creo que el camino está en trabajar en la línea de ese «Congreso Gallego de la Pesca»

que se anuncia, o en algo similar, preferiblemente de mayor ámbito territorial, y que por supuesto incluya a todos los que tienen algo que hablar del tema, y en el que no se vaya a hablar solamente de pesca sino de industria pesquera, dos cosas que aunque parezcan lo mismo —otra vez con la semántica a vueltas— y algunos se aprovechen sistemáticamente de esta circunstancia, son bastante diferentes.

Y por último, no se olvide también otra cosa muy importante, sobre todo teniendo en cuenta en qué áreas se mueve la flota congeladora gallega. Me refiero a la mala imagen con que cuenta la pesca industrial en los países en vías de desarrollo, fruto de criterios y teorías paternalistas mantenidos por agentes de la ayuda al desarrollo que plantean la confrontación entre la pesca artesanal y la pesca industrial, pintando a esta última como el origen de todas las desgracias y más o menos como al malo de la película, opiniones y criterios que —todo hay que decirlo— no se ha hecho nada por demostrar con hechos y/o con palabras, su inconsistencia y falta de verdad.

Por lo tanto, pónganse —o pongámonos— manos a la obra. No creo que haya nadie que busque el fin de la pesca gallega, no lo creo, sea del color que sea, puede eso sí, que cada quien tenga una idea sobre lo que pudiera ser la solución, pero sólo de una confrontación —lo mas desapasionada posible— y de la discusión de esos criterios en parte divergentes, puede salir una verdad aceptada por todos y la solución menos traumática para el problema que se nos presenta.

Amenazar con movilizaciones, acusarse reciprocamente o seguir parcheando, no conduce a nada. Hay que buscar soluciones rápidamente; de no hacerlo, de seguir como hasta ahora con peleas de patio de vecindad, estén seguros de que lo que hacen no es sino comenzar a entonar el requiem por el sector extractivo de la industria pesquera gallega.

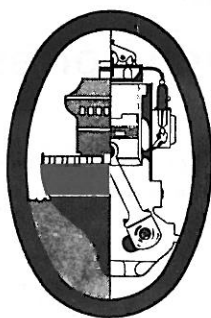
“EL CAMINO MAS CORTO”

SUMIMAR

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

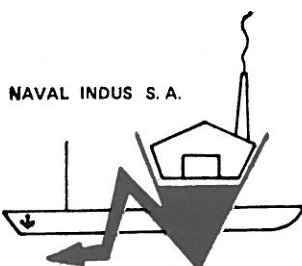


**conózcanos
a fondo**



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

Escribo como la mujer de un Capitán apresado fuera de las 200 millas por los argentinos el 16 de mayo.

Es la primera que lo hago públicamente.

El motivo es contar lo mal que se pasa ante una noticia como ésta. No podía comunicarme con mi marido por haberse estropeado dos o tres días antes el teléfono vía satélite, y lo que me decían, tratando de tranquilizarme o darme ánimos, no me servía. Sólo me valía lo que dijese él. Se comunicó conmigo a través de la oficina del consignatario al llegar a Mar del Plata.

Se pasan los días de angustia con la impotencia que se siente al saber que no puede hacer nada; con unos gobernantes que parecen no existir, no te defienden ni quieren saber nada, y con la rabia de saber que lo cogieron **fuera de las 200 millas** a base de mentiras, y como supongo que a tantos otros. Pero bueno, está bien; ya desde el principio había posibilidades de una rápida solución y parece que así va a ser. Llama a casa todos los días, pero lo malo es que creo que es un privilegiado. Pensaba mucho estos días cómo tenían que estar otras esposas que tienen a sus maridos en una situación que nada tiene que ver con la mía. Pongo por ejemplo el banco canario-sahariano, donde por poco informada que esté se sabe de la injusticia que cometen con estos hombres y las humillaciones y vejaciones que sufren los retenidos sin saber de sus familias, con un Gobierno que los abandona, no quiere saber nada o que se hace oídos sordos. Es cuando te invade una sensación de impotencia, rabia y lo único que queda, por desgracia, es el derecho al pataleo.

Ante todo esto me pregunto si tendrán a los hombres de la mar como raza aparte o apátridas, pero al parecer no debe ser así, al menos cuando llega junio y por arte de magia se transforman en españolitos de primera. Es la hora de pasar por taquilla (IRPF).

A quien corresponda

Por D.^a EMMA TABOADA MONTERO

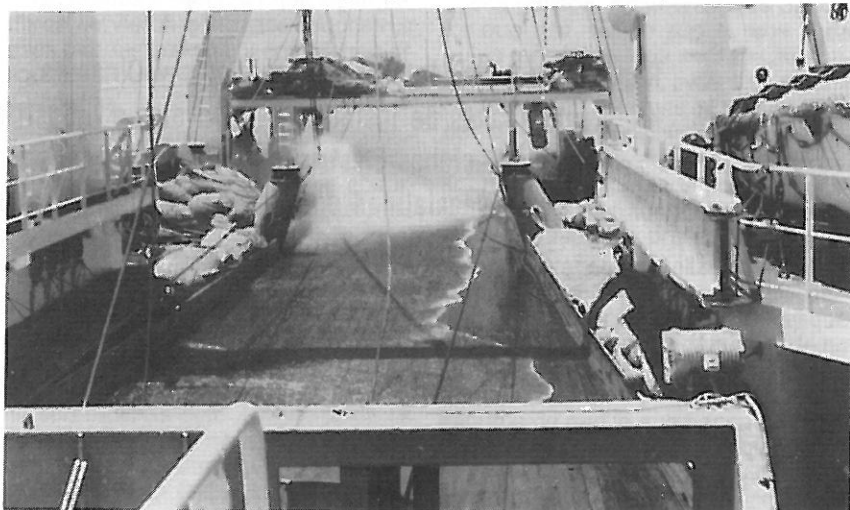
Esposa de un Capitán de Pesca

Entonces me vuelvo a preguntar qué nos dan a cambio de este dinero, un dinero que con tanto sacrificio ganan. Aparte de las consabidas promesas, yo creo que nada más. La verdad es que nos están costando muy caros unos señores que cuando los necesitas se esfuman, tienen la callada por respuesta o, como mucho, piden que seas paciente, tranquila. Llevan razón en esto de estar tranquilos quienes están bien instalados en su casita con su familia. Así se tranquiliza cualquiera, es que ya no tienes motivo para no estarlo.

Por otra parte, ya está bien de pedir y pedir lo que tenemos **derecho a exigir** como contribuyentes que somos: que lo pagado repercuta en beneficio de los trabajadores del mar, **no subvencionando** a algunos señores para hacer unos barcos, **a saber porqué**

motivos, que después no hay nada que hacer con ellos. Sino procurándoles una vida digna, un servicio eficaz de salvamento, unas jubilaciones anticipadas (para el que lo desee) y que negocien bien de una vez con países a cambio de ciertas ayudas que a veces se les prestan para que nuestra gente tenga donde trabajar y por supuesto en condiciones humanas.

Ya va siendo hora que cumplan de una vez lo que en elecciones prometen; que den la cara y de paso justifiquen lo que ganan y a dónde va el dinero de «Juan Pueblo». Si no saben, o se sienten incapacitados, que pidan disculpas y a casita a vivir del aire si se lo pueden permitir y no «del cuento». Aunque se me ocurre otra cosa mejor: a trabajar en un pesquero y ya sabrán entonces lo que vale un peine.





JESUS MANUEL ROSALES/89

El Capitán Rosales, rehén en Irán

El marino gallego era el Primer Oficial del petrolero «Minab-IV» de la Compañía Nacional Persa

Por MAYTE SUAREZ SANTOS
Periodista

Desde hace catorce meses, el capitán gallego Jesús Manuel Rosales López está preso en la cárcel de Bandar Abbas (Irán).

Su libertad está condicionada al pago de 1.100 millones de pesetas. Es el precio que debe pagar por ser víctima de su honestidad profesional. Engañado, sin intérprete que explicara por qué le detenían aquel 13 de mayo de 1989, el marino gallego vive una odisea islámica en el país que le contrató para navegar como primer Oficial en el «Minab IV», petrolero propiedad de la Compañía Nacional de Petróleos Iraní, cuyo barco no estaba asegurado. Tras el siniestro provocado, al parecer, por un derrame de crudo cuando el buque-tanque procedía a la descarga, y que ocasionó la muerte de quince iraníes que vivían en barcas fondeadas en las

proximidades de la terminal de carga, el marino gallego, Rosales López, fue tomado como rehén por las autoridades iraníes, encarcelado y acusado como único responsable. El capitán del «Minab IV», de nacionalidad alemana, y el resto de los 41 tripulantes abandonaron el país sin cargo alguno.

Su esposa, la periodista Mayte Suárez, agradece la solidaridad que desde el primer momento tuvo para con el caso, AETINAPE, cuando en un comunicado hecho público el 26 de noviembre de 1989 pedía se intensificaran las medidas diplomáticas para conseguir la liberación de Rosales, Ministerio de Asuntos Exteriores, Embajada de España en Irán y el Embajador Iraní en España.

Mientras permanece a la espera de la sentencia, en una carta abierta a la libertad, recuerda que el caso de su marido es un claro signo de indefensión jurídica y profesional al que están sujetos los trabajadores de la mar.

Confía de todos modos que el Gobierno español, que tardó seis meses en reaccionar ante la magnitud de tan descabellado apresamiento, devuelva a su esposo la libertad. «Porque está envejeciendo su alma ante la impotencia de estar entre rejas».

Visita diplomática

A finales de mayo del presente año se desplazaron a la capital persa funcionarios del Ministerio de Asuntos Exteriores para visitar al Capitán Rosales en la cárcel de Teherán.

El Director General para Africa y Oriente Medio, Jorge Dezcallar y el Director de Asuntos Consulares, Hermínio Morales trataron con las autoridades islámicas sobre la puerta en libertad del marino gallego.

El diario «Teheran Times», considerado portavoz de la línea de Rafsanyani, informó de la visita de los funcionarios españoles, sin citar el caso del marino encarcelado desde hace más de un año en la prisión de la ciudad portuaria d Bandar Abbas.

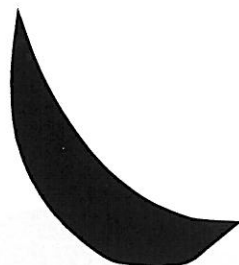
«Teheran Times» informó en cambio, en primera página, de que Irán y España van a formar una comisión ministerial para la cooperación económica y comercial entre los dos países, así como para desarrollar las relaciones políticas, culturales y parlamentarias.

La familia del marino vive una dramática situación por el prolongado tiempo que Jesús Manuel lleva encarcelado.

Carta a la libertad

Con el horizonte como único determinante de un futuro más prometedor,

COLABORACIONES



el hombre de la mar va tejiendo día a día su propio destino a golpe de timón, abandonando en cada hora de su vida un bagaje de ilusiones y esperanzas perdidas para siempre en la estela del lento y arduo transcurrir de su dedicación profesional.

Desgraciadamente, no todos pueden elegir su destino y son, a la fuerza, ciudadanos del mundo con el único equipaje esperanzador de la vuelta al hogar, el retorno al puerto estable de la familia, de la esposa que pueda, con su comprensión, hacer borrar los sin-sabores de la soledad, inseparable compañera de quienes tienen toda la rosa de los vientos como servidumbre profesional.

Hombres rudos con alma de poeta, como han sido definidos, que insaciablemente buscan en los pliegues de las olas la aventura del sustento diario sin sospechar que, cualquier aciago día, pueden terminar reclusos en una oscura celda por el único delito de abandonar su patria y familia la prosaica motivación de la propia existencia, dar de comer a sus hijos. Sólo entonces, cuan-

do sus pupilas y su alma, acostumbrados a perspectivas de infinito, afrontan la realidad de cuatro paredes y unos barrotes carcelarios les es dado despertar del sueño. Bruscamente.

Si alguien dijo que amar es sufrir, cabría añadir que, desde mi experiencia personal, también aprender a llorar. A llorar de impotencia por defender a quien lleva la vocación de la mar a flor de piel, comprobando que desde la realidad burocrática están vendidos, abandonados a su suerte, completamente indefensos. Llamar a las puertas de quienes empuñan las riendas del poder es una tarea tan ardua como inútil hasta que, tras los iniciales desplantes, se logra tocar la fibra sensible de quienes tienen la responsabilidad de atender a todos los ciudadanos de España.

Como recordaba la gran poeta da saudade, Rosalía de Castro, las mujeres de la mar, viudas de vivos, también nos vamos curtiendo con los golpes de la vida y aprendemos a pasar del llanto a la entereza, en la esperanza de que el retorno sea no sólo posible, sino inmediato.

Después de compartir con nuestras hijas la angustia de esta incomunicación, sólo confío, Jesús Manuel, que no hayas perdido la capacidad de emocionarte, porque es el mejor síntoma de que sigues vivo. Porque esas hijas te necesitan, añoran a su padre, y sufren por ti. Los demás te necesitamos y deseamos contribuir a borrar con nuestro cariño y apoyo todo rastro de amargura que pueda anidar en tu corazón, fruto de tantas horas de soledad, de incomunicación, de supervivencia en medio de esa pesadilla de lo absurdo de una acusación y lo real de las paredes de una celda.

Aunque nadie podrá ya restituir los catorce meses de desesperación que vives al otro lado del mundo, sólo pido a Dios que no permita que algún resquicio de amargura impida volver a reconstruir tu futuro. Por favor, aunque no sé lo que piensas, lo que sientes, lo que sueñas entre rejas, no desfallezcas ahora, en la, al menos aparente, recta final. Aquí, voy pidiendo tu libertad a gritos, en un país que conoce muy poco a los hombres de la mar.

SUMINISTROS NAVALES

SHIP - CHANDLER

Serafín Avendaño, 6

Teléfonos 430077-431273 - Part. 201927

36201-VIGO

Telex: 83059-VASG.

Telefax: 986/434178

Realizando un breve estudio comparativo del presente en el sector de la Marina Mercante, podemos fácilmente entrever el futuro que a los marinos nos espera, simplemente observando el comportamiento de la Administración, situación del mercado, actuación de armadores y la política sindical que se ha venido ejecutando hasta nuestros días, con una desaparición paulatina de nuestra flota.

A la vista de la actuación de la Dirección General de la Marina Mercante, conjuntamente con los armadores, con una reducción sistemática de tripulación, con una obsesión de las navieras por reducir costes de tripulación en unos barcos que superan una edad media de 10 años, en unas condiciones de navegabilidad dignas de países tercermundistas y con unos costes de mantenimiento desorbitados gracias a una maquinaria caduca, la Dirección General de la Marina Mercante sigue expidiendo certificados a buques cuya situación no permite otra cosa que realizar grandes obras en astilleros o su pase para desguace, autorizando reducciones de tripulantes en buques que los mismos armadores y ante la posibilidad de que siga operativo con más tripulantes de los autorizados.

El futuro

Por D. JOSE FERNANDEZ GOMEZ
Patrón Mayor de Cabotaje

Ante este panorama, los Sindicatos simplemente supeditan la existencia de unos puestos de trabajo precarios, en condiciones denigrantes, con unos salarios más propios de inmigrantes africanos y con unas jornadas de trabajo que superan con mucho los límites admisibles.

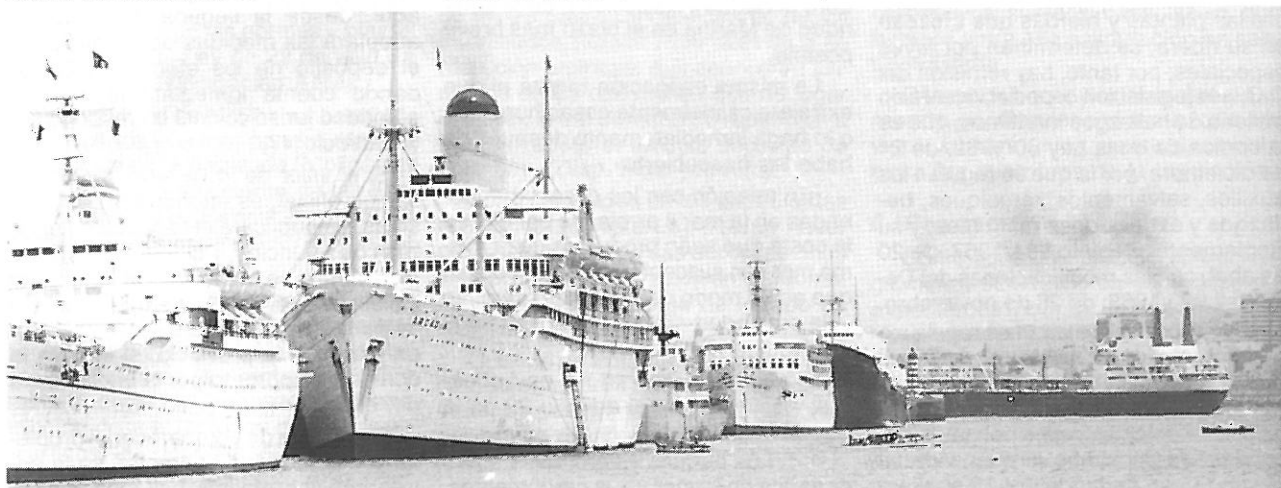
Hasta aquí el presente. ¿Qué va a ocurrir en el futuro?

Teniendo en cuenta que los astilleros españoles siguen con unos niveles de contratación casi nulos, que naturalmente la edad de la flota sigue aumentando, si este país tiene intención de mantener una flota mercante, la toma de medidas y las actuaciones han de ser inmediatas. Con la entrada en vigor del Anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante, la compra de unidades en el extranjero se va a ver favorecida en gran medida, así como la posibilidad de efectuar repa-

raciones en el extranjero. La creación de un Cuerpo de Funcionarios Civiles para las Capitanías, es una necesidad que diversos colectivos vienen exigiendo desde hace años ante la dejadez de las autoridades militares.

La ejecución de los planes de viabilidad con la entrega de las ayudas en aquellas navieras que aspiren a formar parte de una hipotética bandera comunitaria, con unos barcos competitivos que permitan hacer frente a las banderas de conveniencia en unas condiciones ventajosas y todo ello acompañado de una política marítima eficaz.

Si realmente queremos una marina mercante para este país todos juntos debemos ayudar a ello. La actuación conjunta de todos los entes y muy especialmente los navieros que con una actuación más racional y comercial pueden estabilizar un mercado muy difícil por naturaleza.





Hallazgos marítimos

Por D. FRANCISCO J. MARTINEZ COUTO
Capitán de Pesca y Patrón Mayor de Cabotaje
Licenciado en Derecho

1. Introducción.

El Código Civil señala en los artículos 615 y 616 el régimen jurídico del hallazgo de cosas muebles; no obstante, en el artículo 617 de ese mismo cuerpo legal se señala que «los derechos sobre los objetos arrojados al mar o sobre los que las olas arrojen a la playa, de cualquier naturaleza que sean, o sobre las plantas y hierbas que crezcan en su ribera, se determinan por leyes especiales; por tanto, hay remisión del C.C. a la legislación especial vigente en materia de hallazgos marítimos, que es la contenida en la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos; y su Reglamento, Decreto 984/1967, de 20 de abril, con las modificaciones del Decreto 2.993/1968, de 28 de noviembre.

El Código de Comercio no regula expresamente los supuestos de hallazgo marítimo, si bien señala en el artículo 844 que «el capitán que hubiere recogido los efectos salvados del naufragio continuaría su rumbo al puerto de su destino y, en llegando, los depositará

con intervención judicial, a disposición de sus legítimos dueños».

Siguiendo al profesor Rodrigo Uría, el hallazgo marítimo es un encuentro fortuito de objetos que se hallen flotando sobre el mar o que hubieran sido arrojados a la costa. El hallador no despliega, pues, en sentido estricto, actividad alguna, limitándose a tomar posesión del objeto accidentalmente hallado y a custodiarle ulteriormente.

2. Regulación sustantiva de los hallazgos marítimos.

A tenor del artículo 19 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, «el que encontrare cosas abandonadas en la mar o arrojadas por ella en la costa que no sean producto de la misma mar, deberá ponerlas a disposición de la autoridad de Marina en el plazo más breve posible.

La misma obligación tendrá el que extrajere casualmente cosas hundidas o lo haga inmediatamente después de haberlas descubierto».

(En relación con las cosas abandonadas en la mar o arrojadas por ella en la costa que sean productos de la misma mar son susceptibles de ocupación, que es un modo de adquirir el dominio —la propiedad— según el artículo 609 del Código Civil).

El anterior precepto **no es aplicable**, según señala el artículo 22 de la Ley 60/1962, a:

1.º Los buques y aeronaves abandonados en la mar y sus cargamentos.

2.º Los efectos arrojados a la mar para aligerar el buque o aeronave en caso de peligro, cuando fueren salvados inmediatamente.

En estos dos casos se aplicarán las normas sobre auxilio y salvamento que recoge la Ley 60/1962.

3.º Las cosas que, por su naturaleza o por preceptos legales, estén exceptuadas del libre comercio, las cuales se regirán por las disposiciones especiales sobre la materia.

3. Expediente de hallazgo.

La autoridad local de Marina instruirá para cada caso de hallazgo un expediente que iniciará con el parte dado por el hallador dentro de las veinticuatro horas del hallazgo (entenderemos aquí, desde la llegada a puerto), y adoptará las medidas oportunas para el depósito de los efectos hallados, dando cuenta inmediatamente a la autoridad jurisdiccional correspondiente (artículo 47).

Si el valor de lo hallado, según tasación oficial, es inferior a 10.000 pesetas, se publicará el hallazgo en el tablón de anuncios, y si fuera superior a dicha suma se publicarán edictos en el Boletín Oficial del Estado dando cuenta del hallazgo, insertándose también en un diario de la provincia, si el Juez lo considera oportuno por la importancia del expediente (artículo 48).

En el caso de comparecer el propietario y acreditar su derecho, se le entregarán los efectos hallados, previo

abono del tercio del valor de tasación que corresponda al hallador y de los gastos ocasionados.

Si el valor excediere de las 10.000 pesetas, el Juez elevará el expediente a la autoridad jurisdiccional, que decidirá la venta en pública subasta de los efectos hallados —la mención al Juez ha de entenderse hecha al Juez instructor del expediente.

La autoridad jurisdiccional aprobará la adjudicación definitiva de la subasta y remitirá el expediente al instructor para la liquidación.

El Juez terminará el expediente con una liquidación en la que se acreditará el abono de los derechos del hallador, el de los gastos ocasionados y el ingreso del resto en el Tesoro (artículo 50).

4. Derechos de propiedad de los efectos hallados.

Como indica el artículo 29 de la Ley, el Estado adquirirá la propiedad de cualquier buque, aeronave u objeto hallado cuando su propietario haga abandono de sus derechos o no los ejerza en el plazo de seis meses a partir de la promulgación de los edictos establecidos en el artículo 48 de la Ley.

En cuanto a las aeronaves y sus restos, se observarán las normas y plazos señalados en la Ley de 22 de julio de 1960, Ley de Navegación Aérea.

La autoridad de Marina, una vez adjudicados los efectos, pondrá éstos a disposición de la Hacienda Pública para el debido cumplimiento de las normas establecidas por esta Ley 60/1962 y por las que regulen el Patrimonio del Estado.

La autoridad de Marina, para evitar la pérdida o destrucción de los buques, aeronaves o efectos salvados o hallados, podrá decidir su venta en pública subasta antes de los plazos de prescripción de la propiedad indicados en el artículo 29, depositando la parte del valor obtenido que pueda corresponder



al propietario a su disposición hasta que éste se presente o su derecho se extinga (artículo 30).

En el caso de aeronaves, acudiremos al artículo 139 de la Ley de Navegación Aérea.

El derecho de propiedad sobre las cosas objeto de esta Ley será declarado en los casos de desacuerdo de los interesados, por los Tribunales de la jurisdicción ordinaria, que conocerán asimismo de las cuestiones que dé lugar el ejercicio del derecho de repetición a que se refiere el artículo segundo de esta Ley. (Disp. Final primera).

Los interesados en los expedientes regulados por esta Ley podrán hacer por sí la defensa de sus derechos, mas siempre que no la realicen personalmente deberán valerse de letrado en ejercicio.

Cuando se trate de personas jurídicas, se entenderá que el interesado se defiende personalmente si lo efectúan por medio de su representante legal. (Disp. Final segunda).

5. Abono del premio asignado por la Ley al hallador.

Establece el artículo 69 del Reglamento 984/1967, que cuando el hallazgo se realice por una embarcación o aeronave, el premio asignado por la Ley se repartirá **entre los miembros de la tripulación** en proporción a sus respectivos sueldos base, salvo que hubiere entre ella estipulación en sentido distinto.

Debemos hacer destacar que en el reparto no interviene el armador o naviero; se hará única y exclusivamente entre los miembros de la tripulación.

6. Recursos.

Como señala el artículo 70 del Reglamento 984/1967, en esta clase de expedientes podrán interponerse los recursos admitidos en la Ley de Procedimiento Administrativo, que no tendrán efecto suspensivo, salvo que la ejecución del acuerdo o resolución recurrida pudiera producir perjuicios irreparables, a juicio de la autoridad que ha de resolverlos.



Hablemos con veracidad sobre el origen de los apresamientos de nuestros pesqueros en aguas extranjeras

Por D. JOSE OUVIÑA SANTOS
Patrón de Pesca de Gran Altura
y Mecánico Naval Mayor

Actualmente se habla con insistencia de una grave crisis en el sector pesquero, surgida por el apresamiento de nuestros barcos en zonas marítimas de otros países. Es esto como sabemos, entre otros motivos de los que somos infractores, consecuencia de la Ley de las 200 millas impuesta con la aquiescencia de las Naciones Unidas.

Escasamente quedan en la actualidad mares de caladeros rentables, donde la pesca de arrastre pueda ser ejercida con sosiego, sin sujeción a normas y reglamentos establecidos. Por otra parte, el incontrolable desarrollo de nuestra flota pesquera en cuanto a número de buques y potencia de explotación, muy superior —reconozcámoslo— a lo que significamos en el concierto internacional, añadido a las infracciones cometidas reiteradamente, no es de extrañar que las naciones afectadas pongan en práctica medios coercitivos, a veces desmesurados desde nuestra perspectiva de perdedores.

Las detenciones, procesos y procedimientos jurídico-administrativos que hemos de soportar, ocasionan serias perturbaciones a nuestra industria pesquera fi-

nalizando casi siempre con sanciones que, en algunos casos, ponen orillando lamentablemente su bancarrota. Y lo que es más lamentable desde el punto de vista de lo social: aumento del paro y factor multiplicador de desempleo.

El colectivo de nuestros armadores perjudicados y otras entidades ignorantes en mayoría del origen de estos conflictos, acusan a las actuales autoridades pesqueras españolas de consentir los daños ocasionados. Llegando incluso, en su disparatada exigencia, a proponer métodos inapropiados de intervención con la fuerza armada, cuando sólo dialogando, consensuando y sobre todo concienciándose —no nos engañemos— pueden abrirse vías de solución.

Tal como están las cosas, no existe otro remedio para detener el desequilibrio biológico y restaurar el normal rendimiento de las playas, zonas de pesca, caladeros tradicionales y nuevos en trance de extinción, que elaborar unas leyes internacionalmente consensuadas, y lo que es más importante: cumplidas, buscando el beneficio para todos sin exterminar. Aun considerando tremendamente difícil y problemático el llegar a un acuerdo en semejante tema, no hay que desanimarse. Pensemos en la capacidad enorme de restauración biológica de los océanos como esperanza de futuro. Si queremos conservar en los mares nuestra común riqueza piscícola amenazada es imprescindible que nos concienciemos ya, reconociendo los errores del pasado. No existe otra alternativa.

Una actuación profesional cumpliendo las reglas.

Quien esto escribe, ejerció gran parte de su vida profesional como Patrón de Pesca en la empresa Ituarte e Hijos de San Sebastián (Guipúzcoa). Jamás consentí pescar con mallas antirreglamentarias. En los pesqueros de mi mando en pareja «Ituarte» y «Etrauti» tuve que soportar abundantes veces la inspección del patrullero de la Armada «V-18», con base en el puerto de Pasajes, sin que observase una sola infracción.

Durante los veranos, como era habitual, escaseaba muchísimo la pesca en los caladeros del Atlántico francés, ocasionando el traslado de la flota de Altura hacia los mares del Gran Sol e Irlanda. Aun contra esa necesidad, mi armador alegando que me defendía bien, no concedió dicho desplazamiento. Tuve que estimularme el ingenio desde el meridiano de Ondárroa hasta cerca de Biarritz, sin bajar de 70 brazas en lo que correspondía a nuestra costa. Las playas de «Costarankala», «Playasu» y anexas se hacían rentables por esas fechas en pescado blanco de tamaño mediano y medianillo. Esa es la razón de los abundantes controles que nos practicaban.

Y para terminar este breve trabajo, sin que pretenda acusar a nadie en concreto, es mi obligación hacer constar que en determinados pesqueros de los años 50 y 60 clasificaban los gádidos para su empaque en: merluza, anchoilla y pitillo. Que el lector en esta clasificación final de cuatro órdenes, que nosotros no capturábamos, saque por sí solo las debidas conclusiones y los exaltados sabiendos con remedios de algarabía, se muestren más comedidos.

Los profesionales de la mar siempre hemos luchado por una reforma en profundidad de la Administración Marítima española y porque ésta fuese civil y profesional. En estos momentos en que parece estar próxima la promulgación de una Ley de Ordenación de la Marina Mercante con el establecimiento definitivo de las Capitanías de Puerto Civiles, así como de los servicios de inspección adscritos a las mismas, parece inminente la creación de la Guardia Civil del Mar; si esto fuese así, sería paradójico que por una puerta saliesen militares profesionales de la mar y que por la otra entrase un cuerpo militar no profesional.

SERVICIO DE GUARDACOSTAS

1. Carácter.

Se propone crear un «Servicio de Guardacostas» que tenga el carácter de organismo autónomo, con rango de Dirección General. Dicho «Servicio de Guardacostas» estaría basado en el actual Servicio de Vigilancia Aduanera, en lo concerniente a su estructura marítima y ejercería todas las funciones, tanto propias como delegadas.

2. Fundamento para que el «Servicio de Guardacostas» posea una estructura civil, profesional y de índole europeo.

Es imprescindible que nuestras estructuras de vigilancia marítima se asemejen al máximo a las ya existentes en los países de nuestro entorno social y económico, pues será con los que tendremos que mantener y salvaguardar intereses comunes a partir del 1 de enero de 1993. De tal forma que, en ese momento, seremos enteramente responsables de más de 3.300 kms. de frontera marítima comunitaria y, dada la particular configuración geográfica de nuestras costas, sólo podremos ante tal evento presentarnos a toda la sociedad europea con un servicio de vigilancia marítima que esté basado en una estructura administrativa moderna, ágil,

Alternativa a la Guardia Civil del Mar

La creación de un Servicio de Guardacostas desde el actual Servicio de Vigilancia Aduanera

Por D. JESUS A. VERGARA PAÑOS
Mecánico Naval Mayor

altamente profesionalizada y cualificada para desarrollar funciones con una mínima garantía de éxito, en un medio tan específico y exigente como es el de «la mar».

3. Coordinación permanente con los organismos de la Administración central y autonómica.

En este «Servicio de Guardacostas», a nivel de la Administración central, habría un representante permanente de cada uno de los siguientes ministerios:

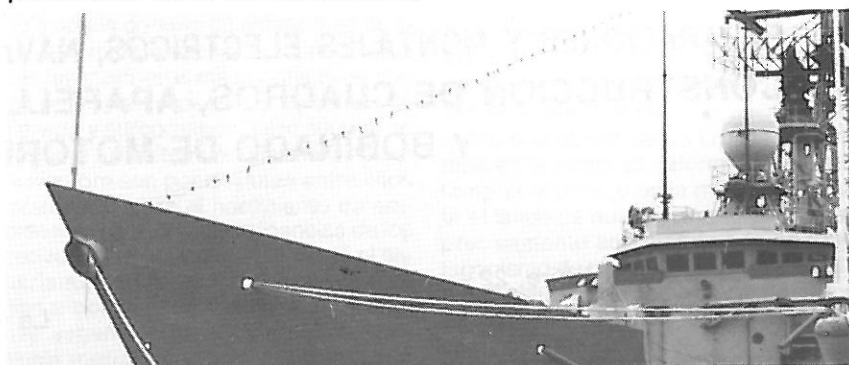
- Economía y Hacienda.
- Defensa.
- Interior.
- Trabajo y Seguridad Social.
- Agricultura, Pesca y Alimentación.
- Transportes, Turismo y Comunicaciones.
- Obras Públicas y Urbanismo.

Para ello se articularían las estructuras necesarias al objeto de que los representantes de los ministerios citados

integrasen una «Comisión Permanente» encargada de asumir todas y cada una de las competencias que, en materia de vigilancia marítima, tendría cada uno de dichos ministerios y que, funcional y operativamente, tendría el «Servicio de Guardacostas», sin perjuicio ni pérdida de las competencias que los respectivos departamentos ministeriales tuvieran asignadas.

En cuanto al salvamento marítimo, hay que decir que en la actualidad existen organismos de naturaleza completamente dispar y que tienen asignadas competencias en esta materia, como son los siguientes:

- Armada.
- Marina Mercante.
- Cruz Roja.
- Ejército del Aire.
- Comunidades autónomas.
- Diputaciones provinciales.
- Ayuntamientos.





Con una atenta lectura, nos damos cuenta de lo difícil que resulta, por no decir imposible, la coordinación en un momento de urgencia. La solución sólo puede venir dada a través de un servicio que esté operativo en «la mar» y, como consecuencia, preparado y listo para actuar en cualquier momento que sea requerido, sin tener que recurrir a medios humanos o materiales que haya que desempolvar en caso de emergencia.

El Servicio de Vigilancia Aduanera dispone de toda clase de medios tanto marítimos, aéreos, de apoyo terrestre y de comunicaciones, que están operando de forma continua durante las 24 horas del día y a lo largo de todo el año.

Solamente sería preciso un reforzamiento de medios materiales y humanos para que tuviese la cobertura total, que le permitiría enfrentarse con las diferentes situaciones, cualesquiera que fuese su naturaleza.

4. Medios humanos.

—Capitanes de la Marina Mercante y Maquinistas Navales Jefes, hay en la actualidad 70, serían necesarios 100.

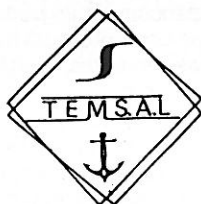
—Capitanes de Pesca o Pilotos de 1.ª Clase y Maquinistas de 1.ª Clase, se precisarían 70.

—Patrones Mayores de Cabotaje, Patrones de Cabotaje o Patrones de Pesca de Altura y Litoral, Mecánicos

Navales Mayores y Mecánicos Navales de 1.ª Clase, hay en actualidad 251, serían necesarios 600.

—Marineros con Graduado Escolar, Certificado de Competencia de Marinero, Título de Radiotelefonista Naval Restringido y tres años de experiencia en la mar, en la actualidad hay 395, serían necesarios 975.

Esta propuesta es apoyada por el SESMA del Servicio de Vigilancia Marítima Aduanera y por diferentes sindicatos, asociaciones profesionales y otras organizaciones vinculadas al sector marítimo-pesquero español, como son el SEOMM, INTG-SGTM, SLMM-CCOO, FNCP, AETINAPE y COMME.



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

Las Islas Canarias y de forma especial el puerto de La Luz y Las Palmas emplazado en la isla de Gran Canaria, juega un importante papel desde hace unos 35 años, como la primera base internacional pesquera con que cuenta nuestro país en el Atlántico.

Por ello a los naturales de estas islas o a quienes vienen a residir a las mismas, no les resulta extraño pasear por las zonas próximas de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, a la zona portuaria, y ver caras de los puntos más lejanos del globo como son pescadores coreanos, japoneses, chinos y de otras nacionalidades más próximas geográficamente.

La razón de haberse convertido la isla de Gran Canaria en esta gran base que anualmente recibe 4.419 pesqueros extranjeros de 55 nacionalidades, aparte de la flota nacional cuyas entradas totalizaron en 1989, 2.180 unidades, es la situación estratégica en el Atlántico Medio, y también su proximidad a un gran banco pesquero como es el canario-sahariano considerado como uno de los más ricos del mundo especialmente para la captura de cefalópodos.

Por todo ello el puerto de La Luz y Las Palmas, con el apoyo de su ciudad Las Palmas de Gran Canaria, se ha convertido con el paso de los años no sólo en el abastecedor de las flotas pesqueras nacionales e internacionales, sino también en un lugar de contratación mundial de pesca, ya que aquí operan las principales compañías del mundo para la comercialización de las capturas. Toda esta preferente situación hace que el sector pesquero se viva bien de cerca en esta isla, ya que es uno de los principales capítulos de la actividad en el puerto.

Y su importancia es tal que no sólo se presta apoyo a las flotas que trabajan en el vecino caladero saharauí, sino también al resto de los localizados a lo largo de la costa occidental de África hasta las mismas aguas del Sur, con

El puerto de La Luz y Las Palmas, base pesquera en el Atlántico

Por D. JUAN F. FONTE

Redactor marítimo del periódico
«La Provincia»

prolongación hasta Las Malvinas, ya que las flotas recalcan por nuestras aguas, bien para hacer descargar, como también para aprovisionarse antes de seguir a sus lugares de trabajo.

Igualmente toda esta presencia crea una relación afectiva de la población con las tripulaciones de los buques pesqueros, que encuentran aquí como un segundo hogar en las horas de estancia en la bahía dando la impresión de sentirse como en su propia casa.

Una prueba del gran movimiento de pesca que se detecta por el puerto de La Luz, lo tenemos en las capturas descargadas, especialmente cefalópodos, túnidos y otras especies que durante el pasado año llegaron a la cifra de 216.275 toneladas.

Esta última cifra es bien expresiva del importante movimiento que controla el puerto de La Luz, con una actividad y pujanza conocidas en la mayor parte de los puertos españoles.

Por otra parte la convivencia de tripulaciones durante su estancia en la isla, es otro dato a tener en cuenta. Quizás los marineros más conflictivos son los orientales, especialmente chinos de Taiwan y surcoreanos, pero sin que se llegue a una situación alarmante y casi siempre son por disputas entre ellos mismos. Quizás el nacimiento de empresas mixtas, por las exigencias de los convenios en los caladeros como el sahariano, dan lugar a difíciles situaciones a bordo, y que junto a tripulaciones españolas hay que aceptar marineros marroquíes, pero este tema que

quizás en los primeros años fue más conflictivo, ahora se ha ido limando y los últimos se han familiarizado más con las tareas de la pesca.

Esto es a grandes rasgos la situación e importancia del puerto de La Luz como base permanente de la flota pesquera a escala mundial. Aquí diariamente vemos atracados en los diferentes muelles buques pesqueros de los más modernos y avanzados, junto a otros más modestos como son nuestros artesanales. Es la cara y cruz de un trabajo, que no siempre trata a todos por igual, sobre todo en cuanto a la permanencia a bordo. De todos modos venir al puerto de La Luz significa acercarse en cierto modo al mundo pesquero internacional, al lenguaje de marineros de todas las procedencias, desde los chinos de la República Popular, pasando por los soviéticos, rumanos, polacos, cubanos, japoneses, coreanos, chinos y un largo etc., sin dejar de citar a nuestros compatriotas, todo un ejemplo de sacrificio y profesionalidad, que merecen un mejor trato y también acomodación a bordo, ya que todavía quedan unidades desfasadas para los tiempos que vivimos.

Pero el puerto de La Luz y Las Palmas es la mejor plataforma para contemplar el trabajo en la mar, para sentir el latido de nuestros marineros, que precisamente aquí han tenido un protagonismo de primera línea con ese primer pacto firmado entre armadores y trabajadores cuando va camino de cumplirse los dos años.



Cooperación europea en la Asistencia Médica en la mar

Por el Dr. D. FERNANDO GOMEZ Y MUÑIZ
Médico del Centro Radio-Médico Español
del Instituto Social de la Marina

El Instituto Social de la Marina a través de su Servicio de Sanidad Marítima, se encuentra inmerso en una serie de programas de cooperación auspiciados por la Comisión de las Comunidades Europeas, cuya finalidad última es mejorar la asistencia sanitaria a los hombres de la mar, especialmente cuando se encuentran a bordo de sus buques.

En 1986, con la participación de Francia y España, comenzó la colaboración entre los Centros Radio-Médicos de ambos países en el marco de la Medical Advice Centers Network —MAC-NET— (Red de Centros Radio-Médicos). A finales del mismo año se adhirió Italia (C.I.R.M.). En 1987 se inauguró el Centro Radio Médico griego y en 1989 comenzó su andadura el portugués.

Cada tres meses, aproximadamente, se celebra la reunión del grupo técnico, integrado por médicos e informáticos de cada uno de los organismos integrantes. (Se ha dado gran relevancia a la informática por la facilidad, rapidez y capacidad de almacenamiento de información que permite. Un informe más detallado sobre la utilidad de esta herramienta en el campo de la sanidad aplicada a la navegación se expondrá en otro artículo próximo).

Con independencia de las reuniones de este grupo de trabajo, cada dos años se celebra el Symposium Internacional de Centros Radio-Médicos al que asisten representantes de USA, Japón, Polonia, Venezuela... amén de los países europeos. El último de ellos tuvo lugar en España en 1988.

En el momento actual está finalizando un documento común que permite presentar, para su posterior análisis estadístico, todos los datos de interés sanitario que se generen durante una consulta radio-médica: se dispone del tipo de barco que realiza la llamada, su

localización, el puesto a bordo que desempeña el paciente, su edad, tipo de patología que dio origen a la llamada, etc. Las cifras obtenidas con estos estudios nos permiten conocer las enfermedades más frecuentes y las causas que las originan para así utilizar los tratamientos más adecuados y, sobre todo, evitar que se produzcan esos procesos. (El Centro Radio-Médico español es el que, hoy por hoy, dispone de mayor facilidad de acceso a todos estos datos, debido al volumen de asistencias que presta y a que sus historias clínicas están informatizadas desde hace más tiempo).





La colaboración, sin embargo, no queda y no puede quedar en el mero intercambio de números e información. Los contactos entre los médicos de los diferentes centros han permitido conocer las facilidades de que dispone cada servicio, y establecer una sistemática de ayuda en los casos en los que un tripulante precise asistencia médica en un país diferente al del Centro Radio-Médico que le atiende.

Debido a la gran dispersión de la flota se ha visto la necesidad de conocer la realidad asistencial en países lejanos, especialmente en África, puesto que ahí trabaja un gran número de nuestros marinos. Este pensamiento ha dado lugar al «Mapa Sanitario Internacional». Esta «carta» radicada en un ordenador permitirá al médico de guardia conocer, una vez introducidas las coordenadas o la zona donde se encuentra el buque, cuáles son los puertos que hay en esa área distribuidos según las distancias, el tipo y calidad de

asistencia médica que se puede encontrar, medios disponibles de evacuación... Como se puede imaginar, este es un proyecto muy ambicioso no sólo en cuanto a su puesta en marcha, que es lo más sencillo, sino en cuanto a la recogida de información y su constante puesta al día.

Pero de nada servirían estos trabajos si no se dispone de los medios adecuados a bordo en el momento que se realiza una consulta radio-médica. Para cubrir esta área se han diseñado los programas PHAR-MAC y FOR-MAC.

El primero de ellos persigue dotar a todos los buques pertenecientes a los países europeos de un botiquín común y actualizado. Los medicamentos irían distribuidos por aparatos o sistemas para su rápida localización; estarían cuantificados según el tipo de buque, navegación y tripulación.

El FOR-MAC, que ya se encuentra en funcionamiento, y en el que han participado un buen número de tripulan-

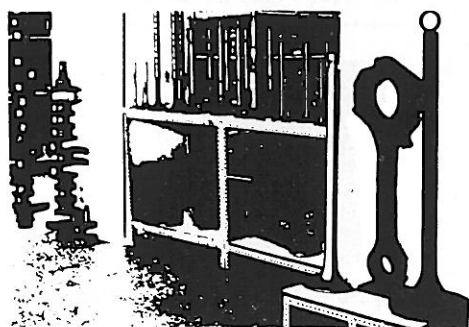
tes españoles, se basa en la formación sanitaria básica para poder realizar unas maniobras exploratorias elementales, transmitir de forma clara y precisa los signos y síntomas encontrados en el paciente y administrar correctamente el tratamiento prescrito en la consulta. Comprende desde un nivel inicial con el que se pretende que todos los tripulantes tengan unos conocimientos mínimos de anatomía, salud e higiene laboral, y los fundamentos y forma de aplicación de la resucitación cardio-pulmonar, hasta niveles más avanzados, según el puesto de trabajo a bordo, donde se enseñan determinadas maniobras terapéuticas y formas de actuación ante determinadas urgencias médicas.

Al margen de todos estos proyectos más o menos innovadores, más o menos desarrollados, no podemos olvidar que la asistencia médica que se basa, y necesita, de la colaboración y cooperación entre las PERSONAS que intervienen.



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 - APARAMENTOS 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)



Marinos en la Historia:

Hermanos Martín, Francisco y Vicente Pinzón

Por D. PASTOR SANCHEZ VAZQUEZ
Mecánico Naval Mayor

El día 4 de marzo pasado la localidad marinera de Bayona en Pontevedra, conmemoró el 497 aniversario de la arribada de la primera carabela que tocó tierra española al volver del descubrimiento de América. El acto, al que asistieron las primeras autoridades autonómicas, consistió, entre otros, en colocar varias monedas de curso legal en el interior de la quilla de una carabela que se construye, fiel reproducción de «La Pinta», que así se llamaba la protagonista de la epopeya al mando de los Pinzón, y que será llevada a Sevilla en el 500 aniversario del descubrimiento del continente americano.

El acontecimiento revela la gesta histórica cuyos principales a bordo de «La Pinta» son los hermanos Martín y Francisco Alonso Yáñez Pinzón, navegantes y descubridores, descendientes de una familia de navieros, nacidos en Palos (Huelva) en 1440-60.

Martín, el más audaz de los tres hermanos, marinos por vocación, realizó numerosos viajes por las costas de África y se entusiasmó con el proyecto de Cristóbal Colón apenas tuvo noticias de él. Puso su prestigio y su fortuna al servicio del descubridor y financió en par-

te la expedición de la carabelas «La Pinta», «La Niña» y «La Santa María» que arbolaba la insignia de Colón, haciéndose a la mar desde Palos de Moguer, el 3 de agosto de 1492.

Martín tomó el mando de «La Pinta» en la que iba como piloto su hermano Francisco, que le seguía en edad. Vicente, el más joven de los tres, los superaba como nauta pero carecía del prestigio del mayor. Enamorado del mar como sus hermanos, intimó con Colón y éste le nombró capitán de «La Niña» en la expedición al Nuevo Mundo, y en ella recogió a Cristóbal al perderse «La Santa María» el 24 de diciembre de 1492. Años más tarde organizó su propia expedición (1499-1500) descubriendo la desembocadura del Amazonas, costeó hacia el N. hasta la actual Costa Rica y regresó a España por Haití y las Bahamas. Realizó dos nuevos viajes a Sudamérica (1507-1508-1509) con Juan Díaz de Solís y llegó hasta los 40° Sur. Sus contemporáneos le citan como hombre audaz, cabal y navegante experto.

Pero volvamos a Martín, estrella del acto patriótico bayonés y su carabela, que poseído de entusiasmo y decisión durante el viaje animó a Colón cuando los tripulantes de «La Santa María» estuvieron a punto de amotinarse, y sugirió el cambio de derrota que llevaría a la flotilla a San Salvador el 12 de octubre de 1492. El 20 de noviembre su barco se separó de la nao capitana y

llegó a Haití en diciembre. Allí volvieron a reunirse las naves el 6 de enero de 1493.

En el viaje de regreso una borrasca a la altura de las Azores separó de nuevo a los barcos y «La Pinta» recaló en Bayona de Galicia el 4 de marzo. Pinzón escribió desde allí a los Reyes dando noticias del descubrimiento y salió a la mar costeando Portugal para llegar al puerto de Palos de Moguer el 15 de marzo, casi al mismo tiempo que Cristóbal Colón.

Se le ha tachado de ambicioso, de querer anticiparse al Almirante el descubrimiento del oro y en informar al mundo de la gran noticia. Sea cierto o no, lo que sí puede asegurarse es que sin su apoyo moral y material, acaso no hubiera podido llevarse a feliz término la heroica gesta, que posiblemente le costó la vida. Falleció en La Rábida a los pocos días de su regreso.



MARTÍN
ALONSO
PINZÓN

DIALOGOS CON LA MAR

Estas notas van dirigidas a todas aquellas personas que están relacionadas con la mar.

Es difícil ser ecuánime al analizar las chapuzas que en el tiempo no hemos sido capaces de solucionar, por carecer de la suficiente sensibilidad y de la capacidad de diálogo que es necesaria para no herir a los colectivos que anclados en el pasado quieren seguir monopolizando las cosas de la mar.

La primera frase que le viene a uno a la mente cuando te encuentras con una chapuza relacionada con la mar, es: ¡Por amor de Dios, todo esto es anticonstitucional! No tenemos alternativa, es la réplica general. ¡Esto deprime a cualquiera!

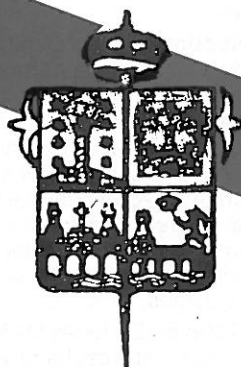
Si profundizamos un poco en el tema empezaremos a comprender que no hemos cambiado nada. Debemos todos juntos considerar la problemática de la mar en todas sus variantes, antes de programar las soluciones y avanzar basados en una trama bien estructurada, sin lesionar los diferentes corporativismos, cuyos radicalismos se han profundizado obstruyendo la ruta hacia el progreso, por aferrarse a concesiones caducas, carentes de rigor.

Sería interesante que detuviéramos el tiempo y en nuestro yo interior, analizáramos detenidamente las causas que nos condujeron a esos comportamientos tan erróneos, y si somos lo suficientemente sinceros para reconocer nuestros fallos, juntos y con esa tolerancia que las personas adultas deben tener, comenzaremos esa nueva

derrota, que como todas tendrá singladuras buenas y menos buenas, pero de una cosa sí estoy seguro: la unión y el sentido de la responsabilidad histórica son los únicos ejes que nos llevarán a buen puerto.

Buena guardia.

Sinforiano L. G.
M.N.M



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)

En la fijación de las tripulaciones de los buques mercantes se tiene primordialmente en cuenta, de conformidad con la normativa vigente, que las guardias de puente y máquinas estén siempre cubiertas con el personal necesario para que en ningún caso se rebase el período de cuatro horas de guardia seguido de ocho horas de descanso, en cumplimiento de lo establecido por el art. 21.2 del Real Decreto 2001/83, de 28 de julio, sobre jornada de trabajo y descanso.

En aquellos buques que disponen de un sistema de automatización que no hace necesaria la presencia permanente del personal de guardia en los espacios de máquinas, se han autorizado reducciones de tripulantes condicionadas siempre a que el sistema siga funcionando de forma satisfactoria, siendo ya numerosos los buques a los que se ha fijado una tripulación reducida en base a dicha automatización.

El criterio seguido hasta ahora por la Dirección General para fijar dichas tripulaciones ha sido la anotación adicional al certificado de clase de la Sociedad de Clasificación del buque, informado favorablemente por las Inspecciones de Buques, y en todos los casos se ha condicionado dicha tripulación reducida a la plena eficacia del sistema de control y automatismo.

En consecuencia, es de la mayor importancia que una efectiva inspección del sistema garantice su plena operatividad, e informe a la autoridad competente de posibles fallos de duración suficiente como para poner en marcha el previsto mecanismo de retroacción a una situación de tripulación de máquinas normal, con el consiguiente aumento de personal.

A tal efecto, se tendrán en cuenta las siguientes instrucciones:

Primera. La consideración de «buque con espacios de máquinas sin dotación permanente» será aceptada por la Dirección General en base al Certificado expedido por la Inspección Ge-

Control de buques con tripulación de máquinas reducida en base a su sistema de automatización

neral de Buques, previo informe del Ingeniero Inspector correspondiente, una vez comprobado que el buque cumple las exigencias del capítulo II-1, parte E, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974/78 (Prescripciones complementarias relativas a los espacios de máquinas sin dotación permanente), tanto por comprobación documental como mediante las pruebas prácticas que considere oportunas.

El Certificado mencionado deberá anotarse de forma provisional en la Sección V Certificados, en el rol del buque.

Segunda. Todo buque al cual se autorice una dotación de máquinas reducida deberá pasar anualmente una inspección aprobada por la Inspección General de Buques de la Dirección General de la Marina Mercante, en la que conste expresamente que el sistema mantiene su plena operatividad.

Con anotación del resultado de la misma, en el Certificado reseñado en el apartado anterior.

Tercera. Los buques que ya tienen asignada una tripulación de máquinas reducida en base a su automatismo con antigüedad superior a un año serán inspeccionados en la primera ocasión y comprobado su funcionamiento, procediendo como en el caso anterior.

Cuarta. Se efectuarán también inspecciones extraordinarias cuando se tenga conocimiento de que el buque ha

sufrido una avería o accidente que haya podido afectar al sistema, o existan motivos fundados para creer que su funcionamiento no es satisfactorio.

Quinta. Siempre que el resultado de la inspección sea negativo o insatisfactorio no se autorizará el despacho de salida hasta que el buque haya completado su tripulación de máquinas a los niveles habituales a los de su clase.

Sexta. Por el Jefe de Máquinas del buque y por el Capitán, cuando proceda, se hará constar en el Cuaderno de Máquinas y Diario de Navegación, respectivamente, las deficiencias que se observen o averías que se produzcan en el sistema, así como cualquier otro tipo de incidencias relacionadas con el mismo.

Séptima. Por el Capitán del buque se dará cuenta a la Autoridad de Marina del puerto de llegada de la incidencia, avería o accidente que haya afectado al sistema, a la vista del cual dicha Autoridad exigirá el embarque de los tripulantes necesarios, si así lo estima conveniente, hasta el resultado definitivo de la inspección o la reparación satisfactoria de la avería o defecto ocurridos.

Octava. De todas las inspecciones realizadas, su resultado y decisión tomada al respecto, se dará cuenta por la vía más rápida a la Dirección General, sin perjuicio del envío posterior del correspondiente informe.

Madrid, 8 de junio de 1990



TALLERES MECANICOS
GARADO, S. L.

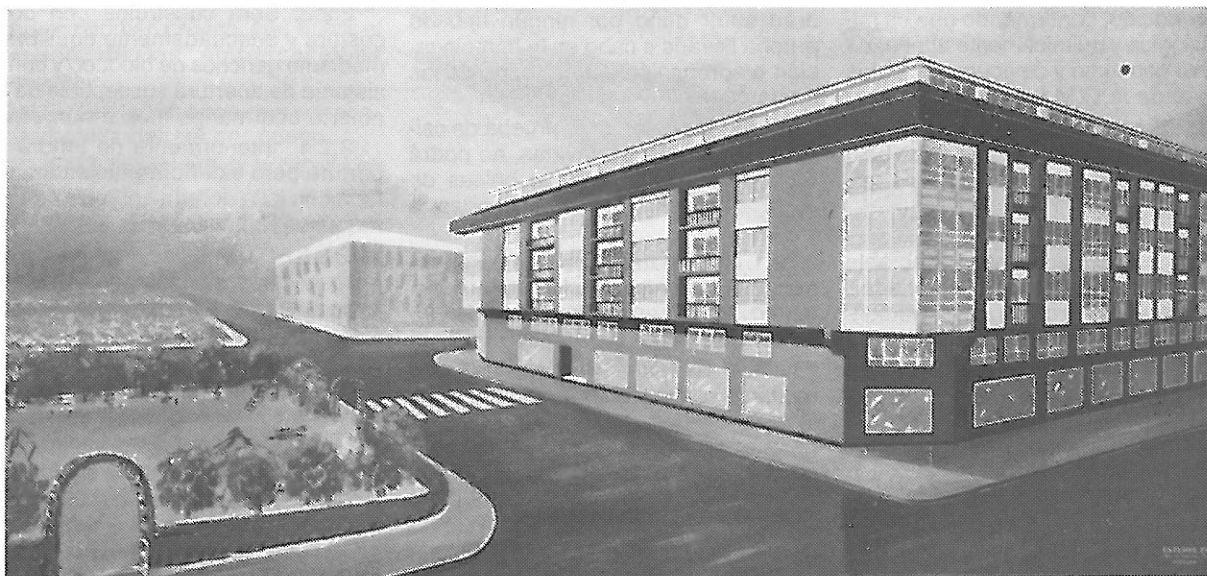
**REPARACIONES DE BUQUES
Y MECANICA EN GENERAL**

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

(LAS PALMAS DE GRAN CANARIA)

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

Con el fin de asegurar que las raciones de agua en las embarcaciones de supervivencia, sean embarcadas con las suficientes garantías higiénico-sanitarias para su consumo y que el contenedor de agua sea impermeable y estanco, esta Dirección General considera que dichas raciones deben someterse a pruebas que acrediten el cumplimiento de las normas establecidas por la Organización Mundial de la Salud.

En consecuencia, se disponen las siguientes recomendaciones sobre las pruebas a realizar para la homologación, tanto del contenido como del contenedor del agua potable, a utilizar en las embarcaciones de supervivencia:

Agua potable

1. General.

1.1. El agua cumplirá con la exigencia de un Centro Oficial o debidamente reconocido, confirmando que es microbiológica y químicamente adecuada para su consumo y de acuerdo con las normas de la O.M.S.

1.2. El proceso del embalaje y la esterilización serán llevados a cabo bajo condiciones higiénicas y de calidad que aseguren niveles aceptables por la Inspección correspondiente.

1.3. El agua permanecerá potable y sin sabor alguno en su contenedor, dentro de la embarcación de salvamento en un abanico de temperaturas de -30°C a $+65^{\circ}\text{C}$.

2. Contenedores de agua.

Alternativas posibles:

2.1. Bolsas.

2.1.1. El agua podrá ser empaquetada en bolsas eficazmente selladas, que sean impermeables, a prueba de humedad y tengan una barrera efectiva a la evaporación.

2.1.2. Las bolsas deben tener un corte por encima del sello o cualquier otro dispositivo equivalente para facilitar su apertura con manos frías o húmedas.

Homologación del contenido y contenedor de agua potable para embarcaciones de supervivencia

2.1.3. Las bolsas individuales contendrán no menos de 50 y no más de 150 mililitros de agua.

2.1.4. Las bolsas llenas de agua, serán capaces de soportar una prueba de compresión de 5 KN sin sufrir daños.

2.1.5. Excepto para lo previsto en el apartado 2.1.6., las bolsas de agua empaquetadas en el equipo de supervivencia para balsas salvavidas no podrán sufrir daño por ningún tipo de prueba llevada a cabo en la homologación o aprobación del prototipo de las embarcaciones salvavidas.

2.1.6. Después de la prueba de caída de las balsas salvavidas, no podrá haber más de un 2% de bolsas de agua dañadas, de las obligadas a llevar.

2.1.7. El material de que estén fabricadas las bolsas, así como su contenido, tendrá una vida estable no inferior a tres años.

2.1.8. El envoltorio exterior estará marcado con la siguiente información:

2.1.8.1. Nombre del fabricante o nombre comercial.

2.1.8.2. Capacidad del contenido.

2.1.8.3. Número de lote.

2.1.8.4. Fecha de fabricación.

2.1.8.5. Consumo recomendado diario por persona.

2.1.8.6. Número de homologación de la Dirección General de la Marina Mercante.

2.1.8.7. Fecha de caducidad del agua.

2.2. Latas.

2.2.1. El agua potable podrá ser envasada en latas y deberá ser suministrada con un sello hermético y tener un contenido de vacío de no menos de 510 mm. de mercurio.

2.2.2. Será construida de hojalata de un espesor mínimo de 0,3 mm. con un contenido de estaño que cumplirá con los requisitos establecidos en las Normas U.N.E.

2.2.3. Será construida con doble costura y adecuadamente equilibrada mediante ganchos de bloqueo y con un sistema de apertura susceptible de ser abierto con manos frías o húmedas.

2.2.4. Interiormente no tendrá cobertura pero exteriormente estará pintada con laca dorada aplicada con una máquina y al horno.

2.2.5. Después de hacer las costuras será inspeccionada y cualquier área expuesta será debidamente lacada.

2.2.6. Se realizará una prueba que garantice el vacío y que será llevada a cabo en todas las latas siete días después de su llenado.

2.2.7. Las latas estarán libres de abolladuras y de cualquier signo de corrosión.

2.2.8. La capacidad de la lata no será superior a 500 mililitros.

2.2.9. Las latas incluidas en los paquetes de emergencia no se verán afectadas al realizar cualquier tipo de prueba en los prototipos de las embarcaciones de supervivencia.

2.2.10. La lata estará claramente marcada en su exterior por:

2.2.10.1. Nombre del fabricante o nombre comercial.

2.2.10.2. Agua potable y capacidad en mililitros.

2.2.10.3. Número de lote.

2.2.10.4. Fecha de fabricación.

2.2.10.5. Consumo recomendado por día por persona.

2.2.10.6. Número de homologación de la Dirección General de la Marina Mercante.

2.2.10.7. Fecha de caducidad del agua.

2.3. Botellas.

2.3.1. El agua potable podrá ser embotellada y la botella deberá estar manufacturada con un material que no contamine o produzca efectos en el sabor del agua.

2.3.2. La botella incluida en el equipo de supervivencia no se verá afectada por cualquier prueba que sufra el prototipo de las embarcaciones salvavidas.

2.3.3. El material con que se fabrique la botella deberá ser opaco.

2.3.4. La capacidad de la botella no será superior a 500 mililitros.

2.3.5. La botella será capaz de poder ser abierta por un superviviente con manos frías.

2.3.6. El mínimo de vida recomendada de la botella y su contenido será de tres años.

2.3.7. El tapón de la botella estará provisto de un sello estanco y tendrá dispositivos para evitar que pierda contenido por vibración.

2.3.8. Después de que la botella haya sido llenada y colocado el tapón, se proveerá de un sello exterior, el cual no deberá ser roto hasta que la botella se utilice o finalice la fecha de caducidad.

2.3.9. La botella estará marcada exteriormente con:

2.3.9.1. Nombre del fabricante o nombre comercial.

2.3.9.2. Fecha de llenado.

2.3.9.3. Fecha de caducidad.

2.3.9.4. Agua potable y capacidad en mililitros.

2.3.9.5. Consumo diario recomendado por persona.

2.3.9.6. Número de lote.

2.3.9.7. Número de homologación de la Dirección General de la Marina Mercante.

2.4. Tanques de agua.

2.4.1. El agua potable podrá ser embarcada en los tanques de la embarcación de supervivencia, pudiendo ser de metal o material plástico aceptado por la Dirección General de la Marina Mercante, que no altere las cualidades del agua del interior.

2.4.2. Cada tanque será llenado y vaciado para asegurar su limpieza y comprobar su estanqueidad, no pudiendo quedar en su interior ningún residuo.

2.4.3. El tanque será suficientemente resistente para soportar una columna de presión de agua de al menos 1 metro y medio.

2.4.4. Cuando sea necesario, el interior del tanque será pintado adecuadamente para prevenir la contaminación o sabor desagradable.

2.4.5. Los tanques que no sean portátiles estarán dotados de orificios de drenaje contruidos con material no corrosivo.

2.4.6. Los agujeros de llenado y las tapas de apertura serán de material no férnico y hechos adecuadamente para su estanqueidad y para prevenir la entrada de contaminantes.

2.4.7. Los tanques estarán situados libres de cualquier maquinaria de propulsión.

2.4.8. Por lo menos se proveerá de un vaso graduado atado a un cabo por cada tanque. El vaso ha de ser inoxidable.

2.4.9. El interior de los tanques contruidos con fibra de vidrio debe de ser plano y sellado con una capa de gel.

2.4.10. Los tanques hechos de fibra de vidrio serán opacos.

2.4.11. El tanque estará claramente marcado en su exterior con el contenido y su capacidad en litros.

2.4.12. Dispondrá de un precinto en los agujeros de llenado y tapas de apertura.

2.4.13. Existirá un agujero de drenaje que permita el total aprovechamiento del agua del tanque al menos con un vaso.

2.4.14. Los tanques estarán marcados en su exterior con:

2.4.14.1. Fecha de llenado.

2.4.14.2. Fecha de caducidad.

2.4.14.3. Capacidad en litros.

2.4.14.4. Consumo diario recomendado por persona.

2.4.15. El agua de los tanques será cambiada regularmente en periodos de tiempo no superiores a 30 días.

2.4.16. El agua de los tanques deberá permanecer inalterable durante el tiempo que permanezca en el interior del tanque.

Madrid, 18 de mayo de 1990

8844 *ORDEN de 29 de marzo de 1990, por la que se establecen los certificados de especialidad de lucha contra incendios (primer y segundo nivel) y supervivencia en la mar (primer y segundo nivel).*

Certificados de lucha contra incendios y supervivencia en la mar

Ilmo. Sr.: Entre las atribuciones de la Dirección General de la Marina Mercante destaca, con carácter prioritario, la de velar por la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar (artículo 3.º del Real Decreto 1997/1980, de 3 de octubre). En consonancia con ello, y con el fin de acrecentar las medidas que contribuyan a salvaguardar la vida humana a bordo de los buques, la presente Orden determina las categorías específicas de tripulantes que deben recibir una formación adecuada tanto de lucha contra incendios como en técnica de supervivencia, atendiendo también así a lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 1978 y otras disposiciones de la Organización Marítima Internacional.

Todo ello aconseja, de un lado, modificar el contenido del curso básico de lucha contra incendios, actualmente vigente, introduciendo en el programa las técnicas más recientes en la lucha contra el fuego, y, de otro lado, la creación e implantación de un segundo nivel de conocimientos.

Idéntico tratamiento se da a las técnicas de supervivencia, con la creación de dos niveles de conocimientos. Con todo ello se pretende acrecentar la seguridad marítima de los buques, mejorando sustancialmente la formación de sus tripulantes a los que se hace referencia en el punto quinto de la presente Orden.

Con el fin de conjugar la obligatoriedad de exigencias de estos certificados y la implantación de los cursos del segundo nivel, se establece un calendario progresivo que posibilite la forma-

ción en estas técnicas en unos plazos razonables.

A tal fin, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3.º del Real Decreto 1997/1980, de 3 de octubre, dispongo:

Primero. Se crean los certificados de primer y segundo nivel de lucha contra incendios y supervivencia en la mar, cuya posesión será preceptiva para el enrolamiento en los buques, tanto mercantes como de pesca, de acuerdo con los calendarios y categorías especificados en el punto quinto de la presente Orden.

Segundo. Para obtención de estos certificados, que serán expedidos por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Dirección General de la Marina Mercante), será preciso efectuar los cursos con arreglo al temario teórico-práctico que se indica en el anexo de esta Orden.

A los poseedores de títulos marítimo-pesqueros, expedidos por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (Secretaría General de Pesca Marítima), estos certificados les serán también expedidos por la Dirección General de la Marina Mercante, previa certificación extendida por la Secretaría General de Pesca Marítima en la que se haga constar que los interesados han recibido la formación teórico-práctica prescrita en la presente Orden.

Tercero. El primer nivel o curso básico, tanto de lucha contra incendios como de supervivencia en la mar, constará de veinticuatro horas lectivas, de

las que seis horas corresponderán a temas de contenido teórico y las dieciocho restantes estarán dedicadas a la realización de ejercicios de carácter práctico.

Cuarto. Para obtener los certificados de segundo nivel, tanto de lucha contra incendios como de supervivencia en la mar, será preciso estar en posesión del certificado correspondiente al primer nivel y efectuar el curso de segundo nivel, de acuerdo con los temarios del anexo, con la siguiente distribución de horas lectivas:

Lucha contra incendios: Quince horas de contenido teórico y diez dedicadas a la realización de ejercicios de carácter práctico.

Supervivencia: Catorce horas de contenido teórico y diez dedicadas a la realización de ejercicios de carácter práctico.

El temario de lucha contra incendios de este segundo nivel podrá ser simplificado para los titulados marítimo-pesqueros que estén embarcados en buques comprendidos entre 75 y 20 TRB.

Quinto. Con el fin de proporcionar un periodo amplio para la obtención de estos certificados, se establece el siguiente calendario, en el que se señalan las fechas a partir de las cuales se exigirá a los tripulantes de los buques, que pretendan embarcarse, la acreditación de estar en posesión del certificado que corresponda.

Lucha contra incendios - Primer nivel

1 de enero de 1992:

a) Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 200 TRB.

b) Personal de Cubierta y Máquinas de buques-tanque, dedicados al transporte de petróleo, productos químicos y gases licuados.

1 de enero de 1993:

Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 75 TRB.

1 de enero de 1994:

a) Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 20 TRB.

b) Todo el personal de buques mercantes mayores de 20 TRB.

c) Todos los tripulantes de embarcaciones dedicadas al transporte turístico de 12 pasajeros o más.

Lucha contra incendios - Segundo nivel

1 de enero de 1993:

Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 200 TRB.

1 de enero de 1994:

Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 75 TRB.

1 de julio de 1995:

Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 20 TRB.

Supervivencia en la mar - Primer nivel

1 de enero de 1992:

Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 200 TRB.

1 de enero de 1993:

Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 75 TRB.

1 de enero de 1994:

a) Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 20 TRB.

b) Todo el personal de buques mercantes mayores de 20 TRB.

c) Todos los tripulantes de embarcaciones dedicadas al transporte turístico de 12 pasajeros o más.

1 de enero de 1996:

Todo el personal de buques pesqueros mayores de 20 TRB.

Supervivencia en la mar Segundo nivel

1 de enero de 1993:

Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 200 TRB, así como aquellos tripulantes que tengan asignadas responsabilidades específicas en el manejo de embarcaciones de supervivencia.

1 de enero de 1994:

Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 75 TRB, así como aquellos tripulantes que tengan asignadas responsabilidades específicas en el manejo de embarcaciones de supervivencia.

1 de enero de 1995:

Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 20 TRB, así como aquellos tripulantes que tengan asignadas responsabilidades específicas en el manejo de embarcaciones de supervivencia.

Sexto. La Dirección General de la Marina Mercante, al objeto de facilitar el acceso de las tripulaciones a la formación reglada en esta Orden, podrá establecer sistemas de cooperación con Entidades públicas o privadas para la realización de los cursos, así como de las pruebas teóricas y prácticas, con sujeción al temario recogido en el anexo de esta Orden.

Séptimo. A partir de la entrada en vigor de la presente Orden, se establecerán, en los lugares que determine la Dirección General de la Marina Mercante mediante Resolución, cursos en los que se impartirán las enseñanzas teóricas y prácticas correspondientes al programa del anexo. La citada Dirección General determinará, también, mediante Resolución, el calendario anual de las pruebas a realizar, debiendo respetarse, en todo caso, las fechas marcadas en el punto quinto de esta Orden.

Disposición derogatoria

Queda derogada la Orden de 13 de abril de 1983 por la que se establecía el certificado de lucha contra incendios (primer nivel).

Disposiciones finales

Primera. Se autoriza a la Dirección General de la Marina Mercante a dictar, mediante Resolución, las normas complementarias para el mejor cumplimiento de esta Orden.

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

Lo que comunico a V.I. para su conocimiento y efectos oportunos.

Madrid, 29 de marzo de 1990.

Barrionuevo Peña

Ilmo. Sr. Director General de la Marina Mercante.

ANEXO

Lucha contra incendios

Temario para el primer nivel

Teórico:

Teoría de la generación del fuego. Fuentes de ignición.

Propagación del fuego y reactividad de los elementos.

Características físicas de los materiales combustibles.

Clasificación del fuego. Normativas UNE e Internacional.

Agentes extintores adecuados a las distintas clases.

Principales causas de incendio a bordo de los buques.

Equipos para uso general en la extinción de incendios.

Equipos personales para la intervención en emergencias.

Riesgos provocados por el humo. Composición, comportamiento e interpretación de sus manifestaciones.

Organización básica de los efectivos humanos en la lucha contra incendios.

Métodos de lucha contra incendios.

Práctico:

Uso de los equipos de protección personal para la segura intervención en la lucha contra incendios.

Conocimiento exhaustivo de los equipos respiratorios autónomos (ERA).

Orientación y realización de operaciones diversas en espacios inundados por humo, utilización ERA.

Adiestramiento en la utilización de los equipos manuales (mangas, lanzas, boquillas de espuma, mezcladores, ejectores, extintores, mangas de evacuación, alarmas, lámparas de señales, etc.) y fijos (sistemas, monitores, bombas, C.I., ventiladores y extractores de humo, etc.) utilizados en la protección y lucha contra incendios.

Extinción de incendios menores mediante el uso de extintores portátiles con distintos agentes extintores.

Extinción de incendios importantes mediante la utilización de mangas de agua, con participación de uno o más grupos intervinientes.

Extinción de incendios con espumas, gases y polvo químico, de forma aislada o conjunta con uno o más agentes.

Entrada en compartimentos inundados por espuma de alta expansión, res-

cate de accidentados y extinción de focos.

Intervención en supuestos prácticos de situaciones simuladas que se desarrollen en:

Alojamientos.

Sala de máquinas y cámara de bombas.

Cocinas.

Bodegas y tanques de carga.

Derrames de productos químicos e hidrocarburos.

Rescate de accidentados a diferentes niveles.

Circuitos de gases licuados.

Temario para el segundo nivel

Teórico:

Prevención C.I.: Principios de acción preventiva contra el fuego.

Evolución del riesgo. Determinación del grado de peligrosidad. Explosiones.

Acciones preventivas específicas sobre el factor humano, equipos y máquinas especiales. Procedimientos de seguridad en trabajos especiales.

Protección contra incendios: Objetivos y eficacias.

Sistemas de detección de incendios: Clases, componentes, procedimientos de inspección y control.

Conceptos básicos de hidráulica aplicables a la red y a las bombas C.I.

Sistemas fijos de protección contra incendios: Clases, componentes, procedimientos de inspección y control.

Equipos portátiles y móviles utilizados en la extinción de incendios: Clases, componentes, procedimientos de inspección y control.

Circulación de los humos a bordo. Tratamiento y uso de los sistemas de ventilación y su incomunicación.

Equipos de protección personal: Tipos, utilización, eficacias y alternativas de uso (trajes, cascos, guantes, calza-

do, equipo respiratorio autónomo y las características del aire respirable, comunicaciones, linternas de seguridad, cinturones de seguridad, etc.).

Organización óptima de las brigadas de intervención de las distintas situaciones del buque. Organización con efectivos externos.

Composición de las brigadas, nivel formativo de sus componentes.

Diseño de los contenidos prácticos para la ejecución de los ejercicios periódicos a bordo.

Procedimiento de investigación y notificación de las emergencias causadas por los incendios.

Guía de procedimientos para la evacuación de buque con incendio a bordo.

Práctico:

Puesta en servicio de las bombas contra incendios.

Organización, intervención y mando de los siguientes ejercicios prácticos:

Control de derrames estáticos y dinámicos.

Incendio en alojamientos y camarotes.

Incendio en pañoles.

Incendio en circuitos de LPG.

Incendio en sala de máquinas y cámara de bombas.

Incendio en bodegas.

Focos de incendios, localizados en contenedores.

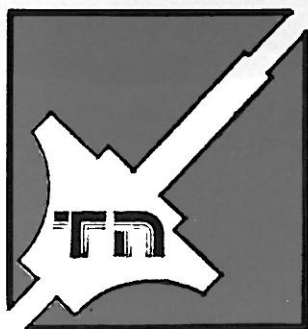
Incendio en buques de pasajes.

Incendio en vehículos de motor.

Incendio relacionado con mercancías peligrosas.

Incendio en buques pesqueros.

Incendio en plataformas de prospección y extracción.



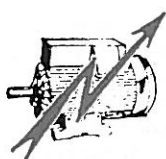
TURBOCOMPRESORES NAVALES, S. A.

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

Supervivencia en la mar

Temario para el primer nivel

Teórico:

Casos de emergencia que conducen a situaciones de emergencia.

Principios generales de la supervivencia.

Utilidad de la formación y la realización de ejercicios de adiestramiento en técnicas de supervivencia.

Tipos de dispositivos de salvamento normalmente utilizados en los buques.

Preparación y organización de los efectivos humanos y técnicos conforme a las instrucciones contenidas en el cuadro orgánico de obligaciones en situaciones de emergencia.

Señales de alarma para cada una de las situaciones de emergencia.

Señalización de seguridad utilizada para los equipos y medios de supervivencia.

Aspectos psicológicos a tener en cuenta durante la permanencia a bordo de las embarcaciones de supervivencia.

Prevención de los efectos de la inmersión en el agua.

Prevención de los efectos por exposición a la intemperie y otros agentes externos.

Práctico:

Utilización de equipos de protección para la supervivencia: Chalecos salvavidas permanentes, inchables, aros salvavidas, trajes térmicos, ayudas térmicas.

Salto al agua desde altura equipado con chaleco salvavidas.

Técnicas de natación con equipos de protección para la supervivencia en la mar.

Mantenimiento a flote sin chaleco salvavidas.

Natación de socorrismo. Ejercicio de presas y zafaduras en el agua y en la tierra. Sistemas de remolque de un accidentado en el agua.

Supervivencia en caso de hidrocarburos inflamados en el agua.

Procedimientos para combatir la hipotermia.

Métodos para adrizar embarcaciones en posición invertida.

Temario para el segundo nivel

Teórico:

Principios generales de la supervivencia en la mar.

Responsabilidades asignadas a cada tripulante en situación de emergencia, especialmente la de abandono.

Características estructurales y equipamiento de las embarcaciones de supervivencia (bote, balsa y bote de rescate). Usos y eficacias.

Dispositivos de salvamento equipados a bordo.

Dispositivos de puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia.

Procedimientos para poner a flote las embarcaciones de supervivencia en cualquier estado de la mar.

Acciones previas y posteriores al abandono del buque.

Manejo de las embarcaciones en cualquier condición de tiempo.

Dispositivos radioeléctricos emplazados en las embarcaciones de supervivencia.

Métodos para varar en la playa o aproximarse a la costa.

Operatividad con los efectivos SAR (MENSAR, IMOSAR).

Práctico:

Manejo de los pescantes y dispositivos de puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia.

Puesta en marcha del motor de una embarcación de supervivencia.

Acondicionamiento y utilización de los accesorios que equipan la embarcación.

Maniobra con la embarcación para concentrar otras embarcaciones.

Maniobras para el salvamento de personas que se encuentren en el agua.

Utilización de bozas, anclas flotantes, remos, timón, capotas cierres, bombas de achique.

Uso a bordo de las señales pirotécnicas de socorro.

Uso del lanzacabos.

Embarco en las embarcaciones de supervivencia desde su situación a bordo, desde el agua, con y sin equipos de protección para la supervivencia.

Embarco de terceras personas en los casos anteriores.

Utilización del ancla flotante y del equipo reglamentario de las embarcaciones de supervivencia.

Procedimientos para facilitar la detección y localización por las unidades de búsqueda y salvamento.

Acciones de protección ante la presencia de tiburones y otros animales.

Organización de la permanencia en las embarcaciones de supervivencia.

Agrupamiento y tendido de remolque entre embarcaciones de supervivencia.

Uso de señales pirotécnicas de socorro.

Uso del lanzacabos.

Acciones a realizar en la fase de salvamento y rescate.

Procedimientos para colaborar con los buques auxiliares.

• LA FLOTA ESPAÑOLA DEL ATLANTICO PIDE UN BUQUE HOSPITAL

«Esperanza del Atlántico» es el nombre propuesto por la flota congeladora de palangreros de altura y atuneros que faenan en aguas del Atlántico central, para el buque hospital que reclaman para aquella zona, actualmente desatendida.

La flota está compuesta por unos cien buques que faenan fuera de las 200 millas, entre las costas brasileña y africana (concretamente entre los paralelos 1-05° 00 N y 1-17° 00 S, los meridianos L 20° 00 W y L 04° 00 E), a la altura del Golfo de Guinea. Esta zona está desprovista de atención sanitaria, y cuando existe alguna emergencia las tripulaciones han de acudir a los puertos más cercanos, que son los centroafricanos y brasileños, todos ellos muy distantes de los lugares de las faenas de pesca, y pertenecientes a países con evidentes deficiencias sanitarias.

La flota comunicó asimismo sus demandas al Ministro de Trabajo y Seguridad Social, al Director del Instituto Social de la Marina y a los armadores.

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 no es imprescindible toda 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.

VI PLENO DE AETINAPE

Los polémicos y controvertidos temas como son la crisis pesquera, la Seguridad y el Salvamento Marítimo, y la Reforma de la Administración Marítima, en todas sus dimensiones, centrarán la próxima reunión plenaria de AETINAPE, que tendrá lugar los primeros días del próximo mes de diciembre, en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Vigo.

Además de evaluar la marcha de la Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros más importante y numerosa de la CEE, los asistentes, entre los que es previsible incluir a numerosas autoridades y personalidades del mundo marítimo, que abordarán cuestiones relacionadas con el momento marítimo-pesquero en diferentes conferencias, mesas redondas y otras intervenciones.

Asimismo, queda abierta la recepción de ponencias que se vayan a presentar en dicho Pleno, para su selección y estudio. El plazo de admisión de ponencias se cierra el 1 de noviembre del presente año. También se podrán enviar a esta Secretaría todo tipo de aportaciones y sugerencias que puedan mejorar la celebración de este Pleno.

SECRETARIA GENERAL DE AETINAPE

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.

• EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA: UNA IMAGEN DETERIORADA

El Instituto Social de la Marina pretendía secuestrar los datos de una encuesta en la que pensionistas, viudas y jubilados vierten sus opiniones, mayoritariamente negativas, sobre el Instituto.

Según un informe al que ha tenido acceso la revista «El Mar», y que refleja en el último número, los beneficiarios del Instituto Social de la Marina tienen una opinión negativa sobre la acti-

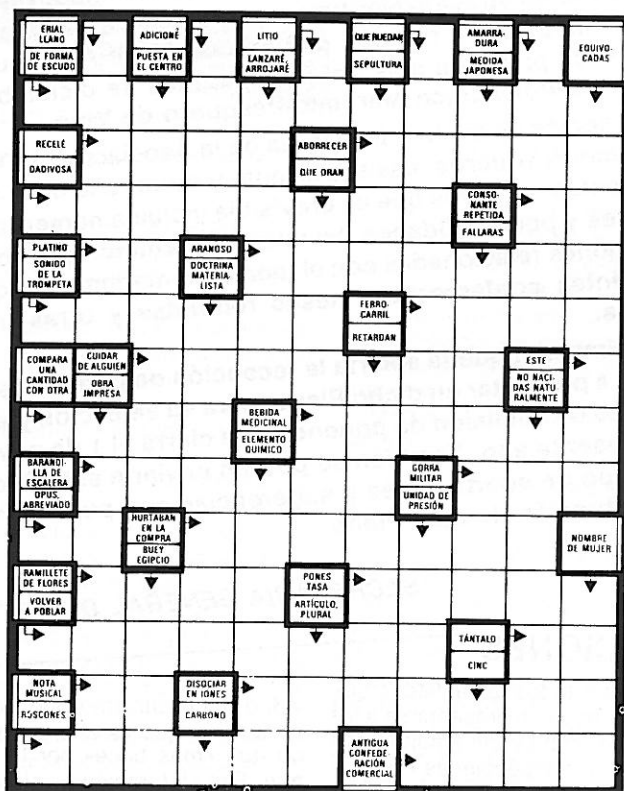
vidad del organismo público, aunque reconocen que es el órgano del Estado que «más hace» por la gente del mar. Eso sí, también es el único especializado.

Además, pensionistas, jubilados y viudas vinculados al mundo del mar, opinan que el Régimen Especial del Mar les discrimina negativamente con respecto al resto de los trabajadores. Tampoco tienen problemas en calificar de «misérrimas» las ayudas que reciben del Estado en concepto de pensiones, lo que en la práctica totalidad de los casos les hacen depender de sus respectivas familias.

Otro dato que revela la revista «El Mar», es el que hace referencia a las reticencias del Instituto Social de la Marina en dar a conocer la encuesta, por la que se han pagado más de cinco millones de pesetas,

PASATIEMPOS

AUTODEFINIDO



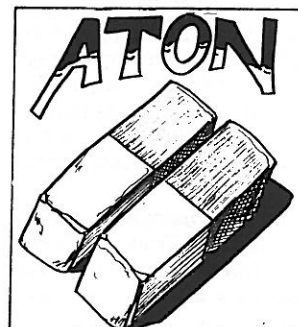
JEROGLIFICOS

Núm. 1



¿Qué esperas encontrar en esta parte de Africa?

Núm. 2



¿Quieres sólo veinte duros?

HUMOR



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 198

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)

SERVICIOS

AGENCIAS DE VIAJES

VIAJES AMADO, S. A. La Coruña
Fernández Latorre, 28-30
(981) 247500 - 247675

ASTILLEROS

ASTILLEROS LUZURIAGA, S. A.
Apartado 21, San Sebastián. Pasajes de San Juan (943) 35 46 40 (4 líneas)
Telefax 35 44 46

ASTILLEROS ARMON, S. A.
Avda. del Pardo, s/n. Navia - Asturias
(985) 63 14 64 - 63 00 01 - 63 18 69 - 63 18 70
Telefax (985) 63 17 01

CAJAS DE AHORROS

CAJA DE AHORROS DE GALICIA
Of. Puerto. C. Arenal, 1 (981) 187001
Of. Pral. Rúa Nueva, 30 (981) 187000

CAJA DE AHORROS DE GALICIA - VIGO
Policarpo Sanz, 21 (986) 815000

CABLES

TYCSA
Paseo de Gracia, 7 - Plantas, 3.ª y 5.ª
08007-Barcelona (93) 3176100

EFFECTOS NAVALES

PAZBEN. C/ Tauro, 80-2.º
Las Palmas de G. Canaria. (928) 267652
COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.
C/ Juan Rejón, 127. Las Palmas de Gran Canaria (928) 272727-272345

ELECTRICIDAD NAVAL E INDUSTRIAL

GENERADORES ELECTROLITICOS TORREIRO
Polígono Pocomaco, Parcela E-31
La Coruña (981) 297755-297663

IRCE, S. A.
Vial V. Parcela 72 (El Cebadal). Las Palmas de G. C. ... (928) 278313-278407

NAVAL-INDUS, S. A.
Vial XIII, Parcela 3 (El Cebadal). Las Palmas de G. C. ... (928) 274204-274208

ELECTROMECHANICAS PASAIA, S. A.
Euskadi Etorbidea, 53. Gudarien Plaza. Apartado de Correos 166.
Pasajes de San Pedro (943) 398446

Para anunciarse en esta página, póngase en contacto con la Oficina Central de AETINAPE o con cualquiera otra Delegación o Colaborador

TALLERES ELECTRICOS DEL MUSEL, S.A.
Oficina: C/ del Aire, 22. Talleres: C/ Toledo, 23 - La Calzada - Gijón. (985) 324318

NAVILEKTRA, S. A.
C/ San Pedro, 8. Pasajes de San Pedro Guipúzcoa (943) 390041 - 390652

MOTORES MARINOS

GERARDO GAMECHO HERRERO
Ingeniero Marquina, 9 bajo
(Pasajes de San Pedro) ... (943) 398757

TRICASA. Urbaniz. El Cebadal. Vial 1. Parcela 30 G. Las Palmas de G. C. (928) 222852

TECNASA, Técnicos Navales, S. A.
Explanada Muelle Rivera. Edif. Shovhispan Las Palmas de G. C. (928) 268146-264969
Télex: 96421 TNLP-B

PESCADOS VARIOS

PESCADOS VARELA, S. A.
Euskadi Etor Bidea, 55-1.º Dcha. Pasajes de S. P. Guipúzcoa (943) 299602-399946

PLANOS

PLANITEC, S. L.
Velázquez Moreno, 49 - Vigo
(986) 222919 - 222918

PROVISIONISTAS DE BUQUES

CASA CUENCA "SHELL"
Pontejos, 5. La Coruña ... (981) 223776

SUMPESCA, S. L.
Muelle de Ribera, 9
Las Palmas de G. Canaria. (928) 278436

RECAMBIOS

MARQUIN
Bajada Santo Tomé de Freijeiro, 50
36210 VIGO (986) 472686

REDES

REDES SALINAS, S. L.
La Cerca (Carretera Ctrial.-Alicante). Callosa del Segura (Alicante) (965) 310408-310354

REMOLCADORES

REMOLCADORES FACAL, S. A.
San Pedro, 10. Pasajes ... (943) 390241

REMOLQUES GIJONESES, S. A.
Plaza R. Alvargonzález, 5, Entlo.
Gijón 342101-321295

SUMINISTROS NAVALES

TECOMAR, S. L.
C/ San Pedro, 12. Pasajes de San Pedro (Guipúzcoa) (943) 391944

GAMBUZA
Serafin Avendaño, 6
Vigo 430007-431273 - Part. 201927

SUMIMAR, S. A.
Gaintxurizketa Bidea
Polígono Industrial 108 - Parcela 1, A-B
(943) 492487 (7 líneas) - Fax 943 - 492570
20100 - LEZO (Guipúzcoa)

TRESPA, S. A.
Lezo-Bidea, 9 - Pasai Donibane
(Guipúzcoa) (943) 512834 - 512470

TALLERES MECANICOS

GARADO, S. L. C/ Juan Rejón, 94. Puerto de La Luz (Las Palmas) ... (928) 264030

MARTINEZ. Carretera del Puerto, s/n.
San Ciprián-Lugo... (982) 594292-594154

TALLERES DE LA GUARDIA
Luján Pérez, 101. Puerto de La Luz (Las Palmas) (928) 266486

MANUEL SILVA, S. A.
El Musel-Gijón (985) 311891 / 08

TALLERES ELECTRO-MECANICOS

HNOS. SANTANA. Blas de Lezo, 10
P. de La Luz (Las Palmas) (928) 270655

TALLERES NAVALES

TALLERES MEDIN. Varaderos de la Dársena. La Coruña (981) 207068

EL RINCON. Carretera del Rincón, 16
Las Palmas de G. Canaria. (928) 276063

NAPESCA. Urb. El Cebadal, Vial 11, Parcela 234. Las Palmas de Gran Canaria .. (928) 277521-279531
266247-220500

TURBOCOMPRESORES NAVALES

TURNAL
Cayetana Manrique, 14. Las Palmas de Gran Canaria (928) 274674-274928

VIVIENDAS

PROMOTORES RIVERMIÑO, S. L.
Constructor: ATANES. Rúa Otero Pedrayo
(981) 871474 - 840396 - 830415
Santa Eugenia de Riveira - La Coruña

SOLUCION A LOS PASATIEMPOS

JEROGLIFICOS:

N.º 1: (MA-S-RINO) (CERO) (N) (TES) = Más rinocerontes.

N.º 2: (AL) (GOMAS) = Algo más.

AUTODEFINIDO

E	S	V	R	A
R	S	C	U	T
T	E	M	I	O
R	E	M	E	R
P	I	T	A	R
V	A	R	A	R
A	T	E	N	A
M	A	L	E	L
O	P	S	I	S
R	A	M	O	T
R	E	P	O	L
S	I	O	N	I
R	O	S	C	O



TALLER MECANICO MANUEL SILVA, S. A.

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

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



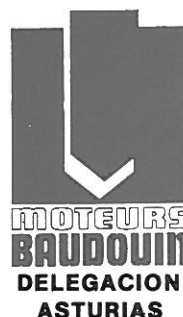
Distribuidor:

- 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,
ofrecendo 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